

## ТРАГЕДИЯ ТРАНСПОРТА «ЗАЛЬЦБУРГ» И ГИБЕЛЬ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «М-118»



**Буря С.П.**  
председатель правления  
Общественной организации  
«Украинский союз подводников»



**Алексеев И.В.**  
главный специалист  
исследовательского проектно-конструкторского  
института морского флота Украины

*В июле-сентябре 2011 года «Украинский союз подводников» проводил поиск советской подводной лодки «М-118», которая атаковала в 1942 году транспорт «Зальцбург». Погибло более 2000 человек, в основном – советские военнопленные, находившиеся на борту «Зальцбурга». В результате контратаки румынских канонерок «М-118» была уничтожена. Однако экспедиция не обнаружила остатков субмарины в точке с указанными координатами, что рождает альтернативные версии ее гибели.*

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, транспорт «Зальцбург», подводная лодка «М-118», «Украинский союз подводников».

Первая половина XX века запомнится в истории человечества двумя кровавыми мировыми войнами, массой бессмысленных и жестоких репрессий, становлением и уничтожением фашистского режима в Европе, истреблением целых народов, победой Красной Армии, принесшей мир на берега Рейна и Дуная, Одера и Вислы, но также и десятками миллионов человеческих жизней, заплативших за амбиции вождей и идеологов современности [1]...

Летом 1942 года немецкие армии, поддерживаемые союзными Германиеи румынами и итальянцами, после получения подкрепления и перегруппировки, наступали на всем южном участке советско-германского фронта. Только в Севастополе, практически брошенном на произвол судьбы, попали в плен более 90 тысяч советских военнослужащих, а с берегов Керченского полуострова не удалось эвакуировать еще около 100 тысяч красноармейцев и командиров.

Фронты Великой Отечественной войны приближались к Волге и вершинам Кавказских гор, когда в первые дни октября 1942 года на прибрежные пляжи

сел Балабановки, Лебедевки, розположених к юго-западу от Одесси, море выбросило почти 2 тысячи мертвых тел. На основной массе погибших была советская военная форма. У некоторых встречались документы, которые, впрочем, сразу же изымались румынами.

Очевидно, в море произошла какая-то крупная катастрофа с транспортом, перевозившим советских военнопленных. Единицы из них, видимо, служивших на флоте, смогли добраться до берега вплавь. Однако на них, укрытых местными жителями, началась безжалостная охота румынской полиции.

