

A potentia ad actum. От возможного — к действительному

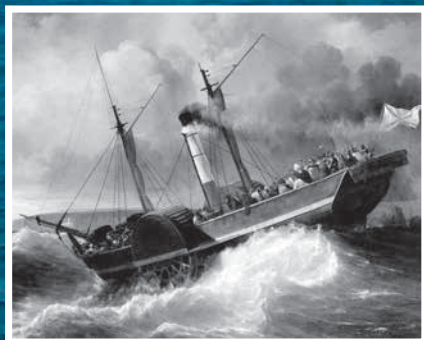
СПЕЦВЫПУСК
КРЫМСКИЙ «МОСТ»

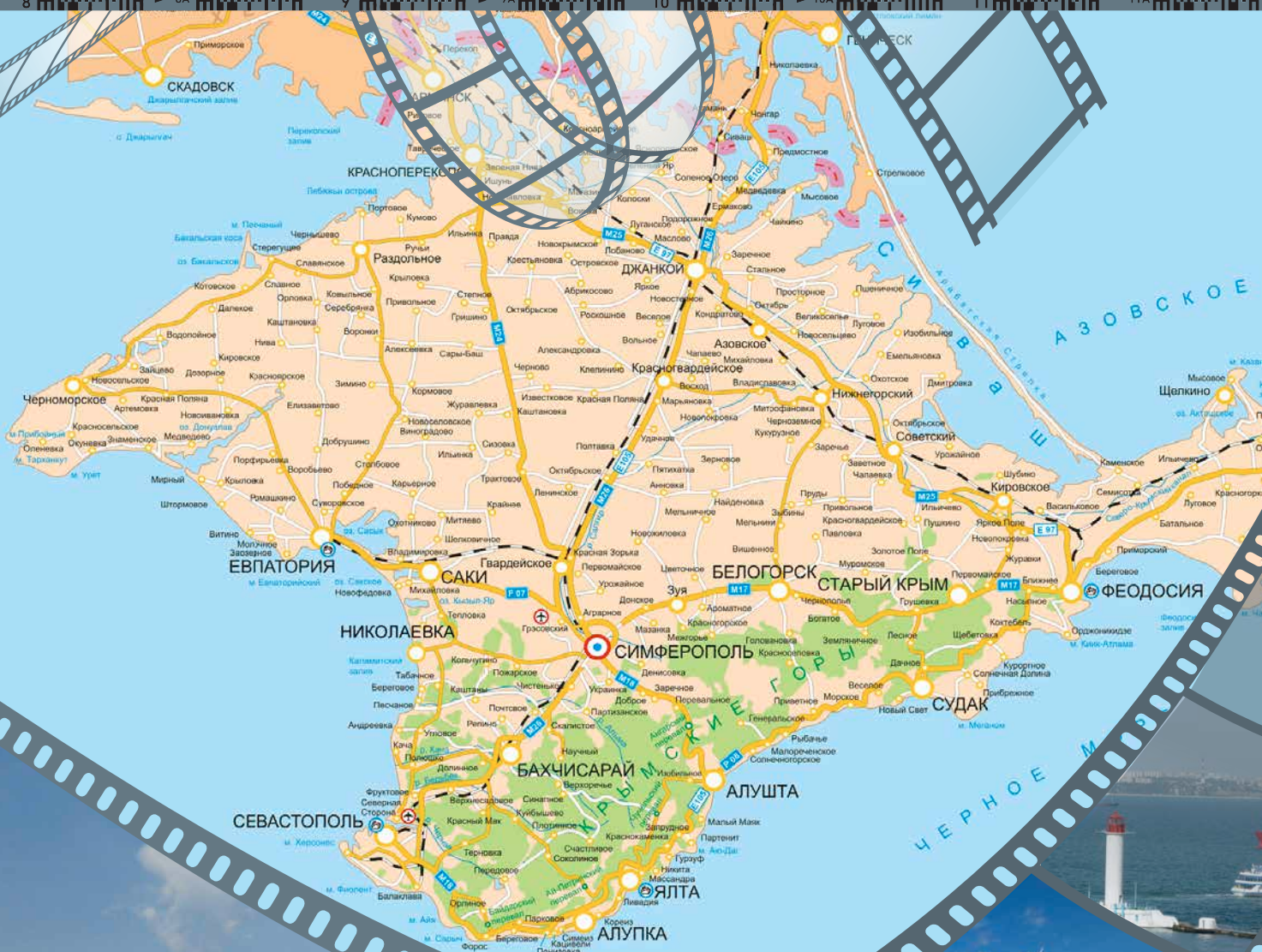
ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ

15–16/2015

16+

В КРЫМ
на белом пароходе...





Научно-популярный журнал

ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ

В Крым на белом пароходе...

АЛЕКСАНДР ШИРОКОРАД

Издано при финансовой поддержке
Федерального агентства
по печати и массовым коммуникациям
Спецвыпуск 15–16/2015 г.

Учредитель и издатель —
ЗАО «Корпорация ВЕСТ»,
Москва, ул. Петровка, д. 26

Главный редактор
АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ
ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Редактор выпуска
МИХАИЛ БИРЮКОВ

Дизайн и вёрстка
ОЛЬГА ШИЯН

Корректор
НАТАЛЬЯ КИСЕЛЁВА

Адрес редакции:
Москва, ул. Лесная, д. 39, оф. 307

Для писем:
127055, Москва, а/я 86 ТМ
tns_tm@mail.ru
тел.: (495) 234-1678, (499) 978-51-18

Рассылка по почте:
shop@tm-magazin.ru

Реализация и реклама:
тел.: (495) 234-1678, (499) 978-51-18
reklama@tm-magazin.ru;
real@tm-magazin.ru
ISSN 0320 33XV

© Александр Широкорад
© «Техника — молодёжи» 15–16, 2015

Использованы фото из коллекции автора,
В. В. Костриченко и А. И. Царькова.

Тираж 31 220 экз. Заказ №

Подписано в печать 25.12.2015.

Отпечатано в ООО «Типографский
комплекс «Девиз»

199178, Санкт-Петербург, В. О.,

17-я линия, д. 60, лит. А, помещение 4Н

Цена свободная.



СОДЕРЖАНИЕ

2 В Крым на белом пароходе...



3 Становление пассажирского пароходства на Чёрном море



9 Яхты царей и генсеков



22 Как путешествовали наши прабабушки. Пароходы конца XIX — начала XX в.



26 Адмиралы, укравшие... Черноморский флот Российской империи



34 Лайнеры для перевозки курортников, солдат, шпионов и химического оружия



43 Трофейные лайнеры и яхты



53 Пассажирские суда послевоенной постройки



61 Малый флот Ялтинского порта



66 Крым — переправа



Продолжая публиковать материалы под рубрикой «Крымский «мост» (см. ТМ №7–8 за этот год «Тайны полигонов Тавриды»), расскажем о прошлом, настоящем и будущем полуострова — о его энергетике и транспорте, судостроении и даже агрокомплексе. Разумеется, не забудем культуру, историю, спорт, туризм. Отдельное внимание уделим транспортному сообщению — железнодорожному, авиационному, морскому. Особенно — морскому, поскольку берега Крыма невозможно себе представить без парохода, паруса, белеющего на горизонте, или столь же белоснежного лайнера у причала.

В КРЫМ НА БЕЛОМ ПАРОХОДЕ...



Слова «Крым» и «белый пароход» были неотделимы для наших соотечественников, живших-поживавших при всех царях, генсеках и президентах. Можно ли представить себе Крым без паруса на горизонте или белого парохода на рейде? И в первые полтора столетия после присоеди-

нения Крыма к России дело было не в романтике, а в суровой необходимости. История пассажирских судов на Чёрном море — это не только важнейшая часть истории Крыма, но и часть истории России. В 1784 г. Екатерина Великая присоединила к империи этот дикий край без дорог, мостов и придо-

рожных тракторов. Поэтому до конца XIX в. подавляющее большинство путешественников и отдыхающих добиралось в Крым морем. Лишь в 1875 г. пришла в Крым однопутная железная дорога. Но «белый пароход» как транспортное средство вытеснили лишь авиалайнеры в начале 1960-х.



Становление пассажирского пароходства на Чёрном море

До прихода русских в Крым вообще не было нормальных дорог, если не считать нескольких полуразвалившихся стратегических римских дорог I–III вв. н.э. Генуэзцам и туркам вполне хватало морских путей, а крымским татарам — вьючных троп.

Приезжающих посуху с севера встречал уездный город Перекоп — большая деревня с остатками турецкой крепости и обширными соляными приисками в окрестностях. Затем следовало еще 132 версты степей, бывших настоящим наказанием для путешественников. *«Это дань, которую Таврида налагает... за сокрытые свои прелести! Это чудовище, оберегающее райские ея красоты!»* — писал в 1799 г. Павел Сумароков. И такое положение сохранялось долго.

Филипп Вигель в 1827 г. утверждал, что *«...ничто не может быть обратительнее дороги из Перекопа в Симферополь»* — зимой из-за грязи по ней практически не было проезда, летом вояжеры старались проскочить её так быстро, что не останавливались на почтовых станциях, которые из-за этого владели жалкое существование. По всей дороге Вигель в марте лишь на станции Дюрмень смог найти конурку для ночлега, *«...на всех же других зимой нечем топить»*. С лесом и дровами в Крыму всегда были проблемы.

Летом 1820 г. в Феодосии Александр Пушкин вместе с семейством Раевских сел на 16-пушечный бриг **«Мингрелия»**, специально присланный командованием флота за генералом. К Алуште бриг подошел поздней ночью.

*Прекрасны вы, берега Тавриды,
Когда вас видишь с корабля
При блеске утренней Киприды,
Как вас впервой увидел я...*

Из Гурзуфа вместе с генералом Раевским поехали верхом в Бахчисарай. Почему не на тарантасе? Да потому, что в 1820 г. на Южном берегу Крыма не было ни бричек, ни тарантасов, а главное, не было дорог, где они могли бы проехать.

За деревней Кикенеиз через 12 верст надо было преодолеть так называемую Чертову лестницу (или Шайтан-Мердвен).

«По горной лестнице взобрались мы пешком, держа за хвост татарских лошадей наших. Это забавляло меня чрезвычайно и казалось каким-то таинственным восточным обрядом», — писал Пушкин.

Надо ли говорить, что русские люди — кто на отдых, кто на службу, кто в свои имения — в Крым предпочитали ехать морем, через Одессу, Николаев, Ростов-на-Дону и порты Кавказа. Забегая вперед, скажу, что железная дорога была доведена до Севастополя лишь в 1875 г.! И лишь тогда началась конкуренция белого парохода с железной дорогой. Замечу, что окончательная победа железной дороги пришла на середину 1960-х гг., то есть после того, как в Симферополе появились поезда на электрической тяге, в Симферопольском аэропорту стали садиться лайнеры Ту-104 и Ил-18, а из Симферополя в Алушту и Ялту пошел троллейбус.

1 августа 1828 г. Крым впервые увидел пароход. Любопытно, что появление парохода на Чёрном море свя-

зано с графом Воронцовым. В начале 1821 г. Михаил Семёнович, маясь от скуки в местечке Мошны на берегу Днепра, в имении, взятом в приданое за женой, решил построить паровое судно. Он заказал в Петербурге на заводе Берда 30-сильный паровой двигатель, который установил на плоскодонную деревянную яхту. В 1821 г. князь с компанией несколько раз катался на пароходе по Днепру, после чего пароход две навигации простоял в имении на приколе. В 1825 г. Воронцов попросил адмирала Грейга оказать содействие в транспортировке парохода в Херсон и передаче его в Морское ведомство, то есть попросту продал надоевшее судно.

Обратим внимание, что пароход успешно прошел Днепровские пороги. В Херсоне пароход зарегистрировали под названием **«Надежда»**. Его водоизмещение составляло 111 т, длина — 19,8 м, ширина — 4,9 м, осадка — 3,8 м. Парусное вооружение было сохранено в сокращенном варианте на случай выхода из строя парового двигателя.

4 июля 1827 г. в 17 ч капитан Иосиф Игнатьевич Червяков открыл историю пароходных пассажирских перевозок на Чёрном море, выведя пароход **«Надежда»** из Практической гавани Одессы в её первый регулярный рейс, и отправился в Херсон, куда прибыл через 27 ч.

В марте 1828 г. Воронцов решил построить для каботажных плаваний пароход, базировавшийся на Одессу. Соответственно, и пароход, построенный в Николаеве, получил название **«Одесса»**. Мощность его паровой машины составляла 70 л.с. Строительство завершилось 6 декабря 1828 г.



Пароход «Одесса» в шторм. Обратим внимание на безграмотность художника: на «Одессе» Андреевский флаг вместо коммерческого триколора

Для пассажиров на пароходе имелись «два отделения», то есть класса, из которых «верхнее заключает в себе четыре комнаты с семью кроватями, две из оных назначаются предпочтительно для дам». «Нижнее отделение состоит из 24 нишей [с диванами. — Прим. А. Ш.], в которых могут поместиться 28 особ». Кроме того, в летнее время на верхнюю палубу пароход мог принять до 30 пассажиров. На той же палубе можно было «поставить до шести экипажей». Билеты до Евпатории стоили 40, 25 и 10 руб., а до Ялты — 60, 40 и 15 руб. соответственно для 1-го и 2-го классов и палубных пассажиров.

31 июля 1828 г. «Одесса» вышла в первый рейс. Пароход принял на борт 12 пассажиров и некоторое количество грузов (деревянное масло, лимонный сок, апельсины). В качестве топлива использовались дрова.

В 13 ч матросы начали выбирать якорь, и через полчаса пароход вышел из Одессы, взяв курс на Евпаторию. Погода была тихой, но скорость была не более 2 узлов. В 19:30 поднялся северо-западный ветер, и пароход увеличил скорость до 5 узлов и более. В полночь поставили паруса, и всю ночь пароход шел со скоростью 5,5 узлов.

В 10 ч утра «Одесса» под парусами пошла со скоростью 6,5 узлов. Из-за остановки машины пароход простоял 2,5 ч, и лишь после полудня снова поднял паруса и взял курс на Евпаторию, куда и прибыл в 20:30. Ввиду шторма «Одесса» пришла в Ялту лишь 4 августа. Там по указанию Воронцова для парохода было приготовлено 20 кубических сажень дров. В Одессу пароход вернулся лишь через 12 суток. Но, как говорится, «первый блин комом». В августе 1828 г. пароход совершил еще один

рейс Одесса — Евпатория, а затем переклучился на войсковые перевозки Одесса — Варна в связи с начавшейся Русско-турецкой войной.

В начале 30-х гг. XIX в. небольшие пароходы стали ходить на линии Одесса — Константинополь. Так, в 1837 г. два парохода — **«Императрица Александра»** и **«Император Николай»** — совершили 27 рейсов Одесса — Константинополь и обратно. Они перевезли 631 пассажира (из них 485 палубных) с выручкой за перевозку пассажиров, товаров и почты 95 598 р.

В 1841 г. Николай I для устройства паромного сообщения с Константинополем решил заказать в Англии четыре паромофрегаты с машинами мощностью по 250 л.с. «с тем, чтобы в военное время можно было их обратить на полезное употребление при флоте».

ОСНОВНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ ДАННЫЕ ПАРОХОДОВ

Водоизмещение, т:	нормальное полное	824 1305
Длина между перпендикулярами, м		53,3
Ширина по грузовой ватерлинии, м		9,7
Осадка в полном грузу, м:	носом кормой	4,42 4,52

Корпуса пароходов строились в Нортфлите, а затем для достройки переводились в Лондон. Набор и обшивка их были деревянные, из английского дуба, подводная часть обшита медными листами.

На каждом судне стояло по две паровые машины общей мощностью 260 л.с. Запас угля 300 т был рассчитан на 14–15 дней хода.

В кормовой части каждого парохода находилась дамская каюта, рассчитанная на семь человек, с боков кают-компания длиной около 9 м располагались каюты для 22 пассажиров. Всего пассажирских мест в каютах 1-го класса было 29. Каюты пассажиров 2-го класса (на 35 мест) находились в носовой части парохода. Кубрик команды помещался в носовой части.

В марте 1843 г. «Одесса» и «Крым» пришли в Одесский порт. «Крым» по дороге попал в сильный шторм и получил повреждения гребных колёс, поэтому был направлен в Николаев для ремонта, который предполагалось закончить к 1 июня. «Херсонес» пришел в Одессу 11 мая, а «Бессарабия» — 30 июня.

На 1843 г. стоимость билетов от Одессы до Константинополя (в рублях серебром) составляла: 1-й класс (дамский, литера А) — 40 р., 1-й класс — 30 р., 2-й класс — 20 р., 3-й класс (палубные места) — 6 р.

В 1844 г. пароходофрегаты «Крым», «Херсонес» и «Одесса» совершили в Константинополь и обратно 33 рейса, перевезли при этом 1110 пассажиров и выручили 68 607 р. за перевозку пассажиров, грузов, почты и буксировку других судов.

Пароходы меньших размеров ходили из Одессы в крымские порты. Так, в навигацию 1835 г. пароход «Петр Великий» стал ходить с заходом в Ялту и Феодосию, в Керчь, а пароход «Наследник» — из Керчи в Таганрог. Как сообщал «Одесский вестник», «...летом того же года исправлен был пришедший в ветхость пароход «Одесса» и пущен для связи с Евпаторией, но, со-

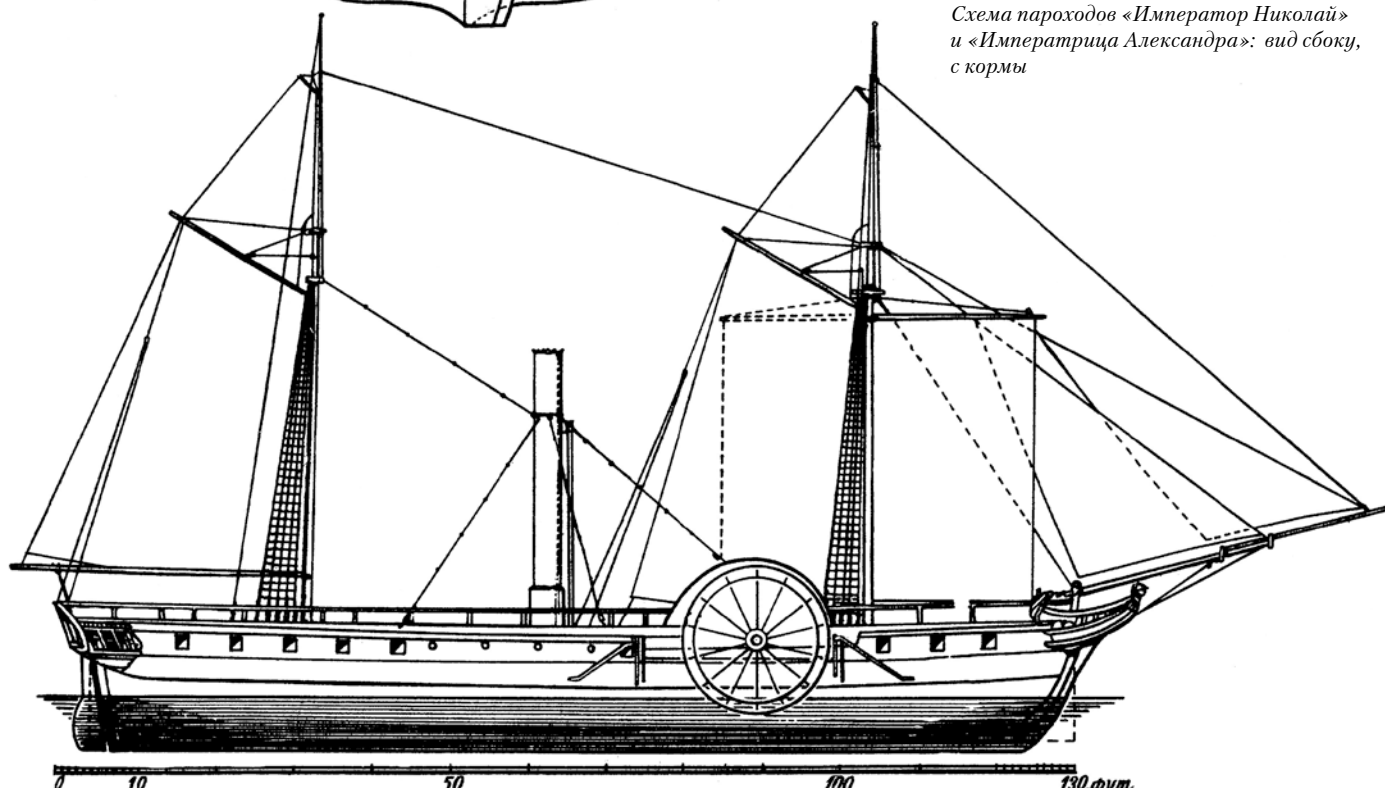
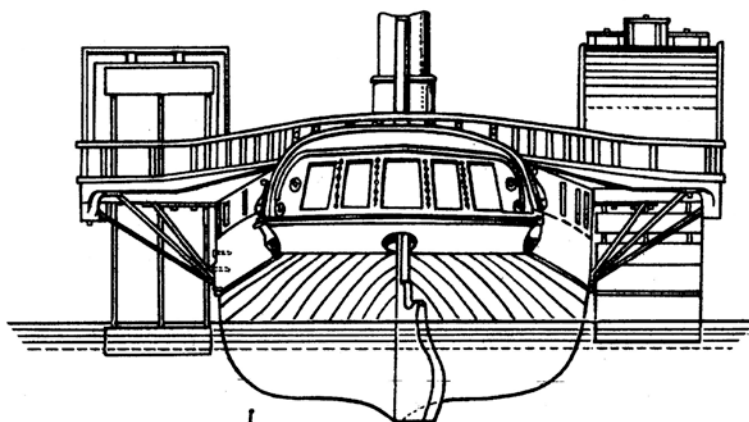


Схема пароходов «Император Николай» и «Императрица Александра»: вид сбоку, с кормы

вершив восемь рейсов, он оказался неспособным для плавания». В 1835 г. пароход «Одесса» был списан.

Всего в навигацию 1835 г. пароходы совершили в Крым 23 рейса. Наибольшее число пассажиров перевезли между Одессой и Ялтой, затем — между Одессой и Евпаторией. Перевозки между азовскими портами были незначительны. За год пароходы перевезли 1504 пассажира и около 173 т грузов, а выручка составила 62 тыс. р., причем львиную долю принес «Петр Великий» как самый комфортабельный и быстроходный — до 50 тыс. р.

Таким образом, в 1835 г. «открыто было в первый раз регулярное пароходное сообщение между российскими портами Черного и Азовского морей».

В навигацию 1836 г. пароходы «Петр Великий» и «Наследник» ходили в Крым: первый — из Одессы в Керчь, через Ялту и Феодосию, а второй — из Одессы в Ялту, через Евпаторию и Севастополь. Начиная с 2 апреля оба парохода отходили из Одесского порта в полдень по четвергам, раз в две недели, один за другим. «Петр Великий» шел до Ялты 22 ч, от Ялты до Феодосии — 7 ч, от Феодосии до Керчи — 7 ч.

В навигацию 1846 г. на линию Одесса — Керчь вышел построенный в Англии пароход «Дарго» (водоизмещение — 257 т, длина — 39,6 м, ширина — 6,2 м, машина мощностью 100 номинальных л.с.). Пароход ходил в Керчь раз в две недели, что было явно недостаточно, и поэтому с 2 сентября 1848 г. на эту линию по распоряжению наместника на Кавказе князя М. С. Воронцова поставили еще один пароход — «Андию». Длительность рейса Одесса — Керчь немало превышала двое суток.

Обратим внимание, что тарифы 1848 г. были ниже по сравнению с 1835 г. в 4,5–5 раз.

Для сравнения: пароход «Бессарабия» затрачивал на переход Одесса — Ялта — Редут-Кале (порт на Кавказе) 66–69 ходовых часов.

В 1849–1850 гг. на линию Одесса — Редут-Кале вышли пароходы «Еникале» и «Тамань».

Пароходы «Еникале» и «Эльборус», построенные в 1847–1848 гг. в Англии, впервые на Чёрном мо-



Рекламная открытка «Русского общества пароходства и торговли»

ре имели железные корпуса и принадлежали казённой полувоенной транспортной организации «Новороссийская экспедиция». Длина «Эльборуса» составляла 54,9 м, ширина — 8,5 м, осадка — 3,3 м, водоизмещение — 764 т. Корпус железный. Две 2-цилиндровые машины с качающимися цилиндрами об-

щей мощностью 260/960 (номинальных/индикаторных) л.с. Скорость — 11,5 узла.

Пароход прибыл из Англии в Одессу 26 ноября 1848 г. С 1 июля 1849 г. начал регулярные рейсы между Керчью и Редут-Кале. Перечислен в 1853 г. к флоту из транспортной флотилии Военного ведомства.

СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ИЗ ОДЕССЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КЛАССА, Р.

На пароходе «Петр Великий»			
Класс	1-й	2-й	3-й
Ялта	60	40	20
Феодосия	75	50	25
Керчь	90	60	30
На пароходе «Наследник»			
Класс	1-й	—	3-й
Евпатория	40	—	15
Севастополь	45	—	17
Ялта	50	—	20

СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА НА ПАРОХОДЕ ИЗ ОДЕССЫ В ПОРТЫ КРЫМА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КЛАССА, Р.

Класс	1-й	2-й	3-й
Севастополь	13	8	3,5
Ялта	16	9	4
Феодосия	18	11	5
Керчь	20	13	6



Крымъ Феодосія

Пристань Русскаго Общества П. и Т.

Пристань РОПиТ в Феодосии

Крымская война (1853–1855) стала настоящим бедствием для торгового мореплавания на Черном море. Практически все годные пароходы были мобилизованы и позже затоплены экипажами в Севастополе и Керчи.

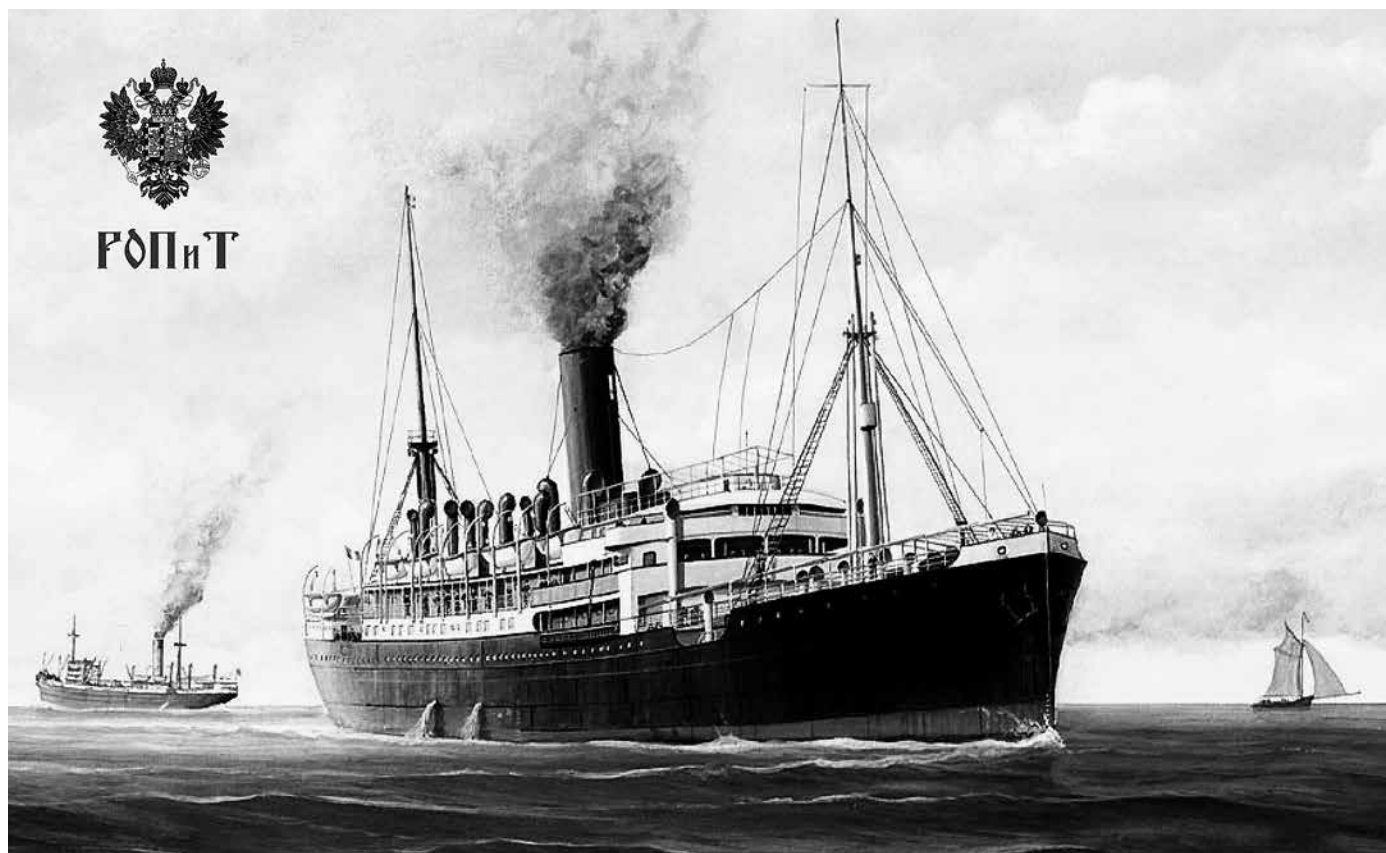
В 1856 г. при Морском министерстве России создается Комитет для развития торгового флота, который

содействовал организации русских пароходных компаний. 17 мая 1856 г. флигель-адъютант Н. А. Аркас и тайный советник Н. А. Новосельский подали в Министерство финансов прошение об учреждении частного пароходства на Чёрном море. Так было создано РОПиТ — «Русское общество пароходства и торговли».

3 августа 1856 г. был утвержден устав РОПиТ, по которому Общество обязывалось содержать Кавказскую, Николаевскую, Крымскую, Марсельскую, Галацкую и другие линии, а также буксирное и пассажирское сообщение по рекам Буг, Днестр, Днепр, Дон и Дунай. На 20 лет Обществу выдавалась помильная плата и пособие на ремонт судов, а также выделялась субсидия на сумму 2 млн р. путем приобретения 6670 акций. Чтобы обеспечить акционерам высокие прибыли и привлечь новые капиталы, РОПиТ разрешалось в течение пяти лет приобретать суда без пошлин. Так появились первые пять пароходов: «Паллада», «Церера», «Николаев», «Юнона» и «Дон».

Деятельность пароходства началась 21 мая 1857 г., когда пароход «Николаев» впервые вышел из Одесского порта в Херсон. Первоначально флот РОПиТ состоял из пяти пароходов общей вместимостью 5420 т. К концу 1857 г. Обществу принадлежало уже 12 пароходов, а в 1858 г. — 35.

Реклама «Русского общества пароходства и торговли»



СОЧИ. Пароходы „Русского Общества“ у пристани.



Сочи. Пароходы РОПиТ у пристани

Как видим, царское правительство оказывало серьезную материальную помощь РОПиТ. Заметим, что поддержка делалась исключительно в интересах Морского ведомства. Сейчас посчитать, сколько сотен тысяч казенных рублей ушло в карманы деляг из РОПиТ, весьма сложно. Но факт неслыханной коррупции легко доказать.

Попробуйте сравнить РОПиТ с волжскими судоходными компаниями. Волжские компании не получали ни рубля из государственных субсидий. Исключение представляла собой компания «Кавказ и Меркурий». Да и та получала безвозмездно от государства средства только на развитие морских каспийских линий.

Наоборот, правительство давало грандиозные субсидии железным дорогам, жестко конкурировавшим с волжскими пароходными компаниями. Да и городские земства безжалостно грабили судовладельцев. За стоянку парохода с владельца брали огромные суммы, которые шли на жалование и премии аппарату земства, на приём новых чиновников и т. д. Судовладельцы должны были за свой счёт мостить и поддерживать в порядке дороги до пристаней. Так, без поддержки государства и даже вопреки ему на Волге ходили тысячи пароходов, в том числе многие десятки роскошных двухпалубных гигантов, а с 1902 г. — теплоходов.

А вот РОПиТ в мирное время худо-бедно вело торговые и пассажирские перевозки на Чёрном море, но, несмотря на все внешние вливания, оказалось абсолютно не готово к мобилизации и использованию в качестве боевых кораблей.

С началом войны 1877–1878 гг. РОПиТ предоставило в распоряжение правительства десять пароходов, на которых перевозились войска, артиллерия, больные и раненые. Пароходы «Лебедь», «Ворон», «Сестрица», «Опыт» вошли в состав Дунайской военной флотилии. «Россия», «Владимир», «Веста», «Великий князь Константин» и «Аргонавт» без особого успеха использовались для действий на турецких коммуникациях. Единственный серьезный успех выпал на долю парохода «Россия». 13 декабря 1877 г. пароход захватил турецкий транспорт «Мерсина», перевозивший 800 турецких солдат.

Почтово-пассажирский пароход «Россия» был построен в Англии в 1872 г. Водоизмещение — 4200 т, паровая машина тройного расширения мощностью 1750 л. с., скорость хода — 13 узлов. Пассажировместимость 1-го класса — 36 человек, 2-го класса — 32, 3-го класса — 300.

Любопытно, что война началась 13 апреля 1877 г., я уж не говорю о том, что империя готовилась к войне

почти два года, а вот вооружение «России» было закончено в Николаеве лишь 7 декабря, то есть через восемь месяцев!

Согласно Парижскому мирному договору от 18 марта 1856 г., Россия могла содержать на Чёрном море только шесть 600-тонных корветов и четыре шхуны по 200 т водоизмещения. В связи с этим в 1867 г. был упразднен Севастопольский военный порт, а Лазаревское адмиралтейство передано созданному в 1856 г. РОПиТ. Уже в 1868 г. на Севастопольском заводе был заложен, а в 1869 г. сдан первый пароход «Первенец».

Военное производство на частных заводах России оказалось неэффективным, и их в 70-х гг. XIX в. стали передавать в казну. Характерный пример: частный Обуховский завод не справлялся с заказами и был передан Морскому министерству. Созданная в 1895 г. специальная комиссия рассмотрела все имущественные притязания РОПиТ и выработала соглашение о передаче завода и территории Морскому министерству. В августе 1897 г. был подписан акт передачи. Адмиралтейство вновь стало называться Лазаревским.

С 1898 г. Севастопольское адмиралтейство стало государственным, и РОПиТ приступило к сооружению Одесского адмиралтейства. Водное пространство в Одесском порту площадью 46750 квадратных саженей (212 817 кв. м) было засыпано и стало прочной сухопутной территорией. Там в 1901 г. и построили адмиралтейство. Строительство обошлось в 2,5 млн р. Адмиралтейство стало крупным судоремонтным предприятием, оснащенным самым большим на Чёрном море доком.

Кадры для судов РОПиТ готовила Севастопольская, а позже и Одесская ремесленные школы. Экипажи судов формировались из офицеров Морского ведомства, механиков и машинистов Горного ведомства, а также из вольных матросов, которые освобождались от податей, военного постоя и рекрутской повинности. В 1856 г. вольных матросов в РОПиТ насчитывалось 5950 человек, а в 1858 г. — уже 10 014.



Яхты царей и генсеков

Откуда взялось слово «Ливадия»? Оно не русское, не турецкое и не татарское. Единственное разумное объяснение, что название местности в Крыму связано с греческим городком Ливадией, расположенным в 130 км к северу от Афин.

Именно в Ливадии родился национальный герой Греции Ламброс Кацонис. Он был пиратом, корсаром и даже ловким царедворцем в окружении Екатерины Великой. Императрица подарила славному корсару 20 тысяч десятин земли в разных районах Крыма, включая и местечко под Ялтой. Оно так напоминало Ламбросу Грецию, что он

назвал его Ливадией. В 1805 г. Кацонис погиб, а Ливадия перешла к его другу и сподвижнику Феодосию Ревелиоти, капитану Балаклавского батальона.

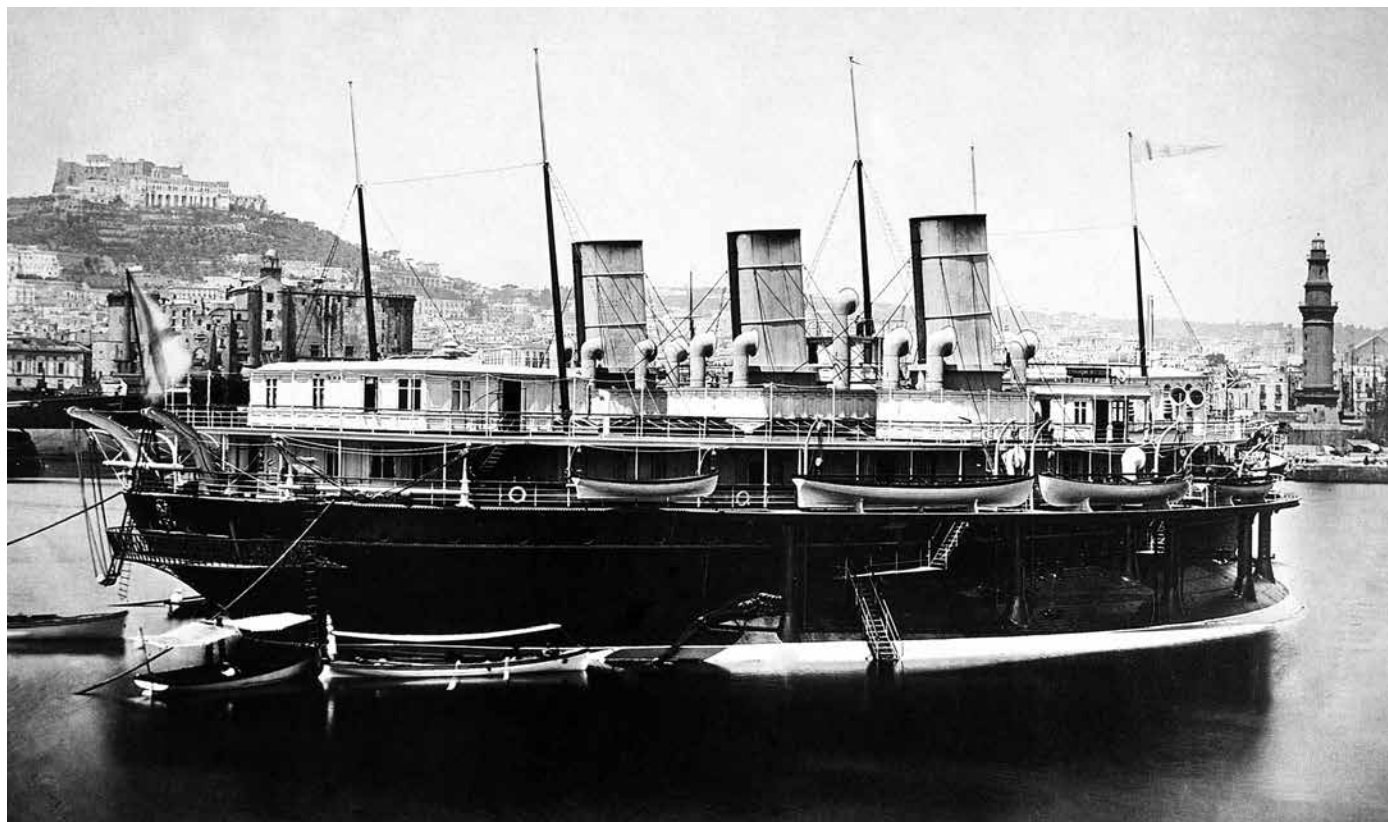
9 января 1834 г. Ревелиоти продал Ливадию графу Льву Севериновичу Потоцкому: «А взял я, Феодосий, у него, графа Льва, за то проданное мною имение 150 тысяч рублей ассигнациями, которые все сполна и получил».

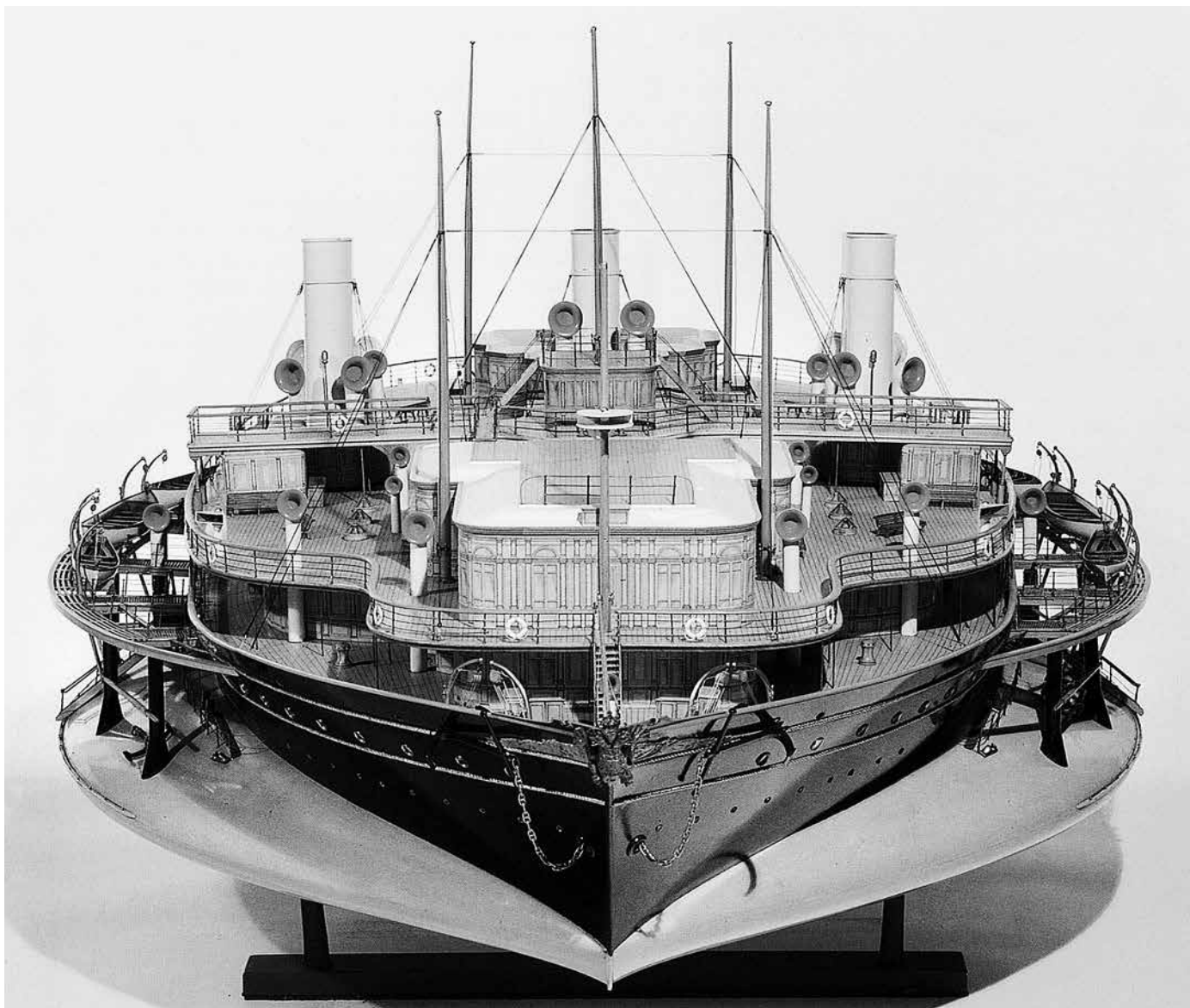
По указанию Потоцкого в имении был создан красивейший парк на территории более 40 десятин, в парке располагалась дюжина фонтанов. Архитектор Ф. Ф. Эльсон построил двухэтажный дворец на 30 комнат и залов.

10 марта 1860 г. Лев Потоцкий умирает. «Согласно завещанию, имение на Южном берегу Крыма должно было перейти в собственность жены, графини Елизаветы Николаевны. Последняя однако сразу же отказалась от прав наследования в пользу дочерей — Леонии Ланцкоронской и Анны Мнишек.

А в это же время департамент уделов Министерства императорского двора получил Высочайшее распоряжение приобрести на Южном берегу подходящее имение для климатического лечения супруги Александра II императрицы Марии Александровны.

Императорская яхта «Ливадия»



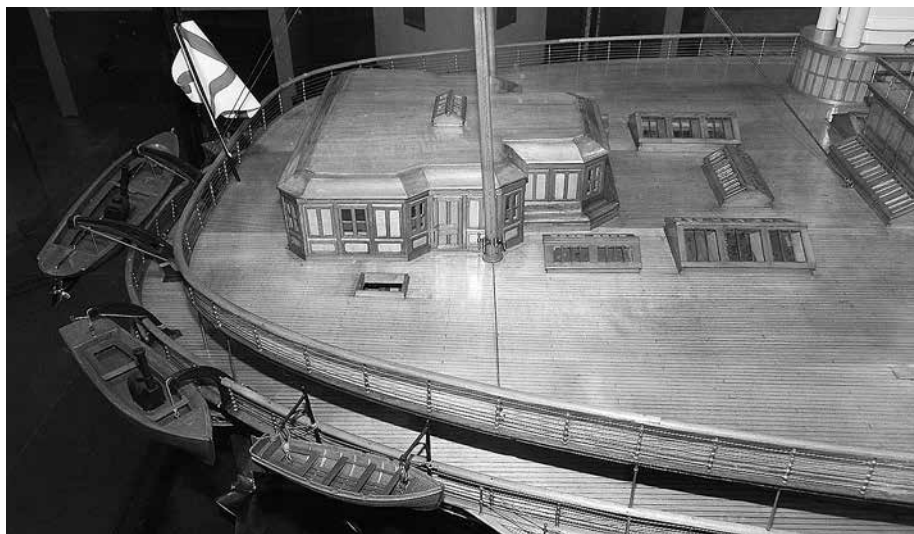


Модель императорской яхты «Ливадия» в Музее транспорта в Глазго

Уже через полтора месяца после смерти графа начальник департамента уделов граф Юлий Иванович Стенбок обратился к поверенному в делах Потюцких доктору Э. Петерсу с запросом о возможности продажи имения наследниками Удельному ведомству».

В отчете Министерства императорского двора за 1860 г. о покупке Ливадии сказано: «На Южном берегу Крыма, у наследниц графа Потюцкого, дача Ливадия с домами в г. Ялте, за 350 000 р. Имение принято к управлению Удела с августа 1860 года». Официально же купчая вступила в силу 10 марта 1861 г.

В августе 1861 г. Александр II с женой и младшими детьми Марией, Павлом и Сергеем впервые приехали в Ливадию. Железных дорог еще



Яхта «Ливадия». Фрагмент модели

не было. Ехали на лошадях по извилистым крымским маршрутам, часто останавливались на почтовых станциях и 24 августа прибыли в Севастополь. Далее через перевал Байдарские ворота высочайшее семейство отправилось в Ялту.

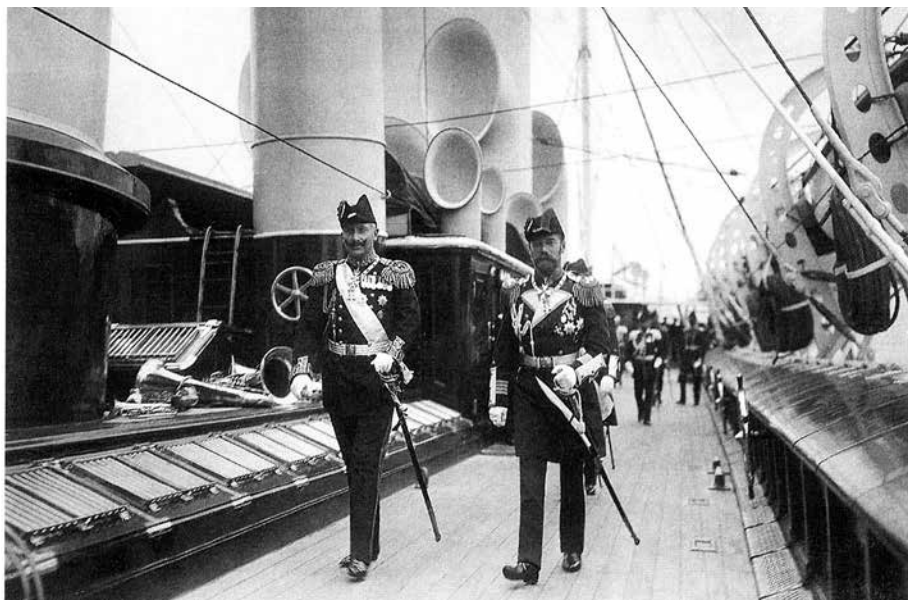
Её в то время даже трудно назвать городом. Там проживали всего 927 человек, имелось 72 дома на трёх узких улицах. Перед приездом августейшей четы в городе установили телеграфную станцию, почистили и расширили городскую пристань, разбили небольшой бульвар вдоль набережной, укрепили дорогу в Ливадию, побелили дома.

Естественно, дорога через Байдарские ворота, хотя и была коротка — царское семейство добралось из Севастополя в Ливадию за несколько часов, — не совсем удовлетворяла требованиям безопасности. И обратно в Севастополь император с семьей 12 октября уже отправился на колёсной яхте «Тигр». Эта яхта была построена в 1855 г. в Николаеве. Водоизмещение — 2000 т, машина была снята с затонувшего в 1854 г. у Одессы английского пароходофрегата «Тигр». Парусное вооружение — трёхмачтовая баркентина.

Александру II в Ливадии понравилось, и по его приказу придворный архитектор И. А. Монагетти отправился туда для проведения реконструкции дворца Потоцких и возведения новых строений. Работы начались весной 1862 г., и за четыре года там было возведено около 70 построек, включая церковь и малый дворец.

По ряду причин следующий визит Александра II в Ливадию состоялся лишь 16 июня 1867 г. Царское семейство прибыло на той же яхте — «Тигр». Через несколько недель царя в Ливадии посетила группа американских журналистов, среди которых был Самюэль Клеменс, в будущем известный писатель Марк Твен.

В следующий раз царская семья приехала отдыхать в Ливадию в 1869 г. В этот раз с ними был и наследник Александр Александрович, которому так понравился Малый дворец, что, даже став императором, он продолжал жить в нём. Александр II стал посещать Ливадию почти каждое лето и осень. В Ливадию вместе с царем приезжали и министры.



Вильгельм II и Николай II на палубе яхты «Штандарт» в Свинемюнде. Июль 1907 г.

Между тем императорская яхта «Тигр» обветшала, и взамен ей в 1870–1873 гг. в Николаеве была построена новая деревянная колёсная яхта «Ливадия» водоизмещением в 2000 т. Две паровые машины развивали мощность 460 номинальных л. с., что позволяло давать ход в 13 узлов. Вооружение — четыре 6-фунтовые пушки. Уже летом 1873 г. «Ливадия» перевезла императрицу Марию Александровну с семьей из Севастополя в Ялту. Старый «Тигр» был 26 августа 1872 г. исключен из списков флота.

В марте 1874 г. «Ливадия» ушла в практическое плавание. В западной части Средиземного моря яхта успешно выдержала 11-балльный шторм, показав отличные мореходные качества.

Следует отметить, что «Ливадия» — единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях русского флота. Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. под командованием капитана 1-го ранга Ф. Е. Кроуна она крейсировала у румынского и болгарского побережья и 21 августа потопила турецкую двухмачтовую кочерму. Замеченная двумя турецкими броненосными кораблями, яхта выдержала 18-часовую погоню и благополучно ушла под защиту севастопольских батарей.

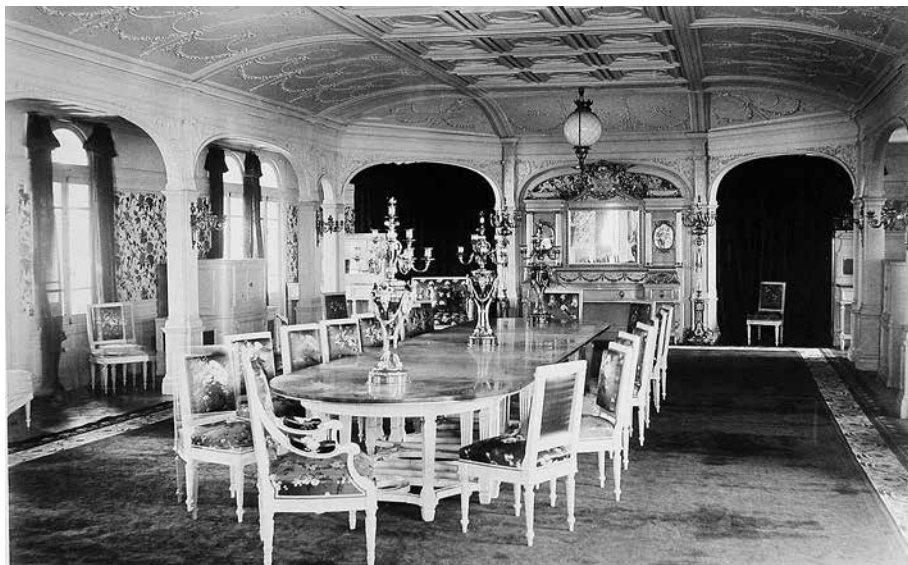
Трёхлетняя служба «Ливадии», однако, закончилась трагически. На пути из Севастополя в Одессу она в туманную ночь с 21 на 22 октября

1878 г. выскочила на риф у Тарханкутского маяка на западном побережье Крыма. 47 дней, с 22 октября по 7 декабря, «Ливадия» стояла на камнях. После ряда неудачных попыток командования флота спасти корабль все ценное, что было возможно, перевезли на берег, а корпус постепенно был разбит волнами.

И тут вице-адмирал А. А. Попов, насмешивший весь мир строительством двух круглых броненосцев-«поповок», предложил царю Александру II построить круглую, а точнее, эллиптическую яхту «Ливадия».

Попов соблазнил царя почти полным отсутствием качки, различными удобствами для «высочайших» пассажиров и богатством отделки. Огромная по тем временам яхта стандартным водоизмещением 4420 т, получившая имя своей предшественницы, была заложена на английской судостроительной фирме «Джон Эльдер и Ко» 25 марта 1880 г. 24 сентября того же года «Ливадия» под командой её создателя — британского кораблестроителя инженера Пирса — покинула верфь в Глазго и взяла курс на Севастополь.

Яхта была роскошной. Площадь кают, салонов и залов для императорской семьи и свиты составляла 3950 кв. м, то есть в 6,7 раз больше, чем на старой «Ливадии». Огромная императорская приемная с высотой потолков 4 м была отделана в стиле комнат Людовика XVI в Фонтенбло.



Яхта «Ливадия». Столовая

В приемной бурлил фонтан, окруженный цветочной клумбой. Гостиная на средней палубе была меблирована в крымско-татарском стиле. Другие помещения имели отделку по-персидски. Большинство же парадных кают было отделано в современном английском стиле.

Каюты и кубрики экипажа должны были отделяться уже в России. Помещения «Ливадии» освещались свечами Яблочкова, причём всё электрооборудование поставлялось в Англию из России. 26 сентября 1880 г. Пирс пригласил на борт яхты комиссию Морского министерства во главе с вице-адмиралом И. Ф. Лихачевым и в её присутствии успешно провел двухдневные ходовые испытания. Скорость «Ливадии» достигала 15,7 узлов (при мощности машин 12,354 л.с.), осадка составила всего 2,1 м.

3 октября 1880 г. «Ливадия» покинула Гринкокский рейд и направилась в Севастополь.

С 1879 г. революционеры начинают настоящую охоту на царя. И вот 1 марта 1881 г. в результате восьмого (!) покушения Александр II был смертельно ранен осколками бомбы, брошенной в него народовольцами на Екатерининском канале в Петербурге.

Надежды народовольцев на подрыв основ монархии посредством убийства царя не оправдались. Не вспыхнуло никаких народных восстаний, так как простому народу были чужды идеи бомбометателей. На-



Яхта «Ливадия». Уголок гостиной

родовольцев покинуло и большинство ранее им сочувствовавшей интеллигенции. Взошедший на престол новый император Александр III напрочь отказался от всех либеральных начинаний своего отца, вернув Российскую империю к абсолютному самодержавию. Повесили человек 40, свыше 10 тыс. были посажены в тюрьмы, отправлены в Сибирь.

3 марта 1881 г. председатель Кабинета министров П. А. Валуйев предложил Александру III назначить регента на тот случай, если его тоже убьют. Старшему сыну царя Николаю было тогда всего 12 лет. Александр возмутился этим предложением и отказался, но 14 марта всё же назначил регентом своего брата великого князя Владими-

ра Александровича, а сам 27 марта бежал, иначе не скажешь, вместе с семьёй из Аничкова дворца в Гатчину. И студенты, и царские сановники по тому поводу стали величать императора «гатчинским пленником революции».

К сожалению, главного результата террора «Народной воли» до сих пор не заметил ни один историк. Террористы существенно ограничили свободу передвижения двух последних царей, затруднив их общение даже с министрами, не говоря уж о народе. То, что народ не знал адресов террористов, это понятно, но когда ни народ, ни большинство генералов, губернаторов и сановников не знали, где находится император — не имело аналогов ни в Российской

империи, ни в государствах Европы за последние полтора тысячелетия. Без преувеличения можно сказать, что «Народная воля» выселила династию Романовых из собственной столицы. Ни Александр III, ни Николай II больше не жили в Петербурге, хотя для них в Зимнем дворце и были подготовлены хорошо охраняемые апартаменты. Оба императора периодически прибывали на несколько часов в столицу, принимали участие в официальных церемониях и... уезжали ночевать в свои загородные резиденции, хотя над Зимним дворцом продолжал реять императорский штандарт: «Царь всегда на своем месте».

Ну а тем временем Александр III и Николай II прятались во дворцах в Гатчине, Царском Селе, Петергофе и в



Яхта «Ливадия». Курительная комната

Ливадии. Значительную часть времени цари проводили на борту яхт. Николай II по несколько недель отдыхал на яхте «Штандарт». С 1905 по 1914 г. царь встречался с главами иностранных государств исключительно на борту яхты «Штандарт», стоявшей в финских шхерах или в Ревельском порту. Соответственно, главы государств прибывали на собственных яхтах или боевых кораблях.

Николай II любил отмечать монаршие юбилеи и первопрестольные праздники с большой помпой, но при этом ночевал только на яхте или в просторном вагоне своего поезда. Так, во время торжеств по поводу 300-летия династии Романовых царь ночевал или в поезде, или на речной яхте «Межень» на пути из Нижнего Новгорода в Ярославль. На торжествах, посвященных 200-летию Полтавской и 100-летию Бородинской битв, на места сражений прокладывались специальные железнодорожные ветки. Тогда приходил царский поезд, где и жил император.

Время в пути на «Штандарте» из Севастополя в Ялту или обратно занимало около 3 ч. Однако Николай II несколько раз оставался в Севастополе на срок до недели и ночевал исключительно на «Штандарте».

Система управления Российской империей была сложна и запутанна. Формально существовал Комитет министров, который возглавлялся самим царём. Однако это был не управленче-



Яхта «Ливадия». Будуар

ский, а скорее законодательный орган. Кроме того, с 1861 по 1882 г. существовал и Совет министров, который тоже должен был возглавлять сам царь. С декабря 1882 г. Совет министров более не собирался. Он был возрожден царским указом от 19 октября 1905 г. Тогда же был учрежден и пост председателя Совета министров.

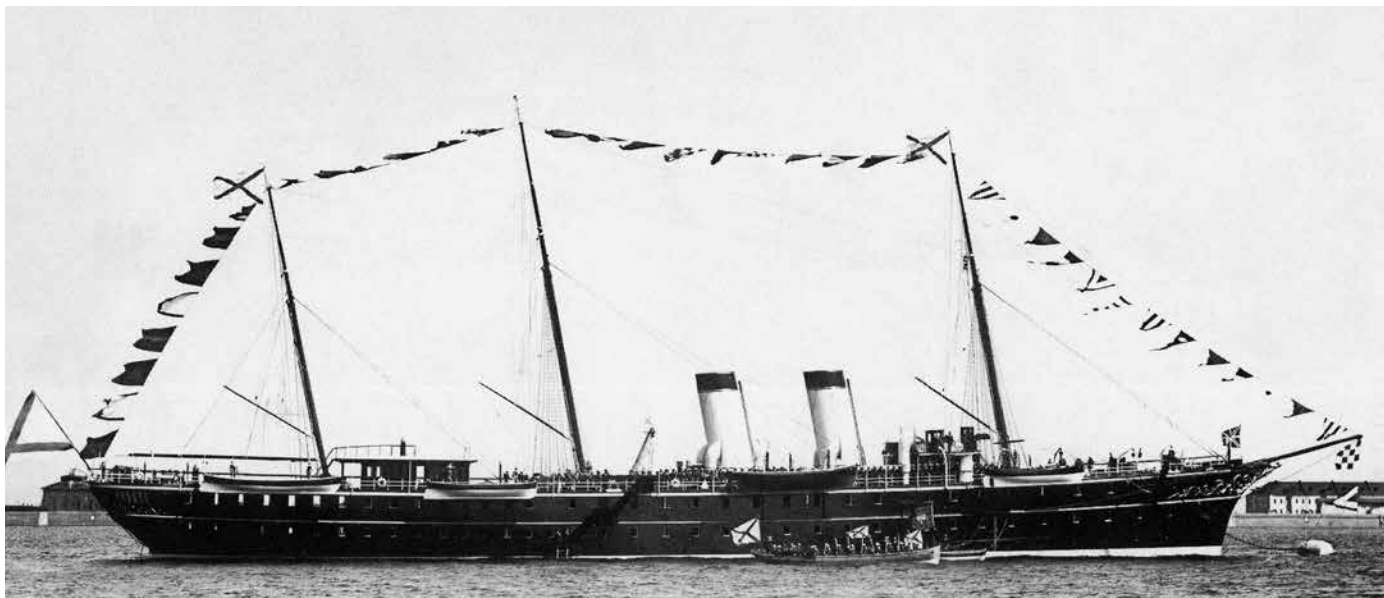
Однако ни председатель Комитета министров, ни министры вместе не могли повлиять на своего коллегу-министра. Каждый министр имел право непосредственного доклада царю и отчитывался только перед царём. Такая система была терпима в XVIII — начале XIX в., когда сильный монарх, имея советников уровня Панина, Потемкина, Безбородко, Сперанского и

других, мог непосредственно управлять министрами. К началу XX в. только объём информации, доставляемой царю, возрос во много раз. Как писал в 1895 г. Лев Толстой: «...в Кокандском ханстве все дела можно было рассмотреть в одно утро, а в России в наше время для того, чтобы управлять государством, нужны десятки тысяч ежедневных решений».

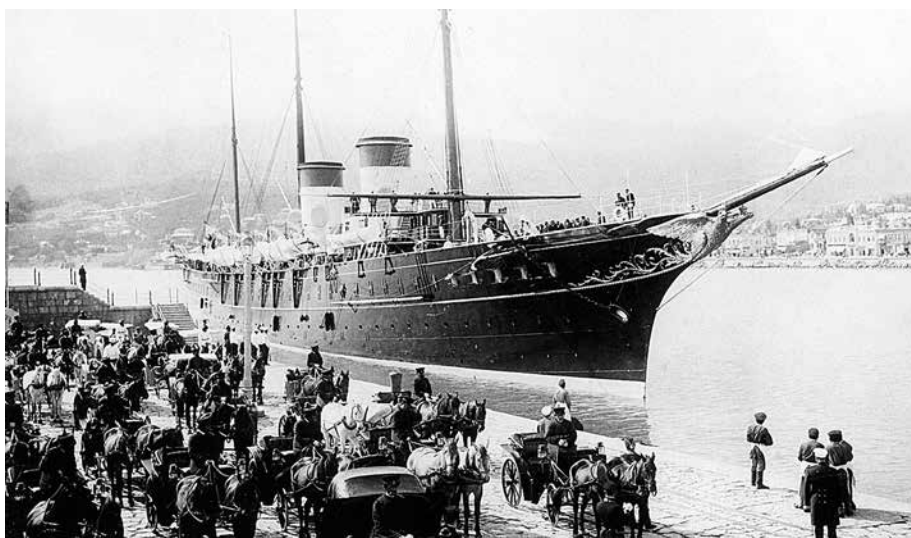
Любопытно, что у Николая II не было никакого аппарата (секретариата), который бы обрабатывал, уточнял, проверял отчеты министров или иных чиновников. Представьте, какую беду несли стране «царские пряталки»! Каково быть министром в те времена? Ведь на дорогу в Гатчи-

ну, Петергоф или Царское Село они тратили минимум 3 ч в один конец. Чтобы сделать 15-минутный доклад царю в Петербурге, министр терял максимум час времени, даже если он шел пешком из министерства в Зимний. На аналогичный доклад в Царском Селе уходил весь день. Ну а если Александр III или Николай II жил в Ливадии, то в Ялту на несколько недель или даже месяцев отправлялись ведущие министры империи.

Между тем бегство от террористов в отдаленные дворцы или на яхты постепенно стало нравиться царям. Прогулки на природе, свежий воздух, тишина, спокойствие куда полезней, чем петербургский дымный туман. Чтобы хоть как-то соблюсти приличия и на законных основаниях выкачивать



Императорская яхта «Полярная Звезда»



Яхта «Штандарт» в Ялте

деньги из бюджета Морского ведомства, Александр III придумал новый тип кораблей — «яхта-крейсер». Так, в 1887 г. началось строительство крейсера «Память Меркурия» по типу английского крейсера «Линдер». Вооружение его должно было состоять из восьми 152-мм, четырех 9 фн, шести 47-мм пушек и двух торпедных аппаратов. Крейсер предназначался для действий на океанских коммуникациях, и дальность плавания его должна была составлять 12 500 миль.

В ходе строительства крейсера в его конструкцию вносились изменения. Заодно царю объяснили, что название не очень подходит для прогулочного судна, и корабль был переименован в «Полярную Звезду». В итоге, ког-

да «Полярная Звезда» в марте 1891 г. вошла в строй, она оказалась уже не крейсером, а роскошной яхтой с четырьмя 47-мм пушками. Стоимость судна составила 3 557 100 р. Для сравнения: стоимость параллельно строившегося броненосного крейсера «Память Азова» составила 3 690 254 р., включая артиллерию. «Память Азова» тоже строили с роскошными салонами для перевозки высочайших особ.

В 1892 г. Морское ведомство заказало датской фирме «Бурмейстер ог Вайн» крейсер. Но в октябре 1893 г. Александр III приказал переделать его в императорскую яхту. В строй она вошла под названием «Штандарт» в 1896 г., уже при новом царе. Стандартное водоизмещение ее составило 5480 т, как у броненосного крейсера

Яхта «Штандарт». Машинное отделение



того времени. Для салютов яхта имела восемь 47-мм пушек Гочкиса. Яхта «Штандарт» представляла собой двухвинтовую шхуну с гафельными парусами. Две паровые машины суммарной мощностью 12 000 л. с. позволяли развить скорость до 22 узлов.

Императорские покои были отделаны панелями из вишни и ореха, помещения вдовствующей императрицы, великих князей и княжон — берёзой, столовая — ясенем, коридоры — дубом, клёном «птичий глаз» и белым буком. Стены в императорских каютах были обтянуты тиснёной кожей или кретоном. По распоряжению Николая II золочение в отделке не применялось.

В кормовой части верхней палубы имелась большая рубка, в которой размещалась столовая для официаль-

ных приёмов, а также рабочий кабинет и приемная царя. В носовой части верхней палубы, перед первой трубой, находилась штурманская рубка, две рубки для начальствующего состава, а над ними — ходовой мостик с рулевой рубкой.

Императорские жилые каюты находились на главной палубе, над машинным отделением. Каждый блок кают императора, императрицы и вдовствующей императрицы состоял из гостиной, спальни и ванной комнаты. На главной палубе размещались столовая, салон, каюты великих князей и княжон, офицеров яхты и корабельная кают-компания.

На нижней палубе находились каюты для детей императорской фамилии, помещения для прислуги, ку-

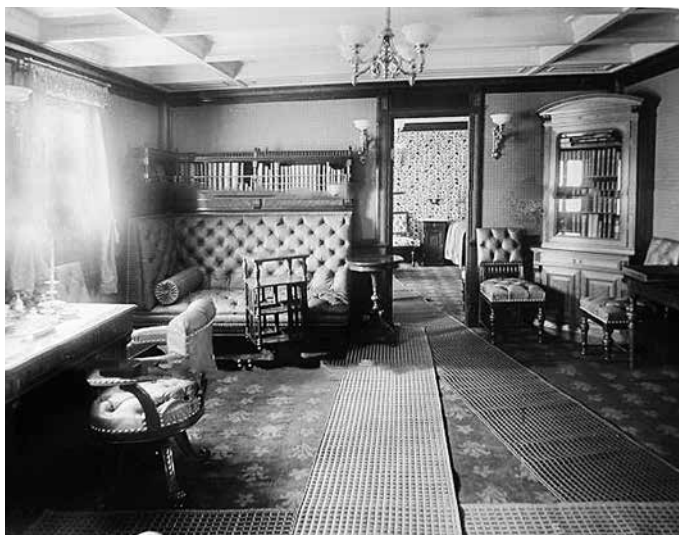
брики экипажа и душевые кабины. Там же размещалась радиорубка, выгородки динамо-машин, мастерские и часть кладовых. Еще ниже, в носовой части, находился грузовой трюм и пороховой погреб, а в кормовой — рефрижераторы для провизии.

Яхта-крейсер «Штандарт» два раза в год ходила с Балтики на Чёрное море только для того, чтобы отвезти императора из Севастополя в Ялту. Правда, жалеть начальство, команду и прислугу особенно не приходится. Царские яхты не подлежали таможенному досмотру и... Бесспорный рекорд по провозу контрабанды держала яхта «Полярная Звезда» на маршруте Копенгаген — Кронштадт. По этому маршруту вояжировала вдовствующая императрица Мария Федоровна.



Внутреннее убранство яхты «Штандарт»

Салон яхты «Штандарт»



Император Николай II, императрица Александра Федоровна и наследник цесаревич Алексей на борту императорской яхты «Штандарт». 1909 г.



Общий вид кают-компании для личного состава яхты «Штандарт»



Спальня на яхте «Штандарт»

Конечно, можно было и за пару дней на поезде прикатить, но на яхте как-то веселее.

Любопытно, что 3 ч от Южной бухты Севастополя до набережной Ялты «Штандарт» шел не один, а в сопровождении целой эскадры кораблей Черноморского флота. Так, 30 марта 1914 г. его сопровождали крейсер «Кагул», яхта «Алмаз» и четыре эсминца. И это, замечу, был не только почетный эскорт. Дело в том, что яхта «Алмаз» по своему силуэту почти не отличалась от «Штандарта». Поэтому в течение шести лет, с 1906 по 1911 г., «Алмаз» служил яхтой-двойником «Штандарту» на Балтике. Периодически царская яхта менялась стоянками в Финских шхерах с ее двойником. Современники утверждали, что в 1907 г. на входе в Коткинскую бухту была обнаружена плавающая мина. Но при этом на стоянке, предназначенной для «Штандарта», была пришвартована яхта «Алмаз».

В начале 1911 г. «Алмаз» прошел ремонт (кстати, в 1908 г. его официально включили в число императорских яхт), а 23 июля того же года он навсегда покинул Балтику и отправился на Черное море сопровождать «Штандарт».

Семейство Романовых владело флотом яхт, по числу и суммарному водоизмещению большим, чем все яхты всех монархов Европы вместе взятых. Однако яхтсменом из всех августейших особ можно признать лишь великого князя Александра Михайловича, да и то с некоторой натяжкой. К примеру, с 1856 по 1914 г. почти все члены августейшего семейства изво-

лили кататься по Средиземному морю на больших яхтах, пароходофрегатах и крейсерах, но никто из них, кроме того же Александра Михайловича, не ходил вокруг Европы. Ведь в Бискайском заливе «особу» могло и укачать. Поэтому все особы добирались по железной дороге до портов Южной Франции, Италии или греческого порта Пирей, а там уж катались по ласковому и тихому Средиземному морю.

Исключение составляла и императрица Мария Федоровна, урожденная датская принцесса Дагмар. Она до августа 1913 г. ездила в Копенгаген к родне исключительно на яхте «Полярная звезда». На поезде из Копенгагена в Петербург тогда добирались двое суток, а на яхте — две недели. Но причиной столь длительной поездки была не любовь к красотах Балтики, а исключительно гонор. В детстве Дагмар обиделась на злодеев-пруссиков, отобравших у Дании землю Шлезвиг-Гольштейн. И отказом от проезда по железной дороге через территорию рейха императрица хотела досадить кайзеру.

И все были довольны. Кайзер избавлялся от лишних хлопот с капризной царицей, а экипаж яхты и обслуга получали большую прибыль от каждого похода «Полярной звезды». Все царские яхты не подлежали таможенному досмотру, ну и каждый тащил, сколько мог «по чину».

В Севастополь «Полярная звезда» заходила всего один лишь раз, в 1894 г. Яхта покинула Севастополь 22 февраля 1895 г. и пошла в Батуми, а оттуда — в Константинополь и далее в Кронштадт.

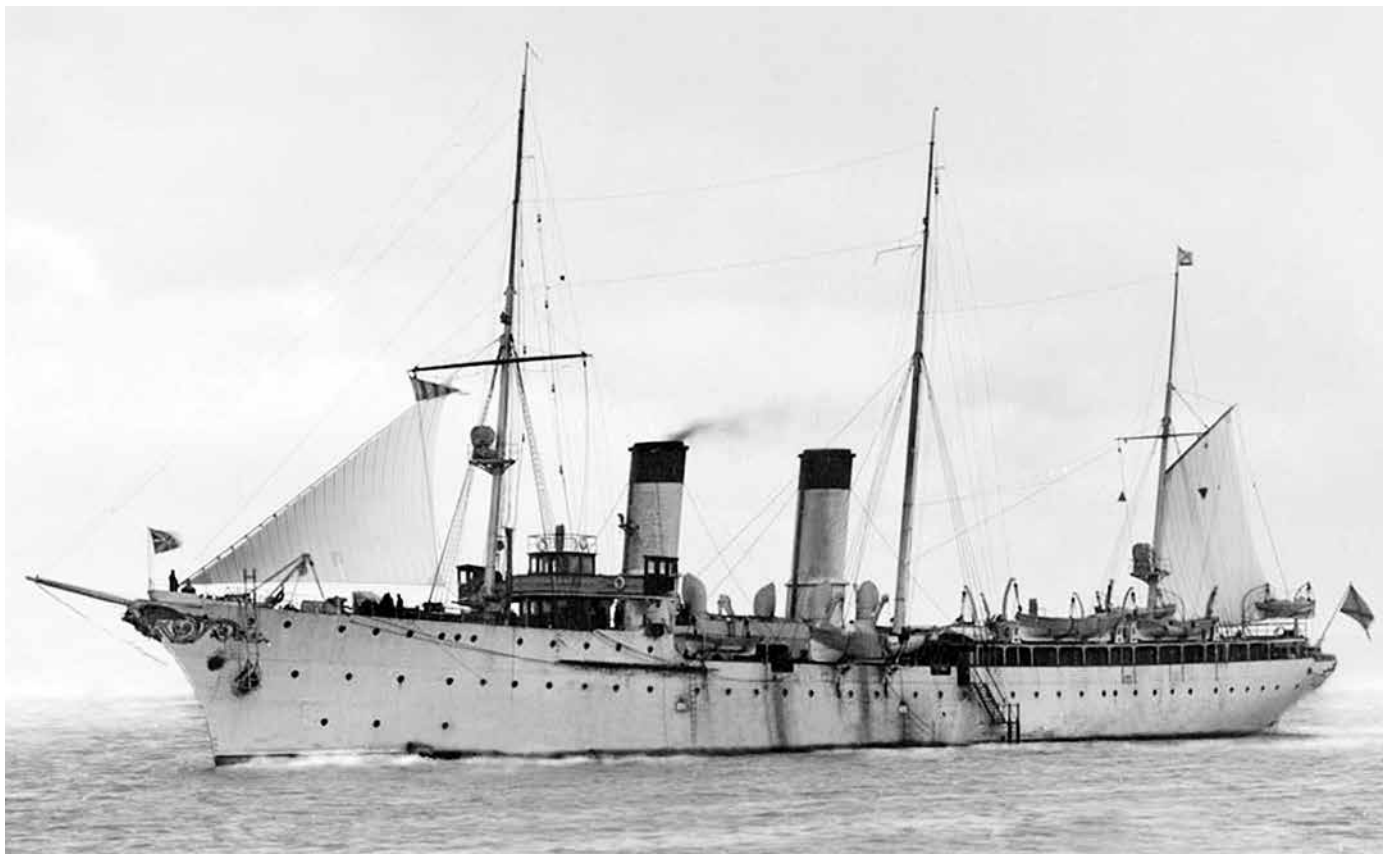


Каюта на яхте «Штандарт»

Несколько слов нужно сказать о яхте единственного яхтсмена в августейшем семействе. Предоставляю слово самому великому князю Александру Михайловичу:

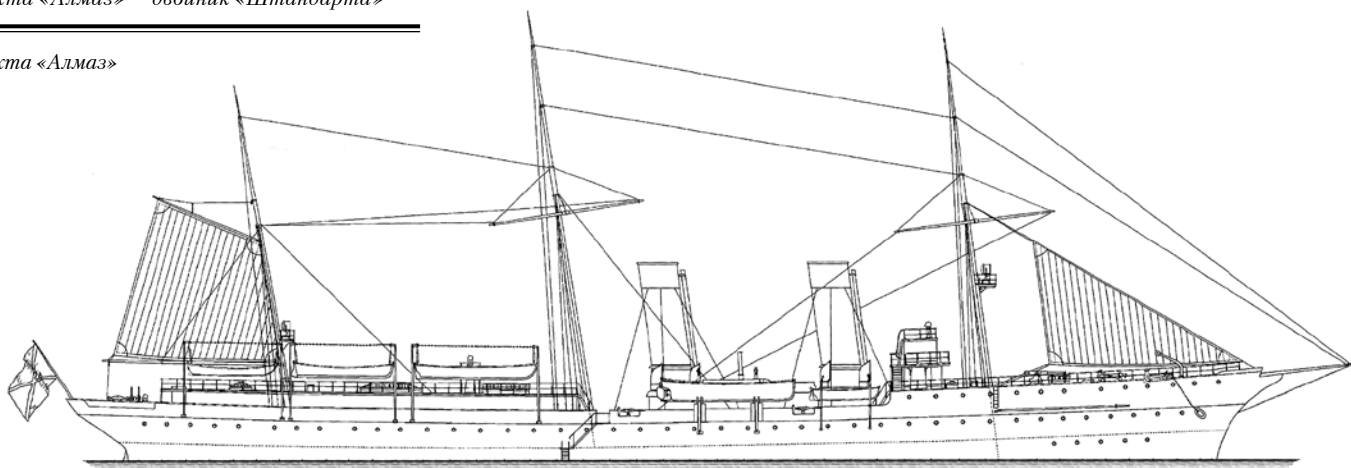
«В бытность мою в Лондоне несколько лет тому назад мне попалась на глаза в «Таймс» короткая заметка, которая сообщала о внезапной кончине мистера Б. на борту собственной яхты, которая по обыкновению стояла на Темзе. Вино и все остальные излишества ускорили его конец, хотя ему исполнилось тогда уже 82 года. Как выяснилось, Торффридой звалась его зеленоглазая невеста, которая незадолго до свадьбы отправилась в Париж, чтобы заказать приданое. Здесь она встретила одного британского дворянина и вышла за него замуж».

По эскизам Александра Михайловича каюты яхты, переименованной в «Тамару», и их внутреннее убранство были полностью переделаны. На носу появилась деревянная фигура грузинской царицы. Яхта была построена на верфи Пирса в Глазго и спущена на воду в 1883 г. Корпус стальной, палуба покрыта тиком. Длина между



Яхта «Алмаз» — двойник «Штандарта»

Яхта «Алмаз»



перпендикулярами — 62,6 м, наибольшая ширина — 7,77 м, а осадка кормой — 4,2 м. Стандартное водоизмещение — 623 т. Паровая обновленная машина системы Эльдера мощностью 1020 индикаторных л. с. позволяла развивать скорость до 13,5 узлов. Запас угля составлял 140 т, воды — 12 т и льда — 500 кг. Дальность плавания под парами — 1500–2000 миль.

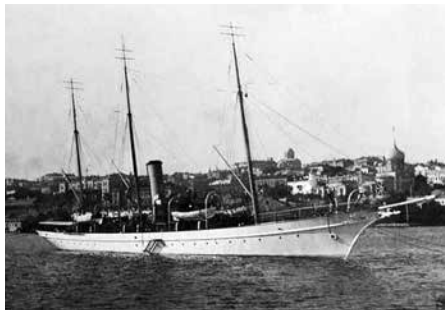
Естественно, «Тамара» могла ходить и под парусами. Двухмачтовая яхта имела парусное вооружение шхуны, поэтому для управления парусами требовался минимум матро-

сов. На борту яхты находились паровой катер, вельбот и две шлюпки (на десять и четыре весла). Каюты были отделаны красным деревом. Везде были резные украшения и старинные полотна. Александру Михайловичу отводилась просторная каюта площадью в 18,3 кв. м, брату Сергею — каюта поменьше (13,7 кв. м), чуть меньше были каюты гостей.

Формально «Тамара» являлась частной собственностью Александра Михайловича, но понять это можно лишь из мемуаров великого князя. Судите сами: 29 человек экипажа

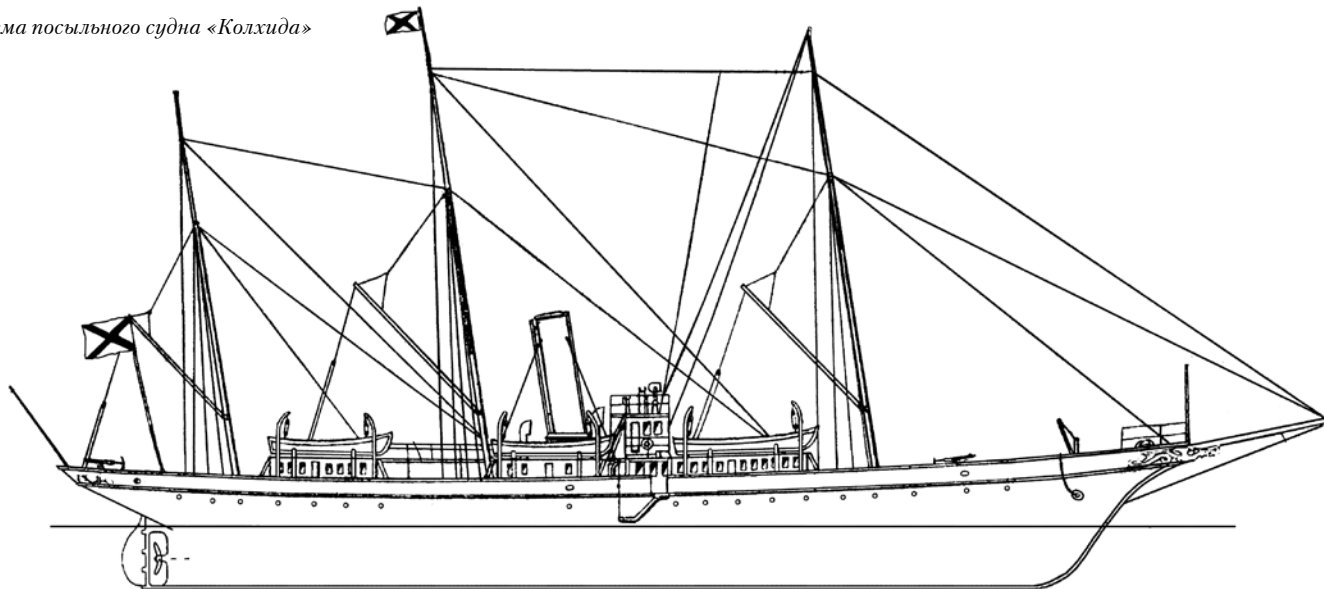
яхты находились на службе в императорском флоте, и лишь три человека были вольнонаёмными. На мостике были установлены две 37-мм пушки Гочкиса — самые современные орудия того времени. Так что «Тамара» могла не только отогнать пиратские джонки, но и имела реальные шансы потопить малый миноносец.

16 августа 1890 г. яхта «Тамара» с Александром Михайловичем на борту подняла якорь в Кронштадте и ушла в южные моря. В 1890–1891 гг. судно прошло 23 тыс. миль. После этого «Тамара» большую часть времени на-



Посыльное судно «Колхида», бывшая великокняжеская яхта «Тамара»

Схема посыльного судна «Колхида»



ходила в Чёрном море и была приписана к Севастопольскому яхт-клубу. Ну а сам Александр Михайлович состоял почётным его командором.

В июне 1913 г. Александр Михайлович выгодно продал старую яхту Морскому ведомству. «Тамара» была зачислена в состав Черноморского флота в качестве посыльного судна под названием «Колхида».

Но вернемся в царствование Александра III. Согласно некоторым документам, в 1886 г. царя с семьей перевез из Севастополя в Ялту крейсер «Орёл». Видимо, это ошибка, поскольку этот пароход Добровольного флота стандартным водоизмещением 81 175 т был построен в Англии в 1889 г. и лишь 15 марта 1890 г. прибыл в Одессу. В военное время он должен был обращаться в крейсер с вооружением 3–120-мм, 12–75-мм и 6–47-мм орудий. Пассажировместимость — 1245 мест.

Ну а 21 сентября 1894 г. император Александр III сел на «Орла» и отправился в последний раз в Лива-

дию. Согласно дневнику Николая II, из Севастополя вышли в 11:00, а «ровно в 2 ч подошли к Ялтинскому молу».

20 октября 1894 г. Александр III скончался в Ливадии. А 27 октября гроб с телом императора установили на крейсере «Память Меркурия», который в сопровождении броненосца «Двенадцать Апостолов» и крейсера «Орёл» пошел в Севастополь. Немедленно после смерти Александра III

де всегда производил на меня потрясающее впечатление! Радуетесь, смотря на эту морскую силу, выросшую в 12 лет! Обойдя линию миноносцев, вернулись на «Штандарт» и пили чай. В 5 ч отправились запросто на след[ующие] суда: эск[адренные] брон. «Георгий Победоносец», «Три Святителя» и «Ростислав», кан[онерскую] лод[ку] «Ураец» и крейсер «Память Меркурия». Вернулись в 7 ч. В 8 ч был большой обед морякам.

в Крестовоздвиженской церкви Ливадии был провозглашен манифест о вступлении на престол Николая II.

Похороны отца, коронация и ряд других событий позволили Николаю II отправиться в Крым лишь во второй половине августа 1898 г.

Император записал в дневнике:

«21-го августа. Пятница. Встал чудным утром, когда мы проезжали через Бахчисарай. В 10 ч прикатили наконец в Севастополь. На пристани обычная встреча, масса начальства сухопутного и морского и почетный караул 49-го пех. Брестского полка. Сели в катер и прибыли на милый «Штандарт»; попавши на него, чувствовалось, что приехали в свой дом. Завтракали в 12 ½. В 3 ч сели в гребной катер и на буксире парового начали обходить линии эскадры, стоявшей в три колонны. Картина этой большой и сильной эскадры, производившей салют, была замечательно эффектная. Вид севастопольских бухт с Черноморским флотом на рей-

Затем смотрели на фейерверк, иллюминацию и слушали серенады с судов эскадры и проезжих итальянцев. Масса шлюпок, как в Финляндии, окружала яхту до позднего вечера.

Ночь была длинная — лунная.

22–24 августа царская семья провела в Севастополе. Ночевали на борту «Штандарта».

Почти месяц в 1898 г. император провел в Ливадии.

21 сентября Николай II последний раз искупался в море и в 14:00 отправился на «Штандарте» в Севастополь. Столь ранний отъезд был связан с визитом императора в Данию.

В сентябре 1900 г. после охоты в Беловежской пуще Николай II вновь отправился в Ливадию.

Из императорского дневника:

«17-го сентября. Воскресенье. В 9 ч дивным утром прибыли в Севастополь. Встреча и знакомая обстановка по недавнему прошлому сильно напомнили нам симпатичное пребывание в 1898 г. и жизнь на милом «Штандарте». Сно-

ва поселились на нем. К 11 ч прибыли на Братское кладбище, где в красивой церкви-пасхе была отслужена заупокойная литургия. Приятно было встретиться с Ксенией, Сандро и Кириллом. После завтрака посетили «Тамару». Затем осмотрели броненосцы: «Синоп» и «Ростислав», которым командует Сандро. Обошли всю чудную эскадру на гребном катере на буксире парового. Пили чай на втором броненосце. Вернулись на «Штандарт» после спуска флага. В 8 ч был большой обед с высшим сухопутным и морским начальством. Была очень красивая иллюминация судов эскадры и города. Баржи с певчими и песенниками проходили кругом яхты, и вообще рейд кишел множеством шлюпок и катеров.

18-го сентября. Понедельник. В 7 ½ ч утра снялись с якоря и вышли в море. Против Георгиевского монастыря застопорили машины на полчаса и смотрели на стрельбу четырех броненосцев по береговой батарее, нарочно для этого построенной. Снаряды ложились и разрывались хорошо, насколько можно было судить сзади. Переход до Ялты совершили при идеальной погоде и штиле. Подошли к молу в 11 ½ ч.

Вскоре царь заболел. Уже 25 октября записи в дневнике резко меняются: «Отвратительный день с осенним ветром. Утром гулял нехотя, так как чувствовал себя неважно. Принял Ламсдорфа. Лег спать рано».

Лейб-медик, престарелый Гирш, поставил диагноз «инфлюэнция» (то есть простуда или грипп). Однако царю становилось все хуже. Вызванный из Петербурга профессор Военно-медицинской академии Попов изменил диагноз на брюшной тиф.

С 1 по 28 ноября царь находился в тяжелейшем состоянии. Врачи не исключали летального исхода.

Фактически Александра Федоровна взяла на себя управление государством. «По свидетельству правой руки министра императорского двора А. А. Мосолова, императрица отдавала приказания непосредственно министру императорского двора В. Б. Фредериксу и другим должностным лицам, которые уже затем докладывали о полученных указаниях, причем добавляли, что государыня приказывала о своих

распоряжениях не говорить. Все эти приказания передавались фрейлиной А. А. Олениной и С. Орбелиани княгине Е. Н. Оболенской.

Ряд министров и генералов во главе с военным министром Куропаткиным (будущим «маньчжурским героем») начали готовить государственный переворот. В случае смерти Николая они собирались возвести на престол пятилетнюю дочь Ольгу, а царица становилась регентшей. Кроме того, Алиса находилась на четвертой неделе беременности. А вдруг будет сын?

Однако премьер-министр Витте отказался присоединиться к заговору, за что заслужил пожизненную ненависть царицы. Михаила любила гвардия, да и вся Россия от аристократов до социалистов слишком хорошо знала прелести женского правления в XVIII в., и страна вряд ли тихо приняла бы на престол пятилетнюю девицу. Таким образом, уже в 1900 г. Россия была поставлена на грань гражданской войны.

Тут следует обратить внимание на то, что Ливадия — не Санкт-Петербург, где династические споры в XVIII в. решала исключительно гвардия. Споры нет, рядом с Ливадией дислоцировались гвардейские части. Но сухим путем в Ливадию тогда попадали только через Севастополь (горные тропы не в счёт). Ливадийский дворец и все окрестные постройки расположены приблизительно в версте от моря и великолепно просматриваются даже с борта прогулочного катера. А в хорошую оптику с марса или мостика броненосца видны и различия на погонах.

Таким образом, ситуация в Ливадии в случае смерти Николая полностью попала бы под контроль командования Черноморского флота.

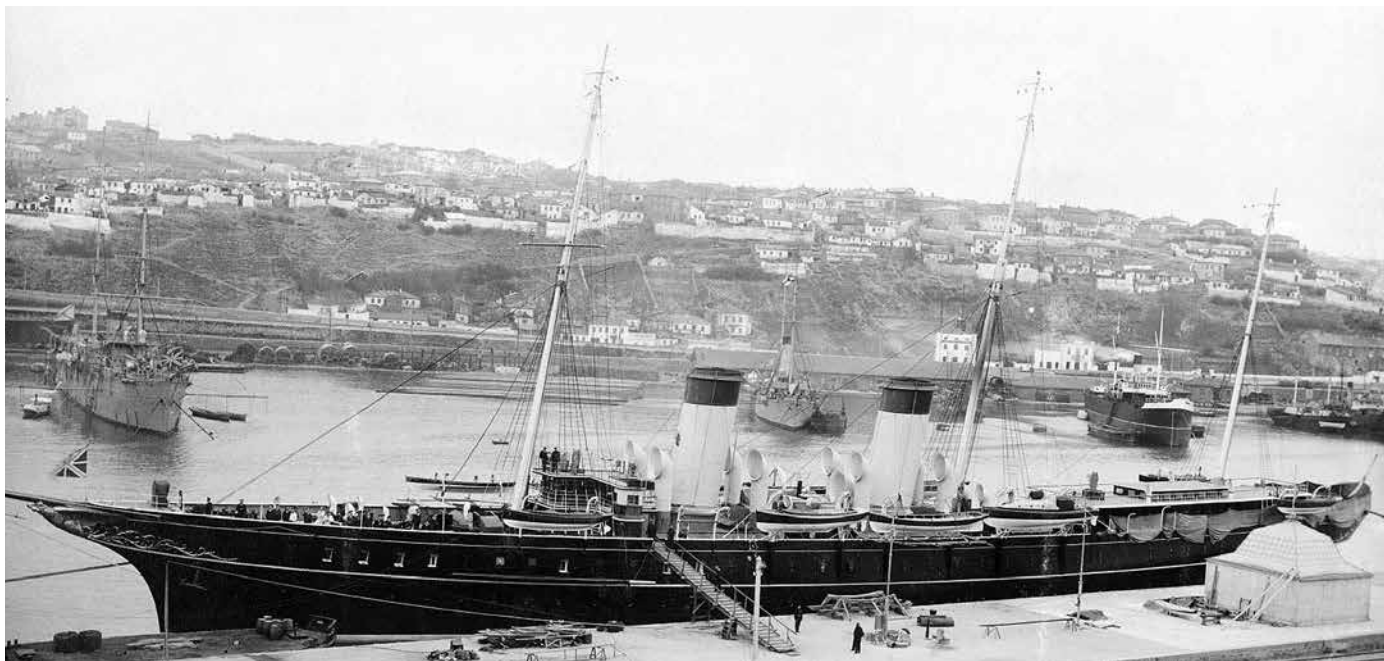
Замечу, что позицию Черноморского флота в ходе династического кризиса определял не столько командующий флотом вице-адмирал С. П. Тыртов, сколько командир броненосца «Ростислав» капитан 1-го ранга А. М. Романов. На службе капитан Романов вытягивался перед Тыртовым, а вне службы уже вице-адмирал вставал на вытяжку перед 34-летним великим князем и не имел права первым начать с ним разговор.

Как ни секретила Аликс с заговорщиками состояние царя, все детали происходящего немедленно докладывались великому князю. Дело в том, что имение великого князя Александра Михайловича «Ай-Тодор» граничило с Ливадией, и августейшие соседи постоянно навещали друг друга. Ники и Сандро дружили с детства. Естественно, что средний и младший обслуживающий персонал этих имений имел чуть ли не ежедневное общение и родственные связи. Соответственно, болезнь царя или даже его невыход из дворца не мог остаться неизвестным в «Ай-Тодоре».

Александр Михайлович занял резко отрицательную позицию по отношению к попытке государственного переворота. В случае коронации Татьяны Александр Михайлович и его три брата могли слишком много потерять. Нетрудно догадаться, что в случае смерти царя Черноморский флот взял бы под контроль всех заговорщиков. А по законам Российской империи попытка изменить порядок престолонаследия каралась смертной казнью.

Однако молодость и крепкое здоровье победили болезнь — Николай выздоровел. Зато императрица Александра Федоровна на всю жизнь возненавидела и Александра Михайловича. Отношения же с царём у Александра Михайловича оставались хорошими, но о близкой дружбе, как раньше, уже и речи не было.

Лишь в 5 ч утра 10 января 1901 г. «Штандарт» вместе с Николаем II и его семьей покинул Ялту и взял курс на Севастополь. После швартовки яхты император осмотрел новые корпуса казарм, а затем был завтрак и совещание с высшими чинами флота и крепости. Вечером царский поезд ушел на север. 1 июня 1901 г. в Петергофе у императрицы Александры Федоровны рождается четвертая дочь — Анастасия. Поездка в Ливадию откладывается на год. А пока архитектор Удельного Ливадийско-Массандравского управления А. А. Бибер за 1901–1904 гг. возвел в Ливадии новые здания: дома министра двора барона В. Б. Фредерикса, высших офицеров охраны, учителей и ресторатора, прачечную. Претерпел модернизацию и старый дворец — там провели цен-



Яхта «Штандарт» в Севастополе

тральное отопление, электричеством от нескольких электростанций освещались дворцы и все здания гофмаршальской и служительской частей, телефонная связь соединила Ливадию с Петербургом и Москвой.

Из царского дневника за 1902 г.: «17-го сентября. Вторник. В 9 ч прикатили в красивый Севастополь. Встреча, как всегда, на пристани: поч. кар. Брестского полка, начальство, дамы и дети учебных заведений. Утро стояло тихое, облачное, к полудню разяснилось. Эскадра стояла в три линии и произвела салют, когда поезд вышел из туннеля.

Ксения, д. Миша и Сандро встретили на «Штандарте», куда мы сейчас же переправились.

Завтракали в 12 ч. В 2 ч обошли все линии судов и затем посетили броненосцы: «Екатерина II» и «Три Святителя». Вернулись на яхту в 4 ½. Обедали и провели вечер наверху, любуясь иллюминацией на рейде».

Шесть дней император пробыл в Севастополе, ночуя на «Штандарте».

22 сентября яхта «Штандарт» с Николаем II покинула Севастополь и уже в 3 ч пополудни пришвартовалась в Ялте.

8 декабря «Штандарт» с царской семьей отправился обратно в Севастополь, и 11 декабря августейшее семейство прибыло в Царское Село.

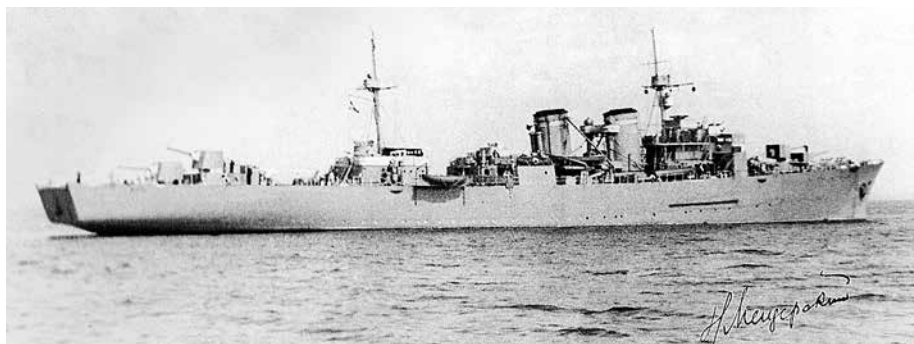


Фото советского минного заградителя «Марти» с подписью командира

В мае 1909 г. яхта «Штандарт» в сопровождении «Полярной звезды» и пяти эсминцев вывезла царское семейство в Финские шхеры. Далее последовали визиты в Швецию, Англию и Германию. Почти сразу после возвращения из вояжа по северным морям в Кронштадт «Штандарт» стал готовиться к походу вокруг Европы в Севастополь. Выход состоялся 19 августа. Царь приехал в Крым в сентябре 1909 г. И тут дипломаты попросили Николая II съездить в Италию — отдать визит итальянскому королю Виктору Эммануилу III. Царь, как всегда, решил поехать на «Штандарте».

Командир «Штандарта» Николай Саблин в своих мемуарах утверждал: «Дипломаты решили, что государь должен сделать визит султану, но наш посол в Турции, который как бы главенствовал над остальными нашими посланниками в Балканских стра-

нах, нашел, что главе православной церкви, российскому императору, не подобает делать первым визит главе мусульманского мира, не посетив славянских стран. Поход в Италию морем отложили, да, кажется, государь и не думал идти на яхте, потому что семью почему-то взять было нельзя, ну а государыне, и особенно княжнам, очень не хотелось оставаться на берегу, когда государь шел в такое интересное плавание.

Между тем отношения с Австрией сложились натянутые, и ехать через нее было нежелательно, поэтому государь пошел на «Штандарте» в Одессу, а из нее поехал кругом через Германию в своем поезде в Ракониджи, где на тот момент пребывал итальянский король».

И вот глубокой ночью «Штандарт» под конвоем четырех миноносцев пошел в Одессу. Оттуда поездом

монарх отбыл в Италию. 10 (23) октября 1909 г. в замке Раккониджи близ Турина состоялась встреча императора Николая II с итальянским королем Виктором-Эммануилом III.

Венценосцы хорошенько выпили, а на следующий день отправились охотиться в окрестностях замка. Наиболее яркое впечатление на царя произвел королевский дворец, и он решил немедленно построить себе такой же в Ливадии. А тем временем их министры иностранных дел Томмазо Титтони и Александр Извольский составили секретное соглашение. Там было много пустой болтовни типа: *«Россия и Италия должны в первую очередь стремиться к сохранению status quo на Балканском полуострове», «суть же была в том, что Италия обязывалась «относиться благожелательно к русским интересам в вопросе о проливах». Со своей стороны царская дипломатия обещала такую же «благожелательность» «к интересам Италии в Триполитании и Киренаике».*

Фактически это было разрешением Италии оккупировать Ливию, а что получала взамен Россия? Одни пустые обещания... И вот когда началась Итало-турецкая война и итальянские броненосцы подошли к Дарданеллам, султан закрыл проливы, и наша экономика понесла огромные убытки, благо около 60 % экспорта шло через проливы.

7 сентября 1911 г., впервые после революции 1905–1907 гг., царская семья прибыла в Севастополь, но из-за недоделок во дворце Николай II прожил две недели на «Штандарте», днем отправляясь на осмотр кораблей и военных объектов в Севастополе, включая береговые батареи.

И вот 20 сентября царь прибыл в Ливадию. В 1911 г. августейшая семья пребывала в Ливадии до декабря. Премьер Коковцов заметил: *«Государь не любил предупреждать заблаговременно членов правительства о своем отъезде в Крым».*

Случайно узнав весной 1912 г. о скором отъезде царской семьи, тот же Коковцов недоумевал: в Думе решаются важные дела, касающиеся финансирования программ развития флота и армии и требующие согласования с императором. Однако Нико-

лай II объяснил: *«Я просто задыхаюсь в этой атмосфере сплетен, выдумок и злобы. Да, я уезжаю, и притом очень скоро, и постараюсь вернуться как можно позже... Пишите мне в Крым обо всем, и я немедленно отвечу вам, и, если будет нужда видеть меня, я рад буду принять вас в Ливадии».*

17 марта 1912 г. Николай II с семейством прибыл в Севастополь, где его уже ждал любимый «Штандарт».

18 марта «Штандарт» с конвоем миноносцев подошел к ялтинскому молу. Среди толпы встречающих стоял, опершись на посох, старец Григорий Ефимович. В тот же день Распутин приехал в Ливадию на городском извозчике, а поздно вечером отправился восвояси на авто из царского гаража. 22 мая царь принял Коковцова. Замечу, что глава правительства остановился не в Ливадийском дворце или даже не в Свитском корпусе, а в городской гостинице «Россия».

«Доклад кончился в наилучшем настроении. Государь спросил меня, не решусь ли я погостить в Ялте и отдохнуть от петербургских прелестей, и, видимо, очень пожалел меня за то, что я должен уже рано утром 24-го выехать в обратный путь».

25 мая 1912 г. царское семейство уезжает из Ливадии.

15 июля 1913 г. «Штандарт» вновь покинул Кронштадт и отправился на Чёрное море, а 7 августа царь сел в поезд в Петергофе и в 11:15 9 августа царский поезд «прикатил» в Севастополь. Пять дней экскурсии по Севастополю, и 14 августа *«...в 10 ч снялись с бочек и вышли в море. Впереди шел крейсер «Кагул», сзади — «Алмаз», с обеих сторон — по три миноносца. Раньше 2 ч подошли к Ялтинскому молу. Почетный караул от 51-го пехотного Литовского полка и затем — обычная встреча. По улицам была масса народа. Приехали в Ливадию; почетный караул от 16-го Стрелкового полка».*

17 декабря «Штандарт» увез царскую семью из Ливадии.

Всего через три месяца Николай II вновь вернулся в свою вторую столицу — Ливадию. 27 марта 1914 г. он был в Севастополе, а через три дня отправился в Ялту. *«Против Балаклавы нас обошел мин. «Беспокойный» с Григоровичем на пути в Ялту; он*

снова встретил около Симеиза, идя в среднем 28-узловым ходом. Подошли к молу в 4 ч».

Так морской министр решил похвастаться возможностями нового турбинного эсминца. 31 мая царское семейство навсегда покинуло Ливадию.

7 сентября 1914 г. Николай II планировал вновь отправиться в Ливадию, но началась Первая мировая война. Сегодня важная экскурсоводша в Ливадийском музее объясняет посетителям, что государь не считал возможным отдыхать в столь роскошном дворце, когда шла война. *«А как насчет 280-мм пушек «Гебена»?»* — непроизвольно вырвалось у меня. Наступила тягостная пауза...

Немецкий линейный крейсер «Гебен», безнаказанно действуя на Чёрном море, мог за пару минут разнести всю Ливадию. Но в отсутствие царя в Ялте у него не было достойных целей. Однако 4 февраля (н. ст.) 1915 г. легкий крейсер «Бреслау» с дистанции 40 кабельтовых (7,2 км) дал восемь залпов из 105-мм орудий по Ялтинскому порту. По сему поводу 27 января (ст. ст.) императрица писала царю в Ставку: *«Мой дорогой Ники! Какая гнусность — этот обстрел Ялты с «Бреслау» — это сделано только назло, слава Богу, нет жертв... Как бы мне хотелось, чтобы потопили этот гнусный маленький «Бреслау».*

Николай II с царицей и детьми закончили свои дни в подвале дома купца Ипатьева. Яхта же «Штандарт» в 1933–1936 гг. была переоборудована в минный заградитель, который 26 августа 1934 г. получил название **«Марти»**. Его стандартное водоизмещение — 6140 т, вооружение — четыре 130-мм и семь 76-мм орудий, а также 409 мин образца 1931 г. и 523 мины образца 1902 г. В западных справочниках «Марти» классифицируется как «крейсер — минный заградитель». В апреле 1942 г. «Марти» стал гвардейским кораблем.

В 1961 г. устаревший и разоруженный минзаг обратили в корабль-цель. После нескольких прямых попаданий крылатых ракет бывшая яхта пошла на лом. По сему поводу какая-то ученая дама сетовала в Интернете, что злодеи-большевики нарочно раздолбали ракетами такую красоту вместо того, чтобы сделать ее музеем.



Как путешествовали наши прабабушки. Пароходы конца XIX — начала XX в.

В то время торговый (коммерческий) флот на Чёрном море был самым большим в Российской империи. На 1 января 1914 г. здесь ходило 413 паровых судов, то есть 40 % от всего парового флота империи. Для сравнения: на Балтийском море было 243 паровых судна. В числе этих 413 пароходов было 37 пассажирских и почтово-пассажирских пароходов, то есть 63 %. На Балтике — 9 таких пароходов. Грузоподъемность 37 черноморских пассажирских и почтово-пассажирских пароходов — 2014 тысяч пудов, то есть 86 % от всего имперского флота. Товаро-пассажирских судов — 86 (36 %).

В конце XIX — начале XX в. главными портами в Крыму были: Севастополь (военный и торговый), Ялта (торговый), Феодосия (торговый) и Керчь (военный и торговый).

Порты второстепенного значения:

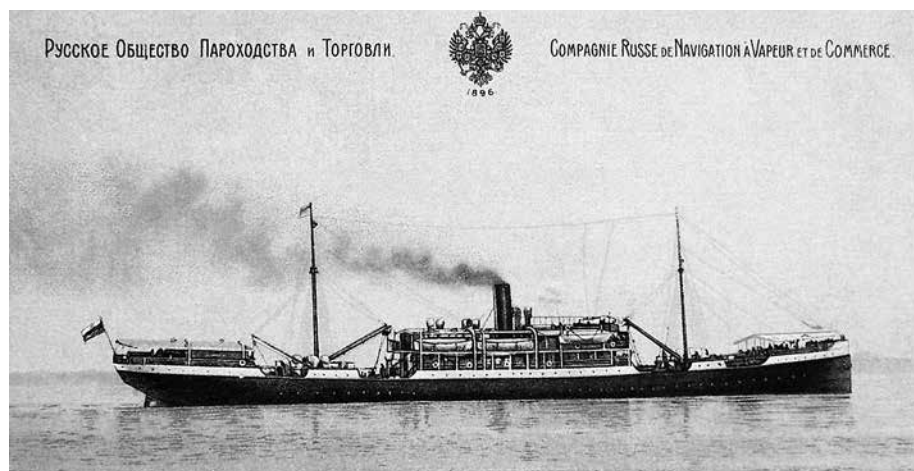
в северо-западной части — Килия, Измаил и Рени (торговые порты Дунайского устья), Аккерман (в Днепровском лимане), Скадовск и Хорлы (в Каркинитском заливе);

на Крымском побережье — Евпатория, Балаклава, Алушка, Алушта и Судак.

Любопытно, что с 1913 г. торговый порт Севастополя начали переносить в Стрелецкую бухту. Однако война прервала это предприятие.

В начале XX в. свыше 40 % русского экспорта шло через Чёрное море и Босфор.

«Наша морская торговля на Чёрном море, к сожалению, так же как и на Балтийском, ведется на иностранных судах, и лишь ничтожный процент товаров перевозится на русских судах.



Пароход «Евфрат»

В области внешней морской торговли этот процент определяется лишь 7 % от вместимости всех судов, в ней участвующих. Каботажная торговля находится в лучших условиях.

Большим каботажем, то есть перевозкой товаров между русскими портами из одного моря в другое, занимаются 92 % русских судов и всего 8 % иностранных; малым, то есть перевозкой по данному морю, занимаются почти исключительно русские суда.

Русский торговый флот 1 января 1913 г. на Черном и Азовском морях состоял из 431 судна с механическими двигателями и 891 парового судна. Всего же — 1322 судна с чистой вместимостью, равной 281 895 регистровых тонн. Это составляет около 37 % от торгового флота всей Империи.

Стоимость торгового флота на Чёрном море определяется цифрой в 68,3 млн руб.».

К 1910 г. РОПиТ стало крупнейшей пароходной компанией России. Флот Общества включал 76 парохо-

дов общим водоизмещением 200 тыс. т и более 140 вспомогательных плавсредств. Все суда РОПиТ оценивались в 24,5 млн р. В 1913 г. общий тоннаж флота Общества составлял 20 % общего тоннажа торгово-пассажирского флота России. Суда РОПиТ посещали порты Атлантического, Тихого и Индийского океанов.

Как уже говорилось, основной деятельностью РОПиТ стала организация регулярных рейсов по российскому побережью и за рубеж. Одной из первых линий стала линия «от Одессы до Керчи, заходя в Евпаторию, Севастополь, Ялту и Феодосию», по которой пароходы ходили три раза в месяц. В 1859 г. для опыта была открыта «Крымская линия ускоренного обслуживания». В 1860 г. вступило в действие новое расписание, по которому пароходы стали курсировать между крымскими портами и Одессой шесть раз в месяц — четыре пассажирских и два грузовых рейса.

Вот как описала в 1888 г. путешествие в Крым на пароходе Мария Сосногорова: «С мая по октябрь

«Русское общество пароходства и торговли» посылает пассажирские пароходы три раза в неделю в крымские порты и столько же — обратно. Из Одессы пароходы отходят по понедельникам, четвергам и субботам в 3 ч дня. Из этих трех рейсов два называются круговыми и заходят в Евпаторию, Севастополь, Феодосию — Керчь, и один, субботний, — прямым, этим рейсом пароходы не заходят в Евпаторию. По субботам из Одессы и по воскресеньям из Севастополя отходят новые большие пароходы «Пушкин» и «Великая княгиня Ольга», а по понедельникам (по вторникам из Севастополя) — старые и тесные [колесные. — Прим. А. III.] пароходы «Коцебу» и «Великий князь Михаил». Последние пароходы, впрочем, имеют и свои удобства: кают-компания 1-го класса расположена на палубе в особой рубке, а потому окна в ней могут открываться во всякую погоду, между тем на остальных четырех пароходах она расположена под палубой, почему во время сильного волнения окна (иллюминаторы) не открывались, и в каюте нередко сгущается духота.

Пассажиры 1-го и 2-го класса во время пути получают полное продовольствие, состоящее из чая или кофе в 8 ч утра и 8 ч вечера, завтрака из трех блюд в 11 ч и обеда на четыре или пять блюд в 4–4½ ч.

В Евпатории и Ялте (а «Пушкин» и в Керчи) пароходы останавливаются на рейде, и сообщение с берегом производится при помощи баркасов.

Кроме пассажирских пароходов летом ходят еще два товарно-пассажирских парохода (один рейс в неделю), причем они заходят, кроме перечисленных портов, еще в Алушту и Судак. На этих пароходах пассажиры принимаются без продовольствия (на пароходе имеется маркитант) и далеко нет тех удобств, как на пассажирских пароходах, время прихода и отхода соображается с количеством имеющихся грузов, а потому рейсы совершаются не вполне правильно. Благодаря всем этим неудобствам на товарно-пассажирских пароходах ездят только путешественники, следующие в Алушту и Судак».

Маленькая справка об упомянутых пароходах.

Пароход «**Великий князь Михаил**» построен в 1865 г. в Англии. Водоизмещение — 1200 т, мощность машины — 1080 номинальных л. с., скорость хода — 11 узлов. Число пассажиров 1-го класса — 63, 2-го класса — 55, 3-го класса (палубные) — 400. В эксплуатации был до 1888 г.

Пароход «**Генерал Коцебу**» построен в Англии в 1865 г. Водоизмещение — 1250 т, машина мощностью 1080 л. с., скорость хода — 11 узлов. Пассажиров 1-го класса — 51, 2-го класса — 56, палубных — 400. 16 апре-



Пассажирский катер рейса Алушка — Алушта на Ялтинском рейде

ля 1895 г. «Коцебу», шедший без пассажиров, столкнулся в 12 милях от мыса Тарханкут с пароходом «Пендераклия» и затонул.

Новые винтовые пароходы «**Великая княгиня Ольга**» и «**Пушкин**» были построены в 1880 г. в Англии специально для Крымско-Кавказской линии. Характеристики обоих пароходов примерно одинаковые. Водоизмещение — около 2300 т, машина двойного расширения мощностью 1700 л. с., скорость хода — 13 узлов. Число пассажиров 1-го класса — 69 (61), 2-го класса — 76 (77), 3-го класса — 500 (119). В эксплуатации «Ольга» находилась до 1904 г., а «Пушкин» — до 1913 г. Далее их использовали в самых различных целях. Так, например, «Пушкин» в 1922 г. числился... плавучей баней в Одесском порту.

К 1888 г. стоимость билетов на пароходы была довольно высока. Из Одессы билет 1-го класса до Евпатории стоил 10 р. 50 коп., до Ялты — 16 р., а 3-го класса — соответственно 2 р. 80 коп. и 4 р.

Кроме того, летом, с 1 мая по 1 ноября, функционировала ещё и Азовская пароходная линия Керчь — Бердянск — Мариуполь — Таганрог. Пароходы ходили три раза в неделю.

Обо всех теплохода РОПиТ рассказать невозможно — получится много томник. Поэтому ограничусь одним примером. Так, по заказу РОПиТ в 1906 г. на Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге был построен двухпалубный товаро-пассажирский пароход «**Евфрат**». Водоизмещение его составляло около 4000 т,

скорость хода — 12 узлов. Количество пассажиров 1-го класса — 28, 2-го класса — 30, 3-го класса — 140 человек. В 1920 г. белые угнали пароход в Константинополь, а затем продали марсельской судоходной «Компании навигации и коммерции».

Помимо РОПиТ пассажирскими перевозками в Крыму занималось «Русское общество пароходства и торговли», «Русское транспортное и страховое общество», «Дона-Азово-Черноморское пароходство» (с 1904 г.). Однако объёмы перевозок этих компаний значительно уступали РОПиТ. Между курортными местами курсировали небольшие пароходы и катера частных компаний, как, например, пароходства Г. Ю. Домкевича, Курортного пароходства К. О. Ревенского и Южнобережного пароходства М. И. Гавалло.

В качестве примера расскажу о товаро-пассажирском пароходе «**Батум**», построенном в Англии в 1896 г. по заказу «Русского транспортного



Плавбаза «Очаков» в Севастополе, бывший пароход «Батум»

и страхового общества». Водоизмещение его составляло около 1,5 тыс. т, скорость хода — 10,5 узлов, число пассажиров 1-го и 2-го класса — 42 человека, а 3-го класса — 300. Судно эксплуатировалось на грузопассажирской Крымско-Кавказской линии. Но 27 апреля 1901 г. «Батум» передали в аренду РОПТ, при этом он остался на той же линии.

В ноябре 1920 г. перед эвакуацией белогвардейцы затопили пароход у стенки Севморзавода. В 1923 г. он был поднят и стал совершать рейсы на линии Батуми — Стамбул под названием «Игнатий Сергеев». А в 1935 г. обращен в плавбазу «Очаков». Лишь в 1953 г. судно было исключено из состава Черноморского флота и передано в Отдел фондового имущества для разборки на металл.

Вообще говоря, на Чёрном море в конце XIX — начале XX в. существовало около дюжины судоходных компаний, рассказ о которых не представляет особого интереса для широкого читателя. Однако мне хочется упомянуть об одном уникальном судне, которое было построено в 1898 г. в Триесте (Австро-Венгрия) для пароходной

компании с очень длинным названием: «Общества и пароходства по Дону, Азовскому и Чёрному морям».

Первоначально пароход получил название «Возрождение». Его водоизмещение составляло 1515 т, длина — 78,9 м, ширина — 9,6 м, осадка — 3,04 м. Паровая машина тройного расширения мощностью 900 л. с. позволяла развивать скорость до 12 узлов. Первоначально пассажировместимость составляла: 48 человек в каютах 1-го класса, 40 — в каютах 2-го класса и 56 человек в каютах 3-го класса.

В 1913 г. пароход «Возрождение» перешел в новосозданное «Азовско-черноморское пароходное общество», а весной 1917 г. пароход был мобилизован и стал транспортным судном. В ноябре 1916 г. подобострастные адмиралы переименовали теплоход в «Великий князь Николай Николаевич» в честь командующего Кавказской армией. Но они поторопились, и весной 1917 г. пришлось возвращать прежнее название. В ноябре 1920 г. из-за плохого технического состояния врангелевцы бросили «Возрождение» в Севастополе. В 1921–1922 гг. судно отремонтировали на Одесском судоремонтном заводе и переименовали

в «Феодосию». Пароход ходил на грузопассажирской линии Ростов — Ялта и брал на борт 239 пассажиров. 22 апреля 1940 г. судно еще раз переименовали, на сей раз в «Георгий Седов».

22 октября 1941 г. «Седов» был затоплен в Таганроге по приказу советского командования. Летом 1943 г. поднят немцами, отремонтирован на судоремонтном заводе в Сулине и 19 ноября 1943 г. введен в состав германского флота под названием Janina.

5 мая 1944 г. пароход был потоплен советской авиацией у причала в Севастополе. В 1945 г. поднят аварийно-спасательной службой Черноморского флота и прошел в Туапсе капитальный ремонт и модернизацию. При этом паровую машину заменили на два дизеля мощностью по 719 л. с. Мало того, судно приобрело вполне современный вид и издало стало похоже на суда типа «Колхида».

В 1951 г. «Георгий Седов» вышел на пассажирскую линию Ростов — Керчь. Он брал каютных пассажиров: 24 — 1-го класса, 32 — 2-го класса, 52 — 3-го класса, а также 56 палубных пассажиров. С 1965 г. «Седов» использовался в качестве плавбазы, учебного судна и был сдан на лом в 1990 г.!

Но вернемся в конец XIX в. По-нятно, что малые пароходы, а тем бо-лее катера, совершавшие рейсы вдоль берегов Крыма, были менее мореход-ны, а путешествие на них — менее ком-фортным, чем на пассажирских паро-ходах РОПиТ.

Владелица курорта Суук-Су го-спожа Соловьёва так охарактеризовала транспортные услуги пароходства «Га-валло», осуществлявшего перевозки между Алушкой и Алушкой: «Относи-тельно этого морского пути в том виде, как он есть, если что и можно сказать, то только худое. Курсы... совершают три-четыре разномастных парохо-дика, старых, купленных содержате-лем сообщения в разное время по слу-чаю за малоприспособленностью к какой-либо серьёзной работе. Пароходы малы, ти-хоходны, плохо выдерживают даже не особенно значительную волну, хо-дят крайне неаккуратно, а в доверше-ние всего по своей дряхлости и далеко не безопасны».

Были ли пираты на Чёрном море? Да, слышали мы про тавров, генуэзцев и запорожцев. А в XX в.?

«16 сентября 1906 г. в 7 ч вечера по-чтowo-пассажирский пароход «Цеса-ревич Георгий» «Российского общества пароходства и торговли» (РОПиТ) вышел из Одесского порта в обычный Крымско-Кавказский рейс. 200 пасса-жиров первого и второго класса пол-ностью заполнили пассажирские над-стройки. Из Одессы на пароходе была отправлена почта с казёнными день-гами, ценные пакеты, обширная корре-спонденция. Хорошая погода, неплохое судно, полностью укомплектованная судовая команда из 30 опытных моря-ков, старый, знающий свое дело капи-тан Синькевич — все обещало спокой-ное и приятное путешествие. Среди

пассажиров было много женщин и де-тей, несколько военных. По дороге суд-но заходило в Севастополь, Новорос-сийск; часть пассажиров обновилась. 20 сентября из Новороссийска вышли в Очамчиру. Уже мерцали вдали огни Су-хумского маяка. В 12 ч ночи на вахту заступил второй помощник капитана. Тепло чёрной южной ночи не мог разо-гнать даже лёгкий ветерок. Потяну-ло на сон. Неожиданно по левому борту что-то звякнуло.

“Что бы это было такое?” — по-думал штурман.

Впрочем, долго раздумывать ему не пришлось. Возле открытой из-за ду-хоты двери рубки неожиданно оказа-лись незнакомые люди с оружием. “Где капитан? У кого ключи от судового сей-фа?” Налетчики говорили с грузинским акцентом, но двое среди них были явно русскими. Ответ на вопросы был ясен и без вахтенных: у капитана. Несколько вооружённых человек остались на мо-стике. Они приказали остановить суд-но. Штурман подчинился. Остальные ринулись в направлении капитанской каюты. Глухая возня в пассажирской надстройке и в каюте капитана затя-нулась на добрый час. Оказалось, что пираты ворвались в каюту капитана, но деньги и почта находились в каюте почтового чиновника Вдовцова. Граби-тели рванулись туда. Как потом рас-сказывал Вдовцов, он не открыл дверь каюты, и грабители начали стрелять в него через дверь. В этот момент раз-дался голос капитана:

“Пожалуйста, откройте, это я, капитан!” Полагая, что в каютах про-изводится обыск, Вдовцов подчинился. Пираты ворвались в каюту, вытолка-ли Вдовцова в одном белье за дверь и вы-бросили его одежду в коридор, предва-рительно забрав револьвер. Несколько

человек принялись вскрывать кожаные мешки с деньгами и ценностями. В пас-сажирском отсеке выстрелами из ре-вольверов всех пассажиров 1-го и 2-го класса загнали в помещения 3-го клас-са. Кто-то из пассажиров 1-го класса пытался отстреливаться, но его бы-стро утихомирили, пригрозив убить находившихся в руках пиратов залож-ников — двух помощников капитана и четверых матросов.

На носу и на корме судна стояли вооружённые люди. Вскоре по приказу главаря все пираты исчезли в шлюпках, подошедших с берега. Видимо, у пира-тов на берегу были сообщники. Вместе с ними исчезли 16 тыс. руб. казённых средств и несколько тысяч денег пас-сажиров. В начале века это была очень большая сумма. Вместе с бандитами на берег были взяты заложники. На бе-регу их отпустили. Растерянные чле-ны команды вылезли из разных уголков судна. На мостик выбежал наконец ка-питан. “Полный ход”, — торопил он ме-хаников, стараясь как можно скорее известить полицию о пиратском напа-дении. Увы, было уже поздно.

Вызванная на борт полиция под-твердила: поймать банду будет чрез-вычайно трудно. Допросив моряков, полиция установила, что пиратов бы-ло до 25 человек, они сели на судно под видом пассажиров. О пиратском на-падении на «Цесаревич Георгий» много писали почти во всех российских газе-тах того времени».

В следующем, 1907 г. ограбили еще один пароход РОПиТ.

Летом 1918 г., несмотря на при-сутствие белого флота, а также эскадр союзников, на Чёрном море большой размах получило... пиратство. Вот не-большой пример: выдержки из рапор-та командира Евпаторийского порта от 18 августа (1 сентября) 1919 г.: «...в пор-ту у меня ничего нет; вывозится же из порта мука и соль на миллионы рублей, но я не могу даже прекратить грабе-жи парусников на рейде, так как нет ни одного катера, нет вооружённой ко-манды, а не то чтобы учесть и взять в руки правительства вывоз продук-тов. В городе очень много большевиков».

Итак, белые власти не могут пре-сечь пиратства на рейде Евпатории... Вообразите себе, что происходило в от-крытом море!

Теплоход «Георгий Седов», бывший пароход «Возрождение»





Адмиралы, украсившие... Черноморский флот Российской империи

Как могло случиться, что к 1936 г. самый большой торговый флот в СССР был на... Каспии? Ведь к 1914 г. тоннаж торговых судов Балтики или Чёрного моря как минимум на порядок превосходил тоннаж каспийских судов.

Увы, белые генералы и адмиралы в 1920–1922 гг. угнали за границу около 80 % российского торгового флота и продали его. Как же так? Ведь они — герои, не спустившие Андреевского флага! Да, действительно, на всех судах, пусть до 1914 г. принадлежавших частным владельцам, в 1920–1922 гг. развевались Андреевские флаги, и все суда входили в состав военных флотов и флотилий.

Но начнем по порядку. К началу XX в. РОПиТ стало одной из ведущих судоходных компаний России. В 1913 г. ему принадлежали 84 парохода, антрацитовый рудник в Донбассе, судостроительный и судоремонтный заводы в Одессе, южная часть Одесско-Кишинёвской железной дороги.

В ходе Первой мировой войны объем перевозок РОПиТ резко сократился. Из-за боевых действий суда могли работать только в каботаже в восточной части Чёрного моря. Морским министерством по военно-судовой повинности было привлечено свыше 50 судов Общества, использовавшихся в качестве транспортов, минных заградителей, госпитальных судов. 12 из них погибли в результате подрыва на минах и атак германских подводных лодок. Кроме того, начало войны застало на море несколько крупных пассажирских судов компании «Добровольный флот».

Так, в октябре 1908 г. в Одессу с Балтики прибыл товаро-пассажирский «Херсон». Он был построен в 1896 г. в Англии специально по заказу Добровольного флота. С 1896 по 1908 г. лайнер ходил из Кронштадта и Одессы на Дальний Восток. А с 1908 г. окончательно стал базироваться на Чёрном море, совершая рейсы в Средиземное море и на Крымско-Кавказской линии. Водоизмещение «Херсона» — 10 675 т, скорость хода — 19,5 узлов. Лайнер принимал 24 пассажира 1-го класса, 61 — 2-го класса и 1363 пассажира 3-го класса. 6 февраля 1915 г. «Херсон» был мобилизован и получил наименование «транспорт № 73». В ноябре 1920 г. угнан Врангелем в Константинополь и в 1921 г. продан английской компании London Steamship & Trading Corp.

В марте 1920 г. в Вооруженных силах Юга России (белой армии) произошел переворот. Генерал А. И. Деникин убыл на французском миноносце. А взамен в Севастополь 21 марта (2 апреля) прибыл британский дредноут «Император Индии» и навел на город 14-дюймовые пушки. Англичане привезли белым нового командующего — барона П. Н. Врангеля, которого за пять недель до этого Деникин выслал в Константинополь.

Барон выгнал из армии лучших белых генералов Май-Маевского, Шиллинга, Слащёва и др. Ну а наиболее близкий к Деникину генерал Романовский был выслан в Константинополь, где его застрелили прямо в русском посольстве...

Барон фон Врангель был не русским патриотом, а азартнейшим игроком. В 1918 г. он предлагал свои услуги татарским националистам, а затем

гетману Скоропадскому. Врангелю были безразличны жизни 100-тысячной белой армии и около 300 тыс. беженцев, покинувших Крым. Или всё, или ничего! Или барон въедет в Москву на белом коне, или остановка в Константинополе, далее — везде...

Была ли альтернатива у Врангеля или, скажем шире, у белых в Крыму? Ведь был почти год, чтобы укрепить Крымский перешеек. Ширина его — примерно 100 км. Восьмикилометровый перешеек омывается Каркинитским заливом на западе и Сивашем (Гнилым морем) на востоке. В 60 км к востоку от Перекопа, в центре Гнилого моря, находится Чонгарский полуостров, соединенный с Таврией узким (200–300 м) и длинным (около 4 км) перешейком. С Крымом Чонгарский полуостров соединен узкой насыпью и мостом (всего около 6 км). Именно по этой насыпи и ходил в атаку с оркестром генерал Слащёв.

В 16–17 км восточнее Чонгарского полуострова Крым с Таврией соединяется длинной и крайне узкой (200–500 м) Арабатской стрелкой, по которой проходила одна гужевая дорога. Еще крымские татары поняли, что, укрепив перешеек, можно превратить Крым в неприступный остров. В 1540 г. хан Сагиб Гирей приступил к строительству укреплений на Перекопе. Весь перешеек был перекопан рвом, за которым насыпан вал. К началу XX в. ширина вала у основания доходила до 36 м. Глубина рва — до 30 м, ширина — около 10 м. Ров был выложен камнем. Через каждую версту была поставлена большая каменная башня. На эти-то укрепления и понадеялся барон. Увы, Врангель только носил знаки отличия

генерал-лейтенанта, но так и остался кавалерийским ротмистром. Он, видимо, забыл, что на рубеже XIX–XX вв. произошла революция в фортификации. На смену каменным бастионам и земляным валам пришли казематы из железобетона и стали.

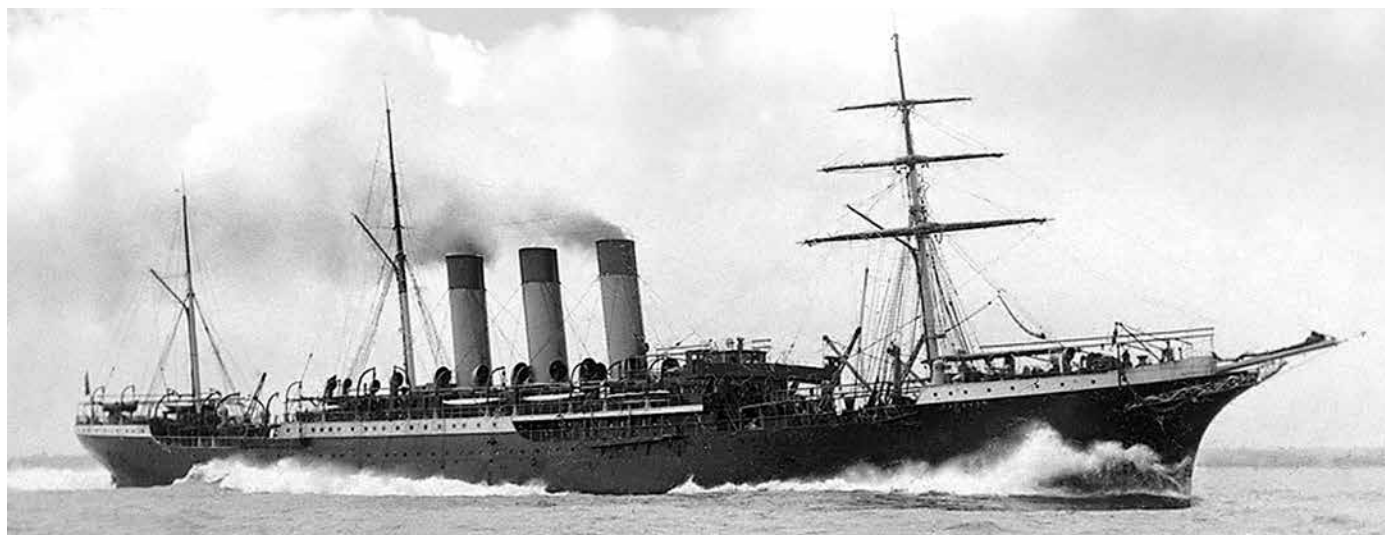
Историки Гражданской войны, как советские так и эмигрантские, как-то упускают из виду, что к 1917 г. Севастополь был по мощности второй после Кронштадта крепостью России, а также главной базой Черноморского флота. В Севастополе имелись де-

ре «Память Меркурия», но свыше 100 их пушек калибра 152–305 мм были в целости и сохранности. Достаточно почитать отчеты большевиков, демонтировавших эти пушки в 1921–1922 гг.

Мало того, в Севастополе даже стоял в доке линкор **«Императрица Мария»**, с которого можно было снять часть брони, 20 130/55-мм пушек и многие сотни 305-мм и 130-мм снарядов. Вместо этого Врангель приказал вывести линкор из дока и вновь затопить. Опять же красные, изгнав белых, подняли несчастную «Марию» и

Приват-доцента Голубкова, как человека образованного, поставить к дальномеру на батарее 6-дюймовых пушек Кане, а господину Корзухину с женой в руки по лопате — и на Перекоп, на рытье окопов.

Сейчас называют беженцев из Крыма элитой русского общества, лучшими его представителями. Но вот вопрос: почему эта элита не пожелала не то что кровь проливать, а просто немного попотеть на перекопских позициях? Издавна гражданское население России принимало участие



Пароход «Херсон»

сятки крепостных и морских пушек и мортир калибра 305, 280, 254, 203, 152, 120 и 102 мм. Имелся и огромный запас снарядов. Сколько их ни грабили немцы, а затем союзники, запасы Черноморского флота и Севастопольской крепости к 1920 г. были огромны.

В Крыму был мощный «Севморзавод», плавучая мастерская «Кронштадт» и несколько других металлообрабатывающих заводов, которые без проблем могли изготовить любое количество металлических устройств и элементов конструкций для фортификационных сооружений перешейка. На складах Черноморского флота имелись сотни тонн броневой стали, в батареях Севастопольской крепости были в большом количестве основания для орудий, броневые двери, радио, телефоны, кабели, электродвигатели и прочее оборудование для мощных фортов. Англичане взорвали машины на шести русских броненосцах и крейсе-

использовали её 305- и 130-мм пушки для создания береговых батарей и железнодорожных артиллерийских установок.

Замечу, что в 1916 г. — начале 1917 г., в преддверии запланированной Босфорской операции, почти все стволы на старых линкорах (броненосцах) были заменены, и к 1922 г. расстрел их был совсем невелик. Увы, все это так и осталось невостребованным, хотя у Врангеля было девять месяцев для обустройства перекопских позиций.

Наконец, у белых был сравнительно сильный флот, а у красных флота не было, за исключением нескольких мобилизованных гражданских судов, составлявших Азовскую флотилию.

Были у Врангеля и людские резервы. Почти 300 тыс. человек сбежали в Крым, спасаясь от большевиков! Вспомним булгаковский «Бег». Они ели, пили, интриговали и всячески мешали военным. Почему Врангель не приказал им взять в руки оружие или по крайней мере лопаты?

в обороне городов, и в 1941 г. большая часть женщин и стариков вышли рыть окопы и противотанковые рвы на подступах к Москве и Ленинграду. Но тут «образованная часть общества» и дорожное купечество не пожелали спасать ни Русь святую, ни самих себя.

В 1920 г. Красная армия совсем не имела артиллерии большой и особой мощности. Построив глубокоэшелонированную систему стальных и железобетонных укреплений, Врангель мог сделать Крым на несколько лет неприступным островом. Но что делать дальше?

Отделившись неприступными укреплениями, нужно было отделяться политически, то есть сделать Крым «независимым». И опять же это не моя выдумка, Крым в Гражданскую войну уже много раз становился независимым. Барону не нужно было изобретать велосипед, достаточно восстановить Крымскую Республику. Для приличия в состав нового правитель-

ства должны были войти те же кадеты и меньшевики, но, естественно, первую скрипку играли бы военные.

Ну а промышленники, бежавшие в Крым, несмотря на репрессии белой контрразведки, успешно торговали с Советской Россией. Врангель возмущался: «Документально установлено, что «Центросоюз», «Центросекция» и «Днепросоюз» являются контрагентами советского правительства, получают субсидии от советской власти и выполняют задания таковой по доставке товаров и фуража Красной Армии и в губернии Северной России. Осмотром книг «Центросоюза» и Харьковского отделения Московского народного банка было установлено, что «Центросоюз» получил 50 млн руб. от советского правительства, а в местных складах «Центросоюза» были обнаружены товары, заготовленные для советской России. Из других кооперативных организаций особенным вниманием советской власти пользовались «Центросекция» (кооператив для рабочих), «Днепросоюз» и «Здравосоюз», которые получали крупные субсидии от Советов и, обслуживая сих последних, привлекали к этой работе и те свои филиалы, которые находились на территории Русской армии...

Эта переправка в Северную Россию производилась частью через Батуми и Грузию, а иногда путём сосредоточения товаров в таких пунктах, которые эвакуировались Добровольческой армией, причем оставляемые товары перечислялись конторой «Центросоюза», обслуживающей Советскую Россию».

Как видим, барону нужно было только не мешать процессу, и «остров Крым» сам по себе превратился бы в русский Гонконг. Не стоит забывать, что большевики не имели на Чёрном море не только военного, но и торгового флота. Весь черноморский торговый флот и транспортная флотилия Черноморского флота находились в руках Врангеля.

Да и на других морях у Советской Республики торговых судов осталось в несколько раз меньше, чем имелось в Российской империи. На севере торговые суда и ледоколы угнал генерал Миллер. На Дальнем Востоке флот угнал адмирал Старк, а потом продал

эти суда в Шанхае и Маниле. На Балтике много торговых судов погибло в 1914–1920 гг., еще больше их было захвачено финнами и прибалтийскими государствами.

Итак, «остров Крым» мог предложить Советской России не только свою вывеску для торговли со всеми странами Запада и крупных валютных и торговых махинаций, но и свои порты, и свой торговый флот.

Говоря о Советской России начала 1920-х гг., не надо путать две вещи — разруху по стране в целом и одновременно огромное количество товаров и сырья, которые могла экспортировать наша страна и в которых так нуждался Запад. И разрухи, и сырья в Советской хватало с избытком. Так что на Крым посыпался бы золотой дождь. Пример — Гонконг, Монако и другие малые государства. Кстати, в 1919–1920 гг. англичане пытались создать черноморский Гонконг. Речь идет о городе Батуми, который англичане объявили свободной зоной. Батуми стал центром не только европейской и кавказской торговли, там заключали сделки представители советских предприятий и фирм, существовавших на территориях, занятых ВСЮР.

Врангель и не думал защищать Крым. С одной стороны, он готовился к походу на Москву. 80 тыс. врангелевцев должны были одолеть 5-миллионную Красную армию. А с другой стороны, еще 4 апреля 1920 г. приказом № 002450 барон распорядился *«...соблюдая полную секретность, в кратчайший срок подготовить перевозку в случае необходимости 60 тыс. человек в Константинополь. Для этого предлагалось распределить нужный тоннаж по предполагаемым портам посадки с таким расчетом, чтобы было можно начать посадку на суда через четыре-пять дней после начала отхода с перешейков. При этом давались следующие данные по портам: из Керчи — 12 тыс. человек, из Феодосии — 15 тыс., из Ялты и Севастополя — 20 тыс., из Евпатории — 13 тыс. человек».*

Белые и красные пропагандисты в унисон вали о грандиозной битве за Перекоп. Крымские перешейки защищали 11–15 тыс. белогвардейцев.

У красных было почти десятикратное превосходство в живой силе. Если верить «Википедии», у красных имелось «985 артиллерийских орудий». Это ложь. 7 ноября красные на Перекопе сосредоточили всего 91 орудие. Но хуже другое: 70 из них были 76-мм полевыми пушками, больше известными как трехдюймовки. Из 21 «тяжёлого орудия» самым мощным были 120-мм французские пушки образца 1878 г. (!), годные только для музеев.

С подобной артиллерией прорвать хорошо укрепленную оборону было физически невозможно.

Зато красные сосредоточили у Перекопа огромные массы кавалерии — 1-ю и 2-ю конные армии и несколько отдельных кавалерийских дивизий.

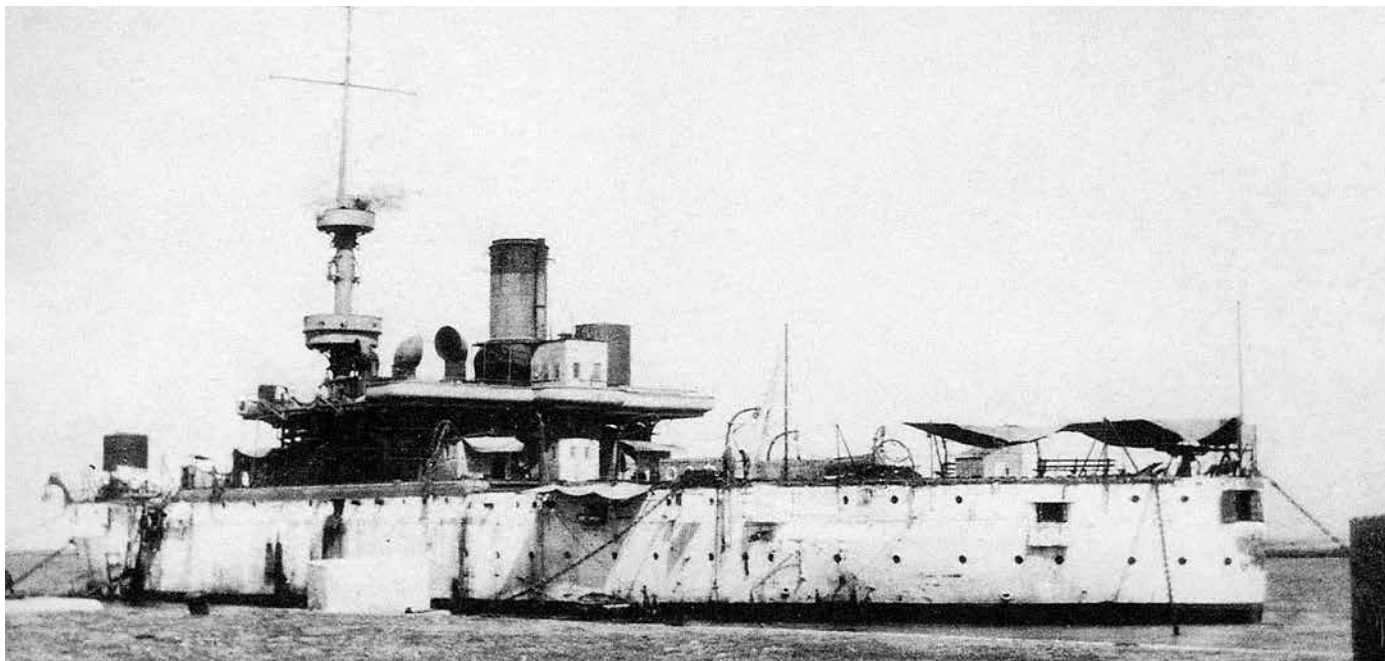
Но вот, после небольшой канонады белые отошли с перешейка. Красная кавалерия рванулась вперед и на следующий день получила приказ... остановиться на отдых. В своих мемуарах генерал Слащёв писал: *«Красные совершенно не заседали, и отход в этом направлении происходил в условиях мирного времени».*

14 ноября в 14:50 барон Врангель поднялся на борт крейсера **«Генерал Корнилов»**. Крейсер поднял якоря и покинул Севастопольскую бухту. На борту крейсера находились штаб главнокомандующего, штаб командующего флотом, особая часть штаба флота, Государственный банк, семьи офицеров и команды крейсера и пассажиры, всего 500 человек.

Порты Крыма покинула целая армада кораблей: 1 дредноут, 1 старый броненосец, 2 крейсера, 10 эсминцев, 4 подводные лодки, 12 тральщиков, 119 транспортов и вспомогательных судов. На них были вывезены 145 693 человека (не считая судовых команд), из которых 116 758 человек были военными и 28 935 — гражданскими.

Уход врангелевской армии прикрывала большая французская эскадра из двух десятков судов во главе с дредноутом «Прованс» и тяжёлым крейсером «Вальдек Руссо».

«Можно сейчас установить свидетельскими показаниями, что французские миноносцы подходили во время эвакуации к русским судам и приказывали сниматься в море, исполняя приказ Врангеля [указывая, что], в про-



Броненосец «Георгий Победоносец». В Бизерте на нём проживали семьи адмиралов и офицеров, за что он получил название «Бабаносец»

тивном случае они будут пущены на дно. Были и такие случаи: в Керчи, получив приказание от Врангеля сниматься в море, часть команды на «Ледоколе № 1» (теперь «Всадник») отказалась идти, тогда командир дивизиона ледоколов капитан 2-го ранга фон Реер явился на судно в сопровождении 20 белогвардейцев и сказал, что все, не желающие идти в море, тут же будут расстреляны. Делал он это, имея поддержку французских орудий».

Замечу, что команда тральщика «Язон», шедшего на буксире транспорта «Эльпидифор», ночью обрубил буксирный канат и увела судно в Севастополь.

Ну а как французы поступили с русскими судами, приведенными Врангелем в Константинополь?

Начну с того, что крупнейшая сухоходная компания «Доброфлот» была фактически государственной. Ее основали на добровольные пожертвования. Далее «Доброфлотом» управляло и субсидировало его государство. Замечу, что и частные российские сухоходные компании РОПиТ, «Кавказ и Меркурий» и другие также состояли на дотации государства.

В 1914–1916 гг. за мобилизованные в ВМФ суда частные компании получали компенсацию. А сами суда ремонтировались и модернизировались за счёт государства. Таким обра-

зом, все угнанные суда к 1920 г. юридически принадлежали государству, и любые претензии на них частных владельцев были незаконны. Я даже не говорю о декрете Совнаркома от 23 января (5 февраля) 1918 г. о национализации торгового флота.

Теперь обратимся к азам международного морского права. В случае прихода в иностранный порт корабль воюющей стороны подлежит интернированию спустя 24 ч. А вот как это реализовывалось на деле. В 1905 г. в румынский порт Констанцу пришли восставшие броненосец «Потемкин» и миноносец № 267. Румынские власти предложили экипажам уехать за рубеж или вернуться в Россию. Оба корабля были переданы Черноморскому флоту.

7 марта 1939 г. испанская эскадра в составе трех крейсеров, восьми эсминцев и подводной лодки пришла во французский порт Бизерту (Тунис). Все суда были интернированы, а затем в течение недели переданы франкистам.

Замечу, что в первом случае «Потемкин» восстал против законного правительства России, а во втором случае генерал Франко поднял мятеж против законного правительства Испании. В случае с белыми эскадрами правительства Запада не пожелали считаться с международным правом. Государственные учреждения Запа-

да и частные компании кинулись покупать суда, принадлежавшие России, оптом и в розницу.

На различных кораблях и судах были вывезены 145 693 человека, из которых 116 758 были военными и 28 935 — гражданскими, не считая судовых команд.

Сейчас снимаются документальные фильмы о «героях, не спустивших Андреевский флаг». Я же хочу обратить внимание на два интересных факта.

Когда в середине 90-х гг. XIX в. сухопутное командование требовало в ходе планирующейся Босфорской операции за один поход перебросить в район Босфора 33,5 тыс. солдат, то адмиралы били себя в грудь, доказывая, что торговые и вспомогательные суда Черноморского флота не в состоянии доставить и половину этого количества. Врангель же за один рейс перебросил в 4,4 раза больше. И это притом, что к ноябрю 1920 г. от 40 до 50 % тоннажа торговых и вспомогательных судов Черноморского флота и до 80 % тоннажа военных судов были потоплены или приведены в негодность. Я уже не говорю о том, что боевые корабли были изношены за шесть лет войны и эксплуатации их в 1918–1920 гг. эрзац-командами из армейских офицеров, студентов, гимназистов и казаков.

Второй, не менее любопытный нюанс. Итак, до Константинополя дошло 119 военных и гражданских судов белых. А вот до Бизерты добралось всего 33 вымпела. Куда пропали остальные? Утонули по пути? Увы, господа офицеры их попросту продали, разумеется, с согласия господ адмиралов и самого барона. Немного позже продали и половину судов, пришедших в Бизерту. Продажа «великой армады» затянулась до 1922 г.

Только что закончилась Первая мировая война, и во всех военных флотах мира шла демобилизация. Те же французы не знали, что делать с пятью новейшими линкорами типа «Нормандия», и в конце концов четыре из них отправили на слом. Поэтому никого, кроме СССР, не интересовали ни линкор «Император Александр III» (с 1919 г. «Генерал Алексеев»), ни эсминцы, ни подводные лодки, ржавевшие в Бизерте.

Зато из-за огромных потерь, нанесенных германскими подводными лодками торговым флотам союзников, спрос на транспортные суда был крайне высок. Русские сухогрузы, танкеры, пассажирские пароходы «Доброфлота» и РОПиТ, ледоколы, суда-мастерские, буксиры шли буквально на ура. Главной заботой командования «русской эскадры» стала продажа судов. Установить подробности продажи более чем сотни торговых и вспомогательных единиц сейчас невозможно.

Самым лакомым куском для французов в Бизерте оказалась плавмастерская «Кронштадт». Это было огромное судно водоизмещением около 17 тыс. т, которое без преувеличения можно назвать единственным в мире плавучим ремонтным заводом. Воспользовавшись заболеванием чумой нескольких матросов «Кронштадта», французские власти отправили команду мастерской в карантин, а само судно в... Тулон. Так ему присвоили новое имя «Вулкан» и ввели в строй ВМФ Франции.

А вот данные, собранные мной на основании сводки иностранного отдела ГПУ о состоянии врангелевских морских и сухопутных сил от 13 апреля 1922 г.

Два больших транспорта «**Рион**» (14 614 т) и «**Дон**» (около 10 тыс. т) выставлены на торги в Тулоне.

Русские транспорты в Марселе:

«**Поти**» (бывший «Ирина», 3400 т) — продан французской фирме.

«**Долланд**» (около 12 тыс. т) — продан неизвестному владельцу.

«**Екатеринодар**» (до 1919 г. транспорт № 132, 2570 т) — продан неизвестному владельцу.

«**Сарыч**» (до 1919 г. «Маргарита», 7500 т) — продается.

«**Ялта**» (до 1919 г. «Виолетта», 7175 т) — продается.

«**Крым**» (до 1919 г. транспорт № 119, до 1916 г. «Кола», около 3000 т) — продается.

«**Инкерман**» (до 1919 г. транспорт № 136, до 1916 г. «Ризе») — продан неизвестному владельцу.

«**Моряк**» — продается.

«**Шилка**» (бывший «Эрика», 3500 т) — продается.

Замечу, что в Марселе и Тулоне действовала одна и та же частная фирма «Паке», которая скупала суда у белых офицеров, а затем перепродавала их.

Аналогичная картина сложилась и в Константинополе. Там перепродажей руководил некий Риббуль — начальник отделения фирмы «Паке».

Проданный туркам в Константинополе транспорт «**Самара**» (бывший транспорт № 114) получил название «**Фэтетиэ Босфор**». Продавал судно контр-адмирал А. Н. Заев.

Транспорт № 410 (бывший «Вера») — продается.

Транспорт № 411 продан грекам, назван «Франция».

Транспорт № 412 продан грекам, стоит на ремонте в Пирее.

Буксир «**Осторожный**» продан, но затонул в Босфоре.

Буксир «**Тайфун**» продан французам, назван «Боре».

Пассажирские пароходы Добровольного флота:

«**Владимир**» (11 065 т, 12 узлов) — продан грузину Джиокелия за 72 тыс. турецких лир.

«**Саратов**» (9660 т, 12 узлов) — продан греку за 170 тыс. турецких лир.

Пароходы Российского общества:

«**Россия**» — продан, назван «Гедвиг».

«**Мария**» — продан, назван «Георг».

Оба ходят под австрийским флагом.

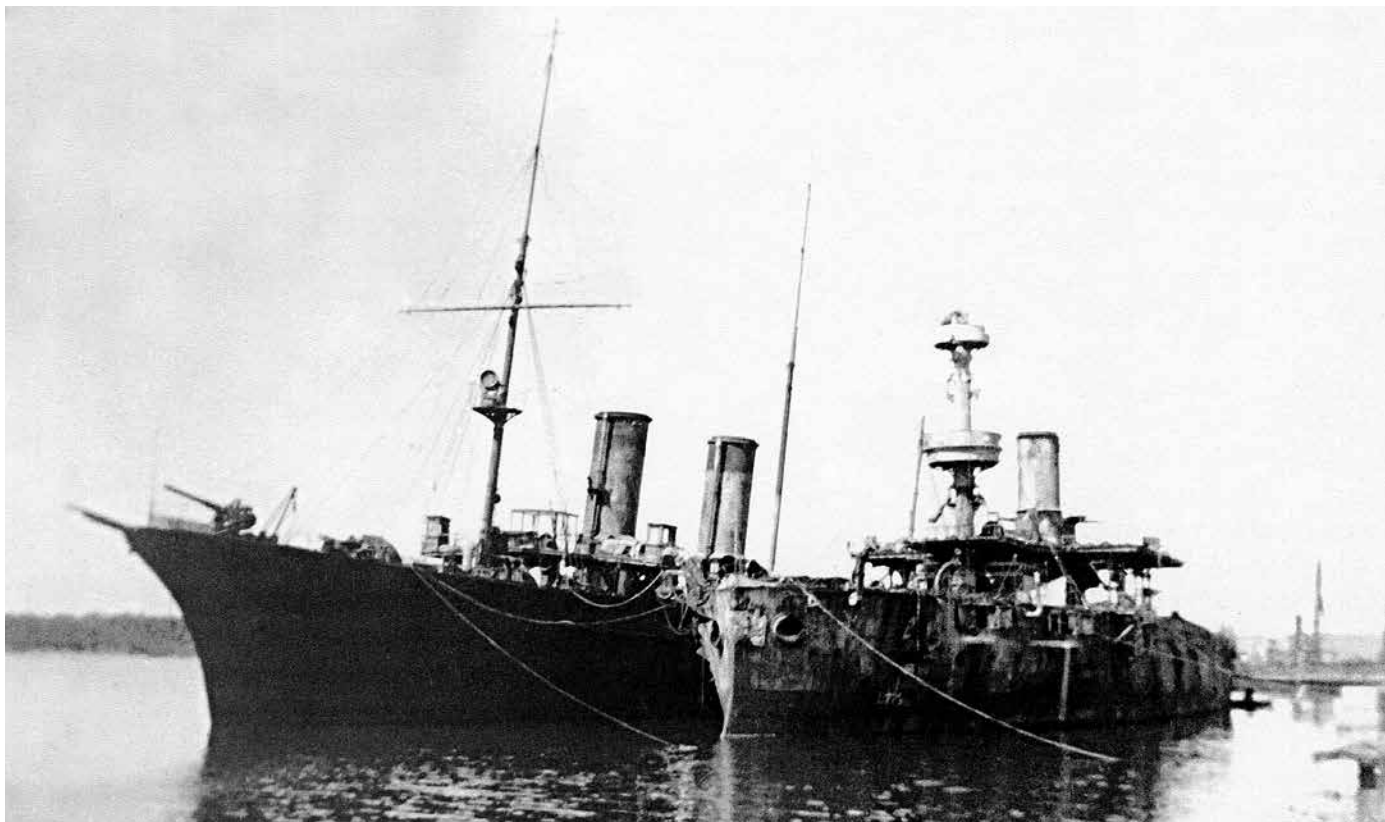
Согласно другим документам, тральщик «**Китобой**» продан итальянцам и назван «Итало». Посыльное судно «**Якут**» продано Мальте и названо «Ла-Валетта». Ледокол «**Илья Муромец**» продан Франции и переоборудован в минный заградитель «Поллукс». Ледокол «**Всадник**» продан итальянцам и назван «Манин-2». Танкер «**Баку**» продан французам и назван «Луар». Транспорт «**Добыча**» продан итальянцам и назван «Амбро». Транспорт «**Форос**» продан Греции и стал «Эвангелисте». Спасательное судно «**Черномор**» продано французам и названо «Ируаз». Буксир «**Голланд**» продан Италии и назван «Сальваторе».

Как видно из перечня судов, французам продавались за бесценок не только военные суда, но и пароходы Добровольного флота и РОПиТ. Как дешево продавались суда можно судить хотя бы по тому, что тральщик 411 продали греческому владельцу за 22 тыс. турецких лир, предварительно продав с него артиллерию и инвентарь за 15 тыс. турецких лир.

Следует отметить, что и среди офицеров в Бизертской эскадре нашлись честные люди, которым не нравилась эта распродажа. Так, в начале апреля 1921 г. старший офицер линкора «Генерал Алексеев» Павлов и командир ледокола «Всадник» Викберг тайно собрали механизмы приведенного в состояние долговременного хранения ледокола и под видом выпечивания котлов развели на нем пары. Они собирались уйти вместе со сговорившейся с ними с других кораблей командой на Сицилию. За 2 ч до отхода по доносу контрразведки вся эта операция была остановлена, а с машин ледокола сняты золотники. Французы выслали свои дозорные катера и развели пары на канонерских лодках. Командование эскадры постаралось замаять эту историю, а Павлова и Викберга отправили в Германию.

Были попытки увода из Бизерты ледоколов «Джигит» и «Илья Муромец».

В феврале 1923 г. адмирал Беренс решил продать две канонерские лодки — «**Страж**» и «**Грозный**» (бывшие минные заградители, построенные в Мариуполе для Очаковской крепо-



Яхта «Алмаз» и броненосец «Георгий Победоносец» в стадии разборки в Бизерте. Середина 1930-х гг.

сти). В ночь с 26 на 27 февраля 1923 г. два мичмана открыли кингстоны и затопили канонерки. Французская полиция арестовала мичманов как большевистских агентов. Их доставили в марсельскую тюрьму, где мичманы попытались покончить с собой. В конце концов французы выслали их в Сербию.

В конце 1922 г. на международной конференции в Лондоне встал вопрос о возвращении Константинополя турецкому правительству Мустафы Кемаля. Это вызвало серьезную озабоченность французских адмиралов и торговцев судами. Ведь в заливе Золотой Рог стояло целых 12 непроданных судов врангелевского флота. Все знали, что турецкие националисты находятся в неплохих отношениях с советским правительством, и было очевидно, что после передачи Стамбула турки вернут суда законному владельцу.

В связи с этим французы нашли несколько десятков русских моряков для перегонки судов из Константинополя в Марсель.

Капитан 1-го ранга Василий Александрович Меркушев позже писал, что он жил в Стамбуле в нищете, по-

лучая 15 турецких лир в месяц. А тут ему предложили 100 лир в месяц и возможность бесплатно перебраться во Францию. Отказаться было сложно. И вот 12 судов, ведомые русскими моряками, успешно преодолели путь в 2000 миль и 11 апреля 1923 г. благополучно прибыли в Марсель.

Итак, к маю 1923 г. все, что можно было продать из судов, угнанных Врангелем, было продано.

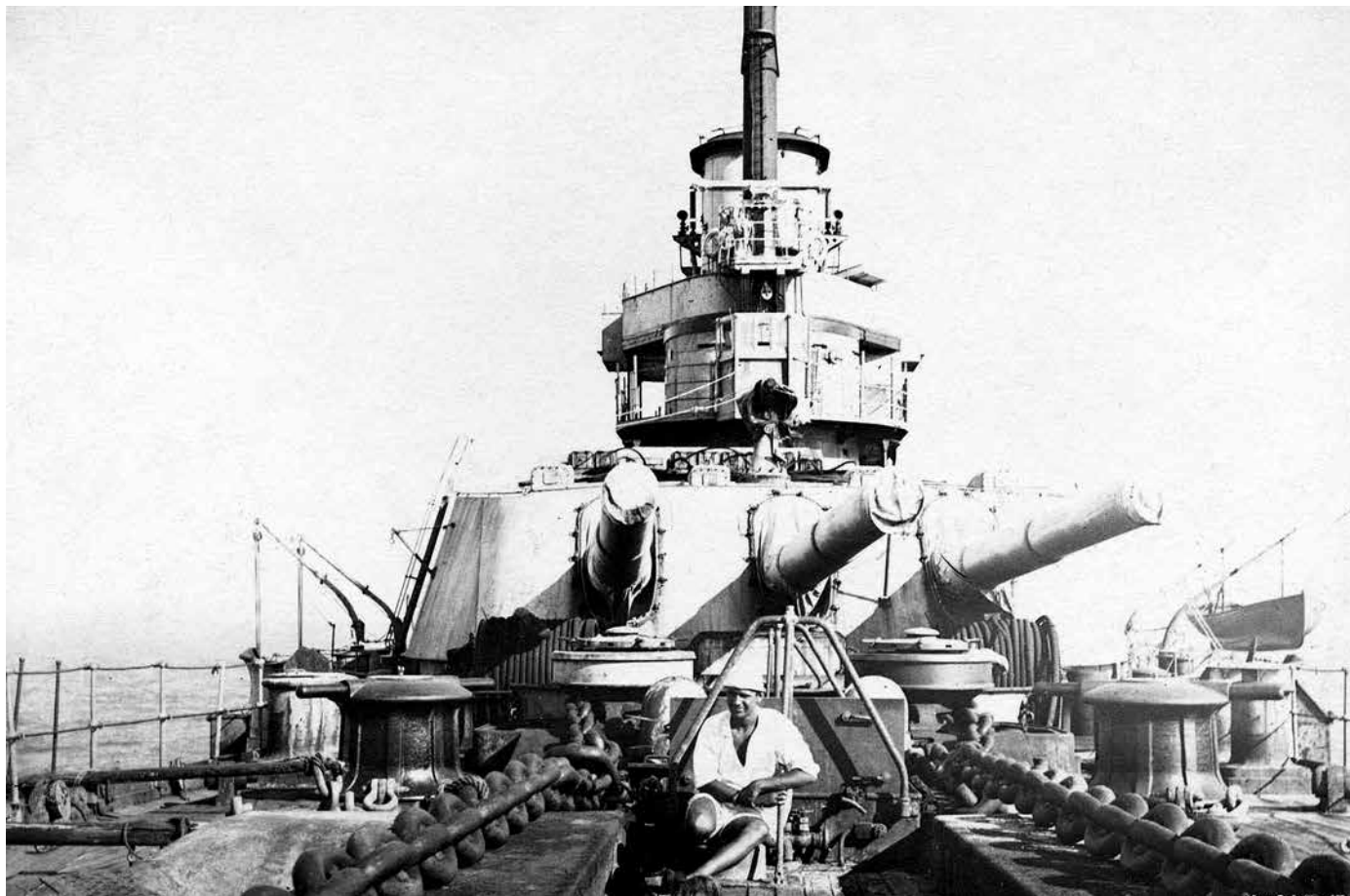
Как уже говорилось, боевые корабли странам Запада уже не были нужны. Правда, поляки попросили несколько эсминцев и подводных лодок, но даром! Подобные предложения наши генералы и адмиралы отвергали с негодованием.

Но еще оставалось вооружение кораблей Бизертской эскадры. Опять же, оно не интересовало великие державы, но зато покупатели нашлись среди малых стран. Этим занялась французская фирма «Клягун» (именно так наши историки переводят ее название с французского).

Я отправился искать фирму «Клягун» и вышел на одного из величайших торговцев оружием первой половины XX в. Александра Клягина.

Дед Александра Павловича (Павлиновича) Клягина был простым лесником и нажился на незаконной вырубке леса. Отец стал лесником у богатого помещика. Вскоре и сам Павел (Павлин) Клягин купил имение Крапиловку близ Брянска. 24 августа 1884 г. у него родился сын Александр. В 1903 г. мальчик окончил Орловскую классическую гимназию и поступил в Санкт-Петербургский технологический институт. Позже Иван Бунин и другие эмигранты будут умиляться тому, что студент Клягин целое лето проработал помощником машиниста. Увы, это тогда было всего лишь обязательной практикой. Не проработав три месяца помощником машиниста (кочегаром), нельзя было получить диплом инженера-путейца.

Закончив «технологичку», Клягин отправляется на строительство железной дороги Красный Кут — Астрахань, где и сколачивает большой капитал. Вроде бы опять ничего особенного. В те годы инженеры-путейцы имели большую свободу в заключении подрядов при строительстве как частных, так и казенных железных дорог, и легко наживали капита-



Эти 305-мм пушки с линкора «Генерал Алексеев» Клягин отправил стрелять по англичанам на острова в Ла-Манше и по Ленинграду

лы. И вот Клягин поставляет строителям сотни тонн первоклассного камня для строительства мостов и железнодорожных зданий. Откуда? В нескольких верстах от трассы железной дороги находились развалины огромного города — столицы Золотой Орды Сарай-Бату, который в начале XX в. называли Селитряным городищем. Именно оттуда, безжалостно разрушая дворцы и мечети XIII–XIV вв., наш герой вывозил многие сотни и тысячи тонн камня.

В 1914–1915 гг. Клягин состоял инженером для особых поручений при Министерстве путей сообщения в Петербурге и начальником хозяйственного отдела (заведующим отделением хозяйственных заготовок Управления) по постройке Мурманской железной дороги. В 1916 г. Клягина послали во Францию и Бельгию для закупок материалов в качестве представителя Министерства путей сообщения.

В Париже Клягин по совместительству становится сотрудником военного агента (атташе) графа ге-

нерал-майора Алексея Александровича Игнатьева. Замечу, что в те годы А. А. Игнатьев вел крупные аферы, принесшие ему миллионы франков. А проверять военного агента в Париже было некому — главой русской контрразведки в Париже был его родной брат граф полковник Павел Александрович Игнатьев. Сотрудники русской миссии именовали военные заказы во Франции «майоратом Игнатьевых».

Сколько заработал Клягин под началом графа Игнатьева, установить невозможно, но к 1920 г. он был очень богатым человеком и основал в Париже фирму Etablissements A. Klaguine. В 1920 г. Клягин занимался поставками оружия и различного снаряжения в Крым и состоял в хороших отношениях с бароном Врангелем. По приходу врангелевской армии в Константинополь Клягин приступил к распродаже оружия и боеприпасов Русской армии. Создается еще одна контора — Societe anonyme exploitation — «Анонимное общество эксплуатации».

Одной из первых акций компании стала продажа Эстонии 120-мм и 75-мм унитарных выстрелов от пушки Кане. Эти выстрелы были доставлены на транспортах и выгружены на французские береговые склады.

11 сентября 1922 г. в Бизерте прибыл генерал-лейтенант М. И. Занкевич — представитель «Анонимного общества». Командующий эскадрой контр-адмирал Беренс 12 октября 1922 г. издал приказ № 261, где говорилось, что маклером в продаже боеприпасов «был Генерального штаба генерал-лейтенант Занкевич. По имеющимся у меня сведениям, вышеозначенный генерал собирает данные о наших судах с целью предложения их к продаже. Цель нашего пребывания на эскадре — стараться всячески сохранять национальное русское достоинство для его законного владельца — совершенно противоположна стремлениям генерал-лейтенанта Занкевича.

Предлагаю чинам эскадры не оказывать никакого содействия генерал-лейтенанту Занкевичу и коман-

дирам запретить вход генералу на корабли без особого на то письменного моего разрешения».

Но на Беренса нажали, и он был вынужден отменить свой приказ. Кто нажал, точно неизвестно, но возможностей у Клягина было предостаточно, включая барона Врангеля и масонов. Да-да, масонов! А. П. Клягин с 1922 г. и по крайней мере до 1936 г. находился последовательно и параллельно в четырех французских масонских ложах — «Каитул Астрей», «Ложа друзей Любомудрия», «Северное Сияние» и «Юпитер». Причем Александр Павлович был не просто членом, а «знаменосцем» и даже казначеем.

В 1923 г. с линкора **«Генерал Алексеев»** (бывший «Император Александр III») с помощью французских моряков выгрузили 160 выстрелов для 12-дюймовых орудий и 750 выстрелов для 130-мм пушек.

А теперь я процитирую документ из Эстонского национального архива:

«04.04.1923. Из Бизерты вышел в Таллин пароход ANGLETERRE. На борту 633 ящика, в которых находится примерно 20 тыс. кг пороха для 12-дюймовых орудий и 7500 кг пороха для 130-мм орудий. Дополнительно в ящиках находятся 160 снарядов для 12-дюймовых орудий и 750 снарядов для 130-мм орудий».

В 1924 г. Клягину французы позволили снимать любые орудия с кораблей, стоявших в Бизерте. Кроме того, в его ведении оказалась по крайней мере часть полевой артиллерии, вывезенной Врангелем из Крыма и складированной на Балканах. Клиентами компании Etablissements A. Klaguine были Эстония, Финляндия, Литва, Румыния, Югославия, Турция, Иран, Бразилия, Уругвай, Колумбия и другие страны.

Прошу прощения у читателя за излишние технические подробности. Но это пока все, что мне удалось найти о деятельности великого «торговца смертью» Александра Клягина. Конечно, это всего лишь вершина огромного айсберга, размеры подводной части которого можно оценить, пробравшись в секретные фонды французских архивов.

Когда Клягин принял французское гражданство, мне установить не удалось. Но во всяком случае он уже

с 1918 г. был связан с французской разведкой, а спецслужбы ревностно охраняют свои тайны даже столетней давности.

В России Клягин женился на столбовой дворянке и получил хорошее приданое. Во Франции в 1926 г. на одном из литературных вечеров он встретил девятнадцатилетнюю красавицу-студентку Клэр Робан. Александр Павлович немедленно разводится с Марией Николаевной и женится на Клэр. В качестве свадебного подарка он преподнес ей здание в самом центре Парижа, рядом с Триумфальной аркой, построенное в начале 20-х гг. XX в. в модном тогда стиле ар-деко. Там находился роскошный отель «Наполеон».

Но вот грянула Вторая мировая война. Естественно, Александр Павлович не мог пропустить своего звездного часа. Но, увы, и здесь о его деятельности известно крайне мало. При участии Клягина французские спецслужбы проводили секретную операцию. В январе 1940 г. в Норвегию отправляются три судна — «Джультетта», «Карл Эрик» и «Нина». Они везут груз зерна. Рутинная торговая сделка. Но под слоем пшеницы в трюмах находится двенадцать 305-мм пушек с линкора «Генерал Алексеев», каждая весом 85 т. Кстати, эти орудия — личная собственность гражданина Франции месье Клягина. Пушки предназначались для Финляндии, воевавшей с СССР.

Деятельность Клягина была законспирирована исключительно. Поэтому немцы, оккупировавшие в июне 1940 г. северную и западную части Франции, поначалу отправили его в Компьенский лагерь вместе с другими русскими эмигрантами. В Компьене условия для интернированных чем-то напоминали концлагерь, а чем-то — курорт. Сидевший там математик Владимир Костицын вспоминал: *«Почему немцы усадили в лагерь этого бесценного для них человека, непонятно; сам он не очень этим огорчался, посмеивался и говорил: «Ничего, у них тоже неразбериха; вот разберутся, освободят меня, и кое-кому попадет».*

Немцы быстро разобрались, и фирма Klaguine занялась делом.

Французский подданный Клягин успешно сотрудничал с организацией Тодта в строительстве Атлантического вала. Кроме того, его фирма вела подъём боевых кораблей, затопленных французами, не желавших отдавать их немцам. Клягин поднимал суда и перепродавал их Кригсмарине.

16 ноября 1944 г. в Гавре Клягин был арестован французскими властями по обвинению в коллаборационизме (сотрудничестве с фашистами) и просидел несколько месяцев в тюрьме. По приговору суда его имущество было конфисковано. Но по выходе из тюрьмы непотопляемый Клягин вновь становится миллионером. Точнее — видным финансистом, а к своей империи присоединяет несколько фабрик, производящих... духи.

1 марта 1952 г. А. П. Клягин скончался и был похоронен на Сен-Женевьев-де-Буа, самом престижном русском кладбище Парижа. Наследники Клягина 60 лет хранят гордое молчание о своем отце и деде. Никакой информации о его личной, политической и коммерческой деятельности.

Ах да, я забыл объяснить, почему в СССР к 1936 г. самый большой торговый флот был на Каспии! Да потому, что господа офицеры вместе с англичанами в начале 1920 г. угнали весь Каспийский торговый флот в персидский порт Энзели.

В первых числах мая 1920 г. красные взяли Баку. Нефти там — некуда девать, а Советская Россия задыхается без топлива, но наливные суда (танкеры) уведены в Энзели.

И вот рано утром 18 мая 1920 г. к Энзели подошел отряд кораблей Волго-Каспийской флотилии с двухтысячным десантом. «Просвещенные мореплаватели» попробовали обороняться, но через пару часов отправили к красным катер с парламентом. Англичане капитулировали и с разрешения командования флота начали отходить к Решту. Белые же части дрогнули при первых же выстрелах и на день раньше англичан прибыли в Решт.

Свыше 30 судов с награбленным имуществом на несколько миллионов рублей были возвращены законному владельцу. Вот и стал Каспийский флот самым большим в Стране Советов.



Лайнеры для перевозки курортников, солдат, шпионов и химического оружия

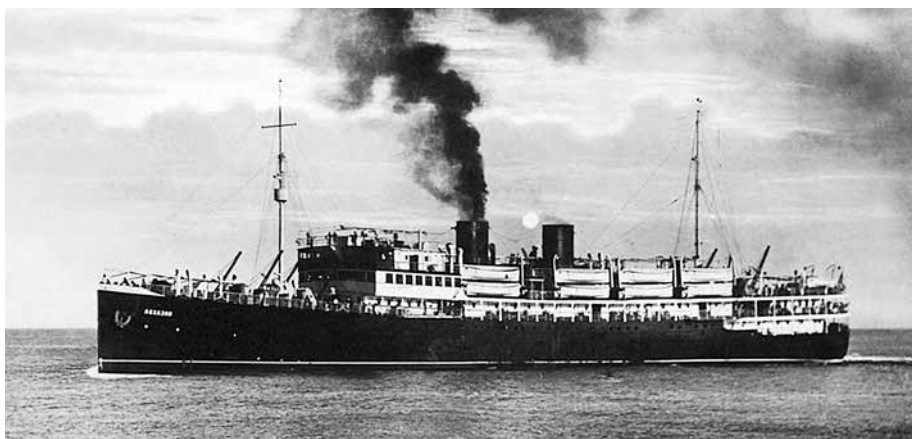
В начале 1920-х гг. на Чёрном море сложилась катастрофическая ситуация с перевозкой пассажиров на Крымско-Кавказской линии.

В 1925 г. в Ленинграде было образовано Центральное бюро по морскому судостроению (ЦБМС). Среди первых проектов, выполненных его конструкторами, были почтово-товаропассажирские теплоходы для Крымско-Кавказской линии. По техническому заданию акционерного общества «Совторгфлот» и консультациям с опытными капитанами и механиками, длительное время плававшими на этой линии, были сформулированы окончательные требования на заказанные суда.

В марте 1926 г. проектную документацию передали Ленинградскому балтийскому заводу на постройку четырёх судов первой серии и судостроительному заводу Frd. Krupp A.G в Киле, которому «Совторгфлот» заказал постройку двух теплоходов второй серии — «Крым» и «Грузия».

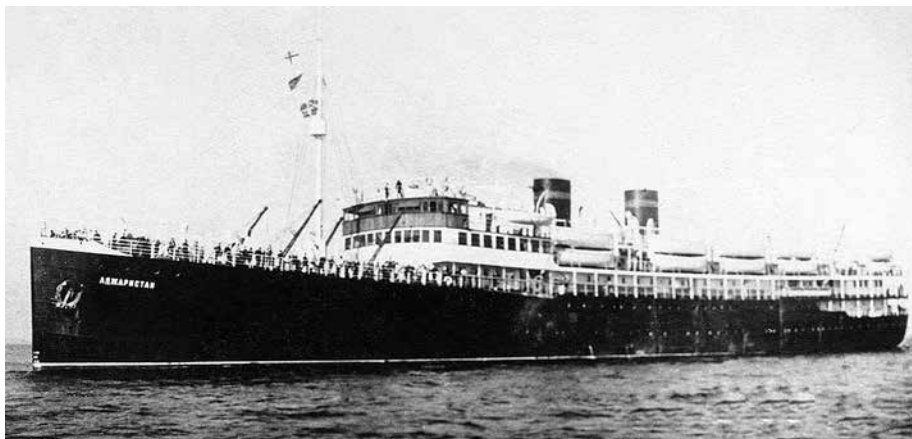
Разрабатывая рабочие чертежи, конструкторы Круппа сохранили общее расположение и внешний вид лайнеров в соответствии с проектом, лишь немного заострив корму. Корпус стал более обтекаемым. В результате при испытаниях «Крым» и «Грузия» показали проектную скорость, хотя на них стояли два двигателя Дизеля по 1950 л. с. вместо запланированных двух двигателей завода «Русский дизель» по 2000 л. с. каждый.

Первое судно серии — «Абхазия» — заложили 24 октября 1926 г. Через месяц состоялась закладка «Армении». Но намеченный на 12 ноября



Теплоход «Абхазия»

Теплоход «Аджария». (С 1927 по 1940 г. — «Аджаристан»)



1927 г. спуск «Абхазии» не состоялся: из-за низкой температуры воздуха ($-3,8^{\circ}\text{C}$) сало на салазках замёрзло, и коэффициент трения оказался выше допустимого. Несмотря на все попытки столкнуть судно с помощью пневматических толкателей и гидравлических домкратов, оно сошло на воду лишь 29 ноября, когда потеплело до 0°C . Благодаря опыту, приобретенному при спуске «Абхазии», «Аджарию»

удалось благополучно спустить на воду при еще более неблагоприятных условиях: температура была $-7,8^{\circ}\text{C}$, а толщина льда на Неве — 35 см.

Первые советские лайнеры имеют небольшие отличия. Здесь же приведены характеристики лайнера «Крым», переданного фирмой Круппа акционерному обществу «Совторгфлот» в сентябре 1928 г. Стальной двухпалубный двухмачтовый товаро-

пассажирский теплоход «Крым» имел клёпанный корпус, который подразделялся на девять главных отсеков. Для размещения 1000 т генерального и 100 т рефрижераторного груза на нем предусматривались шесть трюмов и два твиндека.

Общая регистровая вместимость лайнера составила 4867 брт, а полное водоизмещение — 6050 т. Главные измерения: длина — 115,85 м, ширина — 15,55 м, высота борта — 8,54 м, осадка в полном грузе — 5,57 м. Пасса-

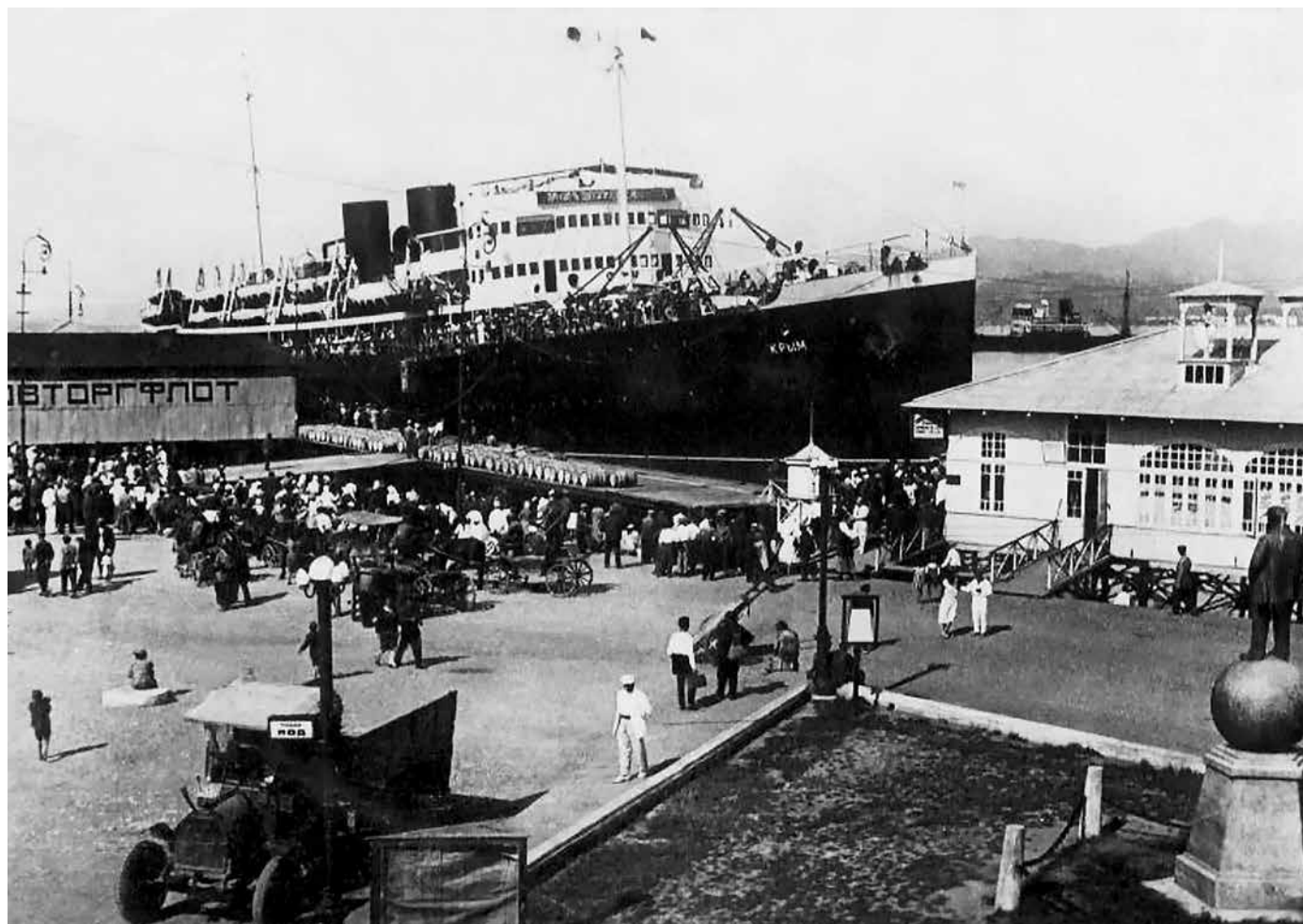
С 1934 г. он числился в составе Черноморского государственного морского пароходства. Порт приписки — Одесса. Теплоход перед войной был одним из самых лучших и быстроходных пассажирских судов Черноморского государственного морского пароходства. В 1939 г. он эксплуатировался на экспрессной Крымско-Кавказской линии.

В 1930 г. в СССР впервые начались морские круизы. 7 ноября 1930 г. из Ленинградского порта в круиз вокруг Европы вышел теплоход «Абха-

В следующем, 1931 г. состоялся еще один круиз вокруг Европы на теплоходе «Украина». Это судно принадлежало к той же серии судов постройки Балтийского завода в Ленинграде, что и «Абхазия».

В 1928 г. по заказу СССР на судостроительной верфи Schiffswerft & Maschinenfabrik (бывшее название — Janssen & Schmilinsky) в Гамбурге были построены два небольших пассажирских каютных теплохода — «Котовский» и «Молдавия». Они были спроектированы и построены для

Теплоход «Крым» в Ялтинском порту. Начало 1930-х гг.



жировместимость судна составляла: 50 пассажиров в каютах 1-го класса, 194 — в каютах 2-го класса, 240 — в каютах 3-го класса, а также 300 палубных пассажиров. Экипаж — 92 человека. Двухвальная энергетическая установка обеспечивала судну скорость в 13,6 узлов.

После ввода в строй теплоход получил регистр Германского Ллойда, а в 1931 г. и высший класс регистра СССР.

зия», на борту которого находились 257 туристов. Значительную их часть составляли рабочие-ударники первой пятилетки, хотя для информационного обеспечения этого показательного рейса в число пассажиров включили большую группу журналистов, публицистов, литераторов. Новый теплоход совершил свой первый переход с Балтики на Черное море в порт приписки — Одессу.

эксплуатации в СССР на Черном море для работы на линиях короткой протяженности или для работы на протяженных линиях с возможностью подхода к пристаням небольших населённых пунктов.

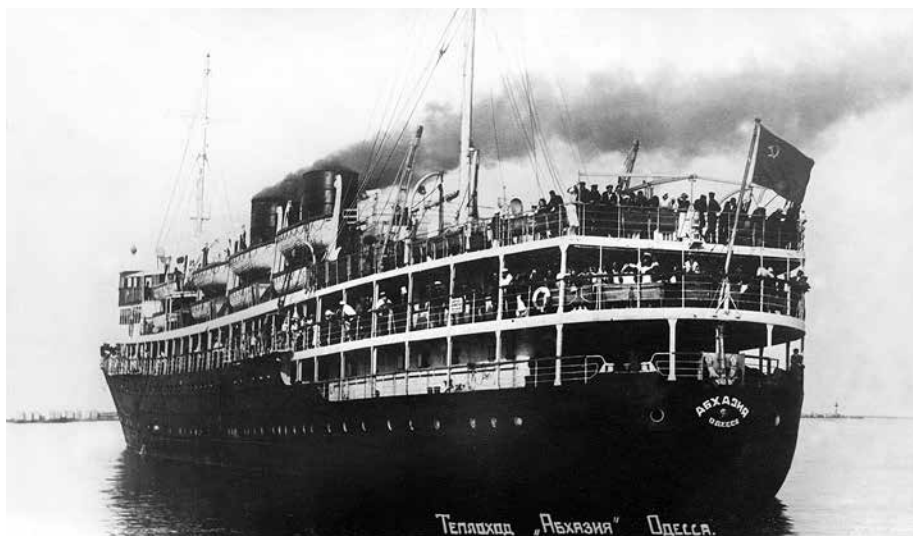
Водоизмещение этих теплоходов составляло 1652 т, длина — 61,7 м, ширина — 10,1 м, осадка — 5,6 м. Дизель мощностью 1060 л. с., изготовленный фирмой Deutz, позволял раз-

вивать рейсовую скорость 8 узлов. Экипаж — 36 человек. Пассажироместность — 240 человек.

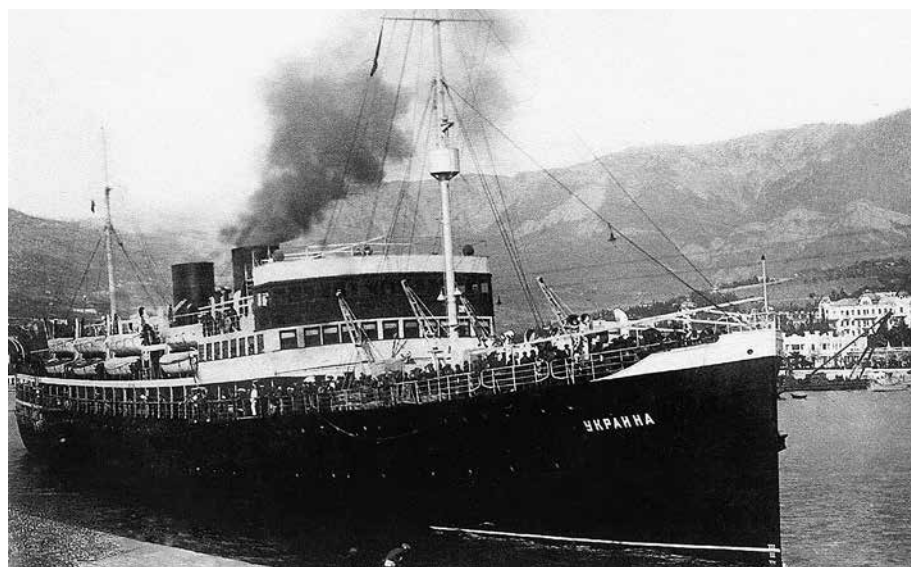
В конце 1928 г. оба теплохода прибыли на Черное море и вышли на линии.

Несколько слов стоит сказать и о водном транспорте, обслуживавшем туристов и курортников на Черном море. Так, в 1933 г. вступили в строй два больших катера, ходивших на линии Алушта — Гурзуф. Они перевезли за курортный сезон 1933 г. 28 тыс. человек. Перед войной эту линию обслуживали уже 14 судов.

Кроме того, в 1927–1929 гг. в Одессе было построено два малых одновинтовых теплохода — «Зарница» и «Заря» — водоизмещением 354 т, дли-



Теплоход «Абхазия». Вид с кормы



Лайнер «Украина» перед Великой Отечественной войной

ной 32,3 м, шириной 5,52 м, с осадкой 2,13 м. Немецкий дизель мощностью 220 л. с. позволял развивать скорость 10 узлов. Теплоходы были рассчитаны на 205 палубных пассажиров.

19 июля 1935 г. «Зарницу» переименовали в «Петр Лукомский» в честь скончавшегося начальника Ялтинского порта. 6 июля 1941 г. «Петр Лукомский» был мобилизован и обращен в минный заградитель. Его вооружение составило две 45-мм пушки и два 12,7-мм пулемета. Однако нести он мог только 10 мин. 3 января 1945 г. «П. Лукомский» был возвращен торговому флоту и стал возить пассажиров на прибрежных рейсах в районе Одессы, а в 1964–1965 гг. — вдоль Крымского побережья. В 1965 г. сдан на слом.

Советское правительство, строя санатории, дома отдыха и пассажирские суда на Чёрном море, одновременно решало две задачи: обеспечение достойным отдыхом население СССР в мирное время, а в военное, согласно мобилизационному плану, пассажирские лайнеры становились госпитальными судами, а санатории и дома отдыха — госпиталями. Забегая вперед, замечу, что все наши торговые и пассажирские суда до 1991 г. имели планы переоборудования для военных нужд согласно мобилизационным предписаниям.

Еще в апреле 1933 г. заместитель начальника Морских сил СССР И. М. Лудри утвердил мобилизационный план вооружения проектиру-



Теплоход «Котовский»

емых крымско-кавказских теплоходов. Их предполагалось вооружить 152-мм, 76-мм и 45-мм пушками, то есть фактически пассажирские теплоходы превращались во вспомогательные крейсера.

К началу Великой Отечественной войны взгляды на использование пассажирских судов в военное время кардинально изменились, теперь они подлежали переоборудованию в санитарные транспорты. Стандартным вооружением санитарных транспортов на Чёрном море стали четыре 45-мм полуавтоматические пушки и четыре 12,7-мм пулемета. Замечу, что вооружение санитарных транспортов снимало с них защиту, предусмотренную Гаагской и другими конвенциями. Мало того, наши санитарные транспорты систематически перевозили под флагом Красного Креста боевые части, что также противоречило всем международным соглашениям о неприкосновенности госпитальных судов.



Теплоход «П. Лукомский» в Ялтинском порту. 1964 г.

Судьба наших пассажирских судов, переделанных в санитарные транспорты, достаточно интересна.

7 ноября 1941 г. произошла одна из самых страшных в истории человечества катастрофа на море — гибель санитарного транспорта «Армения». На нем погибло вдвое больше людей, чем на «Титанике» и «Лузитании» вместе взятых. Между тем судно было и не столь велико (водоизмещение 6700 т) и рассчитано на 518 каютных и 462 палубных пассажиров. Но в тот день людей набилось на судне буквально как сельдей в бочке. Очевидцы показывают, что пассажиры стояли на палубе, тесно прижавшись друг к другу.

Утром 6 ноября в Севастополе началась посадка на теплоход. На него погрузили несколько сотен раненых бойцов, а также эвакуируемых граждан. Погрузка шла в полном беспорядке, никто не только по фамилиям не переписывал садившихся на теплоход, не было даже точно известно их число. На «Армению» был посажен персонал главного госпиталя Чер-

номорского флота, военно-морского госпиталя, развернутого на базе санатория «Максимова дача», санитарно-эпидемиологической лаборатории, 5-го медсанотряда, базовой флотской поликлиники и ряда гражданских лечебных учреждений.

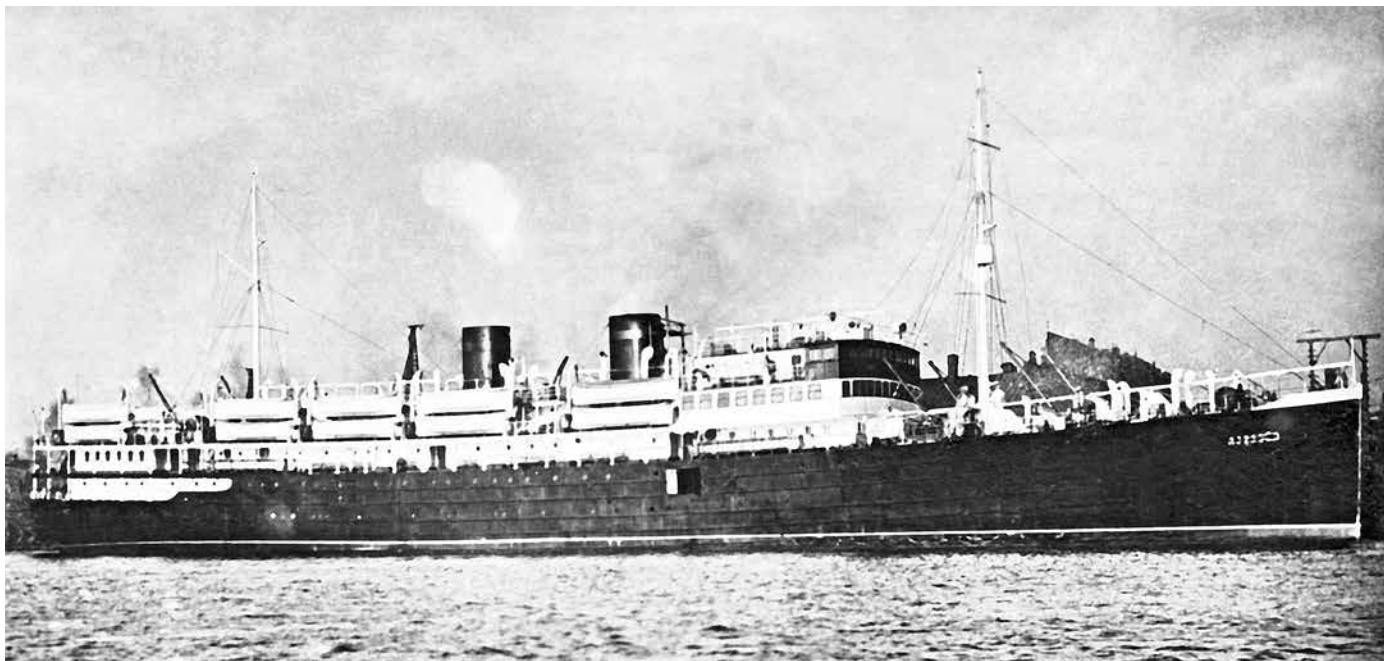
Вечером того же дня «Армения» уходит из Севастополя и берет курс на Туапсе. Любопытно, что позже время выхода «Армении» было засекречено даже в секретной «Хронике Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре», где с точностью до минуты указано время выхода и входа в порт даже самых малых судов.

Уже в море теплоходу приказали подойти к Балаклаве, где у берега к ней причалили катера НКВД, с которых были перегружены деревянные ящики. На борт поднялись и «сопровождающие». Существует предположение, что там было золото и ценности из крымских музеев. А затем какой-то начальник велел теплоходу идти в Ялту, к которой уже подходили немцы.

Сколько человек погрузились на «Армению», сказать трудно. Согласно «Хронике...» и «Справочнику потерь...», там погибли около 5 тыс. человек. Очевидцы же утверждают, что на борту было в полтора или два раза больше народу. От нижних отсеков до капитанского мостика люди стояли плотной массой. Носилки с тяжелоранеными поднимали вертикально, чтобы освободить место.

Во время стоянки в Ялте был получен приказ командующего флотом, что в связи с отсутствием авиационного прикрытия выход судна из порта запрещается до 19 ч, то есть до наступления темноты. Командир В. Я. Плашевский приказ получил, но в 8:00 7 ноября вышел из Ялты.

Замечу, что винить капитана, не выполнившего идиотского приказа адмирала Ф. С. Октябрьского, нелепо. Филипп Сергеевич явно перепутал Ялту с Севастополем. В ноябре 1941 г. Севастопольская бухта была защищена многими десятками стволов зенитных береговых и корабельных орудий. Имелись средства ма-



Теплоход «Армения»

скировки кораблей, а при налете авиации производили задымление бухты. В Ялте же большой транспорт был как на ладони и представлял идеальную цель для вражеской авиации. Береговой зенитной артиллерии и средств маскировки там никогда не бывало. В море «Армения» хоть могла маневрировать. Наконец, никто не знал, где находятся германские войска (очевидцы утверждают, что 6-го немцы были в Гурзуфе), и в любой момент на шоссе Алушта — Ялта могли показаться германские самоходки. А далее следовал бы расстрел «Армении» с Массандровских высот. Любопытно, что 8 ноября, то есть на следующий день после трагедии, «начальник штаба Черноморского флота объявил по флоту, что предположительно Ялта занята противником». Так вот наши славные адмиралы и воевали — «предположительно».

В море «Армению» прикрывали два сторожевых катера (четыре 45-мм пушки), а в воздухе барражировали на высоте 500 м два истребителя И-153 «Чайка».

В 11:25 в точке с координатами ш. = 44155 и д. = 3417 теплоход был атакован одиночным торпедоносцем Хе-111, принадлежавшим 1-й эскадрилье авиагруппы I/KG28. Самолёт зашел со стороны берега и с дистанции 600 м сбросил две торпеды. Одна про-

шла мимо, а вторая попала в носовую часть теплохода. Через 4 мин. «Армения» затонула. Погибли от 7 тыс. до 10 тыс. человек, катера спасли только восьмерых.

После сброса торпеды «Хейнкель» ушел в облака и скрылся. Истребители даже не успели среагировать на происходящее...

Лучший пассажирский лайнер на Черном море — «Сванетия» — решили превратить в... плавбазу для шпионов. До войны «Сванетия» (водоизмещение 5050 т, 244 каютных места) обслуживала пассажирскую линию Одесса — Александрия. Война застала лайнер у входа в Дарданелльский пролив, но, как следует из наших официальных источников, его якобы задержали в Стамбуле турки и не выпускали до конца февраля 1942 г. Это дикая чушь. Задерживать пассажирский лайнер вопреки всем международным конвенциям турки не могли, это был бы казус белли как для СССР, так и для Англии. В ходе войны турки пропускали через проливы торговые суда всех стран.

Согласно воспоминаниям наших дипломатов, «Сванетия» в Стамбуле использовалась в качестве плавгостиницы для советских дипломатов, покинувших Германию, а в феврале 1942 г. лайнер привез в Потти «последнюю группу дипломатов». И эта версия выглядит неубедительно. На самом деле

последняя группа сотрудников советских посольств и консульств была переправлена в СССР через Карс в начале августа 1941 г., а посол Деканозов и дипломатический боменд ещё раньше сели на железнодорожный экспресс Стамбул — Анкара, а оттуда по воздуху перелетели в СССР.

Фактически же «Сванетия» стала в Стамбуле плавучим филиалом Лубянки. В первые же дни пребывания там с корабля списали и отправили в Советский Союз несколько десятков моряков. Само собой разумеется, им быстро нашли достойную замену. «Сванетия» была базой для шпионских и террористических операций, а штабом — советское консульство в Константинополе. В конце лета 1941 г. вся наша шпионо-дипломатическая команда была брошена на подготовку к покушению на посла Германии в Турции. Вообще говоря, убивать послов даже в ходе войны было не принято во все времена, но тут особый случай. Посол Франц фон Папен принадлежал к древнему аристократическому роду, истоки которого теряются в веках. Во всяком случае, в конце XV в. его предок Вильгельм фон Папен был владельцем больших поместий.

Осенью 1913 г. 34-летний офицер Генштаба фон Папен по личному указанию кайзера назначен военным атташе в США. В 1915 г. его высылают из Америки за шпионаж. В годы

Первой мировой войны он становится близким другом капитана Канариса, будущего адмирала и руководителя Абвера. В начале 1930-х гг. фон Папен получает пост вице-канцлера Рейха, затем едет послом в Австрию. Он играл не последнюю скрипку в приходе к власти Гитлера и в аншлюсе (мирном присоединении Австрии к Германии).

В апреле 1939 г. Гитлер назначает фон Папена послом в Турции. С началом Второй мировой войны новый посол по указанию фюрера налаживает связи с британскими и американскими дипломатами. Цель этих контактов — заключение сепаратного мира.

О стремлении Гитлера захватить весь мир нам твердили со школьной скамьи. И действительно, штурмовики горланили: *«Сегодня нам принадлежит Германия, а завтра — весь мир!»* Но мало ли кто что когда напевал. *«Весь мир насилья мы разрушим до основанья...»* — начали петь во Франции, когда Володя Ульянов ещё исправно учил латынь в гимназии. А Гитлер фактически сразу после окончания польской кампании искал пути к миру.

Британские аналитики уже в 1939–1941 гг. прекрасно понимали, что в случае полного разгрома Германии СССР будет господствовать в Европе. Единственная альтернатива этому — сепаратный мир. Но Гитлер — весьма одиозная фигура в качестве партнера по переговорам. А тут под рукой бывший вице-канцлер (второе лицо в государстве, свой среди Абвера, дипкорпуса и оппозиционных фюреру генералов вермахта).

Витог Папену пришлось в Анкаре играть тройную игру — посла, тайного посланника Гитлера и представителя оппозиции. Основными партнёрами в игре были американский и британский послы и нунций Ватикана. Замечу, что папа Пий XII, как и фюрер, послал в Турцию не простого прелата, а талантливого дипломата и «аппаратчика» Джузеппе Ронкали. После войны Ронкали сменил Пия XII и станет папой Иоанном XXIII. Ватикан в течение всей войны играл ключевую роль в сепаративных переговорах. И вот в Москве решили убрать потенциально го главу Третьего рейха.

Вскоре в Стамбуле появились простые советские люди — вице-консул Павлов и журналист-международник Леонид Наумов. Они были известными террористами Георгием Ивановичем Мордвиновым и Наумом Исааковичем Эйтинггоном. Последний недавно вернулся из Мексики, где организовал убийство Льва Троцкого.

Первоначально покушение на фон Папена было намечено произвести в театре. Его должна была застрелить «спортсменка, комсомолка и просто красавица» Муза Малиновская. Однако «журналист» Наумов влюбился в Музу и, видимо, поэтому провалил операцию. В конце концов в качестве террориста решили использовать 26-летнего болгарина, имя которого скрывается до сих пор. Известно лишь, что он учился в Стамбульском университете под именем македонца Омера.

По советской версии, болгарин прекрасно стрелял из пистолета, что проверили сотрудники консульства, но почему-то для покушения решили использовать безоболочечную бомбу, изготовленную опытным взрывотехником НКВД Тимашковым. Сразу после взрыва бомбы к месту убийства должен был подъехать мотоциклист, подхватить Омера и умчаться.

Вечером 20 февраля 1942 г. скорый поезд Стамбул — Анкара уносит в турецкую столицу вице-консула Павлова и студента Омера. По случайному совпадению на следующий день «Сванетия» поднимает якоря в Босфоре и вместе с «советскими дипломатами» отправляется на родину. Лайнер старательно прижимается к турецкому берегу и лишь в 12:10 23 февраля швартуется в порту Потти, где его ожидает кавалькада черных «эмок».

Через 22 ч фон Папен с женой шел пешком по бульвару Ататюрка, направляясь в германское посольство. Он был крайне пунктуален и показывался на бульваре в одно и то же время. По версии наших спецслужб, болгарин подошел к чете Папен, достал бомбу и пистолет, привел взрыватель в действие, но... так и не бросил снаряд.

Бомба, как уже говорилось, была безоболочечной и не дала осколков, зато от террориста остались лишь кло-

чья мяса и башмак на дереве. Взрывная волна сбила чету Папенов с ног, но супруги отделались лёгкой контузией. Ехавший мимо мотоциклист остановился. В этот момент Папен, лежащий на земле, поднял руку, и мотоциклист начал оказывать ему помощь.

На мой взгляд, версия наших спецслужб более чем неудачна. Если мотоциклист был советским агентом, то он мог застрелить, ударить ножом или даже ребром ладони по шее Папена, благо тому было 62 года, и умчаться на мотоцикле. Парень же стал оказывать первую помощь и дождался приезда полиции. Позже на следствии он был привлечен лишь как свидетель. Наконец, почему сейчас не называется его настоящая фамилия и почему он не получил советских наград?

Турецкая полиция и сам фон Папен в мемуарах дают иную версию покушения. Болгарин должен был застрелить посла из пистолета, а затем взвести взрыватель устройства, которое, как ему объяснили, было не бомбой, а дымовой шашкой, что помогло бы ему скрыться. Парень решил подстраховаться и почти одновременно нажал на спусковой крючок пистолета и взрыватель шашки. Если бы он выстрелил на полсекунды раньше, посол был бы убит. Но в любом случае террорист вознесся бы на небеса. Мотоциклист же на бульваре Ататюрка оказался случайно. Покойникам мотоциклы не нужны.

16 апреля в Севастополе на «Сванетию» погрузили 221 раненого, 358 человек из 40-й кавалерийской дивизии и 99 пассажиров. В тот же день в 21:20 лайнер в охранении эсминца **«Бдительный»** вышел из гавани и двинулся в Новороссийск. На следующий день, в 7:24, наши корабли, прошедшие уже примерно полпути до Новороссийска, были обнаружены вражеским самолетом-разведчиком.

В 11:00 17 апреля «Сванетия» была безрезультатно атакована одиноким бомбардировщиком Ю-88. В 14:00 лайнер подвергся атаке уже восьми самолетов Хе-111 и четырех Ю-88, которые сбросили до 50 бомб и несколько торпед. От сброшенных бомб и торпед транспорт уклонился маневрированием, повреждения были невелики.

В 15:55 в атаку на транспорт с обоих бортов вышли девять Хе-111, которые сбросили шесть торпед, две из которых попали в носовую часть судна. Возник дифферент на нос. С целью уменьшения нагрузки на носовые переборки командир транспорта приказал дать полный ход назад. Через некоторое время командир БЧ-5 (механической боевой части) доложил о том, что у главных двигателей греются подшипники, из картера двигателей идет дым, потекли крышки цилиндров. Командир приказал остановить машины. Напором воды были разрушены подкрепления переборок. Судно стало погружаться с креном на левый борт и дифферентом на нос. Из 18 имевшихся на борту шлюпок успели спустить на воду лишь пять, три из которых были накрыты корпусом тонущего судна. Не уместившиеся в шлюпках люди бросались за борт в спасательных жилетах и без них.

По одной из версий, на палубу судна выскочили кавалеристы, не имевшие понятия о механизмах спуска шлюпок на воду. Они выхватили шашки и перерубили блоки (лопаря), удерживающие шлюпки, и те, сорвавшись вместе с людьми, полетели за борт, переворачиваясь и разбиваясь о воду.

В 16:30, продержавшись на плаву 18 мин., «Сванетия» затонула на глубине 2000 м, увлекая за собой в образовавшуюся воронку плававших рядом людей. Оставшиеся на воде две шлюпки и спасательный плот были расстреляны из пулеметов. Погибли 753 человека, в том числе 220 ранены — и 112 человек личного состава судна. В 17:05 «Бдительный», отразив атаку авиации, начал спасение людей. Было спасено 143 человека, из которых 17 умерли уже на палубе эсминца от переохлаждения.

10 августа 1941 г. лайнер «Абхазия» был передан медицинской службе Черноморского флота. Штатная эвакуационная его составляла 400 человек. На «Абхазии» были развернуты операционная и четыре перевязочных на одиннадцать столов. Медицинский персонал состоял из 9 врачей, 29 медсестер, 75 санитаров. Судно выполнило 36 рейсов: из Одессы — 9 (3854 чел.), Севастополя — 18 (14 056 чел.), Фе-

одосии — 9 (7420 чел.), Ялты — 1 (2085 чел.). Общее количество эвакуированных — 32 325 человека, из них 11 804 (36,6 %) — лежачие.

8 июня 1942 г. санитарный транспорт «Абхазия» в охранении эсминцев «Свободный» и «Бдительный», базовых тральщиков «Защитник» и «Якорь» и двух сторожевых катеров вышел из Новороссийска в Севастополь. На борту «Абхазии» находились 250 человек маршевого пополнения, 37 бойцов Приморской армии, 261 т боезапаса, 100 т авиабоезапаса, 13 авиационных моторов, 168 т продовольствия и 90 т цемента.

10 июня в 2:40 транспорт «Абхазия» в охранении эсминца «Свободный», базовых тральщиков «Якорь» и «Защитник» и трех сторожевых катеров прибыл в Севастополь.

По неясным причинам закончить разгрузку транспорта ночью не удалось. Оставшиеся в Севастополе на день транспорт «Абхазия» и эсминец «Свободный» были неоднократно атакованы немецкой авиацией. В 9:55 10 июня от прямого попадания бомбы в кормовую часть транспорт «Абхазия» затонул у пирса № 1 Сухарной балки. На транспорте погибло 168 т боезапаса, 95 т авиабоезапаса и 96 т продовольствия.

Санитарный транспорт «Украина» был потоплен германской авиацией 2 июля 1942 г. в 11:20 в порту Новороссийск. 23 сентября 1947 г. судно было поднято аварийно-спасательной службой Черноморского флота и поставлено на прикол, а в 1950 г. разрезано на металлолом.

13 июля 1942 г. в 4 ч утра в Севастопольскую бухту вошел санитарный транспорт «Грузия» в охранении базовых тральщиков «Щит» и «Гарпун» и пяти сторожевых катеров. Согласно официальным данным, на «Грузии» находились 708 человек маршевого пополнения и 526 т боезапаса.

Уже осталось несколько метров до Минной пристани, и вдруг на транспорт с хорошо видимыми на борту красными крестами пикируют пять немецких Ю-87. В 4:48 две бомбы попали в машинное отделение и корму транспорта. «Грузия» еще держалась на плаву, но через 7 мин. раз-

дался страшный взрыв, и транспорт длиной 116 м был буквально разорван пополам. Далее наши историки ставили жирную точку, предварительно осудив очередное преступление фашистов, топивших наши санитарные суда.

Но вот в 1948–1949 гг. в ходе очистки севастопольских бухт от затонувших судов были подняты обе части «Грузии». Обычно поднятые со дна моря суда или восстанавливают, или отправляют на судоразделочные базы. Это понятно, в 1949 г. стране был необходим железный лом. Но обе части «Грузии» почему-то не отправили в Инкерман на разделку, а отбуксировали в Казачью бухту и там затопили. Причем несколько водолазов и рабочих, участвовавших в подъеме «Грузии», были госпитализированы. У них появились на коже язвы, характерные при поражении ипритом. Самое удивительное в том, что в 1956–1959 гг. был проведен новый подъем обеих частей «Грузии», и на сей раз их отбуксировали и затопили подальше от берега и на больших глубинах.

Что же произошло на самом деле? Начну с того, что весной 1942 г. корабли Черноморского флота испытывали хронический недостаток в зенитных средствах, особенно для защиты от низколетящих самолетов. А вот санитарный транспорт «Грузия» имел зенитное вооружение лучшее, чем на наших эсминцах того времени: пять 45-мм пушек, два 12,7-мм пулемета ДШК и шесть американских 12,7-мм спаренных пулеметов Colt. В его трюмах находилось значительное число снарядов. Но полбеда, что на санитарном транспорте имелись сотни фугасных снарядов. Хуже того — там были сотни химических снарядов калибра от 130 до 76 мм, а также бочки с ОВ, предназначенным для снаряжения авиабомб. Вот почему потребовалось дважды перезахоранивать останки несчастной «Грузии».

Из шести пассажирских теплоходов, построенных в 1928 г. для Крымско-Кавказской линии, уцелел лишь один — «Крым». В конце июня 1941 г. теплоход был переделан в санитарный и вооружен на судоремонтном заводе № 1 в Одессе.



Транспорт «Абхазия», затонувший в Севастополе. 1942 г.

В критические дни обороны Одессы 18–19 сентября 1941 г. «Крым» с теплоходами «Абхазия», «Армения» и «Украина» участвовал в срочной доставке из Новороссийска в Одессу частей 157-й стрелковой дивизии. 22 сентября 1941 г. в 5:55, возвращаясь из Одессы и имея на борту более 3 тыс. раненых, «Крым» при подходе к Новороссийску, в районе Мысхако, подорвался на советском минном заграждении. При подрыве погибло два человека. В тот же день, в 14:00, корабль был отбуксирован в Новороссийск.

«Крым» получил серьезные повреждения кормы и до конца войны простоял в Батуми в ожидании ремонта, где использовался в качестве плавучей казармы. В начале 1945 г. теплоход отбуксировали в Одессу на судоремонтный завод им. Марти, где он также длительное время использовался как общежитие для рабочих. Ремонт теплохода шел медленно и трудно. По состоянию на 1 июля 1949 г. готовность судна составляла всего 29 %, хотя по плану «Крым» должен был вступить в строй в декабре этого же года. Таким образом, теплоход восстанавливался более десяти лет. Осенью 1953 г. он наконец вышел из Одессы на ходовые испытания. В конце 1954 г. теплоход «Крым»

поставили на грузопассажирскую линию Одесса — Констанца — Варна — Пирей — Дуррес.

Периодически лайнер снимали с линии для выполнения отдