



# **«ЧЕРНЫЙ ПРИНЦ» ЛЕГЕНДЫ И ФАКТЫ**



**ВЛАДИМИР ШИГИН**

Золотые тайны русского флота

Владимир Шигин

**«Чёрный принц».  
Легенды и факты**

«ИП Каланов»

2020

## **Шигин В. В.**

«Чёрный принц». Легенды и факты / В. В. Шигин — «ИП Каланов», 2020 — (Золотые тайны русского флота)

История легендарного «Черного Принца» вот уже полтора столетия волнует умы людей. О «Черном Принце» писали в свое время А.И. Куприн и С.Н. Сергеев-Ценский, М. Зощенко, Е.В. Тарле и Т. Бобрицкий. О «Черном принце» снято множество фильмов, к месту его гибели организовывались многие десятки, а то и сотни экспедиций. И сегодня тайна «Черного принца» – это одна из самых интересных и волнующих тайн нашего прошлого. Известный российский писатель-маринист Владимир Шигин тщательно изучил все существующие документы и выдвинул свою весьма неожиданную, но достаточно правдоподобную версию этой загадки трех столетий.

© Шигин В. В., 2020

© ИП Каланов, 2020

## Содержание

Балаклавская катастрофа	5
Почему произошла трагедия?	23
Начало золотой лихорадки	27
Конец ознакомительного фрагмента.	29

# Владимир Шигин

## «Чёрный принц». Легенды и факты

*Водолазы ищут клады.  
Только кладов мне не надо.  
Я за то, чтоб в синем море  
Не тонули корабли...*

*Слова из популярной песни*

### Балаклавская катастрофа

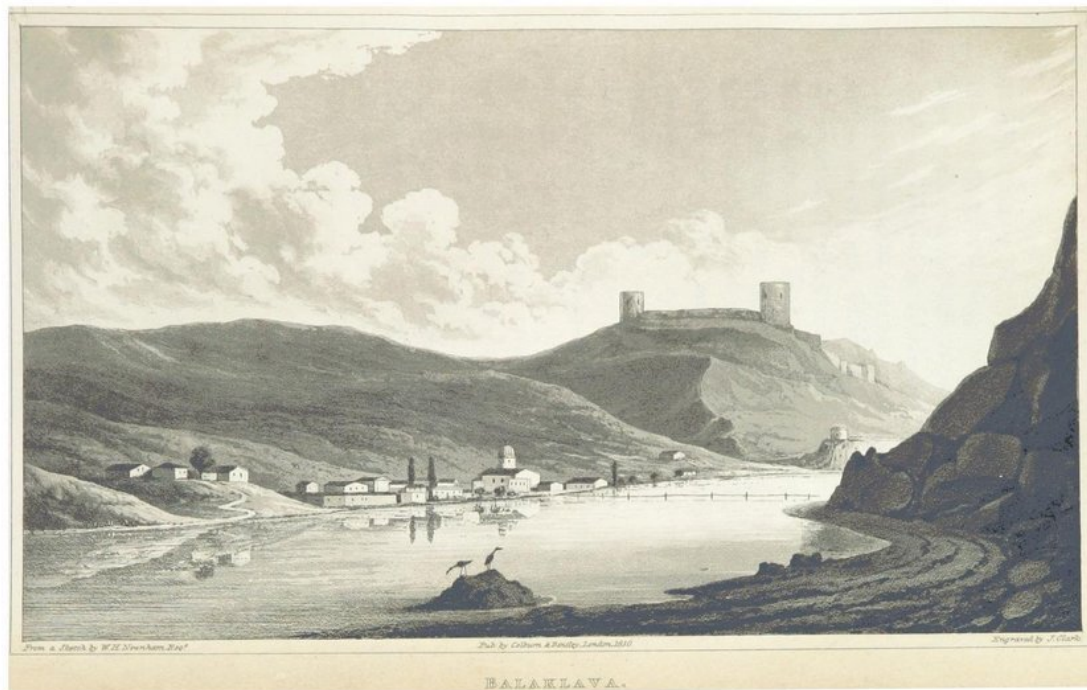
В самом разгаре была печально известная Крымская война 1853–1856 годов. Англо-французские войска, высадившись в Крыму, попытались, было, захватить Севастополь. Однако, потерпев полную неудачу в первом штурме, союзники вынуждены были приступить к его осаде. Осадная армия нуждалась в постоянном пополнении припасов, а потому к крымским берегам почти со всех стран Европы непрерывным потоком шли груженные транспорта. Главной базой английской армии в Крыму стала Балаклава.



#### *Севастопольская и Балаклавская бухты*

Балаклавская бухта, глубокая и прекрасно защищенная, была почти идеальной стоянкой для флота. При длине около одной версты и ста сажений и ширине около ста или полутора ста сажений, Балаклавская бухта имела глубину от четырех до восемнадцати сажений, и наиболее глубокосидящие суда того времени свободно могли стоять в ней. Бухта тянулась с севера на юг и у выхода делала крутой поворот к западу; потом еще более резко поворачивала в другую

сторону, к юго-востоку, огибая обрывистую скалу с остатками генуэзской цитадели и выходила в открытое море. Скала с генуэзским замком защищала бухту с юга от морских волн, но в то же время делала вход в нее трудным, а в бурю – прямо невозможным. Обогнуть при сильном ветре и крупной волне скалу, и для этого делать на небольшом пространстве крутые повороты, было для парусных кораблей и больших пароходов почти неосуществимым маневром.



### *Балаклавская бухта, начало XIX века*

На несколько верст в обе стороны от выхода из гавани тянулся скалистый берег, вышиной от пятидесяти до двухсот саженей, отвесной стеной обрывавшийся к югу, в открытое море. Глубина здесь была велика и уже в небольшом расстоянии от берега достигала тридцати-сорока саженей.

Этот внешний рейд Балаклавы был пригоден как якорная стоянка только в тихую погоду или при северном ветре, от которого защищал высокий берег. Но при ветре с открытого моря, т. е. юго-восточном, южном или юго-западном, волны катились без всякого препятствия до самых береговых скал, острыми ребрами поднимавшихся из глубины.

Застигнутый южным ветром на внешнем Балаклавском рейде корабль должен был поспешно уходить в открытое море, а если время было упущено, и волны и ветер уже не позволяли удалиться, то вся надежда была на якорь и крепость якорного каната. Однако грунт морского дна перед Балаклавой плохо удерживал корабельные якоря.



*Балаклавская бухта, конец XIX века*

Такова была английская база. Здесь англичане высаживали войска и выгружали боевые и всякие другие припасы для армии, устраивали склады и отсюда, впоследствии, выстроили рельсовый путь к своим позициям под Севастополем. В бухте всегда находилось несколько десятков кораблей.

\* \* \*

С началом войны английское правительство зафрахтовало для перевозки войск и амуниции в Крым более двухсот торговых судов, принадлежавших частным компаниям, которые и осуществляли большую часть перевозок.

В конце сентября 1854 года в Крым был отправлен английский пароход «Принц» (в ряде источников его именуют несколько иначе – «Принц-регент»). «Принц» вез зимнюю одежду для британской армии, различные припасы и некую сумму золота.



