



С.О. Воронов

ДОСЛІДЖЕННЯ ПІДВОДНО-АРХЕОЛОГІЧНОЇ ЕКСПЕДИЦІЇ БІЛЯ ПІВДЕННОГО УЗБЕРЕЖЖЯ КРИМУ

The information on deep-water research of the Department of Underwater Heritage of the IA NASU in 2009 is presented. Two objects have been discovered: a large sailing and rowing vessel of the 12th and 13th centuries and the remains of a commercial sailing vessel of the 18th and 19th centuries. Further study of these objects is planned.

У 2009 р. здійснено дослідження шельфу Чорного моря в акваторії південного узбережжя Криму. Пошук та паспортизація пам'яток провадилися Департаментом підводної спадщини ІА НАН України. Зокрема, з 9 по 23 серпня 2009 р. відбулися планові випробування першого українського телекерованого підводного апарата «Софокл 1» (рис. 1) з борту науково-дослідного судна «Наутилус-Юг» (порт Херсон). В ході випробувань обстежено шельф на глибинах 70—150 м. Головний напрям пошукових робіт пролягав від мису Сарич до Ай-Тодорського маяка. Довжина дослідженої ділянки 57,5 км. Вона розташована на курсі, який використовується з античних до наших часів і перспективний з погляду виявлення пам'яток різних епох. Програма передбачала лише пошук затонулих об'єктів та їхню фото- і кінофіксацію без проведення розкопок.

9 серпня виявлено залишки великого вітрильно-веслового дерев'яного корабля (рис. 2). Місце корабельної катастрофи — 20 км на південь на траверсі мису Форос. Глибина залягання корабля — 139 м. Носова його частина спрямована на курс 140° (південний схід). Корабель на 70 % вкритий мулом і з боку постає як великий бархан, з якого вусебіч стирчать дерев'яні фрагменти такелажу і суднового набору. Візуально зафіксована довжина судна 32 м, ширина близько 5 м. Враховуючи, що носова і кормова частина судна не збереглися, вірогідно, реальна довжина об'єкта близько 50 м.

Візуальним обстеженням місця корабельної катастрофи ТПА зафіксовано добре збережені фрагменти набору судна (шпангоути, бімси, стрингери, планишир), палубні дошки, дошки обшивки, частина форштевня, дев'ять т. зв. «весел» в уключинах, вірогідно, дві щогли та реї. Відмічено два накопичення керамічної тари — близько 20 екз. амфор, які належать до розповсюдженого у Причорномор'ї середньовічного типу (грушоподібні з дугастими ручками). Крім цього, зафіксовано значну кількість неідентифікованих предметів, які мають сліди інструментальної обробки. В носовій частині судна виявлено предмет, попередньо ідентифікований як піфос з покриттям, на якій є узор у вигляді кілець, розташованих по колу. В центральній частині корабля є предмет, схожий на оббиту залізом або міддю скриню чи шкатулку, а в районі напівбака — вертикальний металевий стрижень з трьома отворами у верхній частині (вірогідно флагшток або веретено якоря). Предмети, схожі на «весла», візуально відмічені лише по правому борту. Щогла вкладається вздовж лівого борту. Чітко видно частину кильової дошки та фрагменти планшира лівого та правого бортів. Довкола корпусу судна на відстані до 5 м фрагментів корабля не виявлено. Кормова і носова частини в ході катастрофи та під впливом часу постраждали значніше, ніж центральна частина. Праворуч від залишків носової частини зафіксовані вертикальні дерев'яні фрагменти, які, вірогідно, непричетні до комплексу затонулого судна і можуть бути рештками іншого корабля. Виявлений матеріал причини загибелі корабля не пояснює.

Вірогідно, що, крім візуально виявлених знахідок, у мулі є майно команди корабля, не включено й виявлення майна пасажирів (купців або мандрівників), які закупляли товари, не-

обхідні для поїздки та не входили до тих, якими планувалося торгувати. Підтвердження цих фактів маємо в писемних джерелах, які здебільшого відносяться до пізнього часу (XIV—XV ст.), де зафіксовано, що, приміром, італійські пасажери забезпечували себе різними речами, зокрема керамічними тарілками, чашками, великими кувшинами тощо. Власниками суден і їх орендарями для далеких перевезень, як правило, були італійці. У зв'язку з дискусіями щодо місця виробництва тієї або іншої групи кераміки важко відповісти на запитання, в яких портах здійснювалося завантаження корабля.

На початку XIII ст. морська торгівля у Східному Середземномор'ї була майже повністю під контролем італійських купців. Три італійські республіки — Венеція, Генуя і Піза — були панівними серед торгових факторій і держав. Італійські кораблі були практично єдиним засобом транспортування вантажів і пасажирів на далекі відстані. Після взяття Константинополя хрестоносцями (1204 р.) венеційські купці з'явилися в портах Таврики. Від 1206 р. розпочалася італійська колонізація Таврики, яка попервах проходила мирно, шляхом економічної експансії. Від другої половини XIII ст. торгівля на Чорному морі стала монополією італійських купців, стосунки між якими були вкрай загостреними, особливо між трьома вказаними морськими республіками. В 70-х рр. XIII ст. особливо постали вони між Генуєю і Пізою, що відобразилося і на Чорноморському регіоні. Вірогідно, загине судно причетне до зазначених подій.

Попереднє датування здійснено за керамічною тарою і дозволяє припустити, що корабель затонув у XI—XIII ст. Ймовірна належність судна: Візантія або три вказані італійські республіки. Вірогідний тип корабля: велика галера, нав або кокк.

З метою уточнення датування об'єкта піднято шматок деревини, яка, можливо, була частиною такелажу судна. Здійснений київською радіовуглицевою лабораторією Інституту геохімії навколишнього середовища аналіз деревини дав результати, що внесли сумніви стосовно датування за керамікою. Зазначений термін загибелі корабля, 1020—1190 рр., підтверджує гіпотезу, що виявлений об'єкт може належати Візантії або італійським республікам Венеції, Генуї чи Пізі. До наукового обігу об'єкт включено як «Фороський корабель». Підводні дослідження пам'ятки заплановано на травень 2010 р.



Рис. 1. Телекерований апарат «Софокл 1»



Рис. 2. Фрагмент вітрильно-веслового дерев'яного корабля, виявленого поблизу мису Форос

23 серпня 2009 р. в ході третьої частини планових випробувань ТПА «Софокл 1» виявлено залишки вітрильного дерев'яного торгового корабля. Місце корабельної катастрофи — 9 км на південь на траверсі порту Ялта, глибина залягання 139 м. Корабель наполовину вкритий мулом. Над ним видно лише носову та центральну частини судна. Приблизна довжина судна 20—30 м, ширина 4—5 м.

У ході візуального обстеження місця корабельної катастрофи ТПА зафіксовано добре збережену носову частину зі становими адміралтейськими якорями на штатних місцях. На баці розташований ручний механічний носовий шпіль. Форштевень з рухомим такелажем. У дуже доброму стані фрагменти набору судна (бортова обшивка, палубні дошки, шпангоути, бімси, стрингери, планишир), дві щогли та реї, флагшток. Щогли зламані біля основи, і вони лежать уздовж борту в бік корми. В носовій частині в районі ватерлінії виявлено декіль-

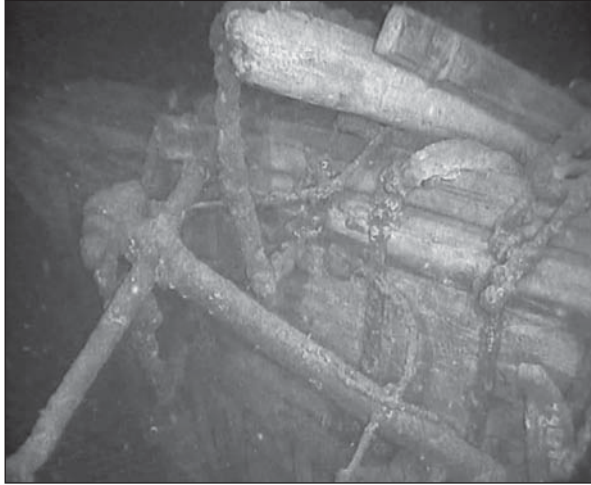


Рис. 3. «Гринівська бригантина»

ка пробоїн. Обидва вантажні трюми відкриті. В них зафіксовано основний вантаж — мармурові плити. Вірогідно, корабель віз матеріали для будівництва одного з палаців Ялти. Частина плит лежить під бортом судна біля корпусу. Можливо, саме вантаж і є причиною загибелі вітрильника. Не виключено, що судно було перевантажене, і вантаж змістився під час шторму. В центральній частині під правим бортом виявлено фрагменти людських кісток.

Попереднє датування здійснено за конструктивними особливостями корабля. Мабуть, він затонув у XVIII—XIX ст. Вірогідна належність судна — Російська імперія, вірогідний тип корабля — вітрильник, бригантина або шхуна. До наукового обігу об'єкт включено як «Гринівський корабель» (рис. 3).

Робота в архівах України дозволяє припустити, що відкрито місце загибелі одного з суден, які пропали саме в цьому районі: 1) вітрильний транспорт «Камбала» Імператорського Чорноморського флоту (1831 р.), довжина 13,7 м, ширина 4,9 м; 2) військовий двошогловий вітрильний транспорт «Лебедь» Імператорського Чорноморського флоту (1844 р.), довжина 17,4 м, ширина 5,1 м; 3) требака (військовий двошогловий вітрильний транспорт) «Утка» Імператорського Чорноморського флоту (1849 р.), довжина 16,5 м, ширина 5 м; 4) крейсерське корсарське судно «Святой Николай» Імператорського Чорноморського флоту (1788 р.), довжина 21,8 м, ширина 6,9 м.

Виявлені об'єкти є рідкісними зразками суднобудування різних епох, які потребують термінових підводних досліджень. Створено точну 3D карту місць локалізації об'єктів з метою їх державного обліку.

