ФОНД ПРЕЗИДЕНТСКИХ ГРАНТОВ

РУССКОЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО • ОСНОВАНО В 1845 г. •



Голоса погибших кораблей.

ОКНО в Европу

Активация Windows
Чтобы активировать Windows, перейдите в раз
"Параметры".

Цель проекта:

Содействовать популяризации истории мореплавания и кораблестроения среди молодёжи, а также подводных исследований как одного из направлений для самореализации молодых людей в интересах России.

Задачи проекта:

- Провести экспедицию по уточнению места гибели, идентификации тральщика "Радуга" и буксира К-12 у о. Сескар.
- Организовать мемориальную акцию по увековечению памяти 62 членов экипажа тральщика Радуга и 19 членов экипажа буксира К-12 с участием родственников и представителей СМИ. дать возможность потомкам тральщика "Радуга" побывать на месте гибели экипажа спустя 80 лет.
- Рассказать историю развития торгового мореплавания в Финском заливе (Окно в Европу) через создание 3D-моделей затонувших судов различных эпох, найденных командой в предыдущие годы экспедиций.

2017.ALL RIGHTS

1703 год
Основание
Санкт-Петербурга





На карте мы видим результаты Петровского правления, они отмечены тёмно-зелёным цветом. Карельский перешеек, это территория вокруг Невы условно отвоеваны, а современные Латвия и Эстония были куплены Россией у Швеции.



- Говоря об «Окне в Европу» все представляют себе СПб, однако, это всего лишь фасад, «наличник» этого «окна», а, чтобы грузы могли достичь центральной части России, где большая часть населения страны и жила, нужны был внутренние транспортные артерии. Уже в 1703 году Голландские инженеры прибыли в Вышний Волочек, и вскоре заработал водный путь в Волгу.



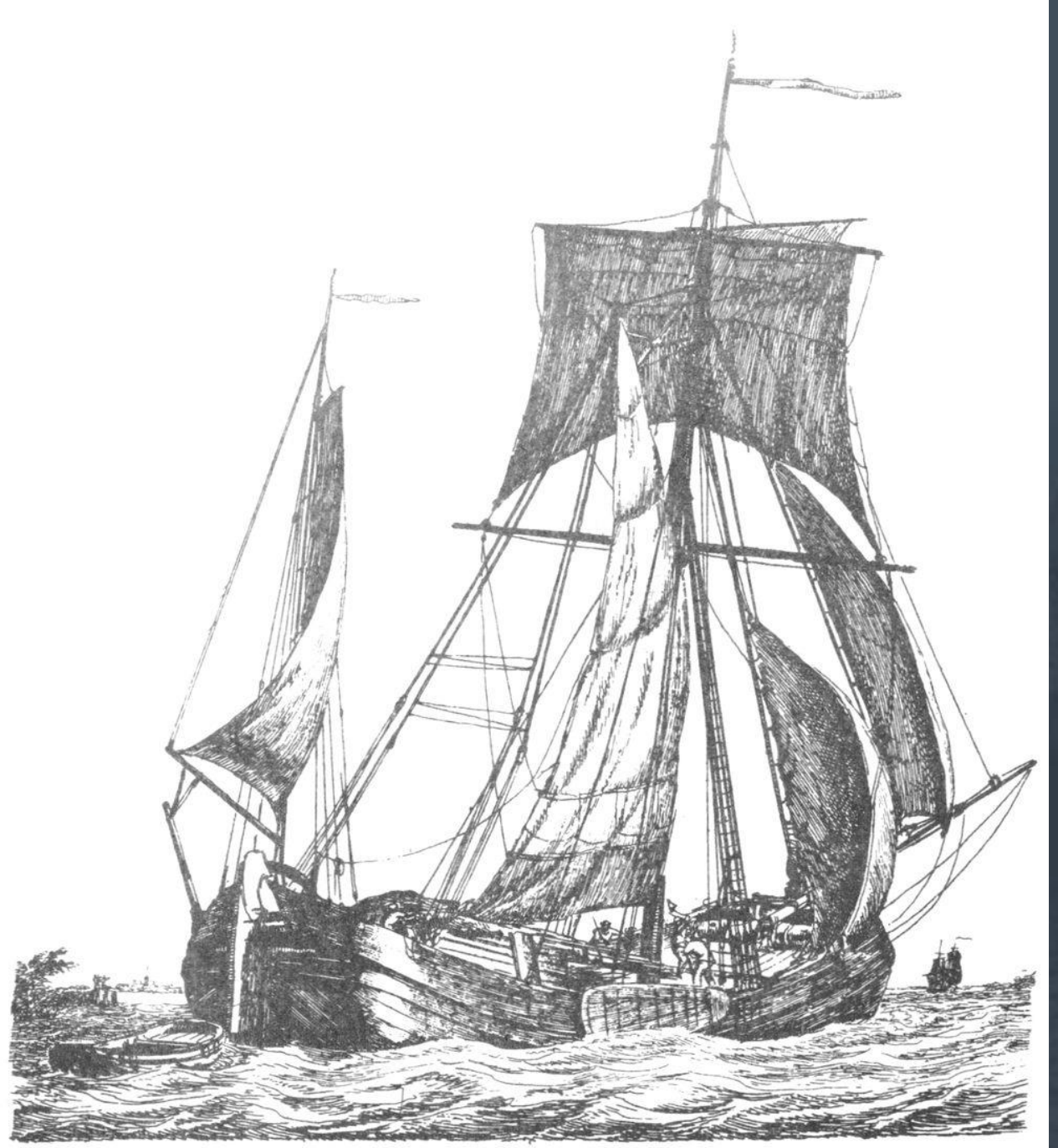
2017.ALL RIGHTS

Финский залив



- Первый объект относится к середине 18 века, и погиб он чуть восточнее острова Гогланд. Вот таким он лежит сейчас на дне, спустя почти 300 лет. Мы видим типичного представителя голландской школы судостроения, это коробкообразный маленький корпус с низкой осадкой, предназначенный для плавания в мелководных каналах и лагунах Голландии. И эти же качества как нельзя лучше подходили для плавания в мелководную Невскую губу и СПб. Именно поэтому, несмотря на то, что торговлей с Россией опять заправляли англичане, они вынуждены были нанимать голландцев, что бы они везли грузы в СПб, таким образом удавалось избежать длительного простоя из-за разгрузки-погрузки.
- Данное судно погибло судя по всему в шторм с грузом пеньки.





E Smak onder zeyl gaande 4.



- Конопля была необходимым везде и всюду материалом. Из пеньки делали канаты и веревки, которые в свою очередь были жизненно необходимы для плавания парусного флота, паруса и такелаж были просто невозможны без пеньки. А также для работы всех промышленных механизмов тех времен - блоков, талей, шкивов.
- Русская пенька была действительно уникальной:
- Из записки 1714 года 3-го Лорда Адмиралтейства на имя 1-го Лорда, из которой по результатам опроса английским моряков и корабелов следовало, что пенька из России, не только дешевле, но и гораздо лучше Шведской, лучше эталонной Французской, лучше своей Английской, и даже лучше Колониальной пеньки. Русский канат и крепче, и эластичнее европейского, и, например, в условиях Европы русский пеньковый канат служил 5 лет, в условиях Вест-Индии до 3 лет. А французский канат служил в Европе до 3 лет, а в условиях тропиков всего лишь полгода – год.
- Секрет качества русской пеньки крылся в способе обработки конопляных стеблей. Само растение было абсолютно одинаковым. Основой качественного перевеса Русского продукта был способ вымачивания стеблей конопли. Стандартная французская методика, которой пользовались все европейские страны, подразумевала длительное вымачивание отчищенных стеблей в ямах с водой, до тех пор, пока не достигалась нужная эластичность стеблей, что бы можно было начинать отделять и обрабатывать волокна. В России принцип обработки оставался тем же, и весь «секрет» заключался в том, что в России стебли конопли выкладывали в речную воду и со сменой сезонов держали ее последовательно в летней воде, потом в осенней воде, в потом еще в зимней воде. То есть стебли как бы «закалялись» подвергаясь плавному температурному воздействию, приобретая свои уникальные свойства.



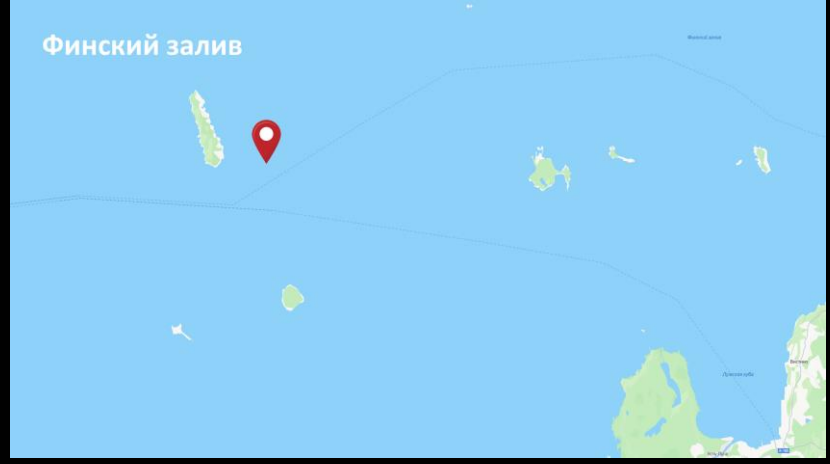


- Поэтому не будет сюрпризом, что именно пенька «открыла» Петровское «Окно в Европу». В 1714 году, когда еще во всю гремела Северная война, а у Петра еще не было больших морских сил на Балтике, способных сломить шведский флот. Поэтому Петр прибегнул к политической ловкости, с целью призвать на свою сторону мощнейший флот в мире и превратить свою новую столицу Санкт-Петербург в крупный экспортный порт. Петр предложил англичанам русскую пеньку по бросовым для того времени ценам, но с условием, что товар должны будут забрать сами англичане и только из Санкт-Петербурга, а не из Архангельска как раньше. Ежегодно требовавшие 1800 тонн пеньки англичане, которые в тот момент в очередной раз конфликтовали с Францией и были лишены возможности купить пеньку у главного европейского поставщика, не могли пройти мимо такого предложения, и несмотря на протесты и угрозы со стороны Швеции, которая объявила, что не потерпит русской торговли на Балтике, ввели в Балтийское море свой флот, выступив на стороне России. В итоге Петр убил сразу всех зайцев, он легитимизовал свои завоевания на берегу Невы, сделал шикарную рекламу новому торговому центру России на Балтике, и заодно полностью лишил Швецию возможности маневрировать линейными кораблями и заставил шведов отсиживаться в портах. Ведь против английского флота, охранявшего торговые караваны, у шведов не было никакого шанса



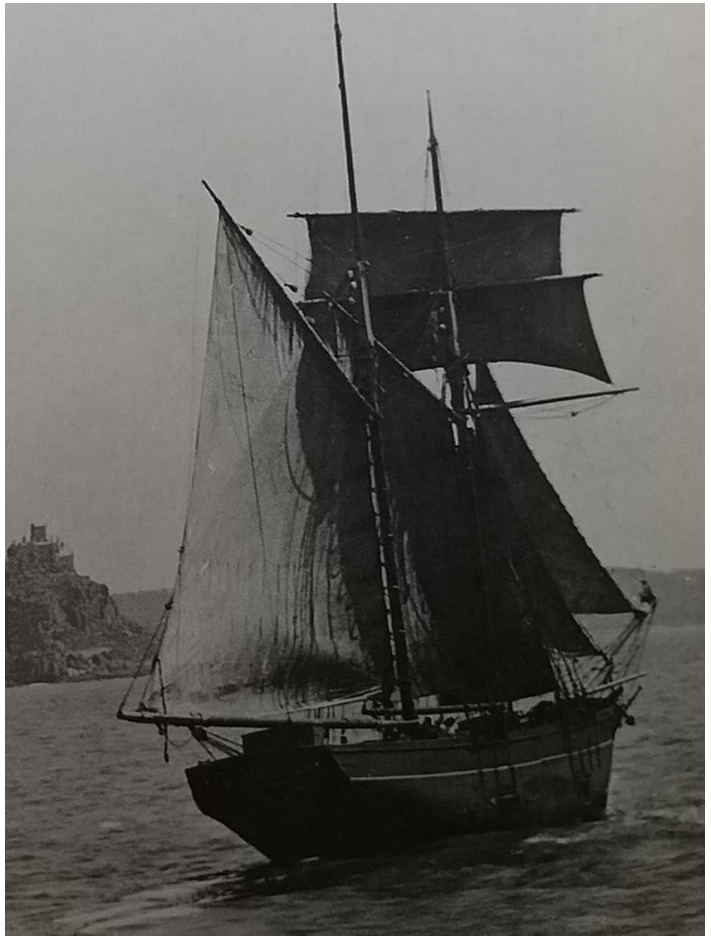
2017. ALL RIGHTS

- У острова Гогланд лежит наше следующее судно, это был типичный представитель торговли 19 века.
- Мы видим 3Д модель прекрасно сохранившегося типового двухмачтового парусника 19 века, около 20-25м длиной, 5-7м шириной. Обычно это были или шхуны, для прибрежного плавания, или бриги для океанского. Косые паруса шхуны не позволяют судну так быстро разогнаться, как на прямых парусах, но зато позволяет идти круче к ветру. То есть сохранять движение вперед, даже если ветер становится уже не попутным.





- Вот фотографии этих парусников. Слева мы видим шхуну – обе мачты несут основными парусами треугольные или косые паруса. Справа судно, тип которого как слово, известно всем, это Бригантина. Вот так она выглядела. Передняя мачта несла прямые паруса на реях, которые видны на фото, а задняя мачта несла косой парус как у шхуны слева.





Этот парусник вёз уголь из Европы в Россию. Доставка угля морем из Европы, в том числе из тогдашнего промышленного центра мира – Англии, было практически единственным способом удовлетворить потребности промышленности в главном сырье той эпохи - угле. Был проведен анализ угля у специалистов Института горючих ископаемых. Это оказался коксующийся уголь необходимый для металлургии. Везли его из Великобритании из южного Уэльса для металлургической промышленности Санкт-Петербурга. Стоимость угля в трюме этого корабля на современные деньги получается около 3 млн. рублей. А если на современные цены, то около 5млн. Вероятнее всего, шкипер корабля решил заработать самую высокую цену и пошёл ранней весной. Судно оказалось раздавлено льдами и легло на глубине 60 метров.

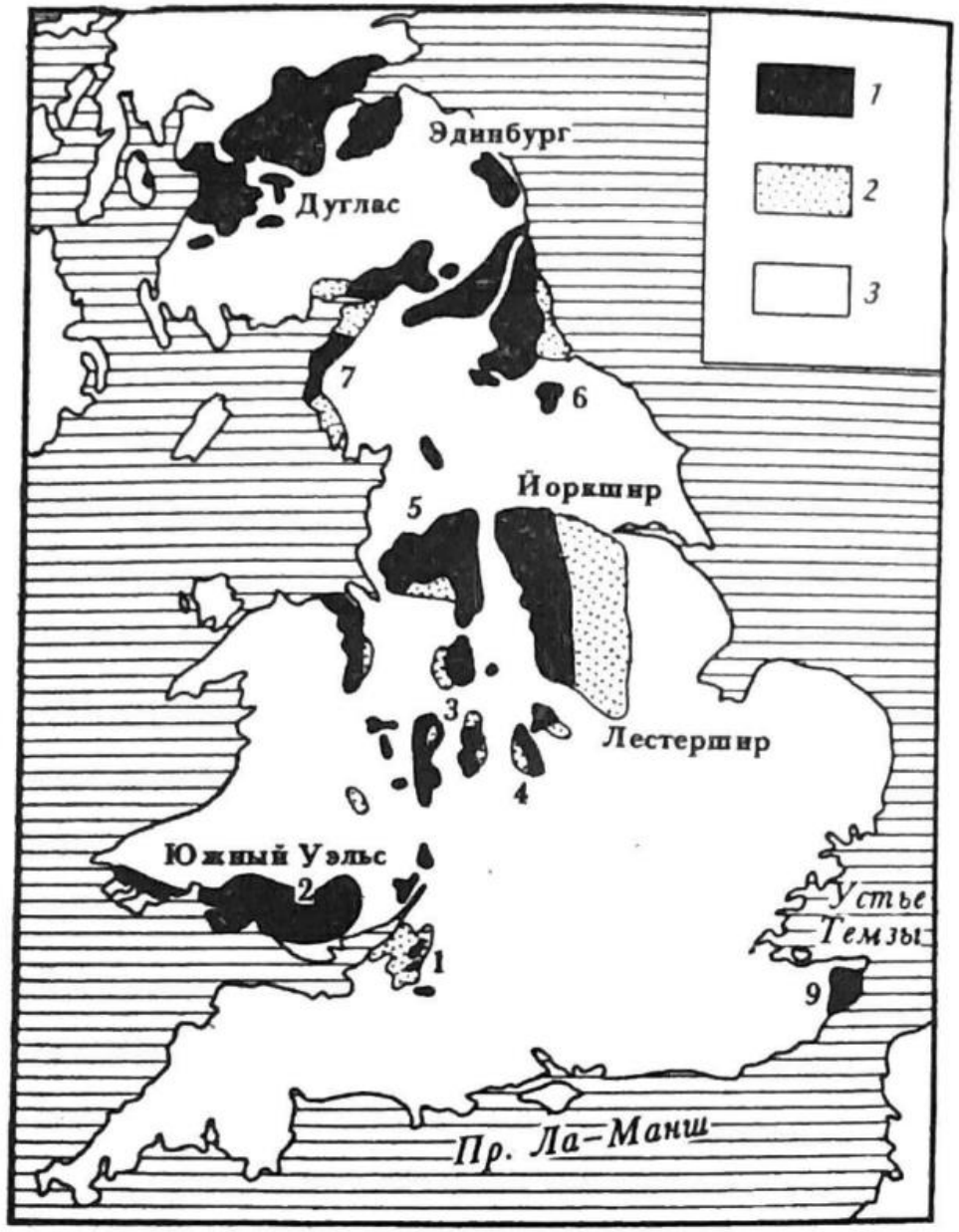


Рис. 5. Схема расположения угольных бассейнов Англии:

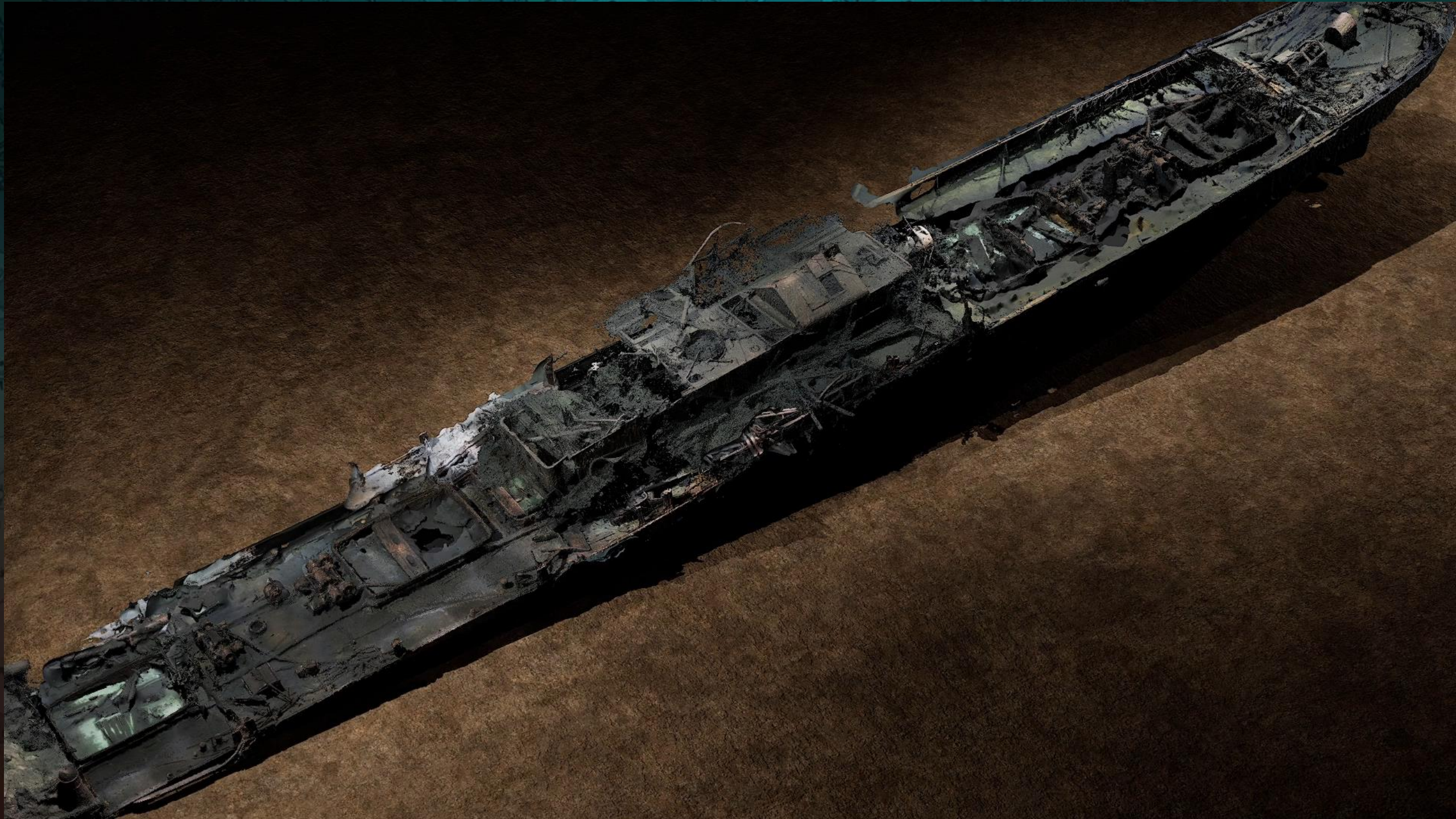
Финский залив



- Наше следующее судно лежит на самой западной границе России в Финском заливе – у острова Родшер. Этот крошечный островок, который во врем шторма полностью заливается водой, находится на границе трех стран – Р, Э и Ф. И справа на фото вы можете видеть современное судно, небольшой контейнеровоз, который несколько лет назад, несмотря на все современные технологии, сбился с курса и налетел на камни этого острова, как и его предшественники возможно еще со времени варягов.
- Это голландский пароход 1889 года постройки «Де Рюйтер». Вот таким он лежит сейчас на дне моря.
- А вот таким он был при жизни.
- С ним связана детективная история его обнаружения и идентификации. А этом месте мы искали советский, бывший латвийский транспорт «Аусма», который погиб 29 августа 1941 в трагическом Таллинском прорыве. И нашли судно, один в один похожее на фотографии «Аусмы», но вот в трюмах у судна было зерно. А из Таллина в 1941 году уж точно не зерно вывозили, тем более по документам «Аусма» вообще должна была идти пустой. И только обнаружив колокол и расшифровав надпись на нем удалось понять по справочникам крупнейшей мировой морской страховой компании Ллойда, что это за судно, и как оно погибло.



2017.ALL RIGHTS



- По документам мы знаем, что это овес, который «Де Рюйтер» вез из СПб в Роттердам. И обратите внимание где указано место гибели – у Хельсинки. От столкновения с неким затонувшим кораблем. Расстояние от места гибели судна до Хельсинки километров 200, это вообще не рядом. То есть капитан очевидно скрыл от страховой компании истинное место катастрофы и причину, чтобы запутать следы и получить-таки страховую выплату.
- Как обстояло дело в действительности вы можете прочитать в сводке российского маячного департамента за 1906 год.



2017.ALL RIGHTS

(h.) Wrecked—*continued.*

No. in Reg. Book. 1906-07.	Vessel's Name.	Tons. Net.	Tons. Gross.	Nationality.	Description.	Voyage.	Cargo.	Circumstances and place.	Date.
258	Georgian	677	1098	U.K.	I. Sc.	Hamburg—Spain		Stranded on Terschelling; refloated; subsequently sold for breaking up.	24th Sept.
386	Forth	312	513	U.K.	I. Sc.	Middlesbro'—St. Malo.	Pig iron	Off Guernsey	6th Aug.
187	Harlyn	929	1453	U.K.	Stl.Sc.	Trapani—Gloucester, Mass.	Salt	Near Cape Negro	8th July.
322	Irvin	598	989	U.K.	I. Sc.	New York—Oporto.	Coal	5 miles N. of Leixoes	10th Sept.
331	King Cadwallon	2126	3275	U.K.	Stl.Sc.	Barry—Naples	Coal	On Lewis Rocks, St. Martin's Island.	22nd July.
128	Ladybird	73	219	U.K.	I. Sc.	Fishing		2 miles N. of Collieston	30th Sept.
572	Loch Etive	58	104	U.K.	I. Sc.	Lochfyne—Glasgow	Granite	Near Tarbert	29th Sept.
804	Primrose	79	272	U.K.	I. Sc.	Liverpool—Newlyn.	Coal	On Low Lee Rocks, near Newlyn.	23rd Aug.
847	Princess Irene	352	763	U.K.	Stl.Sc.	E. Coast of Scotland ports—Bristol Channel.	General	At Linney Head, Pembroke	20th Aug.
304	Vigilant	220	397	U.K.	I. Sc.	Cardiff—St. Brieuc.	Coal	8 miles S. of Roches Douvres.	25th July.
738	Hoi Cheong	359	461	Col.	W. Sc.			At Hong Kong	18th Sept.
546	Kong Nam	402	501	Col.	W. Sc.			At Hong Kong	18th Sept.
23	Pak Kang	289	434	Col.	C. Sc.			At Hong Kong	18th Sept.
449	Wing Chai	548	883	Col.	W. Sc.			At Hong Kong	18th Sept.
24	Yaralla	303	482	Col.	I. Twn. Sc.			Near Numbaulau	31st Aug.
491	Alexander	159	295	Am	W. Sc.	Whaling		Near Cape Perry	13th Aug.
539	Celia	115	173	Amr.	W. Sc.	Albion, Cal.—Montery, Cal.	Lumber	Near Pacific Grove, Cal.	28th Aug.
255	Oregon	1642	2335	Amr.	I. Sc.	—Valdez, Alaska.		Off Cape Hinchenbrooke, entrance to Prince William Sound.	13th Sep.
15	Valdivia	1790	3443	Arg.	I. Sc.			At Mocha	3rd July.
558	Roi des Belges	97	216	Blg.	Stl.Sc.	Fishing		On Corubello Rock, off Villagarcia.	31st Aug.
181	De Ruyter	1061	1682	Dut.	Stl.Sc.	St. Petersburg—Rotterdam	Oats and Wood	Foundered off Helsingforsafter striking a wreck	12th Aug.
693	Hirondelle	96	321	Fre.	I. Sc.	Havre—Brest	Petrol	Off Morlaix	3rd Sept.

Финскій заливъ.

Южный берегъ.

1 мая, на переходѣ изъ Кардифа въ Кронштадтъ, германскій пароходъ «Эйфемія», вмѣстимостью 2034 регистровыхъ тоннъ, сталъ на мель у о-ва Лавенсари. Причина крушенія неизвѣстна. Поврежденъ.

Примѣчаніе: По донесенію управляющаго Кронштадтской таможни причина крушенія парохода заключалась въ томъ, что фарватерная вѣха была отнесена на 1 милю въ сторону.

11 мая, на переходѣ изъ Одессы въ С.-Петербургъ, русскій пароходъ «Инженеръ Авдаковъ», вмѣстимостью 1822, 26 регистровыхъ тоннъ, сѣлъ на мель по NW сторону о-ва Наргена. Поврежденъ. Туманъ и отсутствіе звуковыхъ сигналовъ на маякахъ: Оденсгольмъ, Паккерортъ и Суропъ.

18 іюня, на переходѣ изъ Ревеля на о-въ Моонъ, русское парусное судно «Розалія», вмѣстимостью 20, 6 регистровыхъ тоннъ, стало на камни по W сторону о-ва Карлосъ. Штормъ. Повреждено.

25 іюня, на переходѣ изъ Гулля въ Кронштадтъ, шведскій пароходъ «Доугласъ», вмѣстимостью 1159 регистровыхъ тоннъ, сѣлъ на камни по SW сторону о-ва Гогландъ. Туманъ. Поврежденъ.

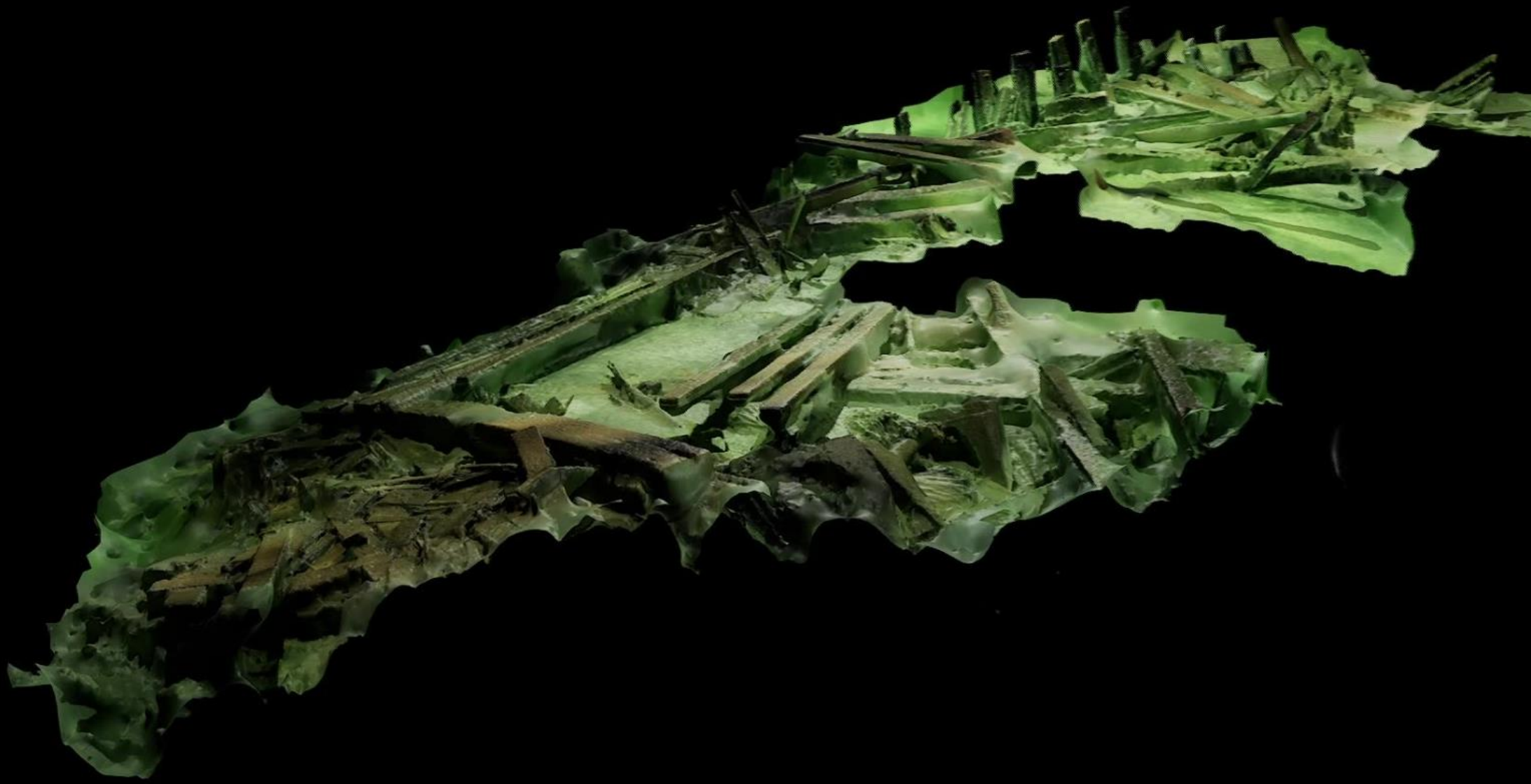
5 іюля, на переходѣ изъ Кайвосто въ С.-Петербургъ, русское парусное судно «Тайво», вмѣстимостью 44, 98 регистровыхъ тоннъ, потонуло у Лондонскаго плавучаго маяка. Штормъ.

24 іюля, на переходѣ изъ Гулля въ Ревель, русское парусное судно «Бельта», вмѣстимостью 137 регистровыхъ тоннъ, стало на мель по S сторону о-ва Наргенъ. Не послушалось руля. Поврежденіе неизвѣстно.

24 іюля русское парусное судно «Свэа», вмѣстимостью 30, 5 регистровыхъ тоннъ, во время стоянки по NO сторону о-ва Наргенъ было выброшено на берегъ. Не выдержали якоря. Безъ поврежденія.

31 іюля, на переходѣ изъ С.-Петербурга въ Роттердамъ, голландскій пароходъ «Дрейтеръ», вмѣстимостью 1060 регистровыхъ тоннъ, разбился и погибъ по W сторону о-ва Родшеръ. Капитанъ парохода предполагаетъ, что крушеніе было вслѣдствіе удара парохода объ ранѣе затонувшее судно.

РАЗРУШЕННОЕ СУДНО КОНЦА 18 ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ 19





- Восточнее северной деревни Гогланда был обнаружен небольшой деревянный катер. Корпус выполнен из дорогих сортов дерева, имеет обтекаемые обводы корпуса, реданы и транец на корме. Всё оборудование и оформление из латуни или бронзы. По центру пост управления. Катер явно скоростной, корпус обтянут рыболовным тралом, который снёс все мачты, навесное оборудование и другие элементы палубных конструкций.
- После детальной съёмки и создания 3D-модели катер идентифицирован как Британский 55-футовый торпедный катер CMB, участвовавший в нападении на гавань Кронштадта 18 августа 1919 года, получившем в отечественной историографии название Кронштадтская побудка.

МО-208

- Погиб в годы войны от подрыва на мине в районе главного судового фарватера.
- Кормовая часть катера лежит недалеко от острова Сескар на глубине 32 метров. Вероятне всего, катер подорвался на немецком минном заграждении Тигр-1, выставленном в 1942 году.
- Для осмотра доступны машинное отделение, кормовое орудие, затянутое сетями. Иллюминаторы выбиты взрывов, поэтому удалось заглянуть камерой в кормовые каюты. На палубе лежит вьюшка с тросом и ящик со снарядами калибра 45 мм. Следов боевых действий не видно и, судя по положению орудия, катер мог находится на переходе или в дозоре.
- 19 сентября 1942 года МО-208 находясь в дозоре при состоянии моря ветер 7 баллов, норд-вестовый, волна 5-6 баллов, при движении по дозорной линии использовал дрейф, вследствии чего снесло юго-восточнее ФВК желая компенсировать снос в результате дрейфа, МО-208 вновь зашел несколько севернее дозорной линии вне протраленного фарватера где и подорвался на плавающей или якорной мине. Погибло 21 человек.





МО-308

- Разведывательно-водолазная команда в рамках экспедиции Поклон кораблям Великой Победы обследовала ещё один новый объект на судовом фарватере в Финском заливе. Было установлено, что это катер типа "Малый охотник". Он лежит на глубине 55 Метров у острова Соммерс.
- Катер имеет повреждения в районе кормы, однако нос и рубка сохранились полностью. Вероятнее всего корма была уничтожена взрывом мины или попаданием снаряда.
- 13 августа 1942 года семь тральщиков-катеров производили траление к западу и северо-западу от острова Лавенсаари. Сторожевой катер МО-308, прикрывавший тральщики-катера, подорвался на одной из подсеченных мин и затонул в четырех милях на юго-восток от острова Соммерс. Тральщики-катера были обстреляны батареей противника с острова Соммерс. Вероятно, МО-308 открыл ответный огонь по батарее. Место гибели совпадает с финской постановкой "Онтаярви". Вероятнее всего, найденный катер это МО-308.



Благодарю за внимание!



poklonexpedition.com