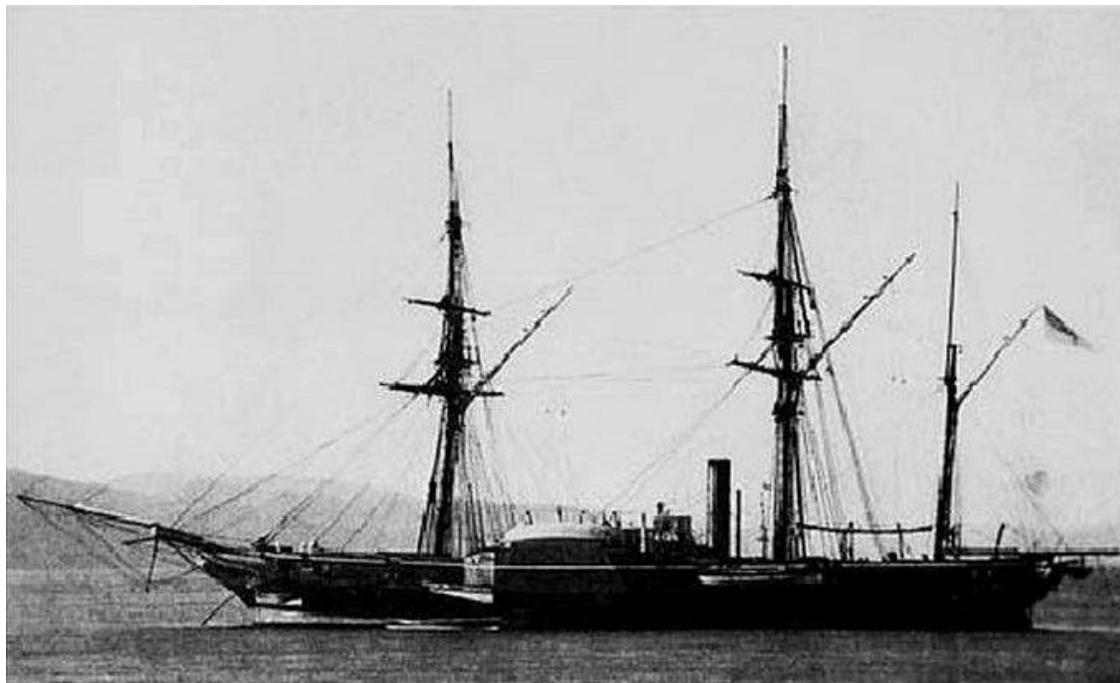
*Флот союзников в Балаклавской бухте*

Британская газета «Иллюстриейтед Лондон Ньюз» писала от 16 декабря 1854 года: «Среди грузов, принятых «Принцем», находились вещи: 36. 700 пар шерстяных носков, 53. 000 шерстяных рубах, 2.500 постовых тулупов, 16. 000 простынь, 3.750 одеял. Кроме того, еще можно назвать число спальных мешков – 150. 000 штук, шерстяных рубашек – 100. 000, фланелевых кальсон – 90. 000 пар, около 40. 000 одеял и 40. 000 непромокаемых шапок, 40. 000 меховых пальто и 120. 000 пар сапог».



От десятков других британских судов, обслуживающих воюющую в Крыму армию, «Принц» отличался тем, что был на тот момент совершенно новым трехмачтовым винтовым пароходом, водоизмещением более трех тысяч тонн (по тем временам это было очень много).

Кроме того, «Принц» имел стальной корпус и довольно мощную паровую машину. Поэтому столь совершенный по тем временам пароход решено было задействовать для перевозок особо ценных грузов. Плавание к берегам Крыма осенью 1854 года было для «Принца» первым серьезным испытанием после постройки. От Англии до Константинополя «Принц» дошел вполне благополучно. Спокойно пересек он и слегка штормовавшее осеннее Черное море.



*Британский транспорт – трехмачтовый винтовой пароход «HMS Prince» (Her Majesty's Ship – корабль Её Величества), 1854 г.*

Из официальной хроники: «Принц» был винтовой пароход в 2700 тонн, только что построенный и принадлежавший частной компании. Английское правительство зафрахтовало и послало его первым рейсом в Балтийское море с десантным отрядом французских войск. Выполнив поручение, «Принц» вернулся в Англию, где принял разнообразные грузы для крымской армии. В это время правительство приобрело его и сменило на нем весь личный состав. Затем «Принц» отплыл из Англии и прибыл в Константинополь. Начальник константинопольских английских госпиталей стал требовать выгрузки адресованных ему медикаментов, но требование осталось без исполнения, так как никто из нового командного состава не знал точно, в каком месте трюмов находятся медикаменты, а розыски их требовали продолжительного времени: пришлось бы выгружать тяжелые артиллерийские припасы, лежавшие над ними. Между тем, была настоятельная необходимость как можно скорее доставить в Крым 6 рот 46-го полка, которые находились на борту «Принца». Поэтому «Принц» снялся из Константинополя, и, прибыв в Крым, высадил их в Камышевой бухте. Эти роты в тот же вечер, несмотря на утомление, полное незнакомство с местностью и обстановкой осады и совершенную неопытность в несении боевой службы, были отведены и поставлены на передовых позициях».

\* \* \*

Тем временем, 27 октября 1854 года российская армия в Крыму перешла в наступление. Произошло знаменитое Балаклавское сражение, в котором англичане потерпели сокрушительное поражение. Русская кавалерия доходила до деревни Кады-киоя, расположенной верстах в

двух от Балаклавы, и англичанам удалось лишь с трудом, при поддержке французов, остановить русское наступление.

Английское командование было встревожено нападением, ожидало нового, и считалось с возможностью вынужденной и поспешной эвакуации Балаклавы. Неуверенность англичан в прочности владения городом была столь велика, что давала иногда место для преждевременных распоряжений об эвакуации. Так, в полночь на 10 ноября английский адмирал послал адъютанта объехать все суда, стоявшие в бухте, с приказом приготовиться к немедленному выходу в море, так как, по полученным сведениям, русские стали наступать и, возможно, займут город.

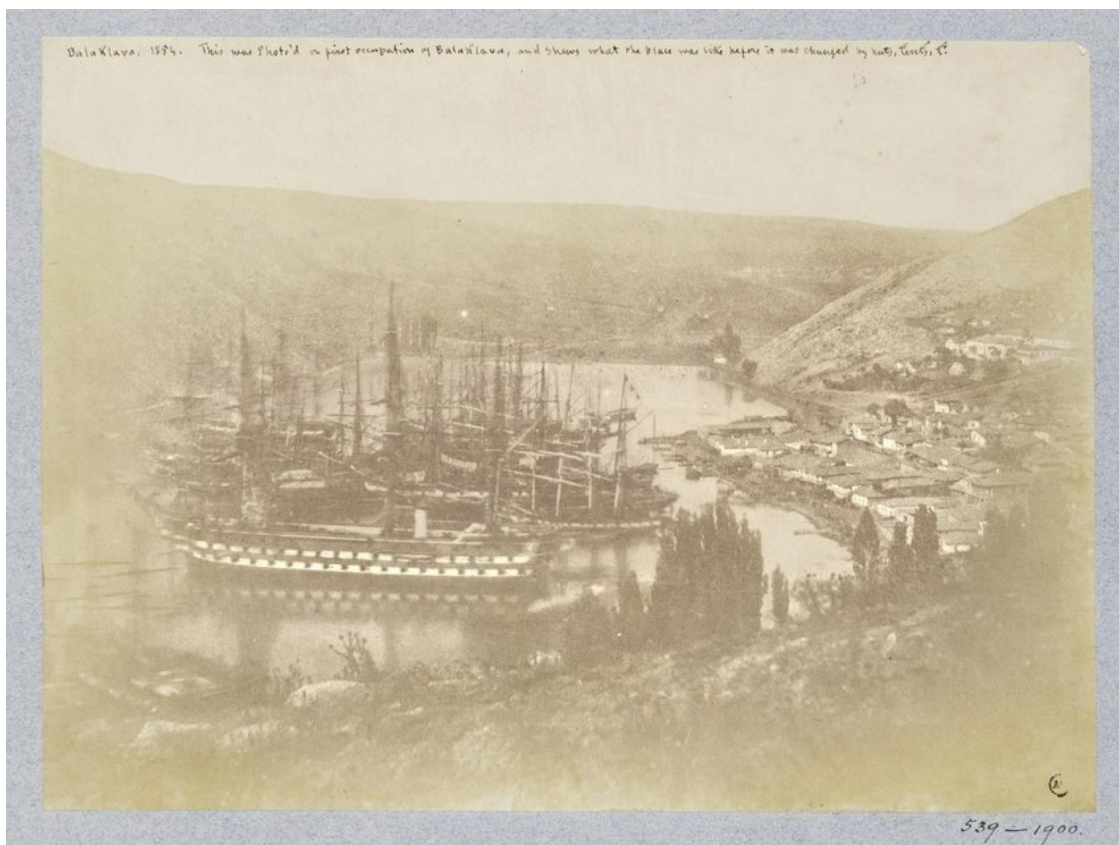
Находясь в таком тревожном состоянии, английское командование старалось уменьшать количество кораблей, стоявших в Балаклавской бухте. Вновь прибывающие с моря суда могли входить в нее только с разрешения командира порта, а не получая его, становились на якорь в открытом море, у отвесных скал балаклавского побережья.

В первых числах ноября перед входом в бухту собралось более 20 кораблей и пароходов.

Утром 8 ноября «Принц» подошел к Балаклаве, конечной точке своего плавания. Там ему предстояло разгрузиться. Однако в небольшую Балаклавскую бухту, которая была к тому времени уже давно переполнена разгружавшимися судами «Принц» не пустили. Как и многие другие подходящие суда, он должен был ждать своей очереди под разгрузку на внешнем рейде. Ситуация, прямо скажем, самая обыденная.

Поэтому капитан «Принца» решил ждать своей очереди неподалеку от входа и отдал якорь на траверзе бухты.

Однако здесь «Принцу» серьезно не повезло. При отдаче основного станового якоря – дагликса, что-то произошло с якорным канатом, и якорь стремительно ушел на дно. Немедленно отдали второй якорь, но и с ним произошло то же самое. Второй якорь – плехт также навсегда ушел в воду. Ситуация достаточно странная. Объяснить потерю одного якоря нераспорноностью боцмана и баковой команды еще можно. Но потерю сразу двух якорей объяснить только лишь ошибкой команды уже трудно.



**Фото Балаклавской бухты середина XIV века**

Вероятно, что «Принцу» просто-напросто достались старые плесневелые канаты, которые не выдержали нагрузки и расплеснились. С началом войны из адмиралтейских складов, как обычно, выгребали все, что было можно. Адмиралтейство отправляло эскадру за эскадрой на Черное море, на Балтику, на Дальний Восток, в Белое море. Лучшее, как обычно, забирали на боевые корабли, а вспомогательным судам оставалось довольствоваться тем, что оставалось.

Возможно, что на «Принце» наряду с некоторыми другими его техническими новшествами вместо якорных канатов была применена якорная цепь (именно в это время начинается их внедрение в британском флоте). Цепь могла иметь не слишком удачную конструкцию стопоров якорной цепи. Спешка, вызванная военной необходимостью, могла не дать возможности провести всесторонние испытания стопорного устройства, за что и пришлось расплачиваться. Можно предположить, что некачественными (имевшими внутренние раковины) вполне могли быть и звенья якорных цепей. В первые десятилетия применения якорных цепей именно это и было самым типичным их недостатком.

Как бы то ни было, но в течение пяти минут пароход потерял оба своих становых якоря на глубине примерно тридцати пяти саженей. Любопытно, что английская книга «Последняя кампания», изданная в 1857 году, говоря о потере «Принцем» сразу двух якорей, добавляет, что «это очень обыкновенная вещь на вновь построенных кораблях, поспешно приготовленных для выхода в море». Таким образом, делался вывод не об ошибках команды, а о некачественном корабельном оборудовании.

Из официальной хроники: «8-го ноября утром «Принц» прибыл к Балаклаве и остановился на внешнем рейде, т. е. в открытом море, на глубине не менее 35 саженей. Он бросил один якорь. Якорный канат побежал по клюзу (отверстие в борту), и команда с удивлением и тревогой увидела, что конец его мелькнул в воздухе и исчез под водой. Один якорь, вместе с канатом, был потерян. Тогда, не удостоверившись, исправлен ли второй якорь и в порядке

ли его канат, бросили его; но и этот канат не удержался и, вместе с якорем, исчез за бортом. «Принц» остался без якорей.



*Вход (врата) в Балаклавскую бухту (спутниковый снимок. Для масштаба показан 30-метровый отрезок у северного берега)*

В английской прессе того времени обсуждался вопрос о причине потери «Принцем» обоих якорей. Газетой «Морнин Герельд» было указано, что на «Принце», как это часто бывает на вновь построенных судах, спешно отправляемых в море, якорные канаты были лишь уложены на место, но концы их оставлены незакрепленными с тем, чтобы прикрепить их в более свободное время, но в суматохе последних приготовлений про канаты забыли и оставили их совсем незакрепленными. Моряки, дававшие впоследствии по этому поводу показания следственной комиссии, высказывали различные предположения, сводившиеся, в общем, к тому, что канаты не были закреплены надлежащим образом».

На борту «Принца» оставалось еще несколько небольших вспомогательных якорей, но полагаться на них было нельзя. Чтобы не оставаться вблизи Балаклавских скал, капитан «Принца» Гудель вполне разумно решил отойти мористее. Не желая дрейфовать (что было в близости скал весьма опасно), он договорился с капитаном ост-индийского почтового судна «Язон», к корме которого затем и ошвартовался. Якоря «Язона» хорошо держали грунт, и «Принц» мог, таким образом, некоторое время дожидаться своей очереди под разгрузку.

Вот что об этом эпизоде сообщает английский историк Вудз в своей книге «Последняя кампания» (Лондон, 1860 год). «Принц», паровой корабль, прибыл в Балаклаву утром 8 ноября. Он отдал один якорь, который вместе с канатом весь ушел в воду. Когда отдали другой якорь, то этот также ушел; оба якоря с канатами были потеряны на глубине 35 саженей в воде, очевидно, что ни один из канатов не был соответственно закреплен... После этого «Принц» стал в море на значительной дистанции и, возвратившись, удерживался за кормой корабля «Язон» на швартове, пока другой якорь с канатом не были приготовлены».

Из официальной хроники: «Потеряв оба якоря, «Принц» привязался к корме стоящего поблизости корабля «Язон» и простоял там ночь, а 9 ноября утром бросил свой запасной якорь. Затем было послано в Балаклаву начальнику порта сообщение, что «Принц», лишившись двух главных якорей, стоит на одном, малом, с ненадежным канатом и что необходимо впустить его в гавань и прислать для ввода буксирное судно.

Но начальник порта, капитан Дакрес, отказал, под предлогом тесноты в бухте; когда же ему указали, что места было вполне достаточно, он ответил, что нет свободных буксирных судов. После такого ответа «Принц» остался у Балаклавы только потому, что на нем было теплое платье, крайне необходимое для армии, и комиссариат (учреждение, ведавшее снабжением) требовал выгрузить его как можно скорее. Вместе с тем капитан надеялся на паровую машину, которая позволила бы «Принцу» уйти от берега в случае начала бури.

Начиная с 8 ноября, состояние погоды на всем пространстве Мраморного и Черного морей и по прилегающим берегам было бурное, переменчивое. То появлялось солнце и светило с силой, необычной, по мнению англичан, для того времени года, то поднимались с моря тучи и затягивали все небо, чтобы через несколько часов снова дать место солнцу. Иногда ветер переходил в бурю, срывавшую палатки в лагерях на плоскогорье, и опасную для судов, стоявших у Балаклавы и Качи.

10 ноября военные власти обратились с запросом к начальнику порта о том, когда «Принц» будет введен в гавань, и груз его, настоятельно нужный для армии, будет снят на берег. Они получили в ответ, что «Принца» введут в гавань, когда ослабеет ветер, дувший с большой силой прямо в бухту и поднявший значительное волнение.

В этот день было еще возможно войти в гавань, и два парусных транспорта, пришедшие к Балаклаве с сухарями для армии, вошли в бухту и стали разгружаться, не спрашивая разрешения начальника порта, хотя тот и требовал немедленного их удаления.

11 ноября начальнику порта снова было указано на необходимость ввести «Принца» в бухту, но он ответил, что это станет возможным лишь по уходе из гавани одного из кораблей. Возражение было неосновательно, так как в тот день в бухте стояло не более 30 кораблей, а она могла вместить 200».

\* \* \*

Однако очередь судов на вход в Балаклаву была очень велика, а стоять у борта «Язона» «Принц» мог только при спокойной погоде. Волнение моря меж тем постепенно усиливалось. Учитывая это обстоятельство, капитан Гудель в сопровождении лейтенанта Хитченсона отправился шлюпкой к начальнику порта капитану Декру. Сообщил, что «Принц» потерял свои становые якоря и попросил на этом основании войти в гавань вне очереди. Однако капитан порта ему отказал, сославшись на то, что гавань слишком забита судами и для стоянки «Принца» просто нет места.

Тогда (как сообщает британское издание «Последняя кампания») капитан Гудель, якобы, указал Декру на место, где он мог бы поставить свой пароход. Но капитан порта вновь категорически отказался от этого. Он заявил настырному Гуделю, что свыше тридцати судов ждут своей очереди на вход в бухту, но при этом пообещал, что непременно даст «Принцу» новый якорь, а пока пароход должен оставаться в море.

10 ноября к начальнику порта прибыл генерал-квартирмейстер армии и приказал срочно начать разгрузку «Принца», так как прибывший груз был сейчас крайне необходим.

На это капитан Декр ответил, что разгрузка «Принца» сейчас невозможна ввиду сильного волнения, но в ближайшие дни он пустит «Принца» в бухту.

11 ноября капитан «Принца» Гудель снова явился к начальнику порта и снова настойчиво просился войти в гавань, так как, по его мнению, было очень рискованно оставаться в море, имея лишь вспомогательные якоря. Вышедший из себя настырностью капитана «Принца», Декр отреагировал на это весьма резко, сказав, что Гуделя ожидает судьба капитана «Резолют» Левиса, который только вчера был арестован, за слишком настойчивое требование войти, вне очереди, в бухту. Кроме этого Гуделю было объявлено, что «Принц» останется в море до тех

пор, пока не выйдет из бухты пароход «Виктория», на место которого, к причальной стенке «Принц» затем и станет.

Эти слова капитана Декра оказались поистине пророческими и в скором времени полностью подтвердились самым неожиданным образом. Дело в том, что пароход «Виктория» из Балаклавской бухты так никогда и не вышел. Во время последовавшего вскоре шторма, он затонул прямо в бухте, столкнувшись с «Эвоном». Что касается «Принца», то он также остался в море навсегда... Однако не будем забегать вперед.

В полдень 11 ноября погода резко изменилась. Задул свежий зюйд-вест, небо покрылось низкими тучами, и на море поднялось сильное волнение.

К утру 12 ноября ветер, и волнение еще более усилились. Все стоявшие на внешнем рейде суда вынуждены были отдать по два станковых якоря и вытравить свыше ста сажений каната. Так как «Принц» имел лишь ненадежные вспомогательные якоря, то капитан Гудель поднял пары, вполне разумно решив удерживать свое место машиной.

Из официальной хроники: «В ночь на 12 ноября ветер достиг силы бури. Команды стоявших на внешнем рейде судов пережили тревожное время и говорили, что им не придется уже плыть домой, 12 ноября утром многие из капитанов приехали к начальнику порта, требуя разрешения войти в бухту и снимая с себя ответственность за последствия дальнейшего пребывания на внешнем рейде. Начальник порта не дал согласия, заявляя, что не имеет права впустить их в гавань.

12 ноября в море у Балаклавы стояли четыре военных корабля и значительное количество транспортов. Они вынуждены были бросить вторые якоря, так как весь день дул южный ветер значительной силы и развел крупную волну. Лучший и наиболее ценный среди них – «Принц» – стоял на единственном сохранившемся якоре, но поднял пары, и машина его была готова к работе.

В этот день адмирал Лайонс, стоявший вне бухты на корабле «Агамемнон», снялся с якоря и ушел на соединение с флотом у Качи, причем рекомендовал и остальным судам уходить. Но парусники уже не могли двигаться в море против ветра и громадных волн, а пароходы не обладали достаточно сильными машинами, чтобы отбуксировать их».

13 ноября ветер не уменьшался. Барометр стремительно падал, а это значило, что следует ожидать серьезного шторма. На находившихся на внешнем рейде судах готовиться к неизбежному. Как писала британская "Таймс", над лагерем осаждавших "13 ноября разразилась буря. Она началась около семи часов утра. Ей предшествовал дождь и шквал. Около десяти часов положение было безнадежное".

Несколько капитанов, предвидя жестокий шторм, ушли в открытое море, чтобы не быть вблизи скал Балаклавской бухты.

Из официальной хроники: «13 ноября погода несколько успокоилась, но небо было покрыто густыми тучами, и шел непрерывный дождь. Хотя барометр и падал, но ничто не предвещало резкого ухудшения погоды по сравнению с предыдущими днями. Ночью ветер дул с юго-запада, был теплый для того времени года и постепенно слабел, но около рассвета 14 ноября задул опять с бешенством и усиливался, пока не обратился в ураган невидимой и неслышанной на Черном море силы. В лагерях, на высотах, его почувствовали часа на два раньше, чем в Балаклаве. Около шести часов спавшие люди были разбужены порывами ветра, который стал выворачивать из земли деревянные колья палаток, рвать полотнища, ломать шесты. Вскоре не осталось ни одной целой палатки.



### *Общий вид Балаклавской бухты*

Лагерь покрылся полуодетыми людьми, которые под проливным дождем, в грязи, гонялись за летящей по ветру одеждой или пытались удержать опрокинутые палатки, наваливая на них камни. Лошади срывались с коновязей и скакали по разным направлениям, ища убежища. Ревущий ветер опрокидывал и ломал нагруженные повозки, сбивал с ног и калечил людей. Сложенные на складах бочки рома катились по лагерю, подпрыгивая на камнях. Пятипудовые кипы прессованного сена крутились по земле, катясь по ветру к Севастополю. Большое стадо баранов бросилось в ту же сторону и почти целиком погибло. Наконец, не выдержали госпитальные палатки, и несчастные больные и раненые, полуголые, оказались в грязи под проливным дождем и резким ветром. Во французском лагере большое деревянное госпитальное здание было разрушено, и доски летели по воздуху, как сухие листья. Еще тяжелее было положение тех, кто был в окопах, так как последние быстро наполнились водой.

Около 12 часов ветер уклонился к западу и стал холоднее. Дождь сменился изморозью, а потом снежной бурей, которая вскоре придала всему окружающему зимний вид. Полузамерзшие и голодные солдаты и офицеры не имели даже возможности развести огонь.

Приведенное описание взято из письма корреспондента лондонской газеты «Морнин Герельд», прибывшего в Крым через несколько часов после бури. День 14 ноября был как бы предсказанием надвигающейся жестокой зимы, которую предстояло вынести осаждающим. Но в самой Балаклаве дело обстояло во много раз хуже, чем в лагере. Утром 14 ноября здесь, на внешнем рейде, находились четыре военных парохода, четыре паровых транспорта, в том числе «Принц», десять парусных транспортов и четыре частных парусника, всего 22 судна. В гавани стояли около 30 разных кораблей».

Наконец, на рассвете 14 ноября барометр упал с такой невиданной быстротой, что это многих привело в замешательство.

В семь часов утра хлынул сильнейший дождь, ударила молния, и юговосточный ветер с неслыханной силой пронесся над Балаклавой.

Этот порыв ветра сорвал крыши с многих домов и опрокинул почти все лагерные палатки.

В английские, французские и турецкие боевые корабли под командованием адмирала Лайонса так же, как и транспорты, стояли на Севастопольском рейде. Когда задул ураганный ветер, командующий союзным флотом адмирал Лайонс приказал всем линейным кораблям выйти в открытое море. Яростный шквал начал захлестывать корабли. Ветер усиливался, пока, наконец, не превратился в ураган огромной силы. Пенящиеся валы вздымались до неба. Несколько небольших судов разбило о скалы. Многие имели повреждения, но пока держались.



*Эдмунд Лайонс – британский адмирал и дипломат, участник Крымской войны.*

К девяти часам утра неожиданно наступило затишье. Ветер почти стих. Волнение на море тоже, вроде бы, стало немного ослабевать. Всем казалось, что все худшее уже позади. Увы, они жестоко ошибались!

Внезапно в начале десятого часа слабый зюйдовый ветер перешел в остовый. И опять, как и в первый раз, стал резко усиливаться, пока не превратился в жесточайший шторм. «Был такой ураган, которого никогда не видели в Англии», – сообщает очевидец катастрофы.

Внезапно вся масса кораблей, загнанная прежним ветром к северу, неудержимо понеслась к скалам. При этом ветер и волны были такой неслыханной силы, что ни о каком сопротивлении не могло быть и речи. Это был самый настоящий «форс мажор», когда ни опыт капитанов, ни доблесть матросов ничего не могли изменить. Оставалось молиться и надеяться на чудо. Но чуда не произошло.

Вскоре около тридцати судов разных конструкций – от небольших каботажных парусных бригав до огромных и мощных транспортов – были на краю гибели. Скорость ветра к этому времени достигала более 72 миль в час. По свидетельству очевидцев люди на штормующих

судах передвигались по палубе только ползком. Кто пытался встать в рост, сразу же сметало за борт ужасающими порывами ветра. Спасать их даже не пытались...

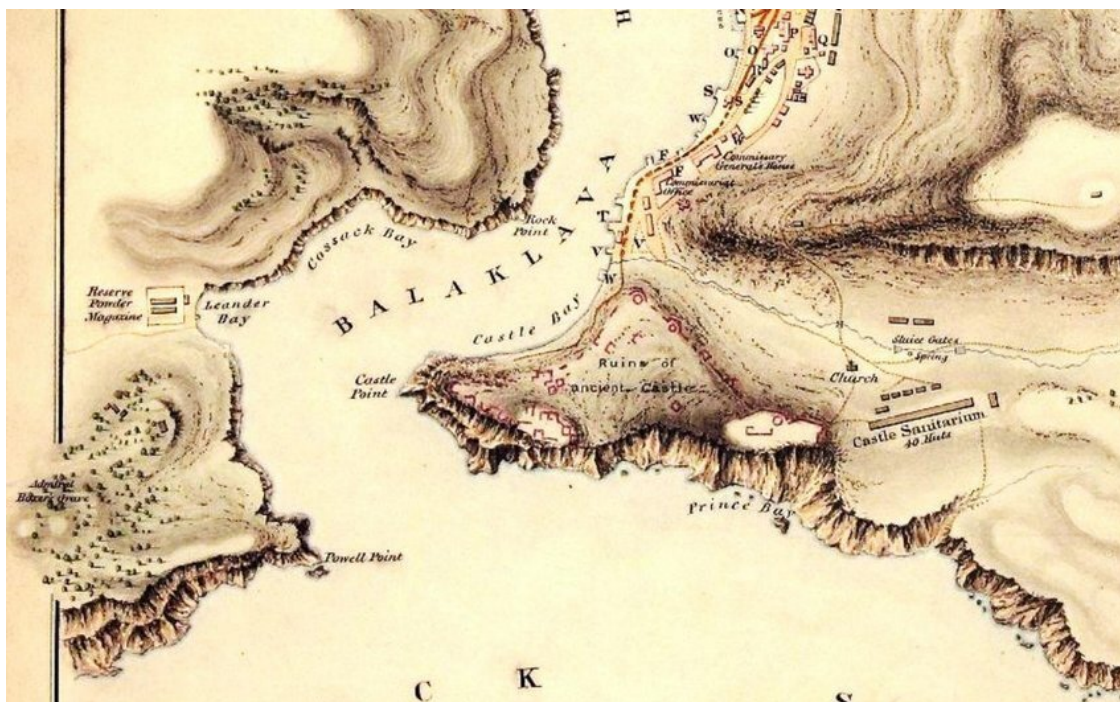
Из официальной хроники: «Все утро 14 ноября на Балаклавском рейде дул сильный южный ветер, принявший в 7 1/2 часов утра угрожающие размеры. Парусные корабли уже не могли уйти в море. Видя, что погода ухудшается, капитан парохода «Лондон.» приказал обрубить якоря и пошел в открытое море, медленно двигаясь против ветра; проходя мимо «Принца», он сигналом сообщил, что погода вскоре еще ухудшится, и советовал уйти в море, но этот совет не был исполнен «Принцем».

В 9 часов буря достигла силы, которой ничто не могло противостоять. Волны, ударяясь об утесы берега, взмывали на половину их высоты, и водная пыль, перелетая через утесы, густым дождем падала на Балаклаву. Низкие тучи закрывали дневной свет; брызги, дождь и град позволяли видеть лишь на близком расстоянии. Изредка прорывались лучи солнца, и тогда можно было заметить гибнущие на внешнем рейде корабли. Первым сорвался с якорей один из лучших парусников английского флота «Рип-ван-Уинкль». Через минуту громадный вал поднял его на вершину и боком ударил о скалы.

По словам очевидцев, удар напоминал взрыв, и корабль сразу разбился вдребезги. Вся команда погибла. Через 10 минут с якорей сорвались еще два парусника и погибли таким же образом. Двум или трем людям из их команды удалось удержаться на камнях. Их вытащили канатами на вершину берега. Все корабли более или менее быстро дрейфовали к скалам. Скоро сорвался с якорей и был разбит о берег четвертый парусный транспорт. После этого наступило на несколько минут успокоение, туман поредел, и можно было видеть по вершинам скал толпы людей, смотревших на происходившее внизу разрушение. Появлялась надежда, что буря идет к концу.

Но она не оправдалась. Ветер возобновился с такой силой, что у находящихся на берегу людей осталось, по выражению очевидца, одно только чувство – инстинкт самосохранения. Пятый корабль сорвался с якорей и разбился о берег».

Ситуация осложнялась и тем, что нигде поблизости не было пологого берега, а только отвесные скалы окружали внешний рейд. Поэтому даже в самой критической ситуации выбраться было просто некуда. А это означало одно – смерть. Первым погиб транспорт "Прогресс", за ним французский "Резолют" с грузом пороха...



В отчаянной попытке спастись, самые отчаянные пытались проскочить в узкое горло бухты, с тем, чтобы избежать скал. Увы, почти никому из них не удалось это сделать.

Пароход «Эвон», игнорируя приказание коменданта Балаклавского гарнизона Кристи, снялся с якоря и начал прорываться в бухту. При этом он столкнулся с транспортом «Виктория», сорвав его с якорей («Виктория» затем ударились о скалу и погибла). Затем неутомимый «Эвон» врезался в транспорт «Кенилберт», который, так же, впоследствии затонул. При этом сам «Эвон» всё-таки проник в Балаклавскую бухту, и ему удалось спастись. Все иные попытки проскочить в бухту так же не увенчались успехом. И эти суда один за другим погибли наравне с теми, которые без сопротивления отдался на волю ветра.

Газета «Таймс»: «Сквозь сероватый туман видны были вдали на пушечный выстрел тени 4-х больших винтовых кораблей, извергающих столбы дыма и тяжело качающихся на волнах. Ближе, при входе в бухту, целая эскадра паровых фрегатов с пылающими печками качалась и ныряла в беспорядке посреди множества других малых кораблей. Один парусный фрегат, сорванный с якорей, бросился в середину двух больших пароходов. Машины их были бессильны против ярости урагана. Эти три корабля заградили вход в гавань. Цепляясь между собою и сталкиваясь один с другим... Порвись хоть один швартов, все три погрузились бы в воду в бухте с отвесными берегами и не спасая бы ни один человек».

Более трех десятков судов один за другим разбиваться о скалы. Берег был усеян корабельными останками и изуродованными трупами. Последних было так много, что они лежали в несколько слоев. Это был настоящий апокалипсис, и, наверное, единственная по столь ужасающим масштабам трагедия во всей истории мирового мореплавания.



*Картина А.К. Айвазовского*

Одна из английских газет того времени, сообщая о гибели флота в Балаклаве, уклончиво писала: «Агенты адмиралтейства нуждались в благоразумии и в познаниях». По-видимому, эти слова следует понимать в том смысле, что английское командование допустило непростительную ошибку, приказывая приходящим судам находиться вблизи балаклавских скал. Впрочем, вероятно, во время войны и необходимости бесперебойного снабжения сражающейся армии иного выхода у британских адмиралов просто не было.

Так или иначе, но тридцать груженных припасами судов со своими командами погибли в течение менее чем одного часа. Среди них был и «Принц». Гибель этого новейшего парохода была самой ужасной.

Сегодня можно уже достаточно точно восстановить картину трагедии «Принца». Несмотря на то, что пароход своевременно поднял пары, он начал дрейфовать к берегу одним из первых. Отданные от отчаяния небольшие вспомогательные якоря удержать его при таком сильном напоре ветра и волн, разумеется, не могли. Одним из первых «Принц» стал приближаться к скалам. Чтобы хоть как-то снизить парусность судна, команда рубила мачты.

Видя, что это мало помогает, капитан Гудель решился на последнее – идти на прорыв в бухту. Опытный Гудель не мог не понимать, что шансов на успех почти нет. Но что ему еще оставалось делать?

К чести Гуделя, он сумел правильно рассчитать свой маневр. В почти невыносимых условиях капитан умудрился развернуть пароход так, что штормовые волны сами понесли его прямо в бухту. Казалось, спасение рядом. Но именно в этот решающий момент на «Принце» упала срубленная бизань-мачта, и ее обломки повисли за кормой. Через несколько мгновений остановился, запутавшийся в свисающем такелаже винт. Это был конец.

Ураган с невероятной быстротой швырнул беспомощный пароход на скалы и после трех сокрушительных ударов о каменные клыки, «Принц» затонул. Первый удар, по рассказам очевидцев, был сравнительно слабый. «Принц» ударился кормой и был отброшен от скал. Появилась робкая надежда, что судно, сумеет продержаться еще какое-то время. Но едва после первого удара беспомощный «Принц» был отброшен от берега, как следующая гигантская волна подняла его на свою вершину и со всего размаху снова бросила на отвесные камни. После

второго сильнейшего удара, находящиеся на берегу люди с ужасом увидели вместо парохода некое месиво из железа, дерева и людей. Третьей волне оставалось лишь добить истерзанный остов. Развалившиеся на части останки «Принца» скрылись в тучах брызг и пены. С пароходом было покончено всего в течение каких-то нескольких минут. Вместе с «Принцем» погибло сто пятьдесят человек команды.

По одним данным, спастись удалось только трем матросам. Они остались в живых, каким-то чудом. По всей вероятности, эти матросы выбросились в море не в момент гибели «Принца», а значительно раньше. По другим данным спастись удалось мичману Котгреву и шестерым матросам, которые, рискнув, бросились в бушующее море.

В английской печати в свое время промелькнуло сообщение, что матросы с «Принца», спаслись, привязав себя к спасательным ракетам. Водонепроницаемые и полые ракетные гильзы, помогли матросам продержаться на плаву, пока их не повыбрасывало на берег.

Примерно к десяти часам утра все было кончено – разбитый «Принц» со своим золотом и другим ценным грузом был на дне.

Из официальной хроники: «Затем наступила очень «Принца». Канат от единственного якоря лопнул, и пароход стал дрейфовать к берегу, хотя и был повернут носом в море, и машина его работала с предельным напряжением. Чтобы уменьшить сопротивление ветру и облегчить корабль, команда стала рубить мачты. По несчастью, она начала с кормовой, бизань-мачты, и в тот момент, когда, казалось, пароход стал держаться против ветра, – мачта упала. Снасти с обломками дерева запутались в гребном винте; с каждым оборотом винта на него наматывалось все больше канатов, затрудняя его движение, и скоро винт остановился. «Принц» беспомощно понесся к берегу. Через минуту он ударился о скалы. Первый удар был сравнительно слаб, и корпус парохода выдержал его. Затем гигантская волна подняла его на вершину и бросила о скалы. Пароход раскололся пополам с треском, слышным сквозь рев бури. Еще одна волна, и от одного из лучших английских пароходов остались только обломки, носившиеся по морю.



### ***Кораблекрушение судна «Принц»***

Из описания гибели «Принца» в официальном печатном органе российского флота журнале «Морской сборник» (№ 2 за 1855 год): «Принц» великолепный новый винтовой пароход

в первое же свое путешествие разделил участь несчастных своих товарищей. Дрейфуемый на скалы, он, подобно «Кенилвоурзу», разбился в куски. В то время, как буря с полной яростью разразилась над ним, он стоял на якорях на глубине двадцать пять сажен. Капитан Гудель и агент адмиралтейства капитан Байтон приняли самые энергичные меры для спасения парохода и, по общему их согласию, все мачты парохода были срублены. К несчастью, при исполнении этой работы, такелаж бизань-мачты попал в круг действия винта и в нем запутался. От этого пар переменил свое действие, движение машин сделалось неправильным, и корабль потерял свою паровую силу. Прошло немного времени после этого несчастья, как цепь левого якоря порвалась. А правый якорь, не имея сил удержать корабль на месте, начал тащиться по грунту, и пароход быстро дрейфовал к скалистому берегу. Очевидно, что в это время судьба несчастного корабля была уже решена. Капитан Гудель и капитан Байнтон, сняв с себя тяжелую одежду, объявили собравшемуся экипажу, что с их стороны ничего не было упущено для спасения корабля и что теперь каждый должен заботиться только о своей личной безопасности. В четверть десятого часа утра пароход разбился. В это время море было столь бурно, что через пятнадцать минут после первого удара в скалу никаких следов от парохода не было уже видно. Из 150 человек бывших на корабле, спаслись только мичман Котгрев и шесть матросов».

После этого ураган свирепствовал над Черным морем еще несколько часов. И хотя в полдень ветер переменился, и оставшиеся к этому времени на плаву суда теперь, наоборот, гнало от берега, шторм не затихал. Стало холодно. Пошел мокрый снег. Началась снежная буря, которая продолжалась до вечера. Но к вечеру все внезапно стихло.



«Крушение Черного принца» (Айвазовский)

Так как многие из погибших кораблей разбились, не успев срубить мачты и убрать оснастку, то команды остальных судов стали поспешно рубить мачты, чтобы уменьшить сопротивление ветру и остановить или хотя бы замедлить дрейфование кораблей к берегу.

Паровой фрегат («Ретрибьюшен») бросил три якоря и полным ходом шел в море, и тем не менее буря заставляла его дрейфовать к берегу по полмили в час. С целью облегчить корабль, команда с большим трудом выбрасывала за борт ядра, уголь и пушки. Одна из тяжелых пушек преждевременно была сорвана сильным размахом фрегата с места и каталась по палубе, калеча

людей, пока ее не удалось остановить, запутав ее колеса веревками и гамаками. Два якорных каната лопнули, не выдержав напряжения. К концу бури от фрегата до берега оставалось всего 30 саженей.

Капитан парохода «Эвон», видя неминуемую гибель, решило на отчаянный шаг. Пользуясь тем, что его судно стояло против входа в бухту, он обрубил якоря и направил его туда. Несмотря на полный задний ход, данный 800-сильной машине, буря погнала пароход со скоростью 10 узлов в гавань. «Эвону» удалось благополучно проскользнуть через извилистый вход, но стоявшим в гавани судам он причинил много вреда.

Давая впоследствии парламентской следственной комиссии показания, капитан «Эвона» сказал, что уже почти считал свой пароход погибшим, однако вошел в гавань в самый разгар урагана. На вопрос, как это удалось ему сделать, он дал краткий, но много говорящий ответ: «Я не знаю».

В самой гавани, хотя волнения и не было, но ветер, пронесившийся по узкой долине, становился еще разрушительнее.

Вследствие отсутствия прочных столбов для причаливания, корабли срывались с мест стоянки и дрейфовали к концу бухты, где садились на мель. При этом они сталкивались, наваливались один на другой, ломали борта, мачты, бугшприты. Некоторые кренились так, что концы рей касались воды; на других – верхушки мачт ломались, как тростник.

Английский историк Нолен сообщает факт, кажущийся невероятным, что ветер выбрасывал шлюпки из воды на сушу на расстояние нескольких саженей от берега. В самом городе некоторые дома были почти разрушены, сорвано много крыш, а отдельные черепицы уносило на громадное пространство. Сорокалетние деревья у бухты вырывало с корнем. Флот, находившийся у Качи и Евпатории и в Камышевой бухте, пострадал от бури не меньше.

Направление бури несколько раз менялось. С утра ветер дул с юга; около 10 часов резко переменялся на западный, и после 12 часов стал дуть с юго-востока, принося снег и град.

Английские источники сообщают, что в Камышевой бухте были выброшены на берег почти все транспорты, но человеческих жертв было мало вследствие отсутствия крутых берегов и благодаря прекрасной организации и порядку, но что французские корабли вообще выдерживали шторм с трудом и при одинаковых условиях получали больше повреждений, чем английские. К вечеру 14 ноября буря стала утихать.

Корреспондент газеты «Морнин Герельд», приехавший из Константинополя через несколько часов после прекращения бури, писал, что весь берег от Бельбека до Балаклавы был покрыт обломками кораблей, остатками грузов, порванными снастями, тюками сена, одним словом, остатками и обломками всего, что было необходимо для большой армии и флота в течение продолжительного времени. Часть имущества с погибших кораблей была спасена; остальное было сожжено, чтобы не досталось русским.

Но самый страшный вид был в Балаклаве. На внешнем рейде на крупных волнах носились обломки кораблей и сотни искалеченных трупов, а самая гавань была покрыта обломками ящиков, повозок и кипами прессованного сена.

Хотя буря стала успокаиваться, но положение команд, находившихся на внешнем рейде на уцелевших судах, получивших сильные повреждения, внушало большую тревогу. При первой возможности начали вводить их в гавань.

На внешнем рейде Балаклавы погибли 8 парусных кораблей и один пароход. Из их команд спасены двадцать восемь человек. Там же потерпели тяжелые повреждения три парохода и шесть парусных кораблей. Всего во время бури 14 ноября погибли у Крымского побережья двадцать судов и более сорока получили тяжелые повреждения. Англичане потеряли в этот день 1000 человек и на 15.000.000 руб. грузов, не считая стоимости погибших и поврежденных кораблей. Всего же погибло людей до 3000. Французы оценивали потери от бури в 60.000.000 франков...

## Почему произошла трагедия?

Утром следующего дня море было поразительно спокойно. Никакого ветра не было и в помине. Засияло солнце. Ничего уже совершенно не напоминало о той трагедии, которая произошла здесь только вчера.

...На Балаклавском рейде в тот страшный для союзников день погибли: американские транспорты: «Прогресс», «Вэндерер», «Кенилбэрт», английские пароходы: «Принц», «Резолют», «Рирван», «Вэлдуэв», «Пэнола», «Виктория», «Вентворз» и «Мальта». Только лишь чудом в этот день удалось спастись транспорту «Вулкан», на котором в то время находились русские военнопленные.

Из английской печати: «...Другое судно набежало на разбитый остов генуэзского корабля, затонувшего за неделю перед тем, с полным грузом военных припасов, и стало носом к ветру... Опасная скала была, буквально, покрыта размоченными сухарями и мукою, превратившиеся в тесто. Третье, четвертое суда покрывали берег разбитыми своими членами. Пятое, брошенное на глубину бухты, представляло самое печальное зрелище...» В этот трагический для Англии день, в устье реки Качи затонули крупные транспорты «Ганг», «Бодвэл», «Турен», «Лорд Раглан», «Пиренеи», «Родсли», «Вил-де-Пари» и ещё несколько более мелких транспортов союзников. Бедные «Пиренее» были протаранены пароходом «Сампсон». Пароход потерял все мачты, но сумел отойти подальше в море на машине. «Пиренеем» повезло меньше. «Сампсон» при столкновении сломал транспорту руль, после чего тот был уже обречен. Рядом с останками «Пиренеев» выбросило на берег остов корабля «Лорд Раглан». Поодаль один за другим навсегда исчезли в волнах сразу восемь французских бригов с людьми и лошадьми. Оставшихся в живых, подбирали на берегу русские солдаты. Обогревали, оказывали первую помощь. При этом обращались не как с пленными, а как с попавшими в кораблекрушение!

Союзники же вели себя по отношению друг к другу совершенно иначе. К примеру, на транспорте «Кюллоден» французская команда бросила пассажиров турок на произвол судьбы и сбежала на шлюпках. Турки вопили так, что наши их услышали на берегу. Спасать несчастных вызвался войсковой старшина Селиванов, с ним тридцать охотников-донцов. Казаки добрались шлюпкой до тонущего судна, над которым турки уже подняли белый флаг, и спасли несчастных.

В Карантинной бухте нашли свой конец большой французский транспорт «Л, Египсен» и ещё шесть судов.

В районе Евпатории погибли в штормовых волнах сразу три линейных корабля: 100-пушечный «Генрих IV», 85-пушечные «Герцогиня Глэндэлог» и «Ла Маджестик» и корвет «Плутон». Буквально в течение какого-то часа Франция лишилась целой боевой эскадры!

Что касается «Генриха IV», то по свидетельству очевидцев «от него не осталось и двух досок». Огромный линейный корабль буквально вышвырнуло на прибрежную отмель, а затем разбило волнами. Команда спасалась вплавь. Кому-то удалось выбраться на берег, кому-то нет...

К югу от деревни Алрчи погибли английские транспорты «Гэллодэн», «Бенар» и «Моджэр».

На переходе морем погибла уже целая английская эскадра: 80-пушечный линейный корабль «Джорджия», 53-пушечный фрегат «Азия» и 60-пушечный «Хэгбинджер», арендованные суда «Пиренус», «Гэнжес», «Подвел» и «Фуземе», военные транспорты № 3, 53, 55, 61, 81. Возле порта Балчик потерпел катастрофу фрегат «Курьер».

Серьезный урон потерпел и турецкий флот. Египетские фрегаты «Бахир» и линейный корабль «Мапхтахи-Джехад» затонули у пролива Босфор. На линкоре погиб лучший на тот момент турецкий адмирал Гассан-паша, а вместе с ним семь сотен моряков.

Буря стоила боевым силам союзников: четырех линейных кораблей, четырех фрегатов, корвета и множества более мелких судов. А ведь это потери, намного превышающие итоги знаменитого Синопского сражения! И это только военный флот, не говоря уже о десятках транспортов! Воистину гибель Великой Армады!

У Болгарских берегов в районе Варны погибли австрийский бриг «Сильфида», английские суда «Трент Лондон», «Ла Нобель», «Сакра Фамилия», «Сан-Франциско», «Джувьетта», «Нинвелл».

Целую неделю берега Крыма полыхали чадными дымами – это союзники жгли свои выброшенные на Бере суда, чтобы те не достались казакам.

Всего за один день 14 ноября 1854 года, Англичане и их союзники потеряли 60 кораблей и транспортов, погибло более двух тысяч человек (по другим данным потеря в людях была значительно больше и простиралась до пяти – шести тысяч человек).

Практически повторилась история, произошедшая в 4 века до н. э., когда, во время сильнейшего урагана, затонуло сразу 400 триер персидского царя Ксеркса. Снова Бог вмешался в дела человеческие. Одновременная гибель сразу целой боевой эскадры и более тридцати груженых военными припасами судов стала огромным ударом по союзникам.

Европейские газеты и журналы того времени не скрывали своей скорби и огорчения. Балаклавскую трагедию приравнивали к тяжелейшему поражению в морском бою, как по количеству погибших судов, так по числу погибших моряков и по ее тяжелейшим последствиям.

Отметим, что суда гибли не только в открытом море, но даже в самой, казалось бы, прекрасно защищенной от волн и ветра Балаклавской бухте! Из статьи во французской «Курьер де Лион»: «В гавани опасность была ужасная, смятение всеобщее. Вся масса кораблей, загнанная ветром к северу, вдруг, от действия урагана, быстро устремилась к востоку, где ей угрожало совершенное разрушение. Корабли, и сильно сталкиваясь между собой, сцеплялись реями и снастями, нанося один другому серьезные повреждения. Некоторые из них потонули или опрокинулись, другие сели на мель, и, между прочим, Л,Эжипсиен», один из прекрасных пароходов Марсельской компании Базена. Нельзя себе представить понятия об этом зрелище беспорядка и ужаса, в котором преобладал грозный рев морских волн и изредка пушечные выстрелы с кораблей, терпящих бедствие».

Особенно же сожалели в Англии об утрате «Принца», который вез зимнюю одежду для армии – более 40 тысяч комплектов теплой одежды. В трюмах погибшего "Принца", помимо этого, перевозилось оборудование для полевого госпиталя, много медикаментов, первый полевой электрический телеграф и подводный аппарат, предназначенный для расчистки входа в Севастопольскую бухту. Кроме этого на судне, находились офицеры 46 армейского полка (по другим данным армейских офицеров все же успели пред самой бурей переправить шлюпками в Балаклаву) и денежное довольствие для армии и флота.

Последствия гибели «Принца» и потери всего зимнего обмундирования сказались в самое ближайшее время. На доставку нового зимнего комплекта обмундирования на целую армию из Англии надо было около месяца. За это время от холода и болезней союзная армия потеряла несколько тысяч человек. Экспедиция в Крым, которая первоначально планировалась как быстрая и победная, оборачивалась нескончаемой осадой, с тяжелейшими потерями и неизвестным исходом.

Одновременная гибель сразу тридцати груженых военными припасами судов стала огромным ударом для союзников. В течение недели в лагере союзников творилось нечто невообразимое. Все палатки сорвало ветром. Разбежавшихся лошадей разыскивали несколько дней. Начались павальные болезни. Солдаты десятками умирали от простуды и от холода. Если бы в это время русское командование догадалось ударить по союзникам, войну, возможно, удалось бы закончить в течение нескольких дней. Но, увы, увы... Небывалая буря вызвала массовые волнения в Константинополе. Под ударами ветра рухнула мечеть в Оршаке и два минарета

знаменитой мечети Ахмета. Жители отнесли это к гневу Аллаха и... начали грабить лавки (вероятно, чтобы этим его умиловить).

Европейские газеты и журналы того времени не скрывали своей печали и огорчения. Балаклавскую трагедию приравнивали к тяжелейшему поражению в морском бою и по количеству погибших судов, и по числу погибших моряков.

В отчете парламентской следственной комиссии есть данные о том, какие грузы были на судах и погибли вместе с ними 14 ноября 1854 г. у входа в Балаклаву.

Вот они: сухарей - 359 744 английских фунта (около 9893 пудов); солонины – 74 880 ф. (2059 пудов); скота убойного - 159 голов; баранов – 645 штук; рома – 8000 галлонов (около 4000 ведер); рису 73 986 ф. (2034 пуда); кофе - 11 200 ф. (280 пудов); фуража – 1 116 172 ф. (30 694 пуда); сена – 800 000 ф. (22 000 пудов).

Последствия бури имели для союзников серьезные последствия. И дело здесь даже не в количестве погибших судов и потерянных припасов. Испуганные ужасами шторма союзные адмиралы решили более не испытывать судьбу. Они отправили в Босфор большую часть кораблей и транспортных судов, оставив только минимум транспортов. Пополнение армии, и ее снабжение сразу ухудшилось, что самым непосредственным образом сказалось на активности союзников под Севастополем.

Английское общество было потрясено неслыханными размерами катастрофы и убытков, и вскоре раздались голоса, обвинявшие военных начальников и приписывавшие значительную долю потерь их нераспорядительности. Администрации ставили в вину то, что она не сумела установить в Балаклаве должный порядок, и суда стояли, как попало; что порт не был оборудован необходимыми приспособлениями; что командование не впускало в гавань прибывающие с моря суда под предлогом тесноты, хотя в гавани во время бури стояло всего около 30 кораблей, а могло поместиться и впоследствии помещалось до 200; что пустые корабли находились в гавани неделями, а полные груза вынуждены были стоять в открытом море.

Одновременно указывали и на другие упущения: пороховые склады были сделаны у берега, рядом с кораблями, где бродили пьяные матросы с трубками в зубах, затеявая между собой драки, а офицеры и купцы упражнялись в стрельбе, не считаясь с проезжающими по бухте и рискуя вызвать пожар. А последний повлек бы гибель кораблей, а вместе с ними и армии.

Большинство обвинений сыпалось на начальника Балаклавского порта, капитана Дакреса, про которого говорили, что он или решил действовать наперекор рассудку и здравому смыслу или же исполнял со слепым старанием нелепые распоряжения своего начальства.

Английская пресса с негодованием и горечью признавала факт, что никогда еще не бывало подобного беспорядка там, где власть была в руках офицера английского флота.

Под влиянием общественного мнения, в Лондоне была составлена комиссия из парламентских деятелей и послана в Крым с широкими полномочиями для выяснения правильности действия начальников и состояния армии.

Комиссия собрала большое количество фактического материала, и ее отчеты, периодически представлявшиеся парламенту, были потом напечатаны по приказу парламента в виде нескольких объемистых томов. Большинство приведенных выше фактических данных извлечено из этих отчетов. После бури англичане энергично взялись за исправление упущений и недочетов в организации своего тыла и достигли больших результатов.

В начале войны их организация стояла много ниже французской, что давало повод французам смотреть на англичан несколько свысока, к концу же кампании англичане, используя тяжелый опыт, сильно шагнули вперед в деле организации снабжения своих войск и оставили французов далеко позади себя. Умение учиться на собственных ошибках и быстро приспосабливаться к условиям, в которых приходится действовать, – не оставило англичан и во время Крымской войны.

Интересная деталь, на «Принце» в Крым отправилась специальная команда водолазов, имевшая задачу подорвать затопленные при входе в Севастопольскую бухту русские корабли и открыть дорогу англо-французской эскадре. На вооружении команда имела четыре водолазных прибора, четыре гальванические батареи, восемь миль электрического провода и большой запас подводных мин. Но диверсантам не повезло, они со всем своим имуществом погибли на борту парохода.

Речь шла о «водолазном приборе» морского офицера Скотта Россела под названием «Наутилус» (лат. «кораблик», так называется морской моллюск). По свидетельству присутствовавшего на испытаниях изделия адмирала Астлей Купер-Ли это был «...простой водолазный колокол больших размеров, в виде опрокинутой лодки. Погружение осуществлялось за счёт приёма заборной воды в специальные ёмкости, а всплытие – после осушения их насосом либо сжатым воздухом. В аварийных случаях подъём лодки на поверхность производился с использованием страховочного стропа, один конец которого крепился к её корпусу, а другой – удерживался на поверхности сигнальным буйком. Когда корабль достигал дна, десять человек, составляющие его экипаж, приводили его в движение... шагая по дну и удерживая при этом его корпус над собой...». «Наутилус» был вооружён специальным пороховым огнём. С его помощью предполагалось пробить брешь в заблокированном затопленными кораблями Черноморского флота входе в Севастопольскую бухту. После гибели «Принца» главный британский диверсант – водолаз-подрывник Джон Дин остался без своего профессионального оружия.

В это же время английскому Адмиралтейству предложена лодка Баббэджа. Она была рассчитана на экипаж в шесть человек, не имела днища и была похожа на водолазный колокол. Причем гребной винт корабля вращался руками людей. Испытания лодки показали её полную непригодность для практического использования. Таким образом, с целью решения «Севастопольской проблемы» был выбран «Наутилус» Россела. Но судьба его окажется короткой и бесславной. Изобретатель и его детище будут погребены в пучине моря.

Казалось, что история с «Принцем» канет в лету, как канули в лету истории гибели множества других судов в мировой истории. Мало ли их погибло, мало ли еще погибнет! Но с «Принцем» все вышло совершенно иначе. Если жизнь этого британского парохода была весьма короткой, а судьба весьма печальной, то посмертная слава оказалась поистине оглушительной.

## Начало золотой лихорадки

Впервые сообщение о том, что в трюмах погибшего «Принца» находилось золото в сумме более двухсот тысяч фунтов стерлингов золотом и серебром промелькнуло в британской печати уже в конце 1854 года. Разумеется, что это вызвало сразу много разговоров и пересудов.

Чем дальше отдалялась дата гибели "Принца", тем ярче разгоралась история о золоте, оставшемся в его трюмах. Спустя несколько лет после окончания Крымской войны "Таймс" сообщила, что пароход затонул уже не с 200, а с 500 тысячами фунтов стерлингов, затем размер сокровищ «Принца» увеличилось до пяти миллионов фунтов стерлингов.

Возникает закономерный вопрос: для чего было везти на пароходе столь огромную сумму денег? На это сразу же нашлось достаточно правдоподобное объяснение. Со времени высадки в Крыму, ни английские, ни французские солдаты еще не получали жалования. Поэтому британским правительством было решено рассчитаться со своей армией, как за предыдущие месяцы, так сразу и за несколько месяцев вперед, вплоть до весны. Заодно было решено выдать деньги и британским морякам, находившимся в это время в Черном море.

Чтобы не рисковать золотом, и не возить его несколько раз, решено было, что англичане доставят деньги и на французскую армию и флот. Все это вполне логично и похоже на правду.

В 1856 году без особых лавров для союзников окончилась кровопролитнейшая Крымская война и о «Принце» снова вспомнили европейские журналисты. Лучшие «перья» редакций, забросив все остальные дела, бросились описывать двойную сенсацию – крупнейшее в истории кораблекрушение, и самую грандиозную потерю золота. Причем с каждым новым сообщением утраченная сумма росла как на дрожжах. При этом газеты, оценивая погибший груз, называли исключительно высокие суммы – до пяти и шести миллионов рублей, а то и больше.

Важными источниками, на которые мы будем опираться в своем расследовании, являются:

Report from the select committee on the Army before Sebastopol. 4 тома. Изданы в Лондоне в 1855 г. по приказу парламента.

Woods. A sketch of the war in the east. (Late special correspondent of the «Morning Herald»). 2 тома. Изданы в Лондоне в 1855 г.

Brackenbury. Descriptive sketches of the seat of war in the east. 1 том. Издан в Лондоне в 1855 г.

Nolan. The illustrated history of the war against Russia. 2 тома. Изданы в Лондоне в 1857 г.

На французском языке: корреспонденции в журнале «Illustration» за 1854 г. Париж. На немецком: корреспонденции в «Illustrierte Zeitung» за 1854 г. Лейпциг. Материалы официального печатного органа Морского министерства России журнала «Морской сборник» за 1854–1956 годы.

О золоте «Принца» писали почти все издания, какие на тот момент существовали в Европе. Тема была беспроегрешная, и читатели жадно охотились за малейшей новостью о золоте «Принца», словно от этого зависело их личное благополучие.

Вся мировая печать (в особенности печать конца прошлого столетия и начала нашего) полна сообщениями о погибшем золоте.

Почти все они сообщали о гибели «Принца» с грузом золота, которое было привезено для уплаты жалования английским войскам.

Не отставали от европейских и российские издания. Так, «Санкт-Петербургские ведомости» известили своих читателей о потере англичанами 300 тысяч долларов. «Русский инвалид», ссылаясь на публикацию корреспондента лондонской «Аугсбургской газеты», увеличил ее до 500 тысяч фунтов стерлингов. Рекорд же в России остался за журналом «Природа и люди» утверждавшим, что золота затонуло никак не меньше чем на 10 миллионов рублей.

Однако какая именно сумма погибла, никто в точности не указать не мог. Именно поэтому одни считали его в соверенах, другие в фунтах стерлингах или долларах, наши же запросто переводили все в золотые рубли. Самые умные и дальновидные считали просто ... бочонками.

Журнал «Наше судоходство» писало в 1897 году: «Принц-регент», громадный корабль английского флота, вез из Англии значительное количество серебряной монеты и 200 000 фунтов стерлингов золотом для уплаты жалованья английским войскам в Крыму... Деньги, отправленные на этом корабле, были упакованы в бочки, почему и должны сохраниться в неприкосновенности...»

Журнал «Природа и люди» (1911 год) говорил, что «на этом корабле было до десяти миллионов рублей одной золотой монеты». «Большая энциклопедия» (издательство «Просвещение») сообщала, читателям, что «бочонки с золотом на огромную сумму пошли ко дну вместе с пароходом». А «Путеводитель по Крыму» за 1903 год указывал, что золота было в двадцати бочонках на сумму около пяти миллионов.

Во всяком случае, этот разнобой в цифрах говорил только о том, что подлинная сумма никому в точности не была известна. Это, впрочем, и понятно. Количество золота на борту «Принца» мог знать только тот, кто его отправлял и тот, кто его поднял с борта затонувшего парохода. Если британские власти молчали, и золото все еще лежало на дне Черного моря, кто же мог назвать, сколько его там было?

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.