

УДК 929

СУДОПІДЙОМНІ ОПЕРАЦІЇ РАДЯНСЬКИХ СПЕЦСЛУЖБ: РОЛЬ SS “PRINCE” У СТВОРЕННІ ЕПРОПУ



Штоквиш О.А.

кандидат філософських наук,
наук. співр. Українського інституту
національної пам'яті

Стаття присвячена історії становлення радянської аварійно-рятувальної служби. З самого початку ЕПРОП був створений в надрах ОДПУ як експедиція за золотом, що, за легендою, знаходилося на британському пароплаві «Принц», який загинув під Балаклавою у 1854 році. Розповідається про перші роки підводних пошуків судна, його виявлення, огляд та передачу прав на його підйом японській компанії.

Ключові слова: ЕПРОП, «Принц», Балаклава, В.С. Язиков, Л.М. Захаров-Мейер, К.А. Павловський, Ф.А. Шпакович.

Експедиція підводних робіт особливого призначення – славнозвісний ЕПРОП – зобов'язана своїм виникненням легенді про золото, що було доправлено у 1854 році до Криму для сплати британському експедиційному корпусу і, буцімто, пішло на дно разом з пароплавом «Принц» (SS «Prince»), який його перевозив. Іноді здається, що якби «Принца» не було, то його варто було б видумати – адже пошукам міфічного золота молода країна Рад зобов'язана появою власної суднопідйомної, водолазної та рятувальної служби.

Розбиті причали, засмічені фарватери, щогли і труби, що стирчали з-під води – такою була типова картина портових міст початку 20-х років минулого століття. Серйозні втрати в тоннажі поніс торговий флот, матеріальна частина суден, що залишились була вкрай зношена. Але з флотом військовим справа була ще гірше – він втратив 416 кораблів, у тому числі 174 бойових і 242 допоміжних судна. Що стосується Чорноморського флоту, то його найбільш боєздатне ядро виявилось затопленим в районі Новоросійська. Підводні човни затопили в Севастопольських бухтах білі, відступаючи в 1919 році. Залишки флоту у вигляді так званої «Російської ескадри» під командуванням М.О. Кедрова покинули Крим і знайшли свій кінець в африканській Бізерті.

Взагалі, все, що подавало надії перетнути море і дістатися до Туреччини, було використано врангелівцями для евакуації. Решта затоплено.

Нагальні потреби в суднопідйомі на початку НЕПу намагалися реалізувати на свій ризик невеликі приватні фірми, які щедро винагороджували себе дорогоцінним після війни металобрухтом. Здійснювала подібні роботи і держава. Радянська влада досить рано усвідомила необхідність концентрації всіх потужностей у власних руках, про що свідчить Декрет Ради Народних Комісарів від 19 червня 1919 року про націоналізацію водолазного майна. За винятком військових водолазів, усі підводні роботи повинні були здійснюватися Головним Управлінням Водного Транспорту. У грудні 1920 року Рада праці та оборони прийняла рішення про підйом затонулих у Чорному та Азовському морях військових транспортних суден. На основі цього рішення 5 січня 1921 року Ленін підписав Декрет РНК про створення Управління з суднопідйому на Чорному морі при Народному комісаріаті з морських справ. У розпорядження Управління передавалися всі наявні потужності, а водолазні кадри прирівнювалися до військовослужбовців.

Паралельно, при Народному комісаріаті шляхів сполучення (НКШС) у березні 1921 року створюється відділ суднопідйомних, водолазних і рятувальних робіт. 14 квітня 1921 наркомом шляхів сполучення призначається Ф.Е. Дзержинський, який приділяв суднопідйому і водолазній справі найпильнішу увагу. За його безпосередньою участю в Петрограді була заснована Центральна водолазна база (ЦВБ НКШС). Восени того ж року в складі останньої починає функціонувати водолазна школа.

Таким чином, в організації підводних робіт намітилося розведення функцій між військовим і транспортним суднопідйомом, які насправді повсюдно змішувалися, що не могло не гальмувати виконання робіт. Характерно, що Постанова РНК від 29 жовтня 1921 року не ліквідувала, а тільки поглибила цей розрив. Відповідно до цієї Постанови всі суднопідйомні роботи на морях і річках РРФСР зосереджувалися в Управлінні морського транспорту (Мортран) при НКШС, а водолазна служба повністю переходила під військове командування. Зазначена подвійність в управлінні зберігалась ще довгі роки, привносячи додаткову напруженість у процес становлення ЕПРОПу [1, с.67-69].

Така, в загальних рисах, була ситуація у галузі підводних робіт, коли з ідеєю організувати пошуки «Принца», в Москві з'являється інженер Володимир Сергійович Язиков. Цей ентузіаст ще до революції пропонував організувати пошуки легендарного золота, але Перша світова сплутала його плани. Громадянську війну Язиков провів на Кавказькому фронті. У січні 1923 р. він приїжджає до Москви і починає терпляче обходити кабінети тепер вже більшовицького начальства з пропозиціями відновити пошуки англійського золота. Зокрема, він звертався до заступника Голови Реввійськрази

Е.М. Склянського і Начальника Морських Сил республіки В.І. Зофа. Вислухавши пропозицію інженера, вони визнали її не досить обґрунтованою для виділення коштів у непростий для країни час.

Тоді Язиков вирішив спробувати щастя у чекістів. Чому саме там? Адже ОДПУ виконувало функції контррозвідки, політичної поліції, внутрішньої і зовнішньої служби безпеки молодій країні Рад, і ніколи не займалося підводними справами. Ймовірно, не останню роль у цьому виборі зіграла постать Ф.Е. Держинського, який, як зазначалося вище, в якості народного комісара НКШС мав до суднопідйому безпосереднє відношення. Можливо саме тому, зазнавши фіаско у військових, Язиков вирішив спробувати щастя у Мортрані, тобто у другій потенційно зацікавленій стороні [2, с.122].

Так чи інакше, але В.С. Язикову вдається пробитися до вищого чекістського керівництва. Володимир Сергійович постарався добре підготуватися до цієї зустрічі. Всупереч поширеному сьогодні образу голодного, невпевненого «інтелігентика», доводиться констатувати, що Язиков не був самотній у своїх мріях – відомо, що він запросив із собою однодумців Є.Г. Даниленка та Д.А. Карповича. А що до того, чи був присутній на першій зустрічі Держинський, дослідники на мають єдиної думки. Якщо ветерани ЕПРОПу в своїх спогадах наполягають на вирішальній ролі Фелікса Едмундовича («з тов. Язиковим розмовляли т.т. Держинський і Ягода та незабаром ЕПРОП був створений» (Т.І. Бобрицький); «доводи Язикова зацікавили Ф.Е. Держинського та його співробітників», «у бесіді з Ф.Е. Держинським Язиков повідомив...» (М.П. Чікер)), то історик водолазної справи П.А. Боровиков, посилаючись на звіти Л.М. Мейера, стверджує, що перша бесіда протікала лише в присутності Начальника Особливого відділу ОДПУ Г.Г. Ягоди.

Такий варіант є цілком можливим. Навіть сьогодні в будь-якій організації турботливий секретар начальника найчастіше перенаправляє стороннього, тим більше підозрілого відвідувача до заступника. Що ж тут говорити про ОДПУ? Можна лише припустити, що сам Держинський приєднався до справи пізніше, адже, знаючи специфіку роботи радянських спецслужб, було б наївно припускати, що подібні рішення могли бути прийняті без відома першої особи.

Під час бесіди з чекістами Язиков поведився абсолютно правильно, і йому вдалося з ними порозумітися. Не останню роль, вочевидь, зіграло повідомлення про візит до Склянського і Зофа і про їх відмову сприяти пошукам скарбів. Названі особи входили до списку високопоставлених троцькістів, а тому вірний ленінець Держинський міг схвалити пропозицію Язикова хоча б тому, щоб підкреслити «шкідницьку» бездіяльність опозиції. В.С. Язиков ознайомив співрозмовників не тільки з історичними фактами про загибелі «Принца», а й із потенційними засобами пошуку підводного скарбу. Так звана «група Язикова» планувала здійснення глибоководної розвідки за допомогою сталевих

занурювальної камери з ілюмінаторами для спостережень. Автором проекту камери був талановитий винахідник, досвідчений флотський фахівець Євген Григорович Даниленко.

Пропозиція В.С. Язикова здалася керівництву ОДПУ привабливою, а технічна сторона справи – цілком здійсненою. Дзержинський розпорядився створити ініціативну групу – організаційне ядро майбутньої Експедиції. Крім В.С. Язикова до цієї групи увійшли Є.Г. Даниленко та Д.А. Карпович.



Фото 1-2. Документи з особової справи Л.М. Захарова (Мейера).

З боку ДПУ курирувати пошукові роботи був призначений помічник начальника Особливого відділу Московського військового округу Л.М. Захаров, що мав псевдонім «Мейер». Під його керівництвом підготовка до пошуків англійського золота розгортається повним ходом.

Є.Г. Даниленко, як і обіцяв, досить швидко спроектував конструкцію гідростата вагою в 10 тонн, на три члени екіпажу, з телефонним зв'язком, прожектором і спеціальним маніпулятором для підйому знахідок з морського дна. Вже 4 квітня 1923 р. він направив ескіз для консультації в Науково-технічний відділ (НТО) Всесоюзної Ради Народного Господарства (ВРНГ). 14 квітня НТО визнав практичну придатність проекту і оцінив можливість занурення гідростата на глибину до 140 метрів [3]. Заступництво ОДПУ відкривало перед Язиковим і Мейером усі двері, позбавляючи від бюрократичної тяганини. Ймовірно, саме так закладалися основи функціонування майбутньої відомчої, «закритої» науки. Всього за два місяці на

заводі «Паробуд» був виготовлений корпус гідростата Даниленко. Терміни його здачі уточнюються під час відвідування заводу керівництвом ОДПУ. 9 липня Г.Г. Ягода зробив навіть запит щодо можливості застосування гідростату для вирішення інших підводних завдань, якщо не вдасться знайти британський пароплав.

14 липня 1923 платформа з корпусом «ЄГД-1», як став тепер називатися глибоководний снаряд за ініціалами винахідника, залишила Москву, а кілька днів по тому у Севастополь був відправлений критий вагон з іншими необхідними механізмами і матеріалами. Цей спецвагон з охороною причепили до звичайного пасажирського поїзда. 18 липня до Криму вирушає і Захаров-Мейер; його перший приїзд триває недовго – до 26 липня, але за цей час вдається зробити чимало. Намагаючись уточнити місцезнаходження «Принца», Мейер надає розпорядження організувати опитування місцевих жителів. З військовими моряками узгоджуються терміни двотижневого тралення балаклавського рейду. Передбачалося використовувати для повітряної розвідки та фотозйомки водного району аероплан, який пізніше замінили на аеростат.

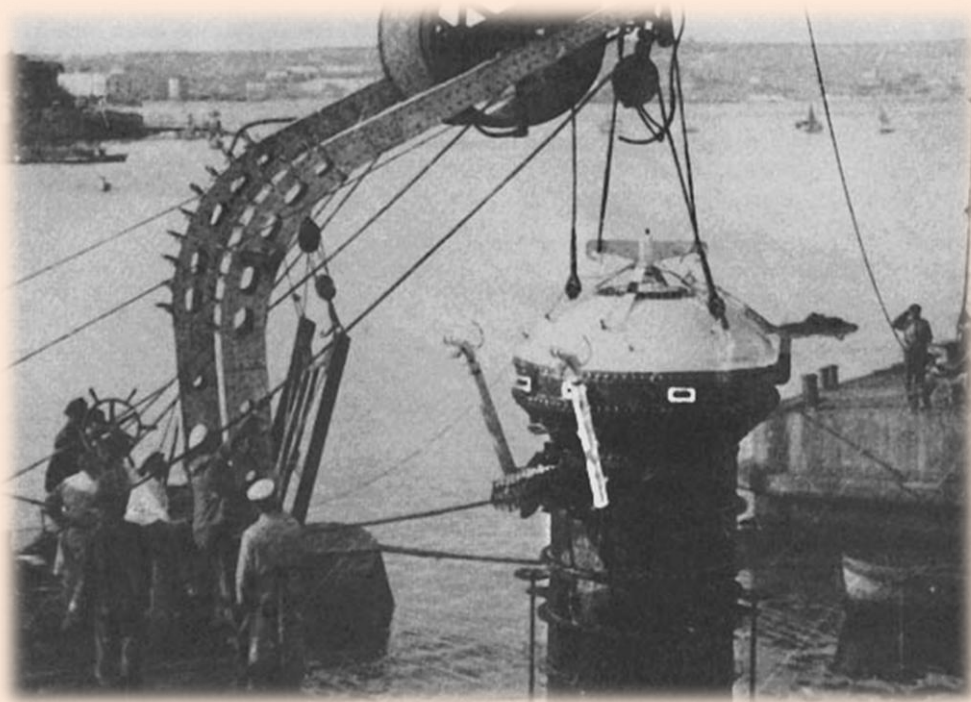


Фото 3. Спуск на воду снаряда «ЄГД-1». (Фото 1923 року).

Тим часом у Севастополі відбувається остаточна збірка підводного апарату. Там же підбираються кадри для експедиції. Начальником плавбази експедиції за численними рекомендаціями севастопольських водолазів Л.М. Мейер затверджує Феоктиста Андрійовича Шпаковича, який очолював до цього Центральну Суднопідіймальну рятувальну партію Севастопольського порту. Феоктист Андрійович був живою легендою чорноморського суднопідйому. У роки Громадянської війни він сховав під водою від інтервентів

основні запаси водолазного обладнання та спорядження. Вже після створення ЕПРОПу без зайвих вагань він приєднається до пошуків британського золота, і до кінця свого життя буде очолювати водолазну школу ЕПРОПу у Балаклаві, яка згодом перетвориться у Військово-морський водолазний технікум. Феоктист Андрійович Шпакович візьме участь у 25 суднопідйомних операціях, частину яких особисто очолить. Крейсер «Меджидіє», есмінець «Каліакрія», лінкор «Імператриця Марія», підводні човни «Орлан», «АГ-21», «L-55» і № 9 – ось лише деякі з них. Його підводний стаж перевищує десять тисяч годин. Про кращу кандидатуру на цю посаду Мейєру годі було й мріяти.

Зі Шпаковичем у полювання на «Принца» включаються його колеги-водолази – Ф.К. Хандюк, Я.В. Жуков, В.Т. Сергєєв. У начальники технічної частини вибрали інженера А.З. Каплановського. Доктора Костянтина Павловського, який закінчив Військово-медичну академію, зараховують штатним лікарем. У розпорядження Мейєра переходить канонерський човен «Кубанець» з екіпажем під командою досвідченого капітана Антона Григор'єва. Механіком гідростату «ЄГД-1» призначили Кузьму Масалигіна.

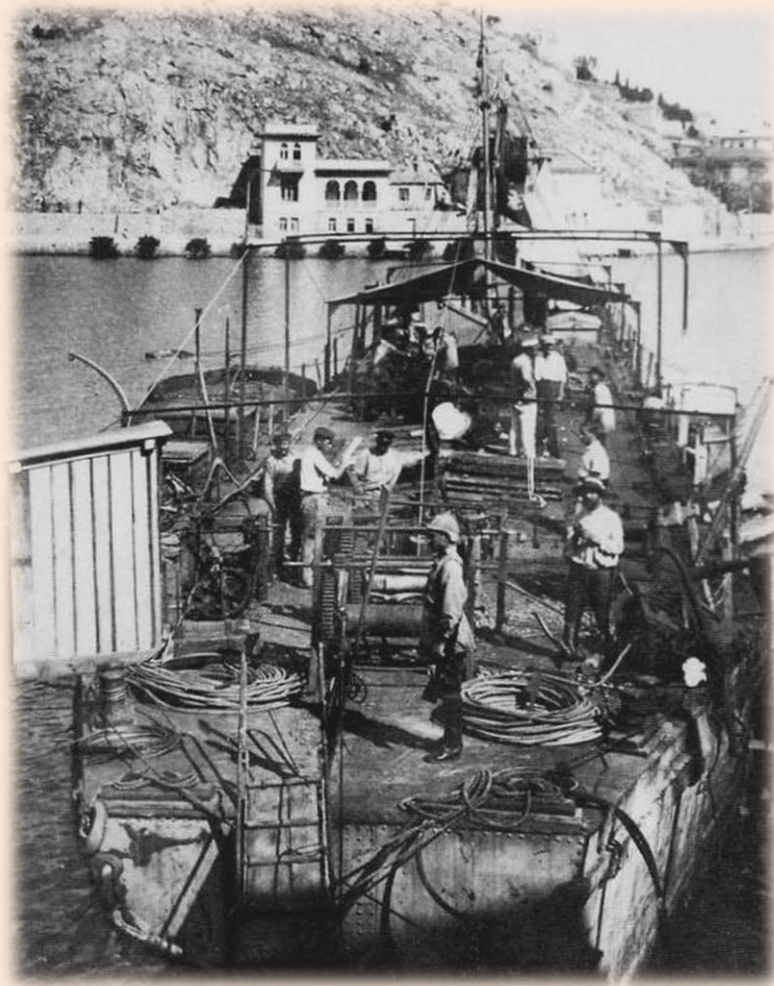


Фото 4. Судно-носій гідростата «ЄГД-1»
(Фото 1923 року).

Проте, з самим Язиковим у Захарова-Мейєра встановилися вельми непрості, суперечливі відносини. З одного боку, начальник-чекіст сприяв реалізації мрій Язикова, «справи всього його життя», але з іншого, це вже була, начебто, не тільки ЙОГО справа. Про індивідуальні заслуги Володимира Сергійовича в організації експедиції говорили все менше і менше, і він з ревнощами стежив, як слава «засновника ЕПРОПу» переходила від нього до Мейєра.

Втім, Захаров, у свою чергу, платив інженеру взаємної нелюбов'ю. «В.С. Язиков, – читаємо в одній з доповідних записок, що зберігаються в архівній справі за 1923 рік, – шалено піддається паніці, боягуз. Як ви правильно зазначили, по натурі грубий і нетактовний, нетактовність свою показує на кожному кроці, а тому при розмові з ним про його лінію поведінки я йому вказав на це, і він тепер став стриманішим, але іноді натура «пре назовні», і я його по-хорошому зупиняю. У комскладу діловим авторитетом не користується... Ледацькуватий, але мені весь час кричить про свою надзвичайну працездатність, насправді тільки командує, і на реальну роботу мені його весь час доводиться підштовхувати». Ось така невтішна характеристика, проте з пісні слів не викинеш...

Налагодження підводного снаряда тривало до кінця літа 1923 року. Мейєр знов приїжджає до Севастополя, де «з 7 серпня... проводяться значні дослідження з вивчення техніки виробництва та ефективності підводних вибухів: передбачається, що проникнути до золота буде можливо тільки після розібрання залізного корпусу пароплава «Принц», а розібрання здійснюватиметься за допомогою вибухів. Для виходу в море використовується корабель прикордонної охорони» [1, с.85].



Фото 5. Плавзасоби ЕПРОПу в Балаклавській бухті.
(Фото 1923 року).

У Балаклаві не припиняється опитування старожилів, які були свідками експедиції Дж. Рестуччі. Самому італійцеві відправили лист до Риму, але відповіді не отримали. Аналогічний результат мало послання чекістів до радянського представника у Лондоні. На їх прохання той звернувся в Британське Адміралтейство з офіційним запитом про наявність золота на борту «Принца». Англійці вважали за краще відмовчатися.

На Балаклавському рейді залишки «Чорного Принца» шукали за допомогою металошукача Шульца, проходив систематичний промір глибин. 29 серпня в Балаклавську бухту з Севастополя переходять два катери і боліндер – основні плавзасоби майбутнього ЕПРОПу.

Наприкінці серпня снаряд «ЄГД-1» був готовий до спусків і також доставлений на місце. 2 вересня, при великому скупченні народу, відбулося перше занурення. Спуски снаряда проводилися з плавбази – баржі з лебідкою, до якої швартувався «Кубанець». Спущена на воду верхівка камери нагадувала великий металевий м'яч, що коливався на хвилях. Не бажаючи нікого піддавати ризику, в підводний снаряд забираються самі винахідники - Є.Г. Даниленко та Д.А. Карпович. Значної товщини люк з брязкотом зачиняється над відважними випробувачами. Булькаючи стравленим повітрям, «ЄГД-1» йде під воду. Глядачі, затамувавши подих, чекають повернення.



Фото 6. Перші спуски на «ЄГД-1».
(Фото 1923 року).

Пробний спуск зафіксував глибину в дванадцять метрів, але це було, зрозуміло, далеко не межа. Тиждень потому, 9 вересня був встановлений, як з'ясувалося пізніше, світовий рекорд глибинного занурення – 95 метрів. Правда, протримався цей рекорд зовсім недовго. Вже після обіду підводним

золотошукачам підкорилася позначка в 123 метри! Переможна реляція негайно полетіла до столиці. З 11 вересня розпочинаються повноцінні підводні дослідження. У першу чергу обнищпорили дно біля Білих каменів, на захід від входу в бухту, де на початку століття працювала експедиція Джузеппе Рестуччі. Радянські водолази виявили залишки якогось дерев'яного судна часів Кримської війни, але було достеменно відомо, що «Принц» мав залізний корпус. Втім, це було виявлено раніше, коли металошукач Шульца не показав наявності металу у даному районі.

Тоді В.С. Язиков висловив припущення, що «Принц» затонув не поблизу берегових скель, а дещо морістіше, на великій глибині. Зовнішній рейд Балаклави був розбитий на квадрати, і почалося методичне його прочісування. «За допомогою глибоководного снаряда обстежується весь простір дна Балаклавської затоки, починаючи від входу в бухту і до західного скелястого берега загальною площею 6 кв. миль з глибиною до 60-80 м» [1, с.85].

Акванавтами-спостерігачами найчастіше за все були Даниленко, Карпович, Попов, Каплановський. Дуже скоро ними був виявлений ще один корабель, потім ще і ще. З'ясувалося, що перед входом у бухту морське дно майже суцільно вкрите корабельними остовами різних епох. «Нас, – згадував доктор К.А. Павловський, – було близько тридцяти, перших епропівців, а в розпорядженні експедиції – випробуваний снаряд Даниленко, баржа «Боліндер» з лебідкою і буксирний катер... Дно моря було суцільним кладовищем дерев'яних кораблів. Спочатку ми проходили повз залишки з мореного дуба, ланцюгів, якорів, щоглових поковок, але хтось запропонував зайнятися попутно підйомом всього цінного, що зустрічалося на шляху. Зрештою операції ці настільки розвинулися, що знадобилося збільшити кількість водолазів і утворити спеціальну підйомну групу».

У самого входу до Балаклавської бухти спостерігачі підводного снаряда зафіксували, зокрема, турецьку фелюгу з вантажем дров, оброслих черепашками. «Все навіть і тепер, через вісімдесят років, говорило про жахливу, приголомшливу катастрофу, яка сталася біля Балаклави. Для повноти картини не вистачало тільки загиблих людей. Але, на жаль, цей матеріал виявився самим німім з усіх матеріалів, що затонули у минулому сторіччі. Зрідка знаходили обривки вовняних костюмів і підметки від чобіт. Ось все, що залишилося від загиблих людей!» [4, с.567].

Перші знахідки, перші підняті з дна якорі і ланцюги, особливо дефіцитні в післявоєнні роки «залізного голоду», купами височіли на Англійській набережній в Балаклаві, наочно демонструючи перспективи підводних пошуків. Цього не могли не розуміти в Москві. Експедицію там стали іменувати «установою дослідно-наукових робіт» і на ті часи щедро фінансували. Штат експедиції був збільшений з 30 до 58 осіб.

Але навіть цими «ударними силами» з ходу знайти золотonosний пароплав не вдалося. Роздратування, природно, зганяли на Язикові, який обіцяв негайний переможний результат експедиції. Замість цього виявилось, що в його папці не знайшлося жодного достовірного документа, який би точно вказував на місцезнаходження затонулого судна.

Ось досить характерний епізод пошуків, згадку про який зустрічаємо в одній з доповідних записок чекістів. Одного разу далеко за північ до будинку, де квартирувались епропівці (біля колишнього кінотеатру «Родина» на набережній Назукіна в Балаклаві), зайшов напідпитку Язиков з якоюсь людиною.



Фото 7. «Трофеї» ЕПРОПу на набережній Балаклави.
(Фото 1923 року).

Очевидно, це був один зі старих знайомих Володимира Сергійовича, з яким вони скуштували кримського вина – за зустріч. У записці далі дослівно значиться: «Близько години ночі заходить Язиков до нас у кімнату у гарному настрої і каже: «Ось приїхав інженер, він має карту з точним зазначенням загибелі "Чорного принца"». Зрозуміло, епропівці, які поступово втрачали довіру до Язикова схопилися за цей шанс, і не забарилися найближчим часом перевірити ще раз відомості, надані таємничим гостем. Але, як і слід було очікувати, ані інженер, ані його чудо-карта не зрушили справу ні на йоту...

Захаров-Мейер кілька разів особисто занурювався на снаряді «ЄГД-1», сподіваючись побачити те, що могло вислизнути від ока акванавтів. Але і йому не щастить. Ось уже й осінні шторми зачастили, а «Принц» так і не був

виявлений. «До середини жовтня, – писав він, – з'ясовується, що розшуки пароплава навряд чи можуть бути успішно закінчені в поточному році. Осінні погоди в 1923 р. виявилися вкрай несприятливими для морських робіт, викликаючи тривалі простої. У той же час кожен місяць утримання Експедиції обходиться в 3-4 тисячі рублів золотом. Поки що всі послуги Севастопольський порт надає в кредит, але наближається термін розплати. Грошей немає».

Однак, всупереч побоюванням Мейера, який повернувся до Москви з невтішною доповіддю про виконану його групою роботою, в ОДПУ аж ніяк не були розчаровані відсутністю головного результату. Особливої зневіри серед начальства ніхто не відчував, і Центр явно не збирався згортати роботи. Навпаки, дізнавшись, що чекісти займаються підводними дослідженнями, їх буквально завалили заявками на виконання водолазних робіт і проханнями надати допомогу.

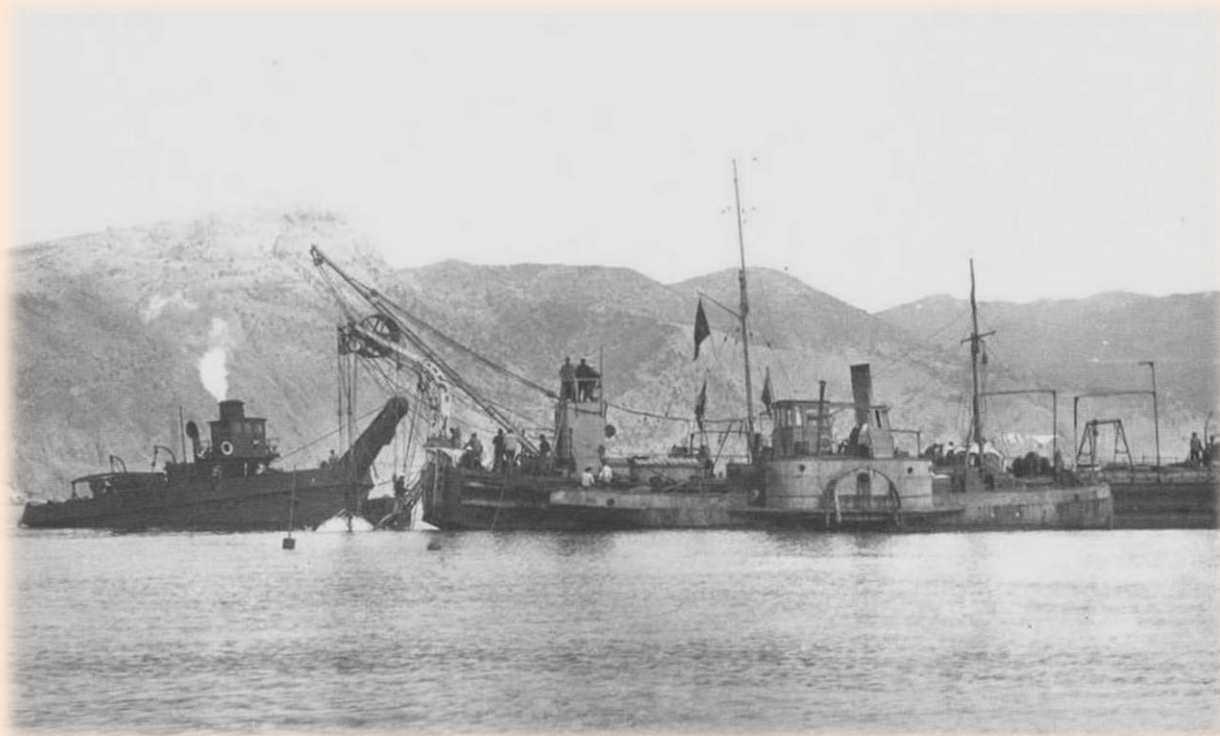


Фото 8. Роботи ЕПРОПу з пошуку «Принца».
(Фото 1923 року).

Зрозуміло, що загальну спрямованість і характер робіт групи Язикова-Мейера необхідно було змінювати. Пошук британського золота хоча і залишався в числі її завдань, але пріоритет все більше і більше віддається суднопідйому. Паралельно відбувається формальне закріплення існування Експедиції. «15 жовтня 1923 року, – пише П.А. Боровиков, – Л.М. Мейер робить докладну доповідь про роботи ЕПРОПу Главкому С.С. Каменеву. Після цього за вказівкою Г.Г. Ягоди опрацьовується питання про передачу Експедиції Управлінню військово-морських сил (перша спроба «узаконити» ЕПРОП). Ця

пропозиція була схвалена І.С. Уншлихтом, і навіть було складено відповідний проект наказу Реввійськради республіки, однак за рішенням Ф.Е. Дзержинського ЕПРОП залишився у підпорядкуванні ОДПУ» [1, с.86]. Тоді по ОДПУ виходить Наказ № 463, в якому затверджуються штати Установи дослідно-наукових робіт «Експедиція підводних робіт особливого призначення на Чорному морі». Відтепер аббревіатура ЕПРОП в кращих традиціях «соціалістичного новоязу» буде асоціюватися з пошуком і підйомом затонулих суден і аварійно-рятувальною справою. А 17 грудня 1923 року Наказом по ОДПУ № 528 у структурі цього відомства офіційно засновується Експедиція підводних робіт особливого призначення. Начальником ЕПРОПу призначається Л.М. Захаров-Мейер, який позитивно зарекомендував себе на організаційному етапі робіт. Інженер В.С. Язиков надходить у його розпорядженні.

Цікаво, що перший, жовтневий варіант штатного розкладу Експедиції, який нараховував 58 осіб, не містив жодного водолаза. Грудневий варіант вже припускав наявність двох водолазних посад. Колишній канонерський човен «Кубанець» також вилучалася зі штату морського відомства та закріплювалася за ОДПУ. Приблизно в цей самий період організовані чекістами дослідження істориків і закордонної агентури щодо золота «Принца» починають приносити перші плоди. Вони віддають, швидше, гіркотою, оскільки зароджують серйозні сумнів у реальності висновків Язикова про наявність грошей на борту затонулого судна. Але згадані вище заявки на суднопідйом вимагають від Мейєра нових енергійних дій. Окрилений наданою довірою і високою оцінкою його зусиль, він насилу чекає початку сезону, щоб приступити до виконання нових завдань.

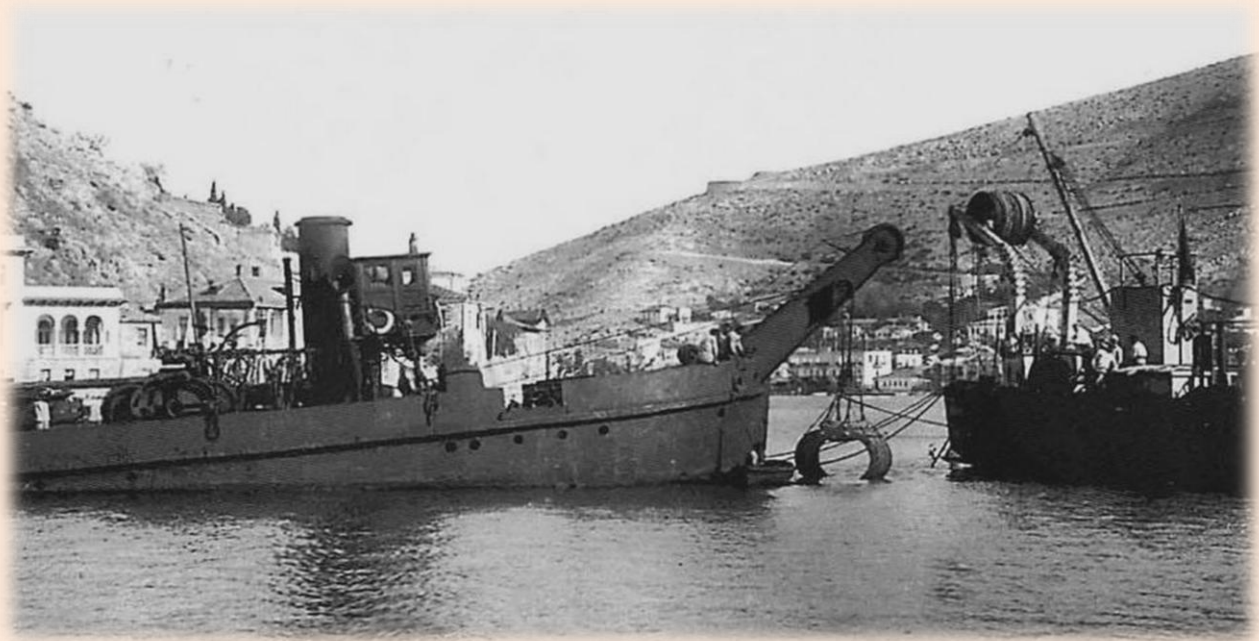


Фото 9. Кілекторне судно з хробцями для підйому підводних знахідок.
(Фото 1923 року).

У 1924 році сили Експедиції були розділені. Відповідно до отриманих рознарядок частина з них була відряджена до Одеси, частина – в Севастополь, частина залишалася в Балаклаві. Пошуки «Принца» не припинялися ні на добу. Як і раніше ставка робилася на глибоководний снаряд Даниленка.

Слід зауважити, що поряд з безумовними перевагами цей апарат мав і низку недоліків, які поступово були виявлені і вимагали удосконалень конструкції спостережної камери. «Механічні руки (маніпулятори) не діяли і, висуваючись за межі корпусу, заважали його спуску під воду. Камера мала дуже велику вагу, вона була розрахована на спуск трьох осіб, хоча це і не було викликано необхідністю» [6, с. 40]. Два роки потому інженер А.З. Каплановський спроектує нову камеру, на одну особу, без маніпуляторів і легшу, ніж «ЄГД-1». Його снаряд виявиться оптимальним і довго прослужить ЕПРОПу на Чорному та Баренцовому морях.

Взагалі, сезон 1924 був надзвичайно результативним. Незважаючи на те, що ніяких слідів «Чорного Принца» знову не було виявлено, водолази ЕПРОПу самовіддано потрудилися на ниві суднопідйому. Питання про «Принц» зависає у повітрі. На шальках уявних терезів на нестійкій рівновазі завмерли доводи «за» та «проти» продовження робіт: з одного боку – «журавель у небі» в образі примарного англійської золота, а з іншого – «синиця в руках» у вигляді піднятих з дна моря суден.



Мал. 1. Балаклавський рейд. Місце загибелі «Принца».

Район пошуків розширюється. «Кінець 1923 року, весь 1924 і половину 1925 років щодня виходить на черговий квадрат «Боліндер» зі своїм снарядом. Входять до снаряду люди, опускаються на глибину. Зростають глибини – 35, 40, 45 сажнів. Квадрати все далі і далі йдуть у море...» [5, с.42]. Настав момент,

коли більшість з намічених квадратів навколо Балаклави було обстежено, і напруженість очікування дійшла до критичної позначки. Щохвилини можна було очікувати, повідомлення відважних акванавтів про знахідку проржавілого корпусу «Принца». Але радісна звістка прийшла із зовсім іншого боку – з Москви.

Виявилося, що поки акванавти прочісували на «ЄГД-1» морське дно, інший підрозділ ЕПРОПу вже знайшов, сам того не відаючи, британський пароплав. Цим підрозділом була навчальна партія доктора К.А. Павловського, який примудрився у своїй роботі об'єднати тренування молодих водолазів, наукові дослідження, збір металобрухту і, як виявилося, пошуки золотоносного судна.

У листопаді 1925 року спуски здійснювалися в районі Чортового пляжу (Шайтан-дере). Журнал спусків фіксує, що вранці 17 листопада першим занурювався водолаз Чумак. На глибині близько 10 метрів він рухався з квадрата III3 у напрямі квадрата III2 та натрапив на покручений залізний ящик, який дещо нагадував паровий котел старовинної конструкції. Застропити його він не зміг, оскільки ящик наполовину був занесений піском. У 9-20 Чумак був піднятий на поверхню. У 9-30 під воду пішов інший водолаз – курсант Галямін. Він підтвердив знахідку Чумаком судового котла і сам виявив другий котел трошки правіше і морістіше від першого. Припускаючи, що потрапив у машинне відділення сильно зруйнованого і засипаного піском судна, Галямін зорієнтувався і без особливих зусиль відшукав ще два котла. Вони були знайдені саме там, де їм і слід було перебувати. При цьому обидва були сильно пошкоджені і засипані донними відкладеннями. Біля четвертого котла Галямін розчистив залишки димової труби і дві смуги коробчастого заліза. На поверхню були підняті фрагменти димогарних трубок і шматок палуби. Таким чином, групою Павловського було виявлено якесь старовинне судно, що відносилось, судячи з конструкції котлів та іншими ознаками, до XIX століття.

19 листопада 1925 спуски продовжувались. Першим під воду знов поринув Чумак. Розчищаючи великі шматки заліза, він ідентифікував залишки котла, труби, дві спарених тумби для швартування, залишки мідного люка. Ці знахідки були розкидані по дну на значній відстані одна від одної. З-під піску та каміння були витягнуті і подані нагору: медична трубка з вигравірованою англійською назвою міста і фірми-виробника, один цілий і один розбитий шрапнельні снаряди, керамічний посуд. Другим у той день занурювався Гаврила Федотов. Він застропив фрагмент димової труби і підняв розривну гранату. Укупі зі знахідками Чумака ці артефакти незаперечно вказували на «англійське походження» обстежуваного об'єкта. Була уточнена і його хронологія – період Кримської війни. Налетів шквал і завадив продовжити підводну розвідку в наступні дні. Журнал спусків фіксує вітер 20 і 26 листопада, коли стало зле водолазу Степану Федотову. З 1 по 8 грудня також

безперервно штормило, і роботи не проводились. 10 грудня погода, нарешті, дозволила здійснити водолазні спуски. У той день було розкопано велику ділянку борта з ребрами шпангоутів і трьома ілюмінаторами. 14 грудня водолаз Воронков приступив до розчищення трубопроводу, але незабаром змушений був зупинитися, оскільки свинцева труба йшла під камінь великих розмірів. Невдалою виявилася спроба підняти камінь за допомогою лебідки. Логічно запрошувалося рішення підірвати брилу, але К.А. Павловський, побоюючись пошкодження іншої частини судна, розпорядився припинити роботи до весни.

Про свою знахідку він повідомив керівництву. Захаров-Мейєр першою справою зажадав копію журналу водолазних робіт. І К.А. Павловський, і Л.М. Мейєр спочатку не були схильні ототожнювати знайдене судно з «Принцом». «Жодного разу, – писав Б.А. Пильняк, – коли фактично знайдений був «Чорний Принц», – не згадувалося в водолазному журналі ім'я «Чорний Принц», тому що ніхто не міг припустити, що судно затонуло в ста сажнях від берега, на глибині шести сажнів, так, що в штильні дні видно простим оком. Партія не підозрювала, що вона знайшла «Чорний Принц», можна сказати, на проїжджій дорозі, якраз під скелею, де на вершині стояли руїни генуезької вежі Дон. Партія дивувалася, яке судно знайдено нею, і чому це судно завалено кам'яними громадами» [7, с.248]. Мейєр звернувся за консультацією до експертів. Оскільки вважалося, що «Принц» – це єдине металеве судно, що затонуло в листопаді 1854 року, то одноставно прийшли до висновку, що виявлений групою Павловського корпус саме йому і належить. Це ж підтверджували і англійські написи на піднятих предметах. Зіставлення розмірів, пристроїв котлів, технічних описів інших вузлів все більше і більше переконували керівників ЕПРОПу в тому, що «Принц» знайдений!

Дочекавшись весни, Захаров-Мейєр прибув в Балаклаву, опитав Павловського і його курсантів, які брали участь у знахідці англійського судна, після чого, одягнувши водолазний скафандр, особисто оглянув його залишки на дні. Його прикладу наслідувало практично все керівництво Експедиції, благо, глибини дозволяли. Можна тільки уявити собі ентузіазм, з яким водолази - і досвідчені, і початківці – йшли під воду, сантиметр за сантиметром досліджуючи руїни «Принца».

«Принц» виявився зовсім розбитим, – констатував Тимофій Іванович Бобрицький, – і розметаний на значному просторі; безформні залізні уламки абсолютно замиті піском і тільки подекуди виходять розірвані кромки листів. Місце – під прямовисних скелястим берегом, глибина 4-5 сажнів, тисячопудові скелі, розмиті прибоюми і обвалені, розчавили і поховали під собою судно. Знахідку треба визнати абсолютно випадковою, так як і показання старожилів, і намічені квадрати зовсім не зачіпати цього району. І тільки знайдена згодом сучасна загибелі гравюра показує «Принца» таким, що несеться саме на ці скелі» [5, с.43].



Мал. 2. Загибель пароплава «Принц» у входу в Балаклавську бухту.
(Літографія. Британія, 1856 р.)

Незважаючи на жалюгідний стан виявленого англійського пароплава, епропівці відчували законну гордість від знахідки і підйом духу. Документально зафіксовано, що після виявлення групою Павловського парових котлів і залізного корпусу британського пароплава, протягом декількох місяців водолази ЕПРОПу проводили розвідувальні роботи в районі знахідки. Було нанесено на карту точне місце розташування об'єкту, виявлені сліди вибуху, а також встановлено, що незабаром після аварії корабля пароплав був засипаний брилами берегових скель. В ході підводних робіт епропівці підняли з дна безліч фрагментів суднових механізмів, частину залізного борту з ілюмінаторами, димову трубу, елементи паропроводу та суднової арматури, ядра і бомби. Водолази часто наштовхувалися на підметки чобіт з підборами. Ці підметки, оброслі травою, а деякі – і скам'янілі, зустрічалися в кількості, що перевищувала кількість загиблих на борту моряків. Але з іншого боку, їх кількість явно не дотягувала до 120 тисяч пар чобіт, які перевозив «Принц». Та й підметки – не чоботи...

Особливо наголошувалося, що середня частина корпусу, де найімовірніше і повинен був знаходитися дорогоцінний вантаж, отримала найбільші пошкодження. А тому ніяких слідів золотий скарбниці – ані в просмолених бочонках, ані в іншій тарі, ані врозтіч – водолазами виявлено не було.

У фондах Центрального військово-морського музею в Петербурзі зберігається фото водолазного спорядження, яке, ймовірно, було виявлено у 1925 році під час огляду «Принца» (див. фото 10). Величезні скелі, що обвалились і придавили корпус, сильно деформували металеві частини спорядження. Враховуючи письмові відомості про наявність на борту «Принца» трьох водолазних комплектів системи Гейніке та двох – системи Зібе, є підстави вважати, що знайдене спорядження належить саме вантажу, який був доправлений з Британії, але не загиблим англійським водолазам, що працювали на «Принці», як то стверджував Б. Пильняк.



Фото 10. Залишки водолазного спорядження, знайдені на місці загибелі «Принца». (Фото 1925 (?) року).

Власне кажучи, підняті «раритети» дозволяли надійно ідентифікувати судно. Але в ЕПРОПі вже ніхто не сумнівався, що знайдений пароплав є «Принцом». Як зазначив головний інженер Експедиції, «нічого іншого з подібними котлами тут не могло бути».

Слід зазначити, що при проведенні імпровізованих розкопок радянські водолази крім лебідки не використали ніяких технічних пристосувань. З одного боку, це знижувало їх якість і не давало стовідсоткової гарантії, що золото не знаходиться нижче, під кам'яними брилами обвалених скель. З іншого боку, залучення спеціальної техніки і розгортання широкомасштабних підводних робіт вимагало не тільки додаткових капіталовкладень, але могло надовго відвернути ЕПРОП від важливіших суднопідйомних робіт. Пошук іржавого, заваленого скелями корпусу вже обійшовся державі в 70 000 повноцінних золотих рублів. Переведений на госпрозрахунок ЕПРОП не міг не враховувати даного факту при плануванні стратегії подальших дій.

Крім того, початкові підозри про те, що англійці перевантажили золото з прибулого до Константинополя «Принца» на інше судно, перетворилися у впевненість. Ця інформація, вкупі із грандіозними планами суднопідйомних робіт на 1926 рік схиляли московське керівництво до наступної резолюції: «Додаткове вивчення історичних матеріалів не дало переконливих доказів наявності на борту "Prince" дорогоцінного металу. Все це ставить під сумнів доцільність подальшого пошуку легендарного золота, який міг би надовго відвернути ЕПРОП від суднопідйомних робіт».

Інакше кажучи, було прийнято рішення про припинення пошуку золотого скарбу. Ясна річ, такий обіг подій не міг не розчарувати епропівців. У найпікантнішій, якщо не сказати більшого, ситуації опинився ініціатор пошуків В.С. Язиков. Він пережив небувалий зліт в реалізації своїх ідей, але, як зазначалося вище, не знайшов повного взаєморозуміння зі своїм безпосереднім начальством в особі Захарова-Мейєра. Після припинення пошуків Володимир Сергійович продовжував трудитися на інженерній посаді в ЕПРОПі аж до реорганізації останнього. У 1930 році він повертається до Москви, де трудиться в тресті «Металобрухт» до самої своєї кончини в 1937 році. Є підстави вважати, що він був репресований, хоча ці відомості не є достатньо достовірними.

Здавалося, чекістська авантюра, яка почалася з подачі В.С. Язикова, зазнала повне фіаско. Але дуже скоро виявилось, що епропівська сторінка в історії пошуків «Чорного Принца» не є фінальною. Поки епропівці безрезультатно сиділи над остовом виявленого ними судна, японські водолази провели блискучу операцію з вилучення з трюмів, потопленого в 1915 році біля Порт-Саїду німецької субмариною U-38 пароплава «Ясака-мару» ("Yasaku Maru"), золота вартістю в два мільйони рублів. Роботи проводила приватна фірма "Sincay Kogiossio Limited". Окрилені своїм успіхом у Середземному морі, керівники останньої звернулися до радянського уряду з пропозицією отримати концесію на підйом «всього, що покоїться на дні радянської частини Чорного моря» взагалі, і розкопки золотоносного «Чорного Принца» – зокрема.

Що стосується першої частини пропозиції, то в Москві її сприйняли як хвастощі, але другий пункт визнали небезінтересним. Японці зобов'язалися – в

обмін на надання прав працювати на «Принці» – компенсувати всі витрати радянської сторони, пов'язані з його пошуком і знахідкою, ознайомити ЕПРОП з японською водолазною технікою, а головне – розділити все знайдене золото порівну. Такі умови були визнані радянською стороною цілком вигідними, тим більше що надій знайти золото на вже обстеженому судні було зовсім небагато.

Особливо підкуповувала чекістів таємнича «рейдова маска» інженера Ватада Ріічі (мал. 3), яка дозволяла легководолазам спливати з великої глибини без остраху заробити кесонну хворобу.



Мал. 3. Рейдова маска В. Ріічі.

- 1 - ілюмінатор,
- 2 - повітряний шланг,
- 3 - клапан подачі повітря,
- 4 - випускний пелюстковий клапан,
- 5 - кріпильні джгути,
- 6 - м'які лямки

Намагаючись підписати контракт, японці влаштували показову демонстрацію своїх можливостей. До того часу під Севастополем епропівцями якраз було виявлено на сімдесятиметровій глибині якесь судно. Передбачалося, що це міг бути один з дванадцяти затоплених у 1919 році російських підводних човнів. Радянські водолази занурювалися декілька разів, але лише на верхню палубу. Невідомі були ані ступінь ушкоджень, ані тип судна.

Японський легководолаз пробув під водою 10 хвилин, 3 хвилини пішло на занурення і спливання (замість належних півтора годин підйому), а 7 – на огляд об'єкту. З малюнку підводного розвідника виходило, що затопленою субмариною є човен типу «Американський Голланд». Пізніше підтвердилося, що демонстрація можливостей дійсно була здійснена на човні АГ-2. Вражені побаченим, чекісти поспішили укласти контракт.

28 червня 1927 року РНК СРСР ухвалив допустити "Sincay Kogiossio Limited" до проведення робіт з розкопок «Принцу». А 2 липня того ж року були улагоджені останні формальності і в урочистій обстановці підписано договір.

Японців поселили в окремому будинку на Англійській набережній, лише містер Като, московський резидент "Sincay Kogiossio..." зняв номер у готелі. На замовлення Зовнішторгу для харчування іноземної експедиції з Харбіну було спеціально виписано чотири тонни рису. Під базу для спусків гостинні

епропівці пристосували підняту раніше з дна баржу. Розмістивши на ній водолазні станції, японці зробили декілька розвідувальних занурень на «Принц».

Переконавшись, що обсяг робіт дійсно колосальний, що належить розмити не одну тисячу кубометрів піску, дробити і видаляти скельні брили, керівник робіт Катаока Кіухачі вирушив до Німеччини для закупівлі необхідної техніки. Він придбав потужний моторефулер та інше обладнання. Японці тим часом побудували дерев'яний плашкоут з вантажопідйомної стрілою і ручною тритонною лебідкою. Після повернення директора з Німеччини все придбане обладнання було встановлено на плашкоути і запущено. 15 липня 1927 року фірма приступила до виконання робіт. Сім важких і п'ять легких водолазів, змінюючи один одного, здійснювали підводні розкопки. Зміни робіт були розписані таким чином, що жодної хвилини не пропадало дарма. Японці працювали завзято і злагоджено. Навіть епропівці, які звиклі до виснажливої фізичної праці, захоплювались їх працьовитістю.

Кам'яні брили, що придавали корпус «Принца», водолази дробили і піднімали лебідкою. Найбільш великі скелі підривали. За свідченням очевидців, японці щодоби піднімали не менше двох десятків кам'яних брил вагою до 500 пудів. Тисячопудові уламки скель відтягали за допомогою парових лебідок, встановлених на баржах.

Усі роботи проходили під пильною увагою вітчизняної та іноземної преси. М.М. Зоценко у своїй повісті «Чорний принц» докладно зупинився на взаєминах між працівниками японської фірми, соціальному розшаруванні і статусних відмінностях всередині організації.

У роботі підводної експедиції брали участь і деякі епропівці під керівництвом комісара ... Хорошилкіна. Вони не тільки допомагали розчищати корпус «Принца», а й спостерігали за прийомами роботи, переймали японський досвід, звертаючи особливу увагу на технічні нововведення. Спостереження епропівців за роботою японських водолазів було тим кориснішими, що після їх від'їзду, відповідно до домовленості, всі зразки обладнання ті залишили радянській стороні.

До кінця літа зруйнований корпус англійського пароплава був практично звільнений від каменів. У хід пішов рефулер, за допомогою якого відсмоктувати пісок. По напрямних магістралях останній подавався на сито, на якому постійно чергував вільний від занурень водолаз. Під час розкопок японцями було знайдено кілька мідних монет, які з гордістю демонструвалися журналістами.

А 5 вересня водолаз Яомато виявив першу золоту монету, яка прилипла до каменя. На прохання Катаока Кіухачі доктор Павловський спустився на дно і засвідчив, що монета дійсно вкарбувалася в камінь, тобто не могла бути підкинута самими японцями. Це був англійський соверен 1821 року. Катаока

негайно телеграфував в Токію, і акції "Sincau Kogiossio..." злетіли в ціні на рекордну позначку.

Тиждень потому, 12 вересня 1927 року, серед придонної гальки блиснула ще одна монета чекана 1821 року. Належність обох монет до одного року випуску була хорошою ознакою: адже при єдиному датуванні значно підвищувалася ймовірність того, що знайдені монети належать до однієї великої казначейської партії. Друга піднята монета викликала ще більший ентузіазм, ніж перша.

З потроєною енергією чергова пара водолазів занурилася просіювати пісок і гальку. Але менш ніж через чверть години вони дали сигнал про повернення. Японці на поверхні припустили, що знову знайдено золото, але підняті водолази були бліді і стривожені. Вони відчули перший поштовх знаменитого кримського землетрусу 1927 року. Присутні були спантеличені їх словами, оскільки на поверхні ніяких ознак сейсмічної активності не спостерігалось. Але до сказаного японці поставилися дуже серйозно: в їхній пам'яті ще були свіжі спогади про Токійський землетрус 1923 року, що забрав чверть мільйона життів.

Пережитий тоді жах змусив японських водолазів негайно припинити роботи і повернутися в Балаклаву. Але оскільки нічого зловісного більше не відбувалося, всі поступово заспокоїлися. Та вже за північ сплячі водолази були раптово розбуджені новим підземним поштовхом. У ту ніч на 13 вересня були повністю зруйновані Ялта і багато інших населених пунктів на Південному узбережжі Криму. Загибло півтора десятка людей, близько тисячі були поранені. До Балаклави докотився сейсмічний поштовх у 6 балів. Значних руйнувань він не приніс, як і наступні поштовхи.

Сонні епропівці навіть не зрозуміли, що сталося. З подивом вони спостерігали, як їхні закордонні колеги чомусь з криками викидаються у вікна. «Досвідчені» по частині землетрусів японці зреагували більш оперативно, але, вистрибуючи на вулицю, вони, вочевидь, забули, що знаходяться не у себе в Японії, а в рамках – не папір, а скло. У всякому разі, порізів було чимало. У рапорті Хорошилкіна – він був зобов'язаний подавати рапорти своєму начальству про всі значимі події в житті міжнародної експедиції – не без іронії зазначалося, що «директор Катаока вперіщив з вікна вниз головою. При падінні він пошкодив собі ногу і вдарився головою об дерево. Японський кухар, бігаючи по саду, напорівся на пляшкове скло і цим досить значно пошкодив ногу... І, згідно лікарському огляду, у багатьох високо піднялася температура» [4, с.588]. Інакше кажучи, паніка була пристойна, але все закінчилося без жертв.

Цікаво, що водолази відчули на морському дні наближення землетрусу ще за багато годин до перших потужних поштовхів. За визнанням свідків тих подій, землетрус став своєрідною кульмінацією перебування японців у Балаклаві. Моральний настрій їх значно ослаб, деякі висловили бажання

повернутися додому. Вже без особливого ентузіазму були підняті останні уламки корми, велика ділянку борта з ілюмінатором, у величезних кількостях – аморфні шматки залізного корпусу. Всі дерев'яні частини судна були абсолютно чорного кольору. Були виявлені і також підняті корабельна помпа та ще частини парової машини.

Як і повинно бути при розкопках затонулого судна, самі дрібні і важкі предмети виявлялися в останню чергу. Японці розмивали пісок, а гальку вантажили в мішки, піднімали на поверхню та переглядали на березі. У результаті такого ретельного просіювання дна були знайдені: офіцерська шабля, дюжина кирок, столові ложки з білого металу, шматок саперної лопати, втулка від колеса, замок, підкови, кінські кістки, неношені калоші, вилка з датою «1848», лопаточка для тістечок, шкіряні підметки і, як зазвичай, купа «археологічної дрібниці» – гудзиків, цвяхів, свинцевих куль ...

Окремо слід сказати про нумізматичні трофеї японської експедиції. Всупереч поширеній думці, що під Балаклавою знаходять виключно золоті соверени з профілем королеви Вікторії чекана 1854 року, скромні знахідки японців відрізнялися більшим розмаїттям. Перші дві монети, як зазначалося вище, були підняті, відповідно, 5 і 12 вересня. Це були золоті соверени 1821 року випуску з профілем короля Георга IV на аверсі і вершника Георга Побідоносця – на реверсі. Третя монета – золота турецька ліра – була знайдена 12 жовтня. Що стосується четвертої монети, то тут присутнє певне непорозуміння. Зощенко характеризує її як соверен 1830 року із зображенням Георга III. Але, по-перше, король Георг III пішов з життя в 1820 році, а тому може йтись лише про Георга IV, який володарював у Сполученому королівстві з 1820 по 1830 роки. А по-друге, судячи зі «Зведеної таблиці монет Англії 1714-2003 рр.», складеній І.В. Корабельниковим [8], у 1830 році в Британії взагалі не карбували соверенів. Останній із золотих фунтів короля Георга IV вийшов в 1826 році, а його наступник на троні Вільям IV приступив до випуску соверенів у 1831 році. П'ята золота монета була знайдена водолазом Вакіно. Вона датувалася 1844 роком. Цей рік відноситься до періоду правління королеви Вікторії (1837-1901), яка, починаючи з 1838 року, щорічно карбувала фунтову монету з власним профілем до самої кончини. Шостою монетою прийнято вважати срібні п'ять франків, що датуються 1823 роком. Монета була піднята 17 вересня. Сьома монета згадується далеко не у всіх джерелах. Швидше за все, йдеться про мідну англійську монету 1843 року з профілем королеви Вікторії.



Фото 11. Члени японської експедиції підіймають залишки загиблого судна.
(Фото 1927 року).

Як бачимо, подібна нумізматична різноманітність аж ніяк не свідчить про наявність «великої казначейської партії», а підняті монети цілком могли належати загиблим на судні морякам. На відміну від перших знахідок монет, які породжували ентузіазм і піднесення духу, останні за часом знахідки викликали у водолазів хіба що гіркі усмішки. Їх вартість аж ніяк не могла переважити тих 200 000 рублів, які "Sincau Kogiosio..." витратила на розкопки.

– Сміття, яке ми знаходимо, – зізнався Катаока Кіухачі, – може дійсно посіяти паніку в рядах працюючих. Ми знаходимо в мішках те, що ніяк не в'яжеться з нашим уявленням про золото. Ми працювали в Середземному морі, застосовуючи там точно такі ж методи, але ми там піднімали те, що нас цікавило. А тут ми піднімаємо такі речі, при вигляді яких у нас з очей буквально капають сльози ... Деякі представники адміралтейства нам не радили братися за «Чорного принца». Вони нам сказали, що багато країн вже викинули на ці пошуки стільки грошей, скільки взагалі очікувалося знайти. І ось ми тепер теж у цьому таборі людей. Відтепер нас не цікавитимуть топляки, які сімдесят п'ять років бовтало під хвилями. Однак ми роботу не припинимо доти, поки всю ділянку не перевернемо доценту. Ось які наміри нашої фірми.

Треба віддати належне порядності та дисципліні Катаока: при наростаючому песимізмі працівників розкопки були доведені до логічного завершення. Відповідно до тексту контракту японці не могли припинити робіт без дозволу ЕПРОПу. Тому 28 жовтня Катаока направив радянській стороні листа з наступними рядками: «...Моя думка зводиться до наступного: «Чорний принц» загинув на тому самому місці, де ми проводили обстеження. Морське

дно настільки тверде, що не можна припустити, що пароплав був заритий в ньому. Камені впали зі скель після аварії «Чорного принца». І я не можу припустити, що пароплав зарився під уже лежачими каменями. Після того як пароплав затонув, союзна армія залишалася протягом восьми місяців. Головна частина кузова важила, приблизно, тисяча вісімсот тонн, а ми знайшли всього двадцять тонн. Таким чином, більша частина кузова кимось була віднесена. Зламані частини кузова, мабуть, зламані штучним шляхом... Зважаючи на викладене я прийшов до висновку, що головна частина кузова, золоті монети та інші цінності були взяті англійцями незабаром після катастрофи... Я дуже жалкую, що ваші очікування не виправдалися, а також що наші надії не збулися... Сподіваюся, ви погодитеся з моєю пропозицією припинити роботу і врятуєте мене від дискредитування, бо я занадто соромлюся тепер перед усім світом. На закінчення я висловлюю сердечну подяку від імені моєї команди вам і вашим співробітникам за те сприяння, яке ви нам надавали, і за заохочення нас в той час, як ми проводили роботи» [4]. Коли на дні вже нічого не залишалось, японці – за згодою радянської сторони – припинили роботи і відбули геть. "Sincau Kogioasio..." скрупульозно виконала всі взяті на себе зобов'язання, аж до розділу 7 монет, лише 3 з яких вони залишили собі. ЕПРОП отримав у спадок плашкоут, німецький рефулером, сито і, головне, примірник глибоководної рейдової маски.

«Так закінчилися, – писав адмірал М.П. Чікер, – великотрудні пошуки легендарного Балаклавського золота. Вони не принесли успіху, але й не були марними. Історія з «Чорним принцом» надала поштовх до виникнення ЕПРОПу – винятково популярної в передвоєнні роки суднопідйомної аварійно-рятувальної організації, яка внесла значну лепту у відродження військового та транспортного флоту, у відновлення і розвиток народного господарства країни. Вона спонукала прийняти найрадикальніших заходів до вдосконалення відсталої водолазної техніки, що дісталася епропівцям у спадок від царської Росії, і звернути пильну увагу на фізіологічну сторону водолазної справи» [6, с.13-14].

Масштаби діяльності ЕПРОПу були настільки великі, що Експедиція стала претендувати на статус першопрохідців підводного царства. І якщо правда те, що легенда про «Чорного принца» породила ЕПРОП, то не менш правильно буде й те, що ЕПРОП породив Балаклаву як «водолазну столицю» СРСР.

Література

1. Боровиков П.А. Водолазное дело России / П.А. Боровиков. – М.: Мысль 2005. – 240с.
2. Додонов Р.А. «Черный принц»: был и легенда / Р.А. Додонов. – 2-е изд. – Донецк: Изд-во «Вебер» (Донецкое отделение), 2013. – 237 с.
3. Сорокина М.Ю. В поисках затонувших кораблей / М.Ю. Сорокина // Природа. – 2001. - №1.

4. Зощенко М.М. Черный принц // М.М. Зощенко. Рассказы и повести. – Л.: Сов. писатель, 1960.
5. Бобрицкий Т.И. Завоевание глубин. Эпизоды из жизни ЭПРОНа / Т.И. Бобрицкий. – Л.: Изд-во ЦК ВЛКСМ «Молодая Гвардия». Ленинградское отделение, 1934. – 228с.
5. Чикер Н.П. Служба особого назначения. Хроника героических дел / Н.П. Чикер. – М.: ДОСААФ, 1975. – 224с.
7. Пильняк Б.А. Синее море // Б.А. Пильняк. Человеческий ветер. Романы, повести, рассказы. – Тбилиси: «Ганатлеба», 1990. – С.248.
8. Корабельников И.В. Сводная таблица монет Англии 1714-2003 гг. [Электронный ресурс] / И.В. Корабельников // Адрес доступа: <http://www.numizmat.net/catalogue/>

Штоквиш А.А. Судоподъемные операции советских спецслужб: роль SS "Prince" в создании ЭПРОНа.

Статья посвящена истории становления советской аварийно-спасательной службы. С самого начала ЭПРОН был создан в недрах ОГПУ как экспедиция за золотом, которое, согласно легенде, находилось на британском пароходе «Принц», погибшем под Балаклавой в 1854 году. Рассказывается о первых годах подводных поисков, находке, осмотре и передаче прав на подъем судна японской компании.

Ключевые слова: ЭПРОН, «Принц», Балаклава, В.С. Языков, Л.Н. Захаров-Мейер, К.А. Павловский, Ф.А. Шпакович.

Shtokvish A.A. The ships-lifting operations of Soviet secret services: the role of SS "Prince" in foundation of EPRON.

The article is devoted to the history of the formation of the Soviet Rescue Service. The EPRON was created by OGPU as expedition for gold, which, according to the legend, was on the British ship "Prince", who sank at Balaclava in 1854. The author tells about the early days of underwater searches, the find, inspection and transfer of rights to the Japanese company for salvaging the vessel.

Keywords: EPRON, "Prince", Balaklava, V.S. Yazukov, L.N. Zakharov-Meyer, K.A. Pavlovsky, F.A. Shpakovich.

Стаття отримана редакцією 10.01.14