

З ІСТОРІЇ СУДНОПІДЙОМУ ТА ВОДОЛАЗНОЇ СПРАВИ

УДК 929

ОЧИСТКА СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ БУХТЫ (репринт статей в «Морском сборнике» 1860 г.)



Павловский Е.С.
капитан-лейтенант, председатель
Николаевского Статистического Комитета¹

Приведенный материал является сокращенным и адаптированным текстом статей лейтенанта Е.С. Павловского, опубликованных в журнале «Морской сборник» за 1860 год. Автор был делопроизводителем комиссии по очистке Севастопольского рейда от затопленных в годы Крымской войны кораблей. Он описывает условия тендера на проведение подводных работ, объявленного морским министерством, условия контракта, подписанного американцем Дж. Е. Гоуэном, техническую оснащенность его экспедиции, ход работ по подъему судов.

Ключевые слова: Крымская война, Севастополь, затопленные корабли, очистка рейда, Дж.Е. Гоуэн.

¹ Егор Саввич Павловский родился 7 апреля 1837 года в дворянской семье, в 1850 г. поступил в старшее отделение Санкт-Петербургского Морского Корпуса, в 1852 г. был произведен в гардемарины и в унтер-офицеры. В 1853 г. под командой Истомина совершил поход в Англию на корвете «Наварин». С началом Крымской войны произведен в мичманы, служил в Кронштадте. С 1857 г. – лейтенант. На корвете «Рысь» совершил переход из Петербурга в Николаев, где и продолжил службу. Совершал рейды по Черному, Азовскому и Средиземному морям. Был делопроизводителем комиссии по очистке Севастопольского рейда от затопленных судов, о чем оставил записки в «Морском сборнике» [1; 3]. В 1862 г. состоял адъютантом штаба главного командира Николаевского порта. В 1864 г. руководил высадкой десанта у мыса Адлер. С 1863 по 1867 г. служил помощником начальника гидрографической части в г. Николаеве. Автор 2-го издания «Люции Черного моря», «Люции Азовского моря». С 1865 по 1870 г. – председатель Николаевского Статистического Комитета. Издатель первой в Николаеве городской газеты «Николаевский Вестник», директор Николаевского Благородного Собрания. С 1868 г. – капитан-лейтенант, кавалер ордена св. Владимира 4-й ст. и св. Станислава 2-й ст. Погиб 16 сентября 1870 года, упав ночью в открытый трюм парохода. С почестями похоронен в Николаеве (прим. ред).

1. <Организация тендера на очистку Севастопольских бухт и условия контракта>

По оставлении неприятельскими войсками в 1856 году Севастополя, одной из главных забот черноморского начальства было очищение Севастопольского рейда и бухт от затопленных в течение минувшей войны кораблей, фрегатов и других судов.

Те из числа затопленных судов, которые, по незначительности повреждений или по другим причинам, не представляли особенно большого затруднения, были подняты присланными из Николаева портовыми средствами. К таковым принадлежат: пароход «Херсонес»¹, транспорты: «Прут» в 350 тонн, «Дунай» в 650 тонн, «Рени» в 250 тонн², «Лаба», «Ялта», бриги «Неарк», «Фемистокл», «Тезей», «Язон», тендеры: «Легкий», «Проворный», «Скорый», шхуны: «Забияка», «Дротик»³, килектор № 1, плашкоут № 2, боты: грузовых 2, деревянных 3, железных 2, грузовые под № 32 и 34, бот под № 28⁴.

Между тем, по приказанию Его Высочества Генерал-Адмирала, Морской Ученый Комитет от 31 мая 1856 года препроводил к начальнику штаба, заведующему морской частью в Николаеве, флигель-адъютанту капитану 1 ранга Бутакову, поступивший на рассмотрение в оный комитет, – в начале того года, проект лейтенанта нидерландского флота Кейхениуса, о поднятии затопленных судов <с> помощью мешков из гуттаперчи; а также и сведения о подобных же мешках, испытанных в Петербурге особо назначенною для того комиссиею в 1850 и 1852 годах.

В записке своей лейтенант Кейхениус предлагает для подъема больших судов изготовить большие мешки из гуттаперчи, длиною каждый в несколько метров, чтобы они могли упираться в несколько бимсов; ширина же их должна зависеть от обстоятельств, но во всяком случае должна быть по возможности большая, для большей их вместительности. <...>

Мешки, наполнившись воздухом, вытесняют воду, и при достаточном его количестве, подымут вероятно на поверхность корабль; в противном случае, до такой степени облегчат оный, что уже не трудно будет поднять его посредством других известных способов.

В 1850 году, по поручению начальства, в Петербурге приготовлены были два каучуково-парусиновых мешка. <...>

¹ В 260 сил, переданный Русскому Обществу Пароходства и Торговли.

² Все три немедленно по подъему вооружены и уже принесли много пользы перевозкою разных грузов.

³ За исключением первых четырех из исчисленных здесь судов и некоторых портовых ботов и т.п. суда эти, по ненадобности или ветхости проданы с торгов.

⁴ Подробное описание способов поднятия этих судов, с чертежом, представлено в Морской Ученый Комитет при отношении главного управления черноморского ведомства 8 июля 1858 года за № 3703.

Два подобных мешка в 1850 году были подведены под кормовую часть бота № 3 (на Галерном острове в С. Петербурге), который в то время загрузили 720 пудами балласта, расположенного на самой корме. Наполнение мешков воздухом производилось двумя небольшими воздушными помпами (имеющимися при воздушном колоколе) в течение полутора часа времени. Несмотря на то, что верхние части мешков не были покрыты водою по причине мелкого углубления бота, тем не менее, мешки удерживали бот с балластом почти при прежней его ватер-линии; чем определена сила каждого мешка в 6 тонн или 360 пудов.

Бот с подведенными мешками оставался двое суток при морозе $1\frac{1}{2}^{\circ}$, и в положении мешков не оказалось заметной разности.

Опыт этот в некоторой степени расширил вопрос о возможности подымания судов <с> помощью каучуково-парусиновых мешков¹.

Эти же мешки были испытаны особо назначенною комиссиею при проведе в 1852 году транспорта «Двина» из С. Петербурга в Кронштадт. <...>

В бытность флигель-адъютанта Бутакова в Петербурге летом 1856 года, он испросил разрешение перевезти сказанные мешки из Кронштадта в Николаев. Они были доставлены туда в том же году и испробованы в Ингуле, а впоследствии и в Севастополе; но заключение контракта с частными лицами сделало их ненужными.

В июле месяце 1856 года получено было в Николаев предложение неаполитанских водолазов Товия Джиордано и Иосифа Пиполо и К^о о подъеме затопленных в Севастополе судов. По предложенным ими условиям российское правительство обязано было бы:

а) Доставлять ежегодно, во все продолжение работ, пароход для буксирования двух паранцелов с командою весною из Неаполя в Севастополь, в конце сентября месяца обратно.

б) Все расходы на производство работ, на перевозку и проч. принять на себя, а для продовольствия водолазов выдавать на каждых 30 челов. по 1000 червонцев ежегодно, за летнее только время работ.

в) Отвести магазины от склада вытаскиваемых из воды предметов, и достаточную казарму для помещения всех водолазов, для личной безопасности которых, дабы они не были тревожимы, приставить к казарме ежедневную стражу.

г) Доставлять на свой счет суда и плашкоуты, снасти, канаты и все предметы, потребные для производства работ.

Джиордано же, Пиполо и К^о обязывались производить под водою все работы, до них касающиеся, и вытаскивать затопленные суда, за исключением однако сгоревших.

¹ Оценивая методы судоподъема середины XIX века П.А. Боровиков замечает, что «новое – это хорошо забытое старое» [2, с.22] (прим. ред).

За каждое поднятое судно они требовали, сверх вышеозначенной платы, в виде вознаграждения 15 % его ценности; с предметов же находящихся в спасенном судне – половину ценности оных. Все же предметы, вытасканные водолазами посредством их паранцелов, должны были делиться пополам. Касательно судов сгоревших, водолазы соглашались оказать содействие только водолазною работою при вытаскивании оных из воды; остальные же работы должны были производимы правительством, но с сих судов они должны были получать в награждение одну треть ценности. Если же было бы вытаскано таковое судно из воды посредством компанейских паранцелов, то польза должна была делиться пополам.

При недоступности и невыгодности для казны таковых условий, предложение это было отклонено.

По незначительности портовых средств в сравнении с громадностью работы очищения всей бухты, нельзя было и думать об успешном окончании производимых работ одними этими средствами, непрерывно уменьшающимися. Выполнение этого предприятия, требовавшего значительных средств и капиталов, правительство решило предоставить частным лицам и компаниям; почему в прибавлении к № 94 Одесского вестника 1856 года от 21 августа, равно и в других журналах, напечатан был вызов желающим принять на себя операцию очистки Севастопольской бухты – явиться в черноморское интендантство на торги 3 сентября и переторжку 7 сентября того же года; кондиции были нижеследующие¹:

1) Тот, за кем по торгам останется это предприятие, обязан предварительно к выполнению оного заготовить нужные заведения и все материальные средства, а потом в удобное для водолазных работ время начать очищение прежде середины рейда, по створу маяков, дабы и ночью можно было входить в порт безопасно; производить работы не вдруг или на нескольких, как указано будет от местного начальства, так, чтобы и днище того судна, к которому прежде приступлено будет, было непременно поднято, хотя бы с употреблением к тому взрывных и других разрушительных снарядов; а затем уже приступить к другим и т.п.

2) При назначении к вытаске каждого судна, комиссия, назначенная начальством, совместно с подрядчиком, определит, можно ли поднять его целым, и в таком случае подрядчик обязан испытать все возможные к тому средства; если оные окажутся недейственными, тогда уже с дозволения местного начальства можно взрывать или разобрать оное и вынимать частями.

3) Вытаску и разборку судов и вещей производить своими собственными средствами, под надзором портового начальства и приставленных от него лиц. Со стороны же казны на счет пособия вообще никакого обязательного условия не определяется; но если бы, по обстоятельствам, подрядчику встретилась

¹ Подобная публикация была сделана и со стороны морского министерства в Петербурге.

надобность увеличить материальные средства для подъема судов, а доставить их в скорости из других мест они не будут иметь возможности, между тем как в казенных хранилищах в Севастополе такие предметы будут находиться в избытке, в таком случае, по просьбе подрядчика, можно ссудить его для временного употребления гребными судами, лесом, такелажем, и даже людьми с надлежащим за все платежом.

4) Половинное по весу количество меди, железа, чугуна и годной пеньки, добытых со дна моря, и половина деревянных вещей, на меру, будет принадлежать добывателям в вознаграждение за труды и издержки, на это употребленные; но при этом случае казна имеет право выбирать на свою долю те из каждого сорта вещей, которые ей наиболее нужны. Раздел этот производить по поднятии каждого судна целым или по разборке оною частями; до совершенного же вынута судна все добытое со дна моря остается неделимым под надзором казенных.

5) Отдав очистку рейда с подряда, казна не лишается права вынимать из воды своими средствами те суда, по своему выбору, какие признает для себя нужными.

6) Для большего же успеха в деле по очистке рейда, казна имеет право отдавать к вытаске суда по одиночке и другим частным лицам на условиях, какие признаны будут выгодными.

7) Если бы удалось подрядчику поднять из воды какое либо парусное или пароходное судно в целости, и оно окажется, хотя с некоторым исправлением годно для службы, то казна может такое судно со всем его имуществом оставить себе, а подрядчику обязана уплатить половину стоимости его, по оценке присяжными оценщиками при депутате со стороны морской и при подрядчике. Равномерно, если с какого парохода машина будет вынута вполне, хотя бы и разобранною на части, и по освидетельствовании окажется годною для дальнейшей службы, то казна также имеет право оставить такую машину за собою, буде пожелать, а подрядчику уплатить половину стоимости, по оценке на том же основании.

8) Особых залогов к обеспечению казны по настоящему предприятию не требуется, но все приготовленные к вытаске заведения, материалы и инструменты должны оставаться под казенным присмотром до тех пор, когда со стороны подрядчика или совершенно очищен будет рейд для безопасного входа на оный судов во всякое время и к стоянию там на якоре, или он, исполнив в некоторой степени предприятие, откажется наконец от дальнейшей очистки всего рейда, по недостатку у него средств или по другим причинам; но во всяком случае на обязанности подрядчика лежит то судно, корабль или пароход, к вытаске которого он приступит – очистить совершенно, т.е. не оставляя в воде никаких остатков поднимаемого судна.

9) При производстве работ должны быть соблюдены в точности постановления Адмиралтейского Регламента об охрании гаваней от засорения.

В назначенные сроки никто к торгам не явился; только в день переторжки проживающие в Одессе иностранцы Август Морен и Гибо подали г. обер-интенданту прошение с предложением подрядиться на означенное предприятие компанией; но предложение это во много разнилось от условий казны, как-то:

а) Морен и К^о просили: поднятие кораблей, фрегатов и всего, что затоплено в бухтах и на рейде Севастопольском, предоставить *им одним без всякого исключения*¹.

б) Рабочих людей компания просила отряжать ей, по мере надобности, преимущественно из матросов, а в случае недостатков их – из солдат и за умеренную цену. Отдать в распоряжение компании состоящие на лицо в Севастополе рычаги, машины, инструменты, в которых возымеется надобность для производства работ. Для управляющих и работающих людей, какое бы число их не было, отвести жилища². Все машины, аппараты и материалы, которые понадобятся отправить в Севастополь, изъять и освободить от таможенной пошлины; равномерно дозволить беспошлинный ввоз разной провизии, необходимой к кормлению людей, которые будут привезены из Франции для исполнения работ, и число которых будет в довольно большом количестве.

в) В вознаграждение за важные работы и разные издержки, которые при этом будут сделаны, компания требовала в натуре половину всех поднятых материалов и вещей и вообще всего, имеющего быть спасенным, без всякого исключения и в каком бы виде сии вещи ни были. Русскому же правительству предоставлялось право удерживать за собою из спасенной и компании следующей половины, что пожелает, сделав однако ж должную оценку и заплатив деньги.

Раздел же материалов, поднятых со дна, производить каждый месяц.

Условия эти во многом не согласовывались с объявленным от правительства, и принять их было слишком невыгодно для казны, а потому и это предложение было отклонено, тем более, что по извещению морского министерства уже имелся в виду приезд американца Гоуэна, на стороне которого было много преимуществ, как ниже объяснено.

По получении из Петербурга извещения, что и там на торги никто <из> желающих не явился, но что после дня торгов изъявил желание на эту

¹ На этом условии, несогласном с опубликованными кондициями, особенно настаивали и другие, предлагавшие в последствии свои услуги к очистке рейда по той понятной причине, что нет выгоды заготовлять большие средства к исполнению предприятия, если последнему может предстать уменьшение.

² Всякому понятна тягость такого условия в совершенно разоренном городе.

операцію ротмістр Бенкендорф и товарищество «Гидростат», предложения коих также не соответствовали видам правительства, потому что одно из главных условий было – выдача вперед, заимообразно, денежного пособия для приобретения необходимых снарядов – предположено было повторить вызов, назначив для торгов более отдаленные сроки; но вызов этот не состоялся по случаю приезда американца Д.Е. Гоуэна (J.E. Gowen).

В начале ноября 1856 года американский гражданин Лэн (Lane), объявивший себя представителем Бостонской Водолазной компании, будучи в Петербурге, предложил там морскому министерству услуги компании к поднятию затопленных в Севастопольской бухте судов. Министерство, в ответ на предложение г. Лэна, сообщило ему сущность условий нашего правительства и предоставило обратиться к заведующему морской частью в Николаеве. Лэн исполнил это, присовокупив, что просит дать ему ответ чрез американского консула в Петербурге, и что он между тем, дабы не терять время, отправился в Америку готовить все нужное для немедленного приступления к работам. Он уведомлял, что обладает столь могущественными помпами, что может предпринять выкачку всей воды из Севастопольской бухты, если ему будет известно – какое вознаграждение за это может получить.

Так как в это время уже был заключен контракт с американцем Гоуэном, то черноморское начальство не имело ни права, ни поводов вступать с г. Лэном в переговоры и потому отказало ему, чрез указанное им лицо, тем более что предложения его были преисполнены непомерною хвастливостью.

Несмотря однако ж на полный отказ, в январе 1857 года американцы Лундберг (Lundberg) и Ли (Lee), представители той же Бостонской компании, письмом из Константинополя извещали, что на основании будто бы документов с. петербургского адмиралтейства (разумея под этим названием морское министерство) от 20 ноября 1856 года, данных на имя г. Лэна, они ныне прибыли вместе с г. Лэном в Константинополь и ожидают позволения прибыть в Севастополь для заключения контракта. Прибыть лично в Николаев им было дозволено, и из объяснений их оказалось, что г. Лэн, ездивший в Петербург выхлопотать разрешение на очистку Севастопольской бухты, вернувшись в Америку придал упоминаемому выше отзыву морского министерства вид *разрешения*, а об отказе черноморского начальства молчал. Вследствие этого Бостонская компания снарядила экспедицию в Черное море. Когда же дело разъяснилось в Николаеве, то гг. Ли и Лундберг прекратили сношения свои с г. Лэном, введшим их в заблуждение, и просили разрешения для выказывания силы своей помпы поднять один из находящихся под водою кораблей посредством выкачки из него воды, заделав все отверстия. Им было дозволено

присоединиться к г. Гоуэну, по взаимному с ним соглашению¹. Работы их над кораблем «Чесма» описаны ниже.

Сверх того, были представлены многие другие проекты, в том числе проект иеромонаха херсонского архиерейского дома Парфения, но все они, как более или менее не соответствовавшие цели, были отклонены.

В мае месяце 1857 года получено было предложение проживающего в Вене фабриканта Данила Гермдерфера поднять затопленные в Севастополе суда на следующих условиях:

а) Он обязывался поднять все затопленные суда.

б) Кончить все работы в течение восьми месяцев.

в) Оставить в полное владение нашего правительства все свои снаряды с инструкцией как ими действовать.

г) Просил в виде возмездия за труды 10% со стоимости поднятых судов.

д) Просил уплатить ему вперед 10 тыс. гульденов конвенционную монетою, которые бы вычлись впоследствии из причитающегося ему возмездия, но нужных для постройки снарядов в десятидневный срок; все издержки для проведения в действие снарядов брал на себя.

е) Отправление же сих снарядов из Вены на место должно было произведено на счет нашего правительства.

ж) Просил, чтобы отданы были в его распоряжение на месте два парохода в 100 сил каждый.

Изобретенный им снаряд, по словам его, должен весить не более 7 или 8 центнеров.

Хотя фабрикант Гермдерфер казался сведущим в предпринимаемом им деле и изъявил готовность предоставить подробное изложение самого проекта, но как еще в октября 1856 года был заключен контракт с Гоуэном, то и было о том сообщено Гермдерферу, а между прочим предложение его положено принять к сведению, и в случае неисполнения контракта Гоуэном, обратиться к помянутому венскому фабриканту.

Притом же незадолго перед тем было получено письмо от Гоуэна из Бостона от 15/17 февраля 1857 года, в котором между прочим он сообщал: «что со времени прибытия в Бостон 25 декабря 1856 года он деятельно занимается приготовлениями машин и материалов для поднятия кораблей, фрегатов и пароходов, затопленных в Севастопольской гавани».

¹ Сколько известно, гг. Ли и Лундберг обязались отдать Гоуэну сначала 17% из 50%, причитавшихся последнему от всего добытого со дна, а после 10%, и, наконец, условия дошли до того, что за выделом в казну 50% Ли и Лундберг брали в собственность остальные 50% - лишь бы очистка рейда продвигалась. Впоследствии, однако ж, гг. Ли и К° нашли невыгодным даже и это условие, почему просили больших льгот за свое содействие к этой цели, отказываясь в противном случае оставаться в Севастополе, как ниже описано.

Что он, Гоуэн, имеет пять паровых машин, почти готовых, с сильными железными приспособлениями к ним, четыре плавучих дока, водолазные приборы и другие сильные средства.

Что железные вещи его весят более 400 000 фунтов, что он имеет возможность поднимать 4000 тонн и намерен *поднимать целыми* все суда, которые стоят поднятия – поднимать самым легким способом и с паровой быстротой.

Что машины его почти готовы; первое судно выйдет из Бостона 1 апреля, второе около 15 апреля, суда эти будут нагружены единственно машинами и возьмут пассажирами машинистов.

Октября 24-го 1856 года прибыл в Николаев с письмом от Его Высочества Генерал-Адмирала на имя заведующего морской частью в Николаеве американский гражданин Д.Е. Гоуэн, сделавшийся известным подъемом фрегата «Миссури», который в сороковых годах на Гибралтарском рейде загорелся и вследствие этого затонул. Над остатками его тщательно трудилось английское правительство в течение трех или четырех лет, а Гоуэн поднял его в два месяца. Фрегат лежал на 30 или 40 футовой глубине и был покрыт 10-ти футовым слоем песка¹.

Кроме того, г. Гоуэн объявлял, что изобрел усовершенствованный шлем, с которым водолаз может оставаться под водой 8 часов на любой глубине.

Осмотрев положение затопленных в Севастополе судов, г. Гоуэн нашел возможным приступить к поднятию и разборке их на опубликованных кондициях, с небольшими изменениями; почему 27 октября в кораблестроительной экспедиции черноморского интендантства был заключен с Гоуэном контракт, согласно объявленным кондициям, но со следующими изменениями: кроме сказанного в 3-м пункте кондиций, дозволено ему на время работы употребить для оных транспорты «Буг» и «Сухум-Кале»² бесплатно, как равно и вещи и материалы, добытые со дна моря, которые казна обязалась отпустить ему в виде ссуды; по миновании же надобности, вещи и материалы те должны подлежать разделу на общих правилах контракта; и прибавлен один пункт, с разрешения морского министерства, по которому казна обязалась доставлять Гоуэну необходимое количество пороха для

¹ Планы, свидетельства и документы, которые Гоуэн имел честь представить Его Высочеству Генерал-Адмиралу в Москве, были по пути затеряны в Тульской губернии вместе с чемоданом г. Гоуэна и только впоследствии часть их отыскана и доставлена в Николаев.

² Старые и негодные к плаванию и, собственно, поэтому уцелевшие в Севастополе.

подводных взрывов бесплатно в продолжение исполнения работ¹, и отпускать такелаж, на производство всей работы по очистке рейда, не превышая 9½ дюймов толщины и 145 сажень в длину каждого троса, с таким однако ж условием, что полное количество оно не должно превышать 2000 пудов, и по минованию надобности он должен быть возвращен в том виде, в каком будет находиться после работы.

Впоследствии, в дополнении к контракту, разрешены были Гоуэну беспошлинный ввоз провизии, запасов и инструментов, посылаемых его людьми из Америки.

Кроме того, согласно его просьбе, даны были ему в Севастополе три старых канонерских лодки, для помощи при работах.

Условия контракта в разное время несколько изменились: так как Гоуэн неоднократно входил с просьбою о разделе с ним добытого с разных судов материала, прежде окончательного поднятия того судна, которому тот материал принадлежал, как было условлено контрактом; и каждый раз представляемые им причины были более или менее уважительны; а также в видах выгоды казны, нуждавшейся в поднимаемых вещах и материалах, такие разделы были допускаемы, по получении на то разрешения из морского министерства, но черноморское начальство соглашалось на них не *иначе* как по истребованию от Гоуэна *каждый раз* взамен сделанного ему снисхождения подписки на изменение какого либо условия контракта в пользу казны². Так до сентября месяца 1857 года американцами было поднято из воды и сложено в старом адмиралтействе на открытом месте *большое количество такелажа*, который, от долгого лежания на открытом месте мог подвергнуться порче; а потому, согласно просьбе Гоуэна, и во избежание потери казенного интереса, а также для доставления американской компании скорейших выгод и чрез то усиления ее средств, раздел такелажа был разрешен; но на условиях, чтобы это снисхождение не служило бы Гоуэну поводом к притязаниям на будущее время; и в то же время взята с него подписка на изменение пункта 8 контракта, так, что «если он, Гоуэн, не исполнив в некоторой степени предприятия, откажется наконец от дальнейшей очистки всего рейда по недостатку у него средств или другим причинам, то *все вещи* (т.е. машины и инструменты,

¹ От военного времени в южном крае осталось чрезмерное количество пороха, который, за недостатком надлежащих помещений, портился. Поэтому разрешение давать его бесплатно не составляло для казны особенного расчета в то время.

² По новости и сложности вопроса очистки огромного рейда от целого флота затопленных судов, по затруднительности того условия, что это нужно было сделать, не требуя финансовых средств, и множеству других спешных вопросов после такой войны, как минувшая, почти сосредоточившаяся в пределах Черноморского управления, контракт с Гоуэном представлял разные несовершенства, которые необходимо было постепенно поправить, по мере возможности.

приготовленные к вытаскиванию материалов) *остаются полною собственностью казны*».

Декабря 2-го 1857 года разрешен был второй раздел всего добытого по 1-е января 1858 года, и с тем вместе взята с Гоуэна подписка, в дополнение в 6-му пункту контракта, что «на его ответственности, обусловленной п.8 контракта, будет лежать, если в течение 2½ лет весь рейд не будет окончательно очищен».

Апреля 4-го 1858 года разрешен был третий раздел добытого имущества, и с Гоуэна взята подписка, по которой он обязался: «внести в казну в виде залога две тысячи рублей, поднять в течение месяца, считая от 29-го марта, одну шхуну и бриг в Южной бухте посредством своих пловучих доков; окончить очистку корабля «Ягудил» и судов, неоконченных от его, Гоуэна, очисткою в Южной бухте в два месяца с того же срока; что если он не исполнит этих условий, и если встретятся к выполнению их какие либо препятствия, которые не будут признаны извинительными, то он теряет означенные деньги 2000 р., которые он внес сполна, до раздела»¹.

Упомянутый выше американский инженер Велингтон Ли (Lee), письмом от 7 декабря 1857 года из Севастополя объяснял, что занимавшись некоторое время работами в Севастополе по особенному условию с Гоуэном, он понес значительную потерю; желая же продолжать работу, просил черноморское начальство заключить с ним особый контракт на следующих условиях:

Он, Ли, принимал на себя очистку гавани и бухты к удовлетворению правительства, в течение двух лет и шести месяцев от дня заключения контракта.

Все спасенное имущество должно принадлежать заключившему контракт.

Правительство обязало доставить все количество пороха, потребное для взрывав, *по условленной цене за пуд*.

Все машины и материалы, какого бы рода они не были, потребные для работы, должны быть избавлены от всякой пошлины, и чтобы суда, на которых все такие материалы будут привозимы, равномерно были избавлены, при входе в порт и выходе от ластовых и таможенных сборов.

Ручательством за точное исполнение условий со стороны подрядчика должны были служить все суда и машины, употребляемые для работы, которые в случае неисполнения условий делались собственностью казны.

Так как работы Гоуэна шли медленно, и вместо начатия их раннею весною 1857 года, согласно 1-му пункту контракта, он только в ноябре месяце принялся серьезно работать и то не согласно условиям п.1, т.е. не с кораблей, лежащих на линии створа маяков, но безуспешно над кораблем «Чесма» и медленно над

¹ В начале мая 1858 года Гоуэн поднял шхуну «Смелая», и 1000 руб. ему были возвращены, потому что причины, несколько замедлившие подъем, были признаны вполне уважительными; другие же 1000 р. удержаны в залог до совершенной очистки корабля «Ягудил», неисполненной к обещанному сроку.

«Ягудилом», из коих поднятие второго было разрешено только на случай дурной погоды, когда невозможно работать на середине бухты; а между тем имущество на дне более и более портилось, и как кроме того в контракте с Гоуэном оставалось невыгодное для казны условие о бесплатном предоставлении ему для подводных взрывов казенного пороха¹, и признания американца Ли по действиям его в Севастополе способным действительно выполнить то, что он на себя брал – то заведующий морской частью в Николаеве все вышеизложенное представлял на благоусмотрение г-на Управляющего морским министерством; с тем что не будет ли признано выгодным для казны принять предлагаемые г. Ли условия, в видах достижения главной цели – очистке бухт².

На время ожидания разрешения и согласно просьбы г-на Ли, заключено было с ним предварительное условие, на том же основании как с Гоуэном, но с тою разницею, что он не закладывал своих механизмов и не обязывался оставаться дольше, чем нашел бы то для себя выгодным; и с тем, что если с ним будет впоследствии заключен контракт на условиях, которые он предложил, то вся работа, сделанная до того времени и все поднятое до заключения окончательного контракта – подвергнется условиям последнего. Если же такового согласия не последует, то работа та и материалы подвергнутся условиям контракта Гоуэна³.

Поработав несколько времени над кораблем «Чесма» и фрегатом «Коварна», Ли просил о разделе с ним добытого металла и вещей; в то же время предстояла надобность в разных оковках для отделявавшихся кораблей «Синоп» и «Цесаревич» и потому, по предварительному соглашению с Гоуэном, раздел был разрешен.

11 января 1858 года г. Ли на своей винтовой шхуне "General Knox" отправился из Севастополя в Константинополь будто бы для найма там рабочих людей и для закупки разных материалов, необходимых для производства работ по очистке рейда.

Пред отправлением своим из Севастополя, Ли писал, от 8 января, что хотя и не получил удовлетворительного ответа на свое предложение, но готов

¹ Со времени начала работы (1 августа 1857 г.) и до заключения нового контракта (20 июня 1858 года), с которого времени Гоуэн обязан уже платить за отпускаемый ему порох наличные деньги, было отпущено от казны безвозмездно 1293 пуда на сумму 17 080 р. 53 к. сер., считая стоимость пороха по таксе Высочайше утвержденной в 26 день февраля 1851 года, 13 р. 21 к. за пуд.

² Неудовлетворительный ход работ Гоуэна, уже обозначившийся, давал в это время право, согласно контракту, допускать независимо от него других лиц к очистке рейда.

³ Т. е. половина добытого поступит в казну и за порох Ли не будет обязан платить.

исполнить его. Что десять севастопольских купцов охотно берутся доставить ему добавочный капитал в 60 тыс. р. для новых механизмов и прочего¹.

Обо всем этом было в свое время представлено на утверждение высшего начальства.

Между тем, канцелярия морского министерства от 15 января 1858 года требовала уведомления: «какие именно механизмы и материалы просит американец Ли дозволить ему ввозить беспошлинно; если этого нельзя определить, то сообщить – на какую приблизительно сумму могут простираться пошлины, ибо без этих сведений министерство финансов затруднялось дать свое заключение по предложению г-на Ли.

Американец Ли был в то время в Константинополе, и потому требуемые сведения не могли быть скоро доставлены.

Февраля 4, при отношении канцелярии морского министерства получена копия с отношения министра финансов к управляющему морским министерством. Г. министр финансов находил возможным согласиться на следующие из предложенных г-м Ли условиях: «во-первых, на дозволение беспошлинного ввоза потребных для работы механизмов и, в случае надобности, добавочных частей оных; во-вторых, на освобождение судов иностранца Ли при входе в наши порты и выходе из оных от платежа корабельных сборов с тем, чтобы на эти суда не были погружаемы товары для торговли; в-третьих, на беспошлинный выпуск поднятых со дна материалов и имущества; и в-четвертых, на беспошлинный пропуск провизии для корабельных экипажей и лиц, кои прибудут собственно для производства работ».

«Что же касается беспошлинного пропуска материалов, потребных для работ, то г. министр финансов находит, что безусловное на то дозволение было бы неудобно по неизвестности рода и количества материалов, и полагает беспошлинный пропуск оных ограничить некоторою суммою пошлин».

В ответ на это заведующий морской частью депешею доводит до сведения г. управляющего морским министерством, что если спрашивать Ли в Константинополе, то *потеряется время и все же не получится цифра*. Окончательное разрешение этого дела остановилось за ожидаемым ответом от министерства финансов.

Между тем депешею из Константинополя от 11 апреля 1858 года посланник наш, действительный тайный советник Бутенев уведомил

¹ Справедливость требует заметить здесь, что Бостонская компания под управлением инженера Ли заслужила общее доверие, как местного начальства, так и жителей Севастополя, почему нельзя не жалеть, что он окончательно оставил Севастополь.

заведующего морской частью, что принадлежащие американцу Ли суда, пароход «Генерал Нокс» и шхуна «Сильверки», проданы там¹.

В начале октября 1857 года американский гражданин М. Викаршам, работавший в Севастополе совместно с Гоуэном, обратился с письмом к заведующему морской частью в Николаеве, в котором объяснил, что в августе месяце 1856 года некоторые лица из Нью-Йорка и Филадельфии приняли на себя издержки путешествия г. Джона Е. Гоуэна из Бостона в Россию, целью которого было исходатайствовать у русского правительства контракт на поднятие судов, затопленных на Севастопольском рейде, – с тем условием, что если путешествие будет успешно, то половина выгод контракта должна принадлежать лицам, составившим капитал².

Вместе с тем г. Викаршам представил подлинный акт составления компании, утвержденный в Соединенных Штатах, по которому Джон Е. Гоуэн большую часть своих прав по этой операции передал особой компании.

Вследствие сего г. Викаршам просил, чтобы передача эта была признана русским правительством, дабы лица, наиболее заинтересованные в успехе предприятия, пожертвовавшие большими частями своих капиталов³, имели бы контроль над производившимися работами; а как вследствие взаимных между собою несогласий действие американцев в Севастополе до того времени не были достаточно удовлетворены, то заведующий морской частью в Николаеве входил с представлением на имя управляющего морским министерством об утверждении означенной передачи в тех видах, что Гоуэн и компаньоны его таким образом были бы поставлены в надлежащие отношения между собою и к казне, к общей выгоде. На рапорт этот последовало решение адмиралтейств-совета: «Что как в контракте с Гоуэном не предоставлено ему право передавать кому бы то ни было обязанность свою по подъему судов в Севастополе, а по существующим постановлениям, казенные места, заключившие подряд, не вмешиваются в сделки подрядчиков с другими частными лицами, то во избежание бесчисленных затруднений при разборе споров и претензий, могущих возникнуть между членами компании, – ни в какие сношения с компаниею не входит».

Решение адмиралтейств-совета своевременно было объявлено обеим сторонам и тем положен конец дальнейшим претензиям⁴.

¹ Следствием неспешности переговоров этой компании об отдельном контракте на новых условиях была статья газеты "Times", переведенная в Морском Сборнике (книжка за апрель 1858 года) о том, что червь все почти съел и поднимать нечего и не стоит.

² Простиравшийся до 5 тыс. долларов, по объяснению г. Викаршама.

³ До 60 тыс. долларов, по объяснению г. Викаршама, на покупку и отправку механизмов и материалов.

⁴ Г. Викаршам вследствие этого отправился за границу, увезя с собой часть механизмов и рабочих, причем на пристани произошла драка между уезжавшими и оставшимися, и даже один из последних был ранен в ногу пистолетной пулей.

Гоуэн еще с ноября 1857 года неоднократно входил с представлением о невыгодности для него условий первого контракта и просил снисхождения к нему правительства на изменение условий: а) «чтобы предоставить ему в собственность все поднимаемое им при очистке рейда, за исключением одной трети больших якорей и цепей, которые он обязался отдавать в казну», и б) чтобы устранить прочих конкурентов по очистке рейда, или же чтобы конкуренты те соединились с ним, Гоуэном; «в противном случае огромным средствам его предстоит опасность оставаться в бездействии в течение 4-х месяцев зимы, ибо в большой бухте можно работать не более двух третей года»¹.

Требование устранения конкурентов он основывал на распространившихся слухах о заключенном будто бы с особою компаниею, представителем коей был отставной капитан 1-го ранга Морозов, контракта на очищение собственно Южной бухты.

Хотя заведующий морскою частью в январе 1858 года получил отзыв канцелярии морского министерства, которым, при разрешении поданной просьбы г. Морозовым, сообщена была резолюция г. управляющего морским министерством о том между прочим, что «отечественной промышленности надлежит в сем деле дать возможность состязаться иностранцам», но как Гоуэн, не предвидевший этого нового запоздавшего соперничества, весьма значительно усилил свои средства по работам, с большими на то издержками, и так как данная в последнее время Гоуэном новые обязательства нельзя было не признать, отчасти, ручающимися за ожидаемый успех предприятия, то дабы не повредить ходу серьезного дела и не возбудить каких либо новых спорных вопросов, капитан 1-го ранга Морозов с Компаниею не был допущен к работам по очистке рейда, тем более, что и затребованные из Константинополя сведения на счет американца Ли, с которым предлагала участвовать компания русских купцов, не были еще получены.

Между тем Гоуэн, по уходе из Севастополя американца Ли, весьма значительно усилил свои средства к исполнению заключенного им контракта об очистке рейда; окончательно устроил нужные для того кессоны или пловучие доки и с открытием весны приступил к работам с большою энергиею.

Удостоверившись, что дела Гоуэна приняли ход благоприятный целям правительства, и как в доказательство значительности средств Гоуэна служила данная им севастопольской генеральной комиссии еще в январе месяце подписка, что он обязуется весь Севастопольский рейд очистить в течение двух с половиною лет, а после того дал другое, также письменное, обещание окончить очистку корабля «Ягудил» и двух судов в Южной бухте, – работы по которым были уже начаты им, – в течение *двух месяцев* и сверх того поднять в

¹ В это время действительно средства его были усилены окончательным изготовлением четырех пловучих доков и других снарядов.

той же Южной бухте шхуну или бриг, посредством кессонов в месячный срок (о чем говорено выше); и вместе с тем изъявил готовность *отказаться от бесплатного приобретения дозволенного ему контрактом 1856 года пороха*, а получать его из казны *за деньги*; – удостоверившись во всем этом г. заведующий морской частью рапортом от 15 апреля 1858 года предоставил все вышеизложенное на благоусмотрение г. управляющего морским министерством, вскоре лично убедившемся на месте в Севастополе, что только средства Гоуэна могут служить некоторым ручательством за успех очистки рейда. На рапорт этот последовал сначала вопрос: ручается ли контр-адмирал Бутаков, что если Гоуэну предоставить просимые им льготы, то рейд будет очищен, и что без этих льгот цель эта не будет достигнута? Г. Заведующий морской частью отвечал, что ни в каком случае не может *ручаться* за Гоуэна, но что согласие на просьбу последнего даст ему больше средств к достижению главной цели правительства – очистки Севастопольского рейда. Тогда получено было предписание от 20 мая 1858 г., которым предоставлялось г. заведующему морской частью по окончательном соображении этого вопроса составить проект новых условий с Гоуэном для внесения в адмиралейств-совет.

Согласно полученного разрешения, 30 сентября 1858 года в кораблестроительной экспедиции черноморского интендантства был заключен с американцем Гоуэном *новый контракт* на следующих условиях:

«Гоуэн обязался имеющиеся у него средства усилить еще прибавлением к 1 мая 1859 года, по крайней мере, одного пловучего дока вместительностью не менее двух таких, какие он имел. Сверх того обязался купить или нанять и постоянно иметь небольшой пароход для ускорения работ.

Вытаску и разборку судов и с них вещей производить собственными своими средствами, без всякого со стороны казны пособия, и совершенно кончить очистку Севастопольской гавани к 1 ноября ст. стилия 1860 года, разделив все суда в бухте на будущие 1859 и 1860 годы таким образом:

В 1859 году производить очищение прежде середины рейда, по створу маяков, и очистить створную линию маяков от кораблей «Константин» в восточном ряду кораблей и в среднем ряду «Ростислав» или «Двенадцать Апостолов» или «Святослав» (смотря по тому, который именно из них ближе к створной линии), также фрегата «Кулевчи» и парохода «Владимир».

В том же 1859 году очистить рейд от всех судов, находящихся к востоку от линии, проведенной от NO-го конца Николаевской к SO-му концу Михайловской батареи.

В 1860 году – остальные суда, находящиеся к западу от означенной линии, между фортами; производить работы не вдруг на всех или многих судах, но последовательно, прежде на одной партии оных, а за тем на других партиях, так, что не окончив совершенно работ по одному или нескольким из затопленных судов – не приступать к прочим.

Очистку же Южной и Корабельной бухт производит только тогда, когда за бурной и зимней погодой нельзя работать в большой бухте.

На судах же, затопленных в первой линии от входа с моря, между фортами Константиновским и Александровским также производит работы; но подъем собственно днищ судов означенной линии, заключающихся в киле и флортимберсах, не есть непременно обязанность его, а относится к личной его заботливости. Всех же прочих судов, которые придется поднимать частями, обязался поднять и днища с килями и флортимберсами.

Все добытое со дна рейда, Южной и Корабельной бухт, должно принадлежать Гоуэну в вознаграждение за труды и издержки, исключая пароход «Владимир», который он обязался поднять непременно целым к 1 мая 1859 года, и представить в надлежащем пловучем состоянии в полное распоряжение черноморского начальства, без всякого вознаграждения; на случай неисполнения этого последнего условия обязался за каждую неделю просрочки с 1-го июля 1859 года до 1 ноября того же года вносить в казну безвозвратно 500 руб. сер. немедленно. Если же и к 1 ноября не выполнит обязательство поднять пароход, то оно должно быть отсрочено до 1-го июля 1860 года, начиная с которого он вновь обязан за каждую просроченную неделю до 1 ноября 1860 года вносить по 500 руб. сер., хотя бы во всем остальном безукоризненно исполнил контрактные обязанности; также в случае неизготовления к 1 мая 1859 года предполагаемого к постройке нового пловучего дока, за каждую неделю просрочки обязан вносить безвозвратно в казну до 1-го ноября 1859 года по 500 руб. сер. – Сверх того обязан предоставить в казну бесплатно в 1858 году приблизительно 50 тонн якорей новой системы и 50 тонн цепей; подобно сему и в 1859 году такое же количество якорей и цепей. Гоуэну предоставлялось право беспошлинного ввоза из заграницы пороха столько, сколько может понадобится собственно для производимых им работ и не свыше 10 тыс. пудов каждый раз¹; также дозволено ему беспошлинный ввоз машин, инструментов и гуттаперчевых и резиновых материалов и вещей, относящихся собственно до операции по очистке рейда и ввоз разного рода масла в необходимом количестве для действия машин.

Отдав Гоуэну очистку рейда с подряда, казна не лишается права вынимать из воды своими собственными средствами те суда и материалы, по ее выбору, какие она признает для себя нужными, исключая однако ж тех судов, на которых Гоуэном начаты и действительно проводятся работы. Но казна не имеет права прибегать к подрядным операциям чрез контр-агентов, а распоряжается одними лишь собственными хозяйственными средствами,

¹ Адмиралтейств-совет не утвердил этого условия, а Гоуэну предоставлено право брать порох от казны по назначенной цене, о чем в контракте также упоминается.

исключая того случая, если работы Гоуэна не будут производиться с надлежащим успехом.

Для большего же успеха в деле по очистке Севастопольской гавани, если бы явились какие либо другие конкуренты, то они могут быть допущены не иначе, как в соединении с Гоуэном по взаимному между ними соглашению, без всякого в этом случае со стороны казны участия.

Как очистка Севастопольского рейда на вышеобъясненных облегчительных условиях отдана главнейшее в видах скорейшего достижения этой цели, то все приготовленные Гоуэном заведения, материалы и инструменты должны служить обеспечением по этому предмету, под казенным присмотром, до назначенного срока или когда со стороны Гоуэна совершенно будет очищен рейд; если же Гоуэн не исполнит своих обязательств в определенные сроки, то все заведения, материалы и инструменты, заготовленные для означенных работ, остаются полной собственностью казны, и она имеет неотъемлемое право, устранив Гоуэна от сего дела, распорядиться очисткою рейда по своему усмотрению.

За каждый линейный корабль, очистка которого Гоуэну разрешена, а также и за фрегат «Кулевчи», он обязан вносить, прежде приступления к работе, 1000 руб. сер. Обеспечения, которые и должны остаться в казне до совершенной очистки того судна; в противном случае обеспечение то остается в полном владении казны; за фрегаты, подобным образом, исключая «Кулевчи», вносить по 500 руб. обеспечения за каждый. сверх того, если к 1 июля 1859 года не сделает проходимою линию створных маяков, обязался вносить безвозвратно в пользу казны за каждую просроченную неделю до 1 ноября 1859 года по 250 руб. сер. за каждый из кораблей оной и по 150 за фрегат «Кулевчи». Если и к 1 ноября 1859 года не очистит створной линии маяков, то обязательство очистить суда на оной отсрочиваются до 1 июля 1860 года, начиная с которого числа он вновь обязан за каждую просроченную неделю до 1 ноября того же года вносить означенную сумму.

Если с какого либо парохода машина будет вынута вполне, хотя бы и разобранною на части, но по освидетельствовании окажется годной для дальнейшей службы, то казна имеет полное право оставить таковую машину, буде пожелает, за собою, а Гоуэну уплатить действительную ее стоимость, по оценке присяжными оценщиками, при депутате со стороны черноморского ведомства и при нем, Гоуэне.

С предоставлением Гоуэну этим контрактом новых льгот, он не должен рассчитывать ни на какие более другие со стороны казны пособия или отступления от контракта.

Действие условий этого контракта считается с 20 июня 1858 года, и поэтому за весь такелаж и порох, полученный Гоуэном с того срока, он должен

заплатить казне полною стоимостью, в течении полугодичного срока со дня утверждения этого контракта адмиралтейств-советом».

Контракт этот утвержден адмиралтейств-советом, за исключением одного пункта (о ввозе пороха), как сказано выше.

2. Описание средств и способов г. Гоуэна к производству работ.

По заключении первого контракта г. Гоуэн отправился в Бостон для приготовления машин и снарядов, необходимых для успешного производства предпринимаемых работ.

На потребованное от него объяснение, какие средства предполагает он употребить для подъема кораблей, Гоуэн писал, что имеет сильные помпы, цепи, пловучие доки с сильными гидравлическими машинами; что при поднятии кораблей он намерен проводить цепь в порты нижнего дека и привязывать концы к пловучим докам (погруженным в воду) и потом выкачивать воду из этих доков; что сила каждого такого дока, коих четыре, равняется 2176 тонн; сила эта, умноженная на 4, составит 8704 тонн. Тяжесть же 120 пуш. корабля со всеми снарядами составляет почти 5000 тонн. Притом он полагал, что не нужно будет поднимать всей этой тяжести; ибо так как корабли наполнены водою, то нужно будет поднять корабль только до того, пока видны будут люки, которые тотчас же будут закрыты, и если корабль не слишком поврежден, то помпы сейчас же освободят его от воды, в особенности когда нижний дек будет вытащен наружу. Писал, что имеет восемь сильных помп, от которых могут быть привязаны рукава к кораблям и потом, посредством выкачивания, оные будут освобождаться от воды; - что каждая из этих помп в состоянии выкачивать больше воды, нежели все изобретенные до сих пор и употребляемые в Филадельфии (снабжающей пресной водой 800 000 жителей).

Такие удовлетворительные средства не оставляли желать лучшего, и хотя Гоуэн пропустил срок начала работ согласно контракта, в которое время были делаемы многие другие предложения, тем не менее работы остались за ним.

Действительные же средства Гоуэна в то время далеко не достигали обещанного; он точно привез и собрал в Севастополе четыре пловучих дока или кессона, но не в 2176 тонн каждый, как обещал, а только в 590,58 тонн, что оказалось весьма недостаточным для подъема больших судов.

Лес для этих доков был заготовлен в Бостоне и привезен в разное время в Севастополь в числе 64 000 куб. фут. на американских корветах: «Сузан Джен» (принадлежавшем Морицу Викаршаму), прибывшем в Севастополь 24 июля 1857 года и «Our Union», прибывшем 13 августа того же года; кроме леса для упомянутых пловучих доков доставлено 4 паровых машины с принадлежностью для выкачки воды из подводных доков и для подъема гинями

судов, каждая машина в 30 сил; три гальванических батареи с принадлежностью, два водолазных полных аппарата, изобретенных Гоуэном¹ и один обыкновенный водолазный колокол; три чугунных шпиля с внутренними шестернями, одна паровая лебедка² и цепь для подъема затонувших судов длиною 200 сажень, составленная из продолговатых звеньев; восемьдесят штук гумиластических мешков разной величины, с металлическими втулками, для употребления при подводных фугасах; мех с наковальней; походная кузница; полный плотничий и кузнечный инструменты для 8 плотников и одного кузнеца, конопатный инструмент для 6 человек, три домкрата, две железных хватки для нажатия обшивных досок, токарный станок с принадлежностью, сверлильный, стругальный и винторезальный станки.

В тоже время прибыло: плотников 5; кузнецов 2; конопатчиков 4; водолазов 3; механиков 6. Всего 20 чел.

К средствам Гоуэна должно отнести: а) Транспорт «Буг» и «Сухум-Кале» и три канонерские лодки, предоставленные в его распоряжение на время работы бесплатно; б) бесплатный отпуск от казны пороха в необходимом количестве для производства подводных взрывов и 2000 пудов такелажа разных размеров.

Сверх того, согласно условиям второго контракта, Гоуэн приобрел покупкою в Константинополе небольшой пароход в 50 сил вместительностью 58 тонн, и предпринял постройку двух пловучих доков, из которых каждый вместительностью должен быть по крайней мере не менее двух имеющихся³.

Лес для этих доков доставлен из Херсона.

Для предварительных работ Гоуэн приспособил канонерские лодки и транспорт «Буг».

На лодках установлены мачты, крамболы и шпили, <с> помощью которых 6 человек легко могут поднять тяжесть до 200 пудов.

На транспорте «Буг» к фок- и грот-мачтам прилажены вращающиеся стрелы следующим образом: в палубе у самых мачт сделаны овальные степсы, в которые входят стрелы своими нижними концами, обделанными в виде полушара; с помощью топрепов и бакштагов стрелы могут вращаться около степсов на 90°; к топам стрел прикреплены по одному трехшквивному блоку, чрез которые основаны гини для подъема тяжестей.

Для выгрузки с шаланд на берег добываемых тяжелых вещей в старом адмиралтействе установлен американцами подвижной небольшой кран <...>⁴.

¹ Один такой прибор приобретен для черноморского ведомства.

² Другая лебедка и чугунный шпиль приобретены для черноморского ведомства.

³ Один такой док спущен уже на воду в начале марта 1859 года.

⁴ Гоуэн впоследствии устроил несколько подобных кранов.

Пловучие доки или кессоны имеют форму прямоугольного параллелепипеда длиной 50 ф., шириной 40 ф., высотой 13 ф. с обшивкой, построены из сосны и отчасти из дуба. <...>

Наименьшее погружение пловучего дока в воде, когда он пустой – 1 ф. 6 д. Наибольшее же его погружение при работах – 11 ф.; для чего необходимо напускать в него воды на 9 ф. 6 д., что составляет 17 301,5 куб. фут. Или 41 523,6 ведер, включая объем, занимаемый переборками и пиллерсами.

При подъеме тяжестей выкачивается, обыкновенно, <с> помощью помп только $\frac{2}{3}$ всего количества, или 27 682,4 ведра; остальная же треть оставляется в задних отделениях для уравнивания поднимаемой тяжести, висящей на передней части.

При обыкновенном действии помп вода выкачивается в 3 часа времени, что составляет до 153 ведер в минуту.

Вес механизма, установленного на палубе дока вместе с балластом, уложенным на диагональ для равновесия, составляет около 12 тонн.

Вес внутренних переборок около 20 тонн.

Впоследствии, при подъеме парохода «Турок», доки недостаточно сохраняли горизонтальное положение, так что во время работы вынуждены были из общего бассейна перекачивать воду в задние отделения.

Каждый из пловучих доков снабжен машиной в 30 сил. <...>

Американец Ли, производивший некоторое время работы в Севастополе, имел особую центробежную помпу, изобретение г. Гвинна (Gwynne pump), наделавшую много шума в Америке и подавшую мысль г. Лэну похвастать нам предложением выкачать воду из Севастопольской бухты для исправления затопленных в ней кораблей, как упомянуто было выше; действие этой помпы г. Ли испытывал над кораблем «Чесма». <...>

Описывая средства г. Ли, нельзя не сказать несколько слов об устройстве и приспособлениях, сделанных на его винтовой шхуне «Генерал Нокс».

Во-первых, все рабочие и все члены команды этой имели помещение на шхуне не только для себя, но и для семейств некоторых из них. На шхуне была маленькая паровая машина для накачивания воздуха водолазам во время их работы. Котел этой машины снабжал паром машинку большой помпы. На шхуне была кузница и разные токарные и т. п. станки, приводившиеся в движение паровой силой. Словом, шхуна эта вместе с парусною маленькою лоцманскою шхуною «Сильвер-Ки»¹ служила полной квартирой, мастерской и фабрикой всей экспедиции. Работы распределялись весьма систематически, все без исключения² участвовали в них, и на берег отлучались только по крайним надобностям [1, с. 357-395].

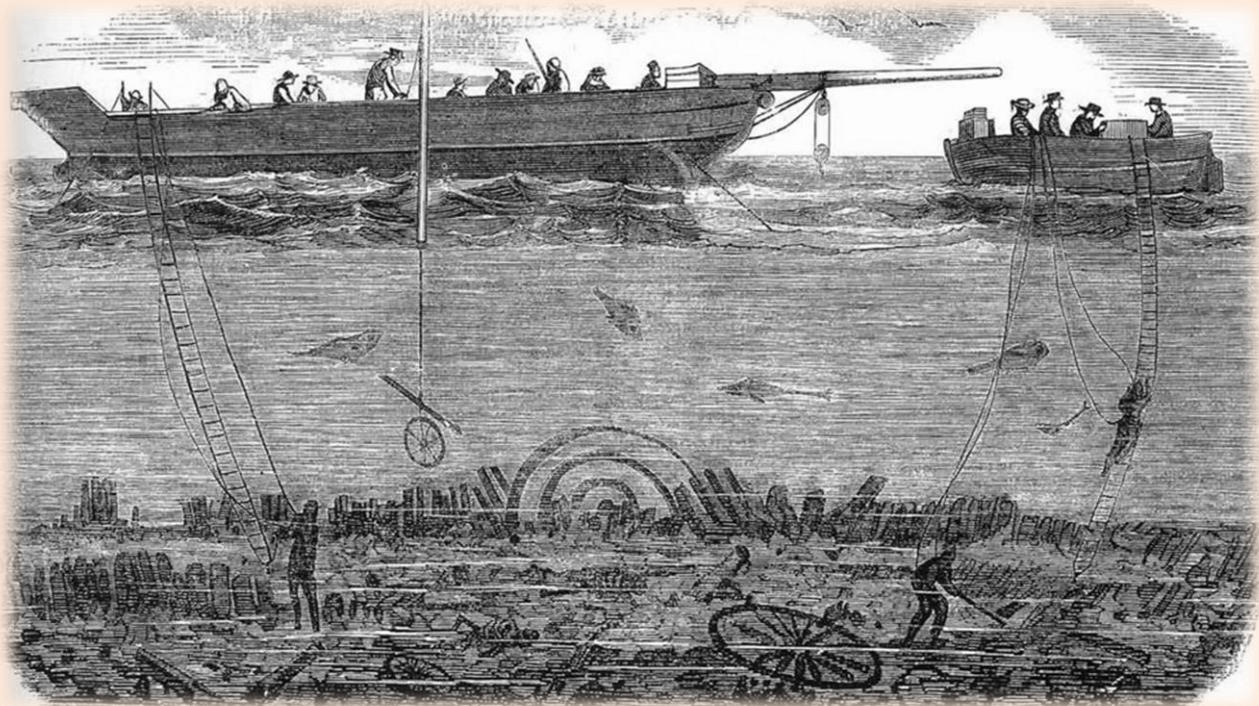
¹ Купленную впоследствии таганрогским помещиком г. Варвацем и включенная в С.Петербургский Яхт-клуб.

² Женщины заведовали хозяйством и счетной частью.

3. Описание производства работ и состояния, в каком найдены суда после поднятия их из воды.

По мере доставления материалов Гоуэн приступал к сборке пловучих доков и других снарядов; а между тем для начала работ на взятый от порта баркас был установлен водолазный аппарат, и 21 июня 1857 года водолазы приступили к работам у парохода «Турок», с которого тогда же был ими поднят якорь с деревянным штоком и цепь длиною 40 сажень, толщиной 2½ дюймов.

Для большего успеха и удобства при поднятии затопленных судов Гоуэн считал необходимым снять с них предварительно цепи, якоря и другие удобоподнимаемые вещи; осмотреть и потом уже поднимать те суда, которые по состоянию своему представят к тому возможность; другие же взрывать подводными фугасами, испрашивая каждый раз особое разрешение на то генеральной комиссии.



Гравюра из французской газеты 1858 года.
Работа водолазов на дне севастопольских бухт.

Получив разрешение комиссии, Гоуэн приступил к осмотру затопленных судов.

Пароход «Владимир». По осмотре парохода «Владимир» снаружи и внутри оказалось, что он стоит на ровном киле, близь направления линии прежних створных маяков, на глубине 10 сажень; корпус в илу около 8½ ф.; палуба в некоторых местах сожжена; одна дымовая труба и снасти свалены на правый

борт, механізм частково ізломан. С 24 юня по 10 юля подняты все орудия, несколько пушечных платформ, два якоря без штоков и некоторые другие вещи, поднятие которых не требовало больших усилий. Г. Гоуэн полагал, что можно будет поднять пароход целым.

Корабль «Париж», затопленный во 2 линии, в расстоянии 200 саж. от Николаевского мыса, на глубине 11 саж.; лежит на правом боку под углом 45°, так что киль выше грунта, а всем корпусом уперся на мачты, и погрузился в грунт около 12 фут.

Полагая, что поднятие этого корабля потребует много времени и огромных издержек, г. Гоуэн просил разрешения генеральной комиссии разрушить его подводными фугасами, а между тем продолжал свои исследования над кораблем.

Корабль «Великий Князь Константин». Он стоит по направлению прежней створной линии маяков, почти на ровном киле, носом к северной стороне, погрузившись в грунт до 12½ фут.; все мачты срублены; подводная часть и бока не имеют никаких повреждений. Г. Гоуэн полагал, что впоследствии, по изготовлению подводных доков и развития рабочих средств, корабль этот можно будет поднять совершенно целым, без большой потери времени.

В продолжение осмотра подняты с корабля два станковых якоря, куски изрубленного пенькового каната¹ и другие мелкие вещи.

Корабль «Двенадцать Апостолов» лежит на правом боку около 12 фут в грунте, почти вверх килем, носом к Константиновской батарее; весь левый борт сожжен и местами помят и изломан. Поднятие считается невозможным, и потому предлагают взорвать его подводными фугасами.

Корабль «Ягудил» был затоплен в расстоянии кабельтова от Павловского мыса, на глубине 9 сажень, кормою к мысу; значительно накренен на правую сторону; корпус в некоторых местах измят; опустился в грунт до 10 фут.; вся верхняя палуба отошла от своего места. Имея уже согласие генеральной комиссии на взрыв этого корабля, г. Гоуэн начал с 16 юля поднимать с него все, что оказалось возможным, и прекратил эту работу к 31 числу того же месяца. Значительное число больших камней от взрыва Павловской батареи, загромождавшие палубу, затрудняли работу.

Корабль «Императрица Мария» находится в 200 саженьях от старой переправы на Северной стороне, на глубине 6 сажень; лежит на правом борту под углом 45°; сетка левой стороны от гальюна до последней фоковой ванты, – выше горизонта воды; все три мачты с марсами и стоячим такелажем на своих местах².

Так как этот корабль затоплен на меньшей, сравнительно с другими, глубине, то при осмотре его представилась возможность достать значительно

¹ Служившие блиндажом от бомб.

² Впоследствии упали.

большее количество разных вещей. Соображаясь с состоянием корабля, г. Гоуэн не терял надежды поднять его целым.

Фрегат «Кулевчи» почти на створной линии прежних маяков, на глубине 11 сажень; носом обращен к Инкерману, стоит прямо на киле и имеет все мачты; снаружи и внутри никаких повреждений не оказалось, кроме порчи палубы червями; комиссия была уверена в возможности поднять его.

Все эти предварительные работы продолжались до 13 августа 1857 года.

29 июля 1857 года последовало разрешение заведующего морской частью в Николаеве рвать корабли «Париж», «Двенадцать Апостолов» и «Ягудил».

15 августа Гоуэн приступил к взрыву порохом корабля «Ягудил».

Первоначально закладывались фугасы под старн-пост, по взрыву которых водолазы немедленно спускались в воду с концами в руках, которые завертывали за штуки дерева, меди, железа и прочего, и <с> помощью крамбол, установленных на канонирских лодках, штуки эти вытаскивались и складывались на шаланды. Подобные взрывы проводились вокруг кормовой части в расстоянии около 20 фут. от бизань-мачты; эти работы продолжались до 28 сентября, причем для каждого взрыва употреблялось различное количество пороха – от 4 до 10 пудов.

Все добытые материалы свозились на шаландах к старому адмиралтейству, где <с> помощью крана выгружались на берег; по выгрузке вещей на берег в тоже время выбивалось из них железо, но преимущественно медь, которая отвозилась на хранение в экипажеские магазины.

Таким образом фугасами разрушили кормовую часть корабля ниже лац-бортов, до части, погруженной в грунт; потом закладывали фугасы по длине корабля; взрывы производили три раза каждую неделю; с 29 октября по 2 декабря разрушена правая сторона корабля, начиная от гальюна к старн-посту до линии кубричных иллюминаторов; в продолжение этих работ добыто 894 пуда меди, 14 пуд. свинца, 70 штук цистерн и около 9000 пуд. такелажа.

С наступлением зимнего времени работы у «Ягудила» прекратились и возобновлены были в следующем, 1858 году.

Работы у корабля «Чесма». 24 июля 1857 года прибыла на Севастопольский рейд под американским флагом винтовая шхуна «Генерал Нокс», имея на буксире парусную шхуну «Сильвер-ки», – обе принадлежащие инженеру Велингтону Ли и К°.

По согласию с Гоуэном и с разрешения генеральной комиссии, компания эта решила испытать свои средства над кораблем «Чесма».

Корабль этот находился на глубине 10 сажень, против старой переправы на Северной стороне; фор-штевень его погрузился в ил на 15 фут, ахтер-штевень – на 13. Верхняя отделка корабля во всех частях проточена червями, следы которых найдены также в наружной обшивке и в палубах; это заставляет

предполагать, что корабль во всех частях, в большей или меньшей степени, пострадал от влияния этих невидимых врагов.

31 июля приведена к кораблю винтовая шхуна «Генерал Нокс» в 110 сил, имевшая в носовой части паровую лебедку для подъема тяжестей и машинку, доставляющую водолазам воздух во время подводных работ; та и другая снабжаются паром общего котла.

Между тем дреками, клещами и другими средствами очищали палубу верхнего дека; водолазы отыскивали люки и другие отверстия, и по доставленным ими сведениям составляли план палубы гон-дека.

2 сентября заделаны отысканные водолазами десять люков: на люк клались тонкие доски и крепились к нему железными скобами; один конец скобы вбивался в торец доски, а другой конец в комельс люка; после того, люк покрывался брезентом из парусины № 1, концы которого прибивались вокруг комельсов к палубе досками. Кроме того были заделаны, по возможности тщательно, найденные на палубе гон-дека две трюмные помпы, а ниже гон-дечной палубы 32 иллюминатора диаметром $6\frac{1}{4}$ дюймов, и шесть подводных кранов от $5\frac{1}{2}$ до $8\frac{1}{2}$ дюймов в диаметре.

Окончив эти работы, установили на квартал-дечной палубе корабля центробежную помпу, нижнюю трубу которой провели через люки на кубрик; эластические же трубы, служащие для ввода и вывода пара, соединили с паровой трубой шхуны «Генерал Нокс».

12 сентября окончательно установив помпу пустили ее в действие, при чем замечено, что колесо помпы дало 480 оборотов в минуту, и в тоже время помпа выбрасывала из корабля до 2000 ведер воды. Во время действия, по временам выбрасывалась вода черного цвета с весьма острым, неприятным запахом.

После 4 часов действия помпы, водолаз, находившийся у днища корабля, известил: что хотя он и заметил колебание корабля, но весьма малое; тогда действие помпы было прекращено. Осмотрев корабль, водолазы нашли еще два отверстия величиною в 8 д.; заделав их, пустили вторично помпу в действие, но вода не убывала.

Осведомившись, что шпации гон-дечной палубы корабля не забраны, и предполагая, что причина неубыли воды из внутренности корабля зависит еще и от этого обстоятельства, приступили к заделке шпаций.

Так как открывать внутреннюю обшивку и потом прибывать ее на место было бы весьма неудобно и затруднительно, то шпации были заделываемы следующим образом: в досках внутренней обшивки, между шпангоутами, особым коловоротом просверлили дыры, диаметр которых равнялся расстоянию между шпангоутами; в эти дыры горизонтально заколачивали заготовленные из листового $\frac{1}{4}$ дюйм. железа клинья в виде четверосторонника с заостренными ребрами с двух сторон, ширина которых превышала 2 дюймами расстояния между шпангоутами; клинья эти по диаметру дыры заостренными

краями врезывались в шпангоуты; концами же доходили вплоть до наружной обшивки; таких отверстий вокруг корабля было сделано 200. Г. Ли полагал это достаточным для воспрепятствования воде стремиться в корабль с силою, которая бы превосходила силу помпы.

По окончанию этих работ, 2 октября, в третий раз пустили в действие помпу, но результат был по-прежнему неудачный.

Октября 8 найдены водолазами трюмные помпы корабля, прежде уже закрытые совсем, но не имевшие клапанов; также 4 кетенс-помпы, имеющие по два отверстия в диаметре 9 дюймов; по заделывании их, вновь пустили помпу, но вода все-таки не убывала.

Получив из Николаева план корабля «Чесма», осмотрели по нему гондечную палубу, и нашли около закрытых люков 6 отверстий – два в 14 кв. дюйм., а остальные четыре в 12 кв. дюйм.; вслед за тем узнали, что в корабле было сделано несколько пробоин для скорейшего его затопления.

С большим вниманием осмотрев корабль до грунта, пробоин не нашли; подводная же часть корабля, от грунта до киля не могла быть осмотрена, почему и заключили, что вероятно вода стремилась в корабль из-под грунта¹.

¹ Так объявил Ли, но нельзя не видеть главной причины неуспеха в том, что на помпу возлагали больше надежд, нежели она могла оправдать. Об этой попытке поднимания корабля говорит в своей статье в сентябрьской книжке Морского Сборника 1858 года купец Потапов, основывая на ней все свои главные возражения против способа действия американцев.

В этой статье г. Потапов, недовольный черноморским начальством, не имевшем возможности отдать ему очистку рейда, – потому что ему нужно было для этого дать денег, – говорит, что американские инженеры, видя невозможность поднять корабли воздухом, приступили к взрывам их, от которых он, г. Потапов, не ожидает успеха. Неудачу же подъема воздухом он приписывает незнанию американцами силы сцепляемости и присасывания илом дна, против чего предлагает свой рычаг для раскачивания судна.

Нельзя не заметить: 1) что порохом рвали до сих пор только корабли: «Ягудил» (полусгоревший и заваленный камнем от взрыва Павловской батареи, возле которой он находился), «Париж» и «Константин» (100 пуш., лежащие на боку) и потому самые неудобные для подъема целыми. 2) Что корабли на дне бухты, одни и именно внешней линии, совсем размыло подводным волнением почти до гондеков, а другие при всякой зыби покачиваются со стороны в сторону, так что у борта их всегда есть около фута пространства между илом и боком корабля. При этом замечено, что корабли давно уже больше не углубляются, потому что под глубоким слоем ила есть сплошная плита. 3) Что от кораблей «Париж» и «Константин» остались на дне самые незначительные части, которые и продолжают убирать.

Нельзя однако ж не считать статьи г. Потапова полезной в том отношении, что практический взгляд столь опытного человека на выгоды и невыгоды этой операции, вероятно послужил правительству побуждением согласиться на требования американцев, чтоб им отдавать не *половину* добытого, а *все*, за небольшим исключением, без какого согласия операция давно бы остановилась. Именно же г. Потапов говорит: *«известно, что судно, затонувшее на фарватере, в проливе или порту, и уже более негодное для*

Октября 14 убрали помпу и приступили к очистке корабля подъемом якорей, цепей и проч.

По позднему времени года водолазные работы сделались затруднительными, и потому дальнейшие работы отложены до весны.

Работы на фрегате «Коварна». С 20 октября по 2 декабря г. Гоуэн занимался работами у фрегата «Коварна», взрывая его, подобно «Ягудилу», подводными фугасами.

Фрегат этот служил складом казенной водки, и от лопнувшей в нем бомбы, разбившей одну из бочек со спиртом, сгорел до самой воды.

С наступлением зимнего времени, когда работы на рейде сделались затруднительными, г. Гоуэну (согласно его просьбе) разрешено было заниматься очисткой Южной бухты от днищ сожженных блокшивов; вследствие чего 13 декабря он приступил к работам (в верховьи Южной бухты) у блокшивов, значащихся на карте бухты под №№ 54, 55 и 56, которые взрывал фугасами; обломки поднимались <с> помощью крамбол, устроенных на канонирских лодках, и грузились на шаланды, на которых отвозились к общим складам в старое адмиралтейство.

Работы у означенных блокшивов продолжались до 14 марта; этого числа г. Гоуэн донес генеральной комиссии, что места двух днищ, № 55 и 56, совершенно очищены, и просил разрешения разбирать в Южной же бухте днище под № 48 в ожидании удобного времени к продолжению работы на рейде.

По распоряжению генеральной комиссии, места двух первых днищ были осмотрены портовыми водолазами, которые донесли, что кили с флортимберсами находятся еще в грунте, и хотя тогда же генеральная комиссия предложила г. Гоуэну совершенно очистить днища, – в предотвращение потери якорей, а в особенности повреждения подводных частей судов, которые могут стать на том месте, но Гоуэн уведомил комиссию, что вышеозначенных днищ совершенно очистить не может, потому что они покрыты илом больше шести фут. и завалены мелким щебнем; что несмотря на тщательное старание его подрыть под киль мину для фугаса, он в том не успел; ибо по мере того, как водолазы рыли мины, щебнем их опять засыпало. Генеральная комиссия предложила г. Гоуэну продолжать начатые в прошлом году работы у «Ягудила», имея ввиду, что в Южной бухте можно проводить работы во всякое время.

Продолжение работ на «Ягудиле». С 1 марта 1858, одновременно с работами у блокшивом, одна канонирская лодка отряжена для разборки днища корабля «Ягудил». Закладывая небольшие фугасы под неудобоподнимаемые части корабля, Гоуэн надеялся достигнуть киля, под который располагал

продолжения морской службы, отдается владельцем тому, кто пожелает поднять его, не только даром, но даже с денежным за то вознаграждением».

заложить большой фугас, или же подвести подъемные цепи и посредством пловучих доков (которые в то время приводились к окончанию) поднять днище корабля. Но при самом начале работ Гоуэн сделал ошибку, действуя фугасами с левого борта корабля, лежащего на правом борте под углом 45° к горизонту грунта, отчего падавшие обломки заваливали правый борт.

Апреля 11-го четыре пловучие дока были окончены и на них установлены механизмы.

В предположении, что корабль «Ягудил», расслабленный взрывами фугасов, легко может отделиться от грунта, г. Гоуэн надеялся поднять его днище <с> помощью пловучего дока, или же, по крайней мере, свалить с днища обломки и камни и оторвать значительную часть его; с этой целью 11 апреля подведен был к кораблю док № 1. Конец цепи с дока был закреплен за корабельную якорную цепь, отысканную между грот-мачтой и клюзом; по изготовлении пара в доковой машине, она была пущена в ход, и слабина цепи начала вытягиваться, но набежавший от NW шквал заставил прекратить работу, которая возобновилась на другой день.

12-го числа действием машины приподняли середину цепи, которая подошла к роульсу дока; расклепав цепь, один конец ее, идущий от якоря, закрепили у битенга на доке, а другой, идущий от цепного ящика, взят был через роульс дока на гини; но вырвали только одну чугунную стопорную трубу с зажимом, которая была запутана швартовной корабельной цепью. По осмотре водолазом оказалось, что цепь раздробила лишь то место, за которое была закреплена. Продолжая действовать машиной, вырвали конец цепи из корабля.

14-го числа другой конец цепи, идущий от якоря, и взятый перед тем за битенг на док, перенесли на роульс и начали вытягивать цепь, думая этим средством приподнять носовую часть корабля, но этого не достигли, а только вырвали чугунный клюз; после чего продолжали вытягивать цепь к апанеру якоря.

15 апреля для подъема якоря затопили док на 9 фут ниже обшивки грузовой ватер-линии и, выбрав слабину цепи, сообщили помпы с машиной и начали выкачивать воду, по выкачке которой док приподнялся до прежней грузовой и вместе с тем был приподнят (на 9 фут.) якорь, занесенный илом; повторив тоже действие приподняли якорь еще на 9 фут.; после чего, действуя одними только гинями, подняли якорь окончательно и погрузили его на канонерскую лодку.

Мая 16-го возобновлены работы у «Ягудила».

Имея в виду ту же цель – поднятие днища или части его, Гоуэн отрядил для этого два пловучих дока, №№ 2 и 4. Сквозь три порта была завязана одна цепь, а отступя пять портов, завязана вторая.

20 числа затопили доки до 9 фут. и, выбрав слабину цепи, начали выкачивать воду; при первом моменте действия лопнула соединительная скоба

цепи, и работа должна была прекратиться; тогда же приступили к исправлению цепи, а между тем, опасаясь, что в случае свежего ветра могут пострадать пловучие доки, продолжали выкачивать из них воду.

На другой день возобновили ту же работу, но по некотором возвышении доков заметили, что цепи освободились от тяжести; порты не выдержали этой силы и изломались; а днище корабля осталось по-прежнему не поднятым.

С этого времени и до 4 июня работы у корабля производились одними водолазами на двух канонирских лодках, которые поднимали мачты, реи, такелаж и проч.; разрушали днище фугасами и что было возможно – очищали.

Оставшееся днище корабля состоит: из кия и флортимберсов левого борта, а правый борт снесен до гон-дека. В настоящее время наименьшая глубина над этим местом 34 фута.

Прекратив работы у «Ягудила», Гоуэн просил разрешения генеральной комиссии занимать свободных водолазов и других рабочих людей работами у кораблей «Париж» и «Великий Князь Константин», которые предполагал разрушать подводными фугасами. Имея в виду прибытие в Севастополь кораблей «Цесаревич» и «Синоп», и очищение места для свободного плавания прочих судов, комиссия разрешила очищать все суда, лежащие на створной линии.

С 12 июля две канонирские лодки приступили к означенным работам.

Подъем шхуны «Смелая»¹. Шхуна «Смелая» в минувшую войну служила одним из средних понтонов пловучего моста через южную бухту и, вследствие пробоины под раковиной с левой стороны кормовой части, затонула на середине бухты на глубине 9 сажень. По осмотре водолазами оказалось, что носовую частью шхуна обращена на NWtW и погрузилась в ил: ахтер-штевнем на 10 фут, фор-штевнем около 6 фут.

Испытание действия всех четырех своих доков г. Гоуэн желал начать с мелкого судна, а потому просил разрешения генеральной комиссии приступить к поднятию шхуны, что и было ему разрешено.

Еще в марте 1858 года со шхуны сняты якоря, части цепей, два орудия и небольшое количество такелажа.

По получении разрешения 21 апреля водолазы начали рыть мину под носовую часть шхуны в расстоянии 4 фут. от шека; по окончании чего прoderнули подъемную цепь под киль, концы которой переданы на доки №№ 2 и 4, поставленные по обе стороны носовой части шхуны, и взяты через роульсы на гини.

Во избежание трудной работы подрывания мины под кормовую часть, Гоуэн намеревался приподнять сперва носовую часть и уже с носу подвести цепь под корму.

¹ Дл. 93 ф. 10 д., шир. 25 ф. 6 д., тон. 317.

24 числа затопили два дока на глибину до 9 фут., и, выбрав цепь, начали выкачивать воду, по выкачке которой носовая часть шхуны была приподнята на 8 фут. С наступлением ночи цепи были потравлены, и вода из доков окончательно выкачана¹.

На другой день работа была возобновлена, но во время выкачки воды соскочила цепь, подведенная под фор-штевень шхуны; чтобы избежать повторения подобного случая, посланы водолазы подорвать мину под кормовую часть; но как корма была слишком погружена в ил, то во избежание потери времени, водолазы заложили подъемную под отысканную ролевую петлю. Под носовую часть заложили цепь прежним порядком. <...>

Два другие дока, №№ 1 и 3, установили по обеим сторонам кормовой части. Подведенные под шхуну цепи были взяты через роульсы доков на гини и туго вытянуты.

28 апреля затопили доки до прежней высоты и, выбрав цепи, начали выкачивать из доков воду, по выкачке которой доки поднялись и вместе с тем подняли и шхуну на 8 фут.; чтобы при вторичном затоплении доков шхуна не погрузилась в яму, доки со шхуною оттянули на расстояние 6 сажень в сторону от прежнего места.

После сего вторично затопили доки и, выкачав из них воду, подымали уже шхуну стягиванием и переносом гиней и, приподняв ее на высоту 32 фут., отвели вместе с доками на отмель Южной бухты, к бывшему сараю 42 флотского экипажа. Продолжая таким образом подымать и передвигать шхуну на мелководье, открыли, наконец, ее палубу. По заделывании пробоины в корпусе шхуны выкачивали из нее воду <с> помощью шлангов, находящихся на доках.

11 мая шхуна приведена к старому адмиралтейству.

Должно заметить при этом, что для того, чтобы доки во время подъема тяжести не сближались, от углов их делают завозы; а чтобы доки не изменяли места относительно подымаемой тяжести, то связываются между собою концами. С доков, ближайших к берегу, заносятся завозы на отмель, к которой и отодвигаются вместе с приподнятой тяжестью.

При подъеме шхуны доки кренились к стороне тяжести почти на 18°; обстоятельство это г. Гоуэн объяснял тем, что переборки были худо проконопачены и вода не могла держаться в отделениях. Вследствие чего по окончании работ у шхуны занялись проконопачиванием отделений..., а чтобы вторично не подвергать отделения опасному положению, в отделение... положили камни.

Назначенная командиром Севастопольского порта комиссия по освидетельствованию шхуны нашла, что наружная и внутренняя обшивка

¹ Из предосторожности, чтобы не оставить доки в опасном положении; тоже самое исполнялось впоследствии при других работах.

(сосновые) съедены червями; дубовый набор, за исключением двух мест, пробитых ядрами, здоров, но заметно расслаблен; фор-штевень хорош, ахтерштевень негоден; ватер-вейсы на верхней палубе худы; палуба негодна; внутреннего расположения – кают и погребов нет; бимсов верхней палубы всего 23, из них 16 здоровых, а остальные 7 хотя в концах и здоровые, но на середине проедены червями; бимсов нижней палубы 11, из них годен один; набор внутри здоровый, но торцовые прокладки негодны; планширы, сетки, русленя, крамболы, комельсы в люках совершенно негодны. Комиссия заключила, что если исправлять шхуну, то неминуемо нужно будет вместе с худыми частями вырубить и здоровые, а такое исправление повлекло бы за собой большие издержки, почему положено исключить ее из числа благонадежных к мореплаванию судов¹.

Подъем парохода «Турок». Пароход «Турок» пред затоплением был на буксире у парохода «Крым» и в таком положении затонул на глубине 8 сажен, вблизи батареи № 4; обращенный носом к WNW погрузился в грунт (или песок) с уклоном на левый борт почти по самый планширь; палуба занесена илом на 4 фут.

В июне 1857 года по распоряжению капитана над портом у означенного парохода производились работы портовыми водолазами и имевшимися при порте средствами. Первоначально освободили пароход от верхних тяжестей: снята с палубы тросовая блиндировка, якоря, дымовая труба, которая от времени отделилась от своего места. После этого подрыли мину под кормовую часть парохода, ближе к середине, чтобы сохранить его при подъеме от перелому, и <с> помощью железной иглы длиной 3½ саж. и привязанного к ней тонкого троса проделали под киль снятую с парохода же цепь, концы которой, связав тросом, прикрепили за фок-мачту; подобным же образом подрыли мину и под носовую часть, но только успели продернуть, <с> помощью той же иглы трос. Наступившие ненастные погоды заставили прекратить дальнейшие работы; а с августа месяца средства порта сравнительно с прежними вполовину уменьшились, и работы у парохода от порта не возобновлялись.

В 1858 году от 29 апреля г. Гоуэн отрядил часть водолазов с одной канонирской лодкой для приготовления этого парохода к подъему.

По осмотре водолазы нашли кормовую цепь в прежнем положении, а трос, подведенный под носовую часть, – сгнившим, и мину совершенно занесенной; почему, подрыв новую мину в таком же расстоянии от середины, как была кормовая, <с> помощью той же самой иглы, которая была уступлена портом, продернули под носовую часть новый трос, которого один конец взяли на гини чрез роульс дока № 1, а другой завязали в звено подъемной цепи,

¹ Шхуна «Смелая» продана с аукционного торга за 2230 руб. сер.; половина этой суммы 1115 руб. принадлежит казне.

перегруженной перед тем с дока на канонирскую лодку. Действием машины дока конец троса выбирался, и вместе с ними продергивалась подъемная цепь.

По приведении дока № 3 конец цепи с канонирской лодки был взят через роульс на гини дока. В тоже время водолазы особыми железными гребками очищали вокруг парохода верхний слой ила для облегчения при подъеме.

Все эти пригготовительные работы продолжались до 20 мая.

Таким же порядком заменили кормовую тонкую цепь настоящей подъемною, концы которой передали на доки №№ 2 и 4.

23 числа окончательно установив доки <...>, изготовили пар и выбрав слабину цепей, затопили доки. По выкачке из них воды, носовая часть парохода приподнялась на 8 фут., а кормовая только на 3 фут., вследствие того что кормовая цепь была взята слишком близко к середине. Почему опустили пароход на прежнее его место и передвинули кормовую цепь на 3 фута к корме. Наступившие свежие погоды заставили прекратить работу.

30 мая снова приступили к работам; затопив доки выбрали цепи и взяли их чрез роульсы на гини. По выкачке воды доки возвысились на 7 фут., причем кренились до 20°; пароход же поднят был на 6 фут и тотчас <с> помощью завозов был оттянут вместе с доками к отмели Сухой балки, на расстояние не более 8 сажен; после чего цепи потравлены и пароход снова лег на грунт.

При вторичной выкачке воды из доков лопнула цепь с правой стороны носовой части.

На другой день, соединив оборванный конец цепи скобою, продолжали работы прежним порядком и в продолжение дня двумя приемами передвинули пароход с доками еще на расстояние 12 сажен, на глубину 7 сажен.

В продолжение следующих пяти дней пароход был передвинут еще на расстояние 88 сажен, на глубину 3 сажен.

С 7 по 9 июня по причине свежих ветров работы были приостановлены и возобновились 10 числа; 11 июня, действуя по-прежнему, открыли палубу и, передвинув пароход еще на 30 сажен, поставили его на глубине 10 фут.

Таким образом, четырнадцатью приемами затопления доков подняли пароход с глубины 8 сажен и передвинули от прежнего места на расстояние 138 сажен.

Заделав с обеих сторон парохода иллюминаторы, а равно и места подводных кранов в машине, 12 июня шлангами с доков начали откачивать воду и чрез два с половиною часа пароход поднялся выше грузовой его ватерлинии; после чего <с> помощью доковой же машины пароход был оттянут к старому адмиралтейству, где тотчас же приступили к очистке его от мелкого груза и ила, которого было на пароходе огромное количество.

Во время подъема этого парохода, как уже пред сим было упомянуто, два раза лопались цепи; причина этого – неравномерное действие помп на доках, потому что при равномерном действии помп и вода должна бы уменьшаться

равномерно, а потому и вес на передних точках всех доков был бы одинаков; в противном же случае доки, в которых остается меньше воды, выдерживают большую тяжесть сравнительно с другими.

Заметив неисправное действие помп на каком либо доке, тотчас же разобщали их и приступали к исправлению, тогда как на других доках помпы продолжали выкачивать воду и в полчаса времени, требовавшегося для исправления испорченной помпы, успевали выкачивать около 1/6 всей вместительности доков.

По распоряжению капитана над портом назначены были от порта, за неимением машинистов, слесаря и кузнецы под надзором офицера корпуса инженер-механиков для разборки частей машины парохода и очищения их от ржавчины, которая доходила на некоторых местах до 1/2 дюйма.

По вскрытии всех подушек и снятии подшипников, шейки валов оказались совершенно не тронуты ржавчиной и даже имели масло; также точно по снятии подшипников у шатунов, тяг и вообще всех приводов везде находили в подшипниках несколько масла, которое предотвратило в этих местах ржавчину.

Паровые задвижные золотники, а равно и внутренности насосов найдены также без ржавчины.

По снятии крышки цилиндра замечен был на внутренних стенах черный мох, который тогда же оскоблили, а стены смазали маслом.

Наружные же части имели различные повреждения. Все чугунные и железные вещи, бывшие под краской, по очистке с них ржавчины (с которою отставала и краска) были совершенно чисты и гладки. Полированные же части имели небольшие раковины.

По вытаске парохода на элинг в Николаеве и осмотре оказалось: киль в трех местах был совершенно протерт подъемной цепью, подводная обшивка в стыках и пазах имела расслабление, обшивочная медь во многих местах повреждена; надводная обшивка от грузовой ватер-линии до планшира хороша; у самой же ватер-линии с правой стороны в двух местах проедена червями; набор как в подводной, так и надводной частях хорош; бимсы кубричные и верхней палубы хороши, кроме бимсов у люка над паровым котлом, которые сломаны и требовали перемены. Палуба по некотором исправлении годна; планширь фальш-борта и верхний планширь негодны. Комельсы в люках и кожухи над колесами совершенно негодны; верхней площадки совсем не было; будки над выходными люками, крамболы, брашпиль и русленя негодны; галюн сломан; каютных переборок внутри парохода совсем не было.

Комиссия, свидетельствовавшая пароход, признала его, по некоторым исправлениям, годным к мореплаванию, почему оный был приобретен для черноморского ведомства с уплатою г. Гоуэну половины его стоимости, по оценке оценщиков, 15 000 рублей серебром.

В настоящее время пароход этот исправляется в Николаеве, спущенный с Мортонова эллинга.

Подъем парохода «Грозный»¹. Пароход «Грозный» был затоплен на глубине 8½ сажень, лежал на правом боку, обращенный носом на WtN; погружен в грунт (ил, песок) по самые подкрылки; дымовая труба и фок-мачта стояли на месте, но без такелажа; верхнего груза никакого не имел.

С 24 мая водолазы начали рыть мины под киль парохода в расстоянии 45 фут. от середины; в эти мины продернуты подъемные цепи (прежним способом), и 19 июня работы эти были окончены.

29 июня установлены около парохода четыре дока, <с> помощью которых приподняли пароход с места и завозами отодвинули его на расстояние 12 саж., на глубину 8 саж.

Несмотря на то, что при подъеме вода в доках из общего бассейна перекачивалась в задние отделения, доки кренились почти до прежнего угла (20°), что должно приписать плотности грунта, и к тому же палуба парохода была занесена илом свыше 4 фут.

С 11 по 21 июля, продолжая действовать доками, приподняли пароход до верхней палубы, после чего, заделав иллюминаторы и подводные краны, <с> помощью шлангов двух доков выкачали из парохода воду и завозом притянули его в старое адмиралтейство.

При подъеме пароход получил большой перелом, отчего имел значительную течь, а потому в то время как его тянули, один из доков постоянно продолжал выкачивать воду.

При этом должно заметить, что по случаю свежих ветров от SW работы на несколько дней прекращались.

Тотчас по поднятии был выгружен с парохода уголь, шкиперские принадлежности, провизия, запасные машинные вещи, и пароход очищен от ила, который во всех местах лежал толстым слоем.

По освидетельствовании комиссии пароход оказался повсеместно гнилым и изъеден червями; машина же с принадлежащими к ней железными и чугунными вещами от долгого нахождения под водою получила большую ржавчину и потому к дальнейшему употреблению негодна; медные же котлы, хотя и имели ржавчину, но, по некотором исправлении – к употреблению могут быть годны. Как исправление его вовлекло бы казну в большие издержки, которые превзошли бы стоимость его в новом виде, то и определено: из списка судов, благонадежных к мореплаванию, исключить.

Пароход «Бессарабия» лежал на глубине 8 сажень; грунт песок. Сначала г. Гоуэн принял его за пароход «Дунай» (железный), который намеревался поднять. Почему с 17 июля водолазы приступили рыть мины и продергивать подъемные цепи, что и было ими окончено 8 августа. Этого же числа,

¹ Длин. 145 ф., шир. 26 ф., тон. 450.

установив около парохода пловучие доки, затопив их и, по вытяжке цепей, приступили к выкачке воды; несмотря на то, что вода из общего бассейна перекачивалась в задние отделения, доки накренились к поднимаемой тяжести почти до 30°. По выкачке из передних отделений всей воды, пароход отделился от грунта не более 2 фут., что было весьма недостаточно для освобождения его из ямы, в которой он лежал. Это обстоятельство заставило послать водолазов для осмотра, которые в этот раз объявили, что пароход деревянный, а не железный. Тогда Гоуэн, не надеясь на силу своих доков к поднятию такого большого судна, прекратил работы у «Бессарабии» и перенес их к «Дунаю».

Впоследствии Гоуэн вновь приступил к работам у парохода, и пробовал поднять его <с> помощью четырех доков и двух шхун; пароход был приподнят; при этом цепи лопнули, и пароход остался отодвинутым на одну только сажень от своего места.

Подъем парохода «Дунай»¹. Лежал на глубине 6 сажень, грунт песок с мелким каменистым щебнем; носом обращен на WNW, палуба его вся сожжена, дымовая труба была свалена за борт.

С 8 по 18 августа занимались рытьем мин и подводом цепей, которые расположили в носовой и кормовой частях, в расстоянии 40 фут. от середины.

20 августа, по установлении и изготовлении доков, приступили к выкачке воды, при чем доки, по мере уменьшения в них воды, подымались в горизонтальном положении, так что не было надобности перекачивать воду в задние отделения.

По выкачиванию из доков всей воды, цепи остались совершенно слабы; посланный для осмотра водолаз нашел, что пароход был приподнят кормовую и носовую частями, а серединою лежал еще на грунте, почему подъемные цепи тотчас были отданы и пароход оконечностями снова лег на грунт, но при этом дал перелом на середине киля, так что паровой котел остался в кормовой, а машина в носовой части.

Перелом случился от того, что цепи были взяты далеко от середины, где лежала вся тяжесть; и при том на пароходе не было палубы, которая своим скреплением удерживала бы его от перелома².

Удостоверившись в переломе парохода, г Гоуэн предположил поднять его по частям; - 20 сентября двумя пловучими доками приподняли носовую часть прежней цепью, и потом подвели другую цепь, взяв ее сзади кожухов; но едва успели приподнять тяжесть из ямы, как засвежел ветер, напором которого доки с висевшей на цепях носовой частью увалило на кормовую часть; тогда <с> помощью парохода (который, согласно условиям 2-го контракта, в это время был уже приобретен г. Гоуэном покупкою в Константинополе) отбуксировали

¹ Длина 140 ф., шир. 22 ф. 8 д., тон. 262.

² Сверх того шельвписы, клямсы и вадер-вельсы его, как деревянные, совершенно сгорели, как после оказалось.

доки в сторону к отмели, но при этом цепь, взятая у кожухов, лопнула и затем подъем носовой части приостановлен до более удобного времени.

Между тем подвели вторую цепь под кормовую часть парохода, в расстоянии 8 фут. от непроницаемой переборки, и 24 сентября <с> помощью пловучих доков приподняли выше горизонта воды; после чего, заделав иллюминаторы и проведя шланги с пловучих доков, выкачали воду. В поднятой части ила было на 4 фута. <...>

При подъеме кормовой части паровой котел выпал потому что, как выше сказано, пароход дал перелом под серединою котла. 27 сентября <с> помощью двух цепей и четырех доков перенесли котел на отмель прежней северной переправы, где он находится еще по настоящее время.

Должно заметить, что непроницаемая переборка так хорошо пригнана, что даже ни одна капля воды не просочилась чрез нее.

Подъем яхты «Стрела». Затопленная на глубине 6 сажень, всем корпусом по руслени была погружена в ил; носовой частью обращена на SSO; верхнего груза не имела.

19 августа приступили к подрыванию мины и проводке цепей, по исполнению чего 25 августа затопили установленные около яхты четыре дока и, выкачав из них воду, вытащили яхту из грунта. После того стягиванием гиней приподняли ее на 18 фут. и <с> помощью завоза отвели к отмели Сухой балки, на глубину 3 сажень; потом подняли еще на 10 фут., и отвели на глубину 12 фут.

26 августа яхта была окончательно поднята <с> помощью гиней, не затопляя доков.

На палубе ил лежал до 4½ фута.

Подъем бота корабля «Париж» (яхта «Парижанка»). Бот лежал на отмели; носовая часть выходила из воды, а кормовая была покрыта водою на 12 фут.

28 августа <с> помощью двух доков, не затопляя их, одними гинями, бот был поднят выше горизонта воды, и по выкачке и очистке от илу, отведен к старому адмиралтейству.

Оба последние судна во всех частях оказались гнилы и проедены червями, а потому признаны к дальнейшей службе негодными.

Подъем брига «Эней». Затоплен у мыса Павловской батареи, с правой стороны корабля «Ягудил» на глубине 8 сажень; стоял на ровном киле, погруженный в ил; носом обращен на NtO.

1 сентября приступили к работам у брига; одна мина была прорыта под кормовую часть, против грот-русленей, другая под носовую часть – против фор-русленей.

5 сентября в первый раз затопили установленные около брига известным порядком четыре дока и приподняли его с места; тогда же с помощью завоза

отвели его к отмели на глубину $7\frac{1}{2}$ сажень; продолжая таким образом подымать и передвигать на меньшую глубину, 9 сентября, после пятого затопления доков, открыли верхнюю палубу брига и тогда уже поставили его на глубине 12 фут.

Найденные водолазами две пробоины посредине брига ниже его ватерлинии, служившие к скорейшему его затоплению, тотчас же были закрыты; после чего, вставив шланги с двух доков, откачали воду, и потом <с> помощью завоза и действием машин дока, отвели его к старому адмиралтейству.

По поднятии бриг совершенно не имел перелома; найденная провизия, как то: сухари, крупа, мука, солонина, а равно такелаж, балласт и одно носовое орудие 12фунтового калибра, были тотчас выгружены.

В трюме найдено большое количество ила и камней, которые, вероятно, попали туда при взрыве Павловской батареи.

По освидетельствовании комиссии бриг найден во всех частях гнилым и изъеден червями, и потому признан не благонадежным к дальнейшей службе.

Работы у транспорта «Березань»¹ и фрегата «Коварна». В начале июня месяца 1858 года прибыли в Севастополь две партии греков, по 20 человек каждая, - водолазы с острова Самос. Г. Гоуэн на основании предоставленных ему контрактных прав заключил с ними контрактное условие, согласно которого он обязался снабдить каждую партию судном, а именно: транспортами «Буг» и «Сухум-Кале», необходимым количеством нового такелажа, блоками, шаландами и потребным количеством пороха для фугасов. В вознаграждение же за труды Гоуэн определил им четвертую часть всего добытого ими со дна моря.

20 июня обе парта, имея во главе своей избранных старшин, приступили к работам: одна партия у транспорта «Березань», другая у фрегата «Коварна».

Для разрушения корпуса судна водолазы, как пред тем и Гоуэн, производили взрывы, с той только разницею, что не употребляли для этого гальванические батареи, приобретение которой стоило бы им очень дорого; а вместо того они закладывали небольшие деревянные бочонки, в которые насыпали от 3 до 4 пудов пороха.

Чтобы предохранить порох от сырости, бочонки осмаливали. В бочонок вбивалась деревянная трубка длиною $2\frac{1}{2}$ фута, начиненная составом, ими же приготовленным.

В той части судна, где намеревались произвести взрыв, вбивали железный обух, в который продевался тонкий трос; к одному концу его привязывался бочонок с порохом, а другой держался в руках; по изготовлении всего этого зажигали трубку у бочонка и тотчас же тянули трос, отчего бочонок шел вниз к обуху; трубка, проходя в воде, горела, и когда бочонок доходил до обуха, трубка, сгорев, сообщала огонь пороху.

¹ Сгорел от неприятельской бомбы. Был нагружен, между прочим, маслом, салом и смолой.

Водолазы (нырки) обыкновенно садились к борту шаланды и по произведении взрыва, бросались в воду, без всякого водолазного аппарата, но не все вдруг, а по очереди, один после другого, с веревками, которые завязывали за обломки. Первым из водолазов идет в воду с открытыми глазами, осматривает в каком положении находятся разрушенные части и по выходе из воды дает знать второму водолазу, который тотчас же опускается к указанному месту с каболочным стропом и закладывает его за обломок; по выходе объявляет третьему что сделал и что остается еще сделать; трети водолаз, опустившись, продолжает начатое вторым и т.д.; так что уже пятый или шестой оканчивает работу. При такой системе ныряния каждый водолаз может пребыть в воде не более трех минут.

Пария, работавшая у транспорта «Березань», к 10 октября окончила свою работу, разобрал весь транспорт и не оставив на дне даже обломка дерева.

От разборки транспорта добыто железа лому 3500 пуд., чугуна 350 пуд., меди 1100 пуд., олова 1½ пуд., серебра лому 11 фут. и 44 полуимпериала; разного веса якорей 25, цепей 380 сажень, такелажу 1500 пуд., лесу в дровах 30 саж. Серебро состояло из церковных вещей.

Вторая партия, работавшая у фрегата «Коварна», также совершенно очистили днище.

От разборки фрегата добыто: железа 3000 пуд., лома меди 650 пуд., чугуна 600 пуд., разного веса якорей 16; цепей 300 сажень, свинца 45 пудов, леса в дровах 45 сажень.

В продолжение ноября и декабря месяцев 1858 года американцы посредством водолазных работ и взрывов разбирали корабль «Великий Князь Константин», очищали пароходы «Эльборус», «Дунай» и «Бессарабия»; на последнем разобрали угольные ящики. Разобрали один бот у Северной стороны; а в Южной бухте занимались разборкой днища.

Для производства всех вышеописанных работ Гоуэн кроме прибывших с ним соотечественников и упомянутых двух партий греков, нанимал ежедневно до 40 человек, преимущественно из отставных и бессрочных матросов флотских экипажей, проживающих в Севастополе.

Для усиления работ в 1859 году Гоуэн устроил крамболы на некоторых из поднятых ими судов, которыми заменил канонирские лодки, оказавшиеся неблагонадежными. Те же суда, которые оказались к тому неспособными – намерен продать.

Добываемые металлы Гоуэн отправляет на коммерческих пароходах в Одессу, в контору г.г. Маас и Франса (преимущественно медь), откуда получает все необходимое, как для производства работы, так равно и для окончательной постройки пловучих доков. Кроме того, в крайних случаях, продает металлы и другие вещи частным лицам с весьма небольшой выгодой для себя.

Ведомость о материалах, доставшихся казне по разделу с гоуэном, из числа поднятых им из воды, с начала открытия работы и по 20 июля 1858 года, с которого числа, согласно второго контракта, заключенного 30 сентября 1858 года, все добытое от разборки судов обращается в его пользу, кроме парохода «Владимир» и других выговоренных в пользу казны предметов.

	Счет	Вес	
		Пуды	Фунты
Балласта чугунного 2-х и 4-х пудового	“	1468	“
Свинца лома	“	120	“
Меди лома	“	1626	10
Железа отбора	“	2257	19
Железа лома	“	825	2
Железа из негодных цистерн	“	579	5
Клюзов чугунных	5	“	“
Якорей двулапных весом от 182 до 282 пуд.	6	1453	“
Якорей баркасных и дрегов 4-рогих	4	8	5
Швартовный якорь	1	15	“
Цистерна 2-фунтовая без крышки, с починкою годная	1	“	“
Крышек чугунных от цистерн	17	“	“
Цепей железных канатных от 1 до 2¼ дюймов	631-8	“	“
Такелажа старого, на ворсу канатную	“	3500	“
Такелажа старого, на ворсу пенечную	“	2360	“
Такелажа старого, на ворсу кранечную	“	574	“
Дров от разборки кораблей, кубических сажен	37½	“	“

Примечание. Шхуна «Смелая» с разрешения начальства, продана с аукциона за 2230 руб. сер. Из этой суммы половина, 1115 руб. достались казне и обращены на приход.

Пароход «Турок» оцененный в 30 тыс. руб. взят в казну; половина оценочной суммы 15 тыс. руб. уплачена Гоуэну, а другая половина принадлежит казне.

Еще имеются у американца Гоуэна в подъеме якоря, которые сброшены у берега в воду, по вынутии же их на берег и по приведении в известность, принадлежащие половина казне, будет от него принята в порт.

4. Работы с 1 января по 1 сентября 1859 г.

В 1859 году производились работы в Южной бухте над блокшивами, значащимися на карте бухты по №№ 46, 48, 50, 51 и 52, начатые еще в прошлом году. Надводные части этих блокшивов совершенно сгорели, а потому нашли

удобнее рвать их подводными фугасами; обломки поднимались <с> помощью кранбол, устроенных для этой цели на 4-х судах.

Подъем брига «Птолемей». Окончив разборку трех днищ блокшивов и тем освободив некоторые из своих средств, г. Гоуэн приступил 11 января к подъему брига «Птолемей», который в минувшую войну служил понтоном для моста в Южной бухте и был затоплен почти у пристани бывшего госпиталя, на глубине 8-сажен; носом обращен к NW. Бриг был погружен в ил почти по самые порты; палубного груза никакого не имел.

15-го числа бриг был совершенно изготовлен к подъему подведенными под него цепями, и в тот же день <с> помощью четырех малых доков приподнят со своего места и отбуксирован вместе с доками на 4 сажени ближе к краю 42-го экипажа, на глубину 4 сажени. Наступившие бурные погоды приостановили дальнейшие работы, и только 24 числа представилась возможность окончательно поднять бриг.

По осмотре брига оказалось: баргоут, бимсы и частью набор изъедены червями; палуба местами пробита; ниже грузовой ватер-линии найдены четыре отверстия, служившие к его затоплению.

Подъем бригав «Эндимион» и «Аргонавт». Бриги «Эндимион» и «Аргонавт» затоплены в Корабельной бухте, один около другого, кормами в расстоянии двух сажени от набережной; а носовыми частями погружены в ил, так что глубина над этим местом была 14 фут.

2-го марта подвели цепь под носовую часть брига «Эндимион», приподняв ее <с> помощью двух доков, подвели и комовую цепь, заведя ее с носу. 6-го марта <с> помощью 4 доков, не затопляя их, подняли бриг выше горизонта воды.

9 марта таким же точно способом поднят и бриг «Аргонавт».

Оба брига имели по две пробоины в носовой части. – Портовая комиссия, свидетельствовавшая бриги, признала их негодными к дальнейшей службе, и потому оба брига предоставлены в распоряжение подрядчика.

Подъем корвета «Калипсо». Корвет «Калипсо» затоплен против старого адмиралтейства на глубине 7 сажени; стоит на ровном киле и погружен был в ил, почти до самых портов; носом был обращен на NO.

Водолазные работы у корвета начались 10 марта. Так как кормовая часть была слишком много погружена в ил, то водолазы должны были взять сначала цепь между старн-постом и рулем, а потом, когда корвет <с> помощью доков был отделен от грунта, ту же самую цепь перевести под киль. 19-го марта <с> помощью 4-х доков корвет приподняли и, имея его на весу, буксировали пароходом к месту складов, но не доходя бывшего моста буксир корвета зацепился за транспорт «Лиман». Обстоятельство это задержало ход работ, но не надолго – доки отбуксировали немного вправо и тем освободили корвет, после чего подвели его к отмели против сарая 42 экипажа и там оставили до

окончания работ. 28 марта корвет был поднят окончательно. К службе оказался негоден¹.

Подъем транспорта «Лиман». Транспорт «Лиман» служил понтоном для моста на середине бухты, где и затоплен; стоял в прямом положении, погруженный в ил по самые руслени; палубного груза не имел.

31 марта <с> помощью 4 доков транспорт был приподнят и отодвинут к отмели; на этом, за свежестью ветра, работа и прекратилась.

2 апреля вторично приступили к работе и 6 числа подняли палубу транспорта выше горизонта воды; после чего приступили к заделке пробоины в подводной части, под скулой с правой стороны, ниже грузовой ватер-линии, что окончили только к 26 апреля. Тогда окончательно была выкачана вода, и транспорт отведен к месту складов.

За тем Южная бухта очищена, и в настоящее время почти по всему протяжению совершенно удобна для якорной стоянки, исключая одного места, именно: по направлению бывшего шлюпочного сарая, находится затонувший еще в тридцатых годах старый корабль «двенадцать Апостолов», служивший прежде плавучим краном, за неимением берегового; корабль погружен в ил почти по гон-дек. Кроме того в верховье Южной бухты находятся еще три небольшие днища и три плоскодонных баркаса, лежащие у берега; корпуса их до половины выше горизонта воды.

Окончательная очистка Южной бухты от этих последних судов будет произведена в продолжении предстоящего зимнего времени.

Подъем носовой части парохода «Дунай». В 1858 году поднята кормовая часть парохода «Дунай», а под носовую часть подведена цепь, и в таком положении она осталась до 1859 года.

20 марта водолазы подвели еще цепь у самого перелома, а чтобы она при подъеме не сдвинулась, продернули ее в иллюминаторы, что сделали и с прежней цепью.

Так как железная переборка отделилась вместе с котлами, то вместо нее была устроена деревянная, следующим образом: приподняв пароход до горизонта воды, укрепили на месте бывшего бимса деревянный 7 дюймовый брус; потом, на половину расстояния между кильсоном и бимсом и параллельно последнему, положили два бруса в расстоянии 4 дюймов один от другого; между этими брусками пропустили доски длиною 3 сажень, толщиной 3 дюйм. в закрой одна за другую, верхние концы которых прибили к бимсу.

Окончив эту работу, подняли окончательно носовую часть парохода и, выкачав воду, отвели к складочному месту. Во время выгрузки с парохода разных обгорелых вещей и ила необходимо было одной из помп доков откачивать накопившуюся в оном воду.

¹ Продан подрядчиком за 3300 рублей купцу Бондаревскому, для разломки на дрова.

Механизм парохода совершенно сохранился; по вскрытии крышек цилиндров бока их найдены без ржавчины, поршни, насосы, подшипники главного вала и вообще все части машины найдены в прекрасном состоянии.

Не встречая надобности в означенном механизме для черноморского ведомства, предоставлено г. Гоуэну употребить его по своему усмотрению. Гоуэн предложил этот механизм компании Русского Общества пароходства и торговли за 20 000 руб. серебром.

Котлы парохода по настоящее время находятся на отмели у Северной стороны.

Подъем котлов парохода «Бессарабия». Еще в прошлом году Гоуэн пробовал поднять пароход «Бессарабия»; но имевшиеся у него средства оказались недостаточными, почему подъем был отложен до изготовления более сильных средств.

Между тем, убежденный опытом при подъеме парохода «Дунай» в необходимости прежде приступления к подъему самого судна возможно облегчать корпус от тяжестей во избежание могущего перелома, как это и было с пароходом «Дунай», и притом зная, что корпуса пароходов повреждены огнем, Гоуэн решился облегчить их подъемом котлов.

5 января приступлено к таковой работе на пароход «Бессарабия»; выгрузив уголь и открепив стены котлов от корпуса парохода, взяли вокруг них удавку цепи. 26 января установили над котлами четыре малых дока, на которые взяли цепи, и, не затопляя доков, стягиванием одних только гиней, приподняли котлы выше фальшборта парохода; имея таким образом их на весу, 18 фут. под горизонтом воды, отбуксировали в Южную бухту и оставили против сарая 42 экипажа, на глубине 25 фут.

Для окончательного подъема котлов предстояла необходимость устроить плашкоут, на который можно было бы погрузить их; для этого приспособлен был бриг «Эней»¹ (поднятый в прошлом году), под бимсы коего для большей прочности установили несколько пиллерсов; под киль его подвели две подъемные цепи, концы которых прихватили к планширу скобами.

Подведя бриг к котлам, затопили его на глубине 30 фут. 4 февраля, пользуясь хорошей погодой, приподняли котлы до 16 фут. и, направив на палубу брига, потравили гини, и установили котлы на бриг; после чего <с> помощью 4 доков бриг с установленными на него котлами окончательно поднят.

По освидетельствовании котлов портовой комиссией найдено: паровые бассейны местами измяты; в передних стенах котлов, выше водомерных кранов, в двух местах трещины. Котлы признаны негодными и, согласно контракта, предоставлены в распоряжение подрядчика.

¹ Бриг впоследствии продан купцу Бондаревскому в разломку за 1800 руб. сер.

Корабли «Париж» и «Великий Князь Константин». В феврале месяце одна партия водолазов занялась работами у корабля «Париж»; а другая партия в начале марта у корабля «Великий Князь Константин»¹.

Очистку этих кораблей Гоуэн предпринял еще в прошлом году; в настоящее время рвут их подводными фугасами, которые, впрочем (по случаю дороговизны пороха), стараются употреблять по возможности реже; только в самой крайности, когда не видят уже возможности какую-либо часть судна оторвать от корпуса силою шпилья. Работы эти продолжают по настоящее время, и, по объявлению водолазов, от корабля осталось несколько бимсов опер-дека с частью палубы и несколько носовых шпангоутов.

Корвет «Андромаха» и шхуна «Ласточка». В марте месяце несколько партий водолазов занимались разборкой корвета «Андромаха» и шхуны «Ласточка».

В мае эти суда окончательно разобраны. Места их совершенно очищены до последней щепки.

Работы у первого бона. Имея в виду обязательство доставить в настоящем году в казну 100 якорей и цепей, Гоуэн предпринял в марте месяце разборку первого бона; поднято несколько якорей и цепей, и затем работы, по особенному распоряжению начальства, приостановлены.

Работы на фрегате «Кулевчи». В апреле месяце партия водолазов с лодкой отгружала с фрегата «Кулевчи» камень, которыми заменен был вес снятых орудий. В настоящее время фрегат облегчен от груза и приготовлен к подъему целым.

Работы у пароходов «Громоносец», «Одесса» и «Владимир». Обязавшись поднять и очистить в настоящем году все суда, лежащие по восточную сторону линии от NO конца Николаевской батареи к SO концу Михайловской батареи и испытав уже на опыте недостаточность имевшихся средств, Гоуэн занялся вместе с тем облегчением от тяжестей тех судов, которые намерен поднимать целыми.

С пароходов «Громоносец» и «Одесса» выгружен уголь, разные удобоподнимаемые вещи, и подняты котлы, причем употребляли тот же способ, что и при подъеме котлов парохода «Бессарабия», – затопляли бриг «Эней».

Котлы парохода «Одесса» (медные) найдены негодными, ибо паровые бассейны их сорваны; котлы же парохода «Громоносец» (также медные) имеют паровые бассейны вдавленными внутрь; передняя стена одного котла в трех местах треснула около швов. Казана отказалась от приобретения медных котлов, и Гоуэну предоставлено их разобрать; но продавать медь воспрещено, впредь до особого разрешения.

¹ Приступая к разборке кораблей «Париж» и «Великий Князь Константин», Гоуэн внес в казну, согласно контракта, две тысячи руб. обеспечения до совершенной очистки их.

У парохода «Владимир» занимались снятием разного оставшегося груза, и к 1 июля подвели три корабельные цепи, одну под скулой, другую впереди подкрылок, третью сзади подкрылок.

К 1 сентября пароход был совершенно изготовлен к подъему, равно как и средства для того: два больших и четыре малых пловучих дока. В сентябре Гоуэн намерен приступить к подъему парохода¹.

5. Работы на первой линии затопленных судов.

В 1 линии между Константиновским и Александровским фортами затоплены: фрегат «Флора», корабли: «Силистрия», «Гавриил», «Варна», «Уриил», «три Святителя», фрегат «Сизополь» и корвет «Пилад».

Все эти суда при затоплении были в полном грузу с артиллерией.

Во время сильных осенних и зимних погод, верхние части этих судов совершенно размыло подводным волнением почти до гон-деков; а нижняя части завалены обломками верхних; кроме того с морской стороны имеется большой нанос песка; поэтому трудно иметь совершенно верное понятие об их состоянии.

Из сведений же, сообщенных преимущественно водолазами, положение судов первой линии представляется в следующем виде:

Фрегат «Флора» затоплен на глубине 8 сажен; обращен носом к Константиновскому форту; надводная часть фрегата с палубами сорвана и отнесена к востоку от места; а оставшаяся на месте подводная часть углублена в грунт около 14 фут., наполнена орудиями, цистернами, такелажем и прочим судовым имуществом, и все это завалено обломками фрегата. С морской стороны большой нанос песка.

Произведенные у фрегата работы заключались в очищении носовой части, для удобного поднятия цепей; очищение остальной части продолжается.

Корабль «Силистрия» затоплен на глубине 9½ сажен; носом обращен к Константиновскому форту; кормовая часть совершенно разрушена; остался один только старн-пост с рулевыми петлями; ютовые и шкафутные палубы деков с надводными частями свалены к востоку, так что верхняя кромка оставшегося борта в этом месте отстоит от грунта не более 8 фут.; часть эта занесена с обеих сторон песком и завалена корабельным имуществом. Носовая же часть корабля осталась с обломками боковых палуб. Работы производятся над кормовую частью.

¹ По контракту г. Гоуэн должен был поднять пароход непременно к 1 июля: за невыполнение условия этого обязался вносить за каждую просроченную неделю 500 руб. сер. Штрафу, которого вместе с другими штрафами – за фрегат «Кулевчи» и два корабля северной линии, внес уже 15 000 руб. сер. к 1 октября.

Корабль «Гавриил» затоплен на глубине $9\frac{1}{2}$ сажен, не в одной линии с прочими, а около 10 сажен к W от последнего корабля «Силистрия», так что середина шкафута его находится против скулы корабля «Силистрия»; обращен кормовую частью к Александровскому форту; ют с частями палуб на протяжении около 8 сажен и часть шкафута не более как на 5 сажен – на месте; носовая же часть с палубами совершенно разрушена и отнесена в сторону от места корабля; подводная же часть погружена в грунт около 10 фут. и завалена обломками. Водолазы очищают обломки и срывают кормовую часть, закладывая фугасы в приготовленные для того ямы под подводной частью.

Корабль «Варна» затоплен на глубине 10 сажен, носом к Константиновскому форту; левая сторона разрушена и отнесена на 5 сажен к западу; правая сторона с частями палуб упала внутрь корабля; фор и ахтерштевни находятся на своих местах.

Корабль «Три Святителя» затоплен по направлению створных маяком, на глубине $10\frac{1}{2}$ сажен. Кормовая часть по бизань-мачту разрушена и отделилась от своего места; на протяжении от бизань до грот-мачты переломан по килю; носовая часть с палубами сохранилась; внутренность завалена обломками палуб и бимсами; нанос песку меньше, чем у прочих судов.

Корабль «Уриил» затоплен на глубине 10 сажен в наклонном положении, палубою к стороне моря; носом обращен к Константиновскому форту; носовая и кормовая части с палубами совершенно разрушены и отделились от своих мест; середина же корабля между грот и фок-мачтами сохранилась с частями палуб.

Водолазная работа производилась над серединою, а иногда и над кормовой частью.

Фрегат «Сизополь» затоплен на глубине $9\frac{1}{2}$ сажен, носом обращен к Константиновскому форту. По направлению киля разломлен на две части, так что правая сторона уклонилась к востоку, а левая к западу; завален обломками палуб и местами занесен песком. В настоящее время работа производилась над половиною обращенною к западу.

Над этими судами с мая месяца производятся работы партиями греков водолазов, которых собралось в Севастополе 150 человек. Все они работают по собственному условию с г. Гоуэном за половину добытого со дна имущества.

Каждая партия снабжена от Гоуэна судном с крамболом и необходимым такелажем; работают же они в воде без всяких аппаратов, как о том было уже говорено выше.

В настоящее время преимущественно поднимаются артиллерийские орудия, из которых годные 36 фунтовые длинного чертежа, правительство приобретает покупкой от Гоуэна по 33 коп. с пуда чугуна.

Кроме того в большом количестве поднимается медь и железо, цистерны, такелаж, якоря, цепи, часто значительные части бортов. Подняв какую либо

деревянную часть с медным или железным креплением, медь и железо из нее добывают не выколачиванием и не обтесыванием дерева, а просто обжигают дерево на костре. Г. Гоуэн находит это выгоднее, потому что издержки на наем рабочих для очистки металла от дерева, значительно превышают ценность самого дерева.

Работы на первой линии производятся довольно быстро; прекращаются только на время бурных погод.

Наименьшая глубина над первой линией 42 фута [3, с. 29-64].

Литература

1. Павловский. Очистка Севастопольской бухты / Е.С. Павловский // Морской сборник, издаваемый Морским ученым комитетом. 1860. – № 2, февраль. – СПб: Тип. Морского Министерства, 1860. – С. 357-395.
2. Боровиков П.А. Водолазное дело России / П.А. Боровиков. – М.: Мысль, 2005. – 240 с.
3. Павловский. Очистка Севастопольской бухты / Е.С. Павловский // Морской сборник, издаваемый Морским ученым комитетом. 1860. – № 3, март. – СПб: Тип. Морского Министерства, 1860. – С. 29-64.

Павловський Е.С. Очищення Севастопольської бухти (репринт статей в «Морському збірнику» 1860 р.).

Наведений матеріал є скороченим і адаптованим текстом статей лейтенанта Е.С. Павловського, опублікованих у журналі «Морський збірник» за 1860 рік. Автор був діловодом комісії з очищення Севастопольського рейду від затоплених в роки Кримської війни кораблів. Він описує умови тендеру на проведення підводних робіт, що був оголошений морським міністерством, умови контракту, підписаного американцем Дж.Е. Гоуеном, технічну оснащеність його експедиції, хід робіт з підйому суден.

Ключові слова: Кримська війна, Севастополь, затоплені кораблі, очищення рейду, Дж. Е. Гоуен.

Pavlovsky E.S. The cleaning of Sevastopol Bay (reprint of articles in "Maritime collection" 1860).

These materials are shortened and adapted text articles by Lieutenant E.S. Pavlovsky, published in the journal "Maritime Collection" in 1860. The author was a clerk of the commission that was engaged in cleaning of Sevastopol roadstead from ships which sank during the Crimean war. He describes the conditions of bidding for underwater operations that was announced by the Ministry of Marine, the terms of the contract signed by the American J.E. Gowen, technical equipment of his expedition, salvage operation.

Keywords: Crimean War, Sevastopol, sunken ships, cleaning of roadstead, J.E. Gowen.