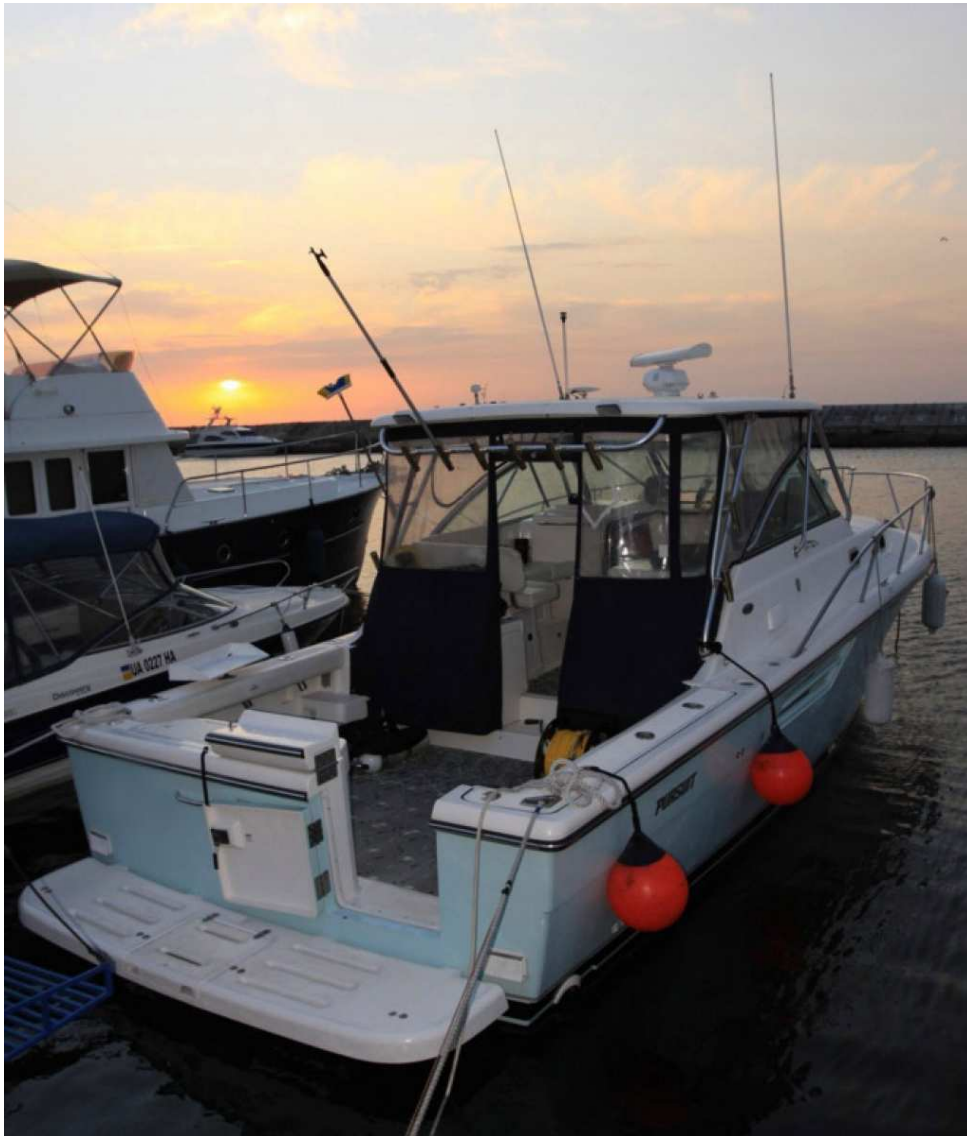
Оккупационные власти приказали местным жителям собирать выброшенные морем тела и доставлять их в специально отведенные места. Погибших хоронили, сбрасывая тела в ямы, многих захоронили во рву на кладбище у села Николаевка, а в одном из мест над сложенными под обрывом телами просто взорвали склон. Со временем море смыло обрушившийся грунт, и сейчас останки погибших вновь лижет морской прибой...

Долгие годы советская пресса и историческая литература вообще не вспоминали о трагедии, произошедшей в районе маяка Будаки. Лишь в книге Дмитриева «Атакуют подводники» появилась информация, что это судно было потоплено советской подводной лодкой, которая, в свою очередь, также погибла в этом районе.

Поисковая группа «Украинского союза подводников» поставила перед собой цель отыскать субмарину, которая носила бортовой номер М-118. Согласно действующему законодательству Украины, мы получили разрешение Государственной службы по вопросам национального культурного наследия (Держкультурспадщини) Министерства культуры и туризма Украины № 22-12-П/11 от 24.01.2011 на подводные поисковые работы в районе сел Лебедевка, Николаевка, Курортное Одесской области. Исследования проводились по программе, согласованной с Управлением охраны объектов культурного наследия Одесской областной госадминистрации. Все найденные артефакты мы обязались передать на постоянное хранение в фонды государственного музея-мемориала 412 береговой батареи города Одесса.

Получив таким образом разрешение на проведение экспедиции, мы озадачились поиском подходящего плавсредства для выхода в море. Как водится, все сложное оказывается простым, а то, что ищешь, находится всегда рядом. Вот и на этот раз сложный поиск оборудованного корабля привел нас к замечательному человеку, настоящему одесситу Александру Анистратенко, за что мы и благодарны судьбе. Действительно, лодка, хозяином которой является Александр, отвечала всем необходимым критериям экспедиционного корабля, пригодного к автономной поисковой деятельности. Главным преимуществом яхты было наличие на ее борту гидролокатора бокового обзора!


19-20 июля 2011 года состоялась первая часть нашей подводной экспедиции.



Недолгие подготовительные сборы, уточнение координат поиска, и вот мы выходим в море. Нашей задачей является все те же поиски пропавшей без вести (по неустановленным причинам) советской подводной лодки М-118. На первую часть экспедиции решено было выделить несколько дней. Районом поиска выбраны заявленные квадраты вдоль береговой линии с.Лебедевка – мыс Бурнас – с.Николаевка – с.Курортное. В случае необходимости, принято решение продолжить наши поиски спустя несколько недель.

Безусловно, история гибели лодки – трагедия, разыгравшаяся на море в далеком октябре 1942 года, может быть описана нами сегодня лишь как наше предположение, домыслы и, в некотором смысле, историческое исследование и не более. Об этой трагедии заговорили в средствах массовой информации только в середине семидесятых годов прошлого века. По числу человеческих жертв она превысила трагедию всем известного судна под названием «Титаник». На транспорте «Зальцбург» (SALZBURG) погибло более 2 тысяч советских военнопленных!

Если сравнить потери на «Зальцбурге» с крупнейшими морскими катастрофами, то получится следующая картина (данные по Википедии [2]):

Судно	Страна	Тоннаж	Год	Число жертв	Причина гибели
Гойя	Германия	5 230	04.04.1945	~ 7000	 Атака ПЛ Л-3
Junyo Maru	Япония		18.09.1944	5620	 Атака ПЛ HMS Tradewind
Тоуама Мару	Япония		29.06.1944	5600	 Атака ПЛ USS Sturgeon
Кап Аркона	Германия	27 561	03.05.1945	5594	 Атака авиации
Вильгельм Густлофф	Германия	25 484	30.01.1945	~ 5300	 Атака ПЛ С-13
Армения	СССР	5 770	1941	~ 5000	 Атака авиации
Ryusei Maru	Япония		25.02.1944	4998	 Атака ПЛ USS Rasher
Донья Пас	Филиппины	2602	1987	~ 4375	Столкновение с танкером и пожар
Ланкастрия	Великобритания	16 243	1940	~4000	 Атака авиации
Генерал Штойбен	Германия	14 660	1945	3608	 Атака ПЛ С-13
Тильбек	Германия	2815	03.05.1945	~ 2800	 Атака авиации
<b>Зальцбург</b>	<b>Германия</b>	<b>1759</b>	<b>1942</b>	<b>~ 2000</b>	 Атака ПЛ М-118
Титаник	Великобритания	52 310	1912	1503	Столкновение с айсбергом
Худ, линейный крейсер	Великобритания	41 125	24.05.1941	1415	 бой с немецкими кораблями
Лузитания	Великобритания	31 550	1915	1198	 Атака ПЛ U-20

Но и сегодня в истории «Зальцбурга», как и в подробностях гибели советской подводной лодки М-118, больше вопросительных знаков, чем ясности.

Официальные германские источники крайне немногословны по поводу произошедшей трагедии. В справочнике "Deuthlands Handelsschiffe 1939-1945", изданном в 1974 году в Гамбурге, читаем: «...1942 год, рейс Очаков-Констанца. В тот день транспорт "SALZBURG" был атакован и торпедирован у Будаки подводной лодкой "М-118". Эта лодка была уничтожена румынской канонерской лодкой "GHICULESCU". Румынские корабли, сопровождающие конвой, не смогли предотвратить эту потерю...». И все.

Как и другие затопленные суда, лежащие на небольшой глубине, «Зальцбург» всегда будоражил воображение жителей береговых сел, в которых, как правило, располагались рыболовецкие колхозы. Рыба любит обитать и нереститься в лабиринтах и расщелинах, и ей все равно кто их создал: природа или руки человеческие. Рыбаки же ищут места, где ютится рыба и, рискуя потерять тралы, «утюжат» места затопленных объектов. От рыбаков неоднократно доводилось слышать и о попавших в тралы мотоциклах (предел мечтаний послевоенного сельского труженика), и о сокровищах, и о сейфах,

набитых драгоценностями, и о награбленном в музеях Крыма серебре и предметах древности, лежащих в трюмах затонувших кораблей.

Транспорт «Зальцбург» был и по сей день остается одним из таких загадочных кораблей. По официальной версии он лежит в точке с координатами N 45°35'60" и E 30°019'61" – в районе поселка Будаки Одесской области. История подводных обследований судна началась еще в ходе Великой Отечественной войны, и начали эти обследования немцы. Поняв, что спасти транспорт невозможно, они уничтожили выступавшие над поверхностью моря надстройки и мачты. После изгнания оккупантов с советской земли эти обследования продолжила Аварийно-спасательная служба Черноморского флота. Сохранились записи об обследовании судна в августе 1947 года. Затем были обследования 1972, 1980, 1988 годов. Интересно, что в 1988 году в акте обследования пишется: «судно сильно разрушено – искореженный металл, обломки корпуса и надстроек».

Практически все одесские аквалангисты посетили «Зальцбург». Техника, позволяющая судну или шлюпке точно выйти в обозначенный на карте объект, тогда еще была в большом дефиците, но в районе заветного судна покачивался на волнах буй (на морском жаргоне – «сигара»). Одно время на «Зальцбург» даже осуществлялись регулярные погружения членов юношеского клуба аквалангистов Одессы.

Жесткий пограничный режим не позволял в советское время беспрепятственно осуществлять погружения. Да и компетентным органам следовало объяснить, чего это вдруг советских аквалангистов (как правило, все из них были комсомольцами) заинтересовало погибшее судно противника, о «грузе» которого не рекомендовалось ни говорить, ни писать на страницах печати. Вот и выкручивались тогда аквалангисты, действовавшие, как правило, под видом комсомольско-молодежных объединений и клубов. Мол, интересуемся мы совсем не вражеским судном «Зальцбург», а организуем поиск советской подводной лодки М-118, торпедировавшей это судно и погибшей чуть позже от атак кораблей прикрытия конвоя противника.

Одним из таких мероприятий была советско-итальянская поисковая экспедиция, состоявшаяся в 1990 году. В тот год в ряде изданий СССР появилась серия статей и публикаций о ней. В первую очередь, члены экспедиции ставили своей целью поиск подводной лодки М-118 и обследование лежащего на небольшой глубине в районе поселка Будаки немецкого транспорта «Зальцбург». В заметках и статьях приводилось подробное описание героических действий советских подводников, но ни слова о тысячах погибших на борту вражеского судна.

Итак, обратимся к официальным данным тогдашнего противника, которые в конце войны попали в руки советских моряков и долгие годы были закрытыми для массового читателя. К концу сентября 1942 года объемы морских перевозок противника возрастали. Немцы перебрасывали на Черное море небольшие суда с Балтики (по суше, а затем по Дунаю) и приводили через проливы Босфор и Дарданеллы морские суда из Эгейского моря. В апреле 1942

года "SALZBURG" прошел через Босфор в Черное море, чтобы больше его воды никогда уже не покинуть. Однако это прибытие на Черное море было для судна не первым – оно заходило в Черное море еще до войны, в 1939 году. «Зальцбург» был весьма ценным судном для противника на Черноморском театре военных действий, и его прибытие не могло остаться незамеченным для советской военно-морской разведки.

Интересный материал довелось видеть в Севастополе у одного из ветеранов флота – это были перепечатки из журнала донесений флота (к сожалению, полное наименование документа тогда не было зафиксировано). В документе были приведены донесения в хронологическом порядке. Сперва шло донесение, что по сообщению средств массовой информации противника и нейтральных стран в районе маяка Будаки произошла катастрофа с немецким судном "SALZBURG", на котором погибло около 2000 человек. Через некоторый промежуток времени следовало донесение о том, что подводная лодка М-118, которая, вероятно, уничтожила "SALZBURG", на базу не вернулась и считается погибшей.

Зачем же возникла необходимость одновременной перевозки столь большого числа военнопленных на одном судне? Захватчики использовали попавших в плен на работах с первых же дней войны. В тыловые районы вывозился металлолом (разбитая в боях техника и вооружение), а грузить его на суда можно было только вручную. По официальным германским данным на борт «Зальцбурга» было принято 810 тонн железной руды (по другим данным, угля) и 2300 советских военнопленных. Но и руду, и уголь грузят и выгружают, как правило, с помощью грейферов. Пленные, вероятнее всего, использовались для погрузки на борт судна опасного груза – получившего повреждения боезапаса и металлолома. Вот и объяснение происхождения большого количества поврежденного боезапаса в районе судна.

Теперь постараемся восстановить примерную картину трагедии, произошедшей у маяка Будаки, с использованием официальных данных тогдашнего противника, которые в конце войны попали в руки советских моряков и долгие годы были закрыты. Это так называемые «Дневники войны», в которых немецкое морское командование скрупулезно фиксировало все события и радиограммы, пришедшие с кораблей и судов, совершавших морские переходы и участвовавших в боевых действиях.

1 октября 1942 года. В Северо-западном районе Черного моря дует норд-ост силой 5-7 баллов, поверхность моря неспокойна, чем и решаются воспользоваться немцы для перехода опасного участка пути. В 5 часов из Очакова вышел небольшой конвой, в состав которого входили немецкий транспорт "SALZBURG" валовой регистровой вместимостью 1742 брутто регистровых тонн и болгарский пароход «Царь Фердинанд» ("ZAR FERDINAND") – 1994 брутто регистровых тонн – временно находившегося в эксплуатации у немецкого командования. Конечный пункт следования – район устья Дуная. Переход до Бугаза обеспечивался охранением из четырех



катерных тральщиков FR-1, FR-3, FR-9 и FR-10. Этот конвой получает неофициальное имя «Южный».

Погода тем временем ухудшается, норд-ост усиливается до 7 баллов. Вследствие изменения состояния погоды и высокой волны отменен выход из Одесского порта танкера "LE PROGRESS" в сопровождении сторожевика F-170. Но, несмотря на это, в 9-00 приходит радиограмма: «Южный конвой Одессу прошел».

Преодолевая волны и ветер, суда южного конвоя продолжали движение и в 12-40 миновали Бугаз, на траверзе которого произошла смена конвоиров. Маломореходные катерные тральщики в 13-00 укрылись в Днестровском лимане – в порту Бугаз, а в 12-35 в охранение двух транспортов выступили румынские корабли: канонерские лодки "LOCOTENENT COMMANDOR STINI EUGEN", кратко именуемый в документах "STINI", и "SUBLOCOTENENT GHIGULESCU KONSTANTIN" – "GHIGULESCU", а также катерный тральщик MR-7. В дальнем прикрытии конвоя над морем кружится румынский самолет-разведчик. Море все также беспокойно, конвой следует довольно близко к берегу – мелководье хоть как-то гарантирует его от атак со стороны подводных лодок. В 13-55 поступает очередное сообщение: «Сопровождение происходит безупречно».

И вдруг, в 13-57 в точке с координатами N 45°55' и E 21°05' у борта «Зальцбурга», следующего вторым, раздается взрыв. Ввысь, выше надстройки и мачт взмечается столб воды. Судно торпедировано, но кем – это остается неизвестным на кораблях охранения. Столь характерного для торпедных атак того времени следа торпеды, выпущенной подводной лодкой, не видно. Волнение и зыбь скрывает все. Корабли охранения бросаются в контратаку. Но так как не замечена точка залпа и расстояние, пройденное торпедой, их бомбы глушат только рыбу. В 14-07 румынская канонерская лодка "STINI", на борту которой находился командир конвоя, сообщила в штаб морских операций об атаке подводной лодки в точке с координатами N 45°55' и E 30°21'. Была объявлена противолодочная тревога.

Интересно, что германский офицер связи, находившийся на борту одной из румынских канлодок и лично наблюдавший взрыв на транспорте, в рапорте говорил о том, что столб морской воды поднялся на полтора метра выше надстройки судна, но произошел со стороны правого борта. Это значит, что судно либо подорвалось на плавающей, сорванной с якоря мины, либо командир M-118 капитан-лейтенант С.С.Савин шел на чудовищный риск и атаковал конвой со стороны берега, где мелководье не позволило бы ему уклоняться от преследования маневрированием. Все охранение конвоя прикрывало его со стороны моря, и контратаковали румынские канлодки с морской стороны. Однако такая тактика уже использовалась советскими подводниками и вполне могла иметь место в ходе данной атаки.

Тем временем капитан транспорта получает от командира конвоя приказ: «Продолжать движение и выброситься на берег». Это приказание легче отдать, чем исполнить, так как поврежденный взрывом немецкий пароход, быстро

заполняется водой, садится носом, и когда остается всего около полутора метров под клюзом якоря он касается грунта. Однако погружение судна в пучину при этом не останавливается.

Что происходило в это время на подорванном судне представить страшно. Капитан повернул судно к берегу, за живучесть команда не боролась, и уже спустя примерно 13 минут после взрыва «Зальцбург» сел всем корпусом на грунт. Только мачты, дымовая труба и надстройка мостика погибшего судна возвышались над бушующим морем. Вода быстро заполнила твиндеки, где заточенными оказались оставшиеся в живых после взрыва военнопленные. Однако далеко не всем, кому удалось вырваться из душных твиндеков на палубу, доведется выжить...

Пока на обреченном судне шла борьба тысяч людей за жизнь, по «закону конвоев» противолодочным зигзагом уходит подальше от места атаки второе судно конвоя – «Царь Фердинанд». Идет война, и законы моря о спасении попавших в бедствие заменены другими законами – уцелевший бросает погибающего. Канонерская лодка "GHIGULESCU" и катер-тральщик MR-7 уже ведут спасательные работы. Но звериное отношение к пленным проявилось и в этой трагической ситуации. В 14-15 корабли конвоя получают из штаба морских операций приказание, свойственное для фашистов: «Спасать только немецких и румынских солдат».

В 14-20 в штаб поступает сигнал об обнаружении подводной лодки патрульным самолетом, барражирующим над морской поверхностью, но происходит это в точке к SSW, примерно в 2 милях в стороне от места катастрофы. Это сообщение заставляет немецкое командование свернуть спасательные действия и, опасаясь действия в районе нескольких советских подводных лодок, принять решение – "СТИН" патрулирует место гибели судна и продолжает спасательную операцию, а MR-7 прекращает ее и следует вдогонку ушедшему на юг пароходу «Царь Фердинанд» чтобы охранять его на переходе к Сулине. Вскоре туда же направились обе канонерские лодки.

В 15-45 командир конвоя с канонерской лодки "СТИН" послал очередную радиограмму в штаб, сообщая о том, что «Зальцбург» затонул на мелководье, над водой остались лишь мачты и надстройки, а плохая погода, сильный ветер и волнение на море, а также недостаток спасательных средств сильно затрудняют проведение спасательных работ. Только после этого сообщения в 16-45 немецкие катерные тральщики FR-1, FR-3, FR-9 и FR-10 выходят из Бугаза к месту гибели судна, а в 17-32 приходит следующее сообщение, где есть такие строки: «...70 русских висят на мачтах». Если немцы особо не беспокоились о судьбах погибавших на затопленном транспорте, то румынское командованием военно-морских сил все же решило прибегнуть к помощи местных рыбаков, которые были подняты по тревоге, и посланы в море. Точное число спасенных ими неизвестно, но, несомненно, часть военнопленных были спасены рыбаками прибрежных сел. Всего после румынских указаний до полудня 2 октября было поднято из воды еще 42 военнопленных.



В 20-00 в порт Сулина вошел болгарский пароход «Царь Фердинанд», доставивший часть спасенных, в числе которых было 13 членов экипажа «Зальцбург», 5 немцев артиллеристов-зенитчиков из расчета зенитной установки погибшего судна, 16 охранников и 133 военнопленных.

В 23-00 спасательные работы завершены, катерные тральщики FR-1, FR-3, FR-9 и FR-10 доставили в порт Бугаз еще 75 спасенных военнопленных.

Всего же на транспорте «Зальцбург» погибло 6 немцев и 2080 советских военнопленных.

Теперь вернемся к судьбе подводной лодки, экипажу которой «зачитывается» удачная торпедная атака на транспорт. Советская подводная лодка М-118 (командир капитан-лейтенант Савин Сергей Степанович) вышла на позицию № 42 (район мыса Бурнас) из Поти 22 сентября 1942 года. По плану, после прибытия на позицию (утром 25 сентября), она должна была сообщить об этом на базу по радио. Однако сообщения от лодки не поступило, и все дальнейшие предположения о возможных действиях ее экипажа основываются только на данных тогдашних противников и не имеют подтверждения в советских архивах.

Официальная версия гибели советской подводной лодки М-118 звучит так: «Спустя два с половиной часа после атаки у маяка Будаки подводная лодка была обнаружена обеспечивавшим противолодочное охранение конвоя немецким гидросамолетом BV-138 из состава 3-й эскадрильи 125-й разведывательной авиагруппы. Самолет сбросил на лодку несколько глубинных бомб, а также навел на нее румынские канонерские лодки "STINI" и "GHIGULESCU" из состава охранения конвоя. Эти корабли также атаковали лодку глубинными бомбами» [3].



Приняв за рабочую версию эти сведения, мы сосредоточились на поиске в районе движения «Южного конвоя». 13 августа 2011 года прошла вторая часть нашей, увы, пока безуспешной экспедиции.

Большие надежды мы возлагали на координаты, полученные из архивных картографических материалов, но на экране ГБО «засветов» в данных точках не получили. Как и ожидалось, в процессе поиска на нашем экране отразились известные объекты «Зальцбург» и «Теодорик», на который и было принято решение произвести погружение.

Несколько зенитных 20-мм зарядов было поднято исключительно для «фотосессии» и отчета о содержимом транспорта и, как и положено, отправлено покоится на дно морское...



Но и после второй неудачной попытки мы не оставили надежды отыскать пропавшую лодку.

С 31 августа по 2 сентября 2011 года мы вновь вышли в море. На этот раз мы были «вооружены» новыми географическими данными, полученными у местных рыбаков, которые часто рвали свои рыболовецкие снасти, а иногда и вытягивали в них подозрительные элементы, весьма похожие на фрагменты корпуса субмарины.

Кроме всего прочего, на борт нашей экспедиционной лодки было погружено новое поисковое оборудование – магнитометр, созданный руками нашего товарища и члена команды – Павла Куценко. Признаться честно, прибор поразил всех своей чувствительностью к металлу и заставил в ходе работы произвести даже некоторые конструктивные изменения, что отразилось в лучшую сторону на результатах поиска.

Ранним утром 1-го сентября наша лодка начала поиск в заданном квадрате. За борт были отправлены два приемника – ГБО и магнитометр. Оставалось уповать только на погодные условия...

Большую часть светового дня мы смогли провести в плодотворных поисках, что дало несколько «засветов» на экранах соответствующих приборов. Маршрут нашего движения был составлен заблаговременно и требовал движения в заданном направлении с применением технологии поиска

магнитометром. В случае обнаружения объекта цель отмечалась на карте с последующим возвращением и прохождением над ней, используя технологию ГБО.



К большому нашему сожалению к полуночи 2-го сентября метеорологи стали сообщать нерадостные известия, что очень скоро подтвердилось и воочию; поднялся сильный ветер, увеличилось волнение моря, сильная бортовая волна сделала практически невозможным нашу дальнейшую миссию. Что же, и на этот раз мы принимаем решение приостановить поиск и взять курс на Одессу, до которой было чуть более 80 миль...

Отсутствие остатков М-118 в непосредственной близости от «Зальцбурга» заставило задуматься о правдивости официальной версии. С одной стороны, лодка и не могла рядом с потопленным ею судном, так как с момента атаки до погружения последнего прошло некоторое время, в течение которого конвой продолжал движение. Да и М-118 наверняка не находилась на одном месте, стараясь поскорее отойти от места боя. С другой стороны, настораживает упомянутый выше факт невыхода подводной лодки на связь сразу по приходу на позицию. Действительно ли «Зальцбург» погиб от ее торпеды? Не мог ли он подорваться на mine? Мы не знаем достоверно, но можно предположить, что причинами гибели М-118 могли стать и подрыв на mine румынского минного заграждения S-32, и подрыв на mine советского минного заграждения, выставленного в районе позиции еще в 1941 году, или заграждения № 54, выставленного советской подводной лодкой – в случае навигационной ошибки, и отказ техники или ошибка личного состава, и подрыв на плавающей mine в

ходе перехода на позицію или возвращения (при выходе из строя радиостанции и невозможности связи с базой).

Если же М-118 все же атаковала «Зальцбург», то далее она могла погибнуть от глубинных бомб румынских канонерских лодок (днем 1 октября) или атаки германского гидросамолета BV-138 (утром 2 октября). В любом из этих случаев лодка имела возможность отойти на некоторое расстояние от места гибели «Зальцбурга». Поэтому имеет смысл расширить ареал поисков, что мы и намерены сделать в следующем сезоне. Настойчивость и последовательность были и остаются нашими отличительными чертами, а это, как известно, и есть составляющие успеха!

#### Литература:

1. Сайт общественной организации «Честь и слава» // <http://chest-slava.com/about/>
2. Зальцбург (судно). Материал из Википедии – свободной энциклопедии // [http://ru.wikipedia.org/wiki/Зальцбург\\_\(судно\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/Зальцбург_(судно))
3. Сайт общественной организации «Украинский союз подводников» // <http://undersea-union.com/about/>

***Буря С.П., Алексеев И.В. Трагедія транспорту „Зальцбург” і загибель підводного човна «М-118».***

*У липні-вересні 2011 року „Українська спілка підводників” проводила пошук радянського підводного човна „М-118”, який атакував у 1942 році транспорт „Зальцбург”. Загибло понад 2000 чоловік, в основному – радянські військовополонені, що знаходилися на борту „Зальцбурга”. В результаті контратаки румунських канонерок „М-118” був знищений. Проте експедиція не знайшла залишків субмарини в точці з вказаними координатами, що породжує альтернативні версії її загибелі.*

***Ключові слова: Велика Вітчизняна війна, транспорт „Зальцбург”, підводний човен „М-118”, „Український спілка підводників”.***

***Burya S.P., Alexeev I.V. Tragedy of the transport “Salzburg” and submarine boat “M-118” wreck.***

*In July-September, 2011 the “Ukrainian union of submariner” conducted the search of the soviet submarine boat “M-118” which attacked the transport “Salzburg” in 1942. More than 2000 people died, mainly – soviet prisoners of war, who were aboard “Salzburg”. As a result of counter-attack of Romanian gunboats “M-118” was destroyed. However the expedition did not discover any remains of submarine at the point with the indicated coordinates this fact gives the alternative versions of its death.*

***Keywords: Great Patriotic war, transport “Salzburg”, submarine boat “M-118”, “Ukrainian union of submariner”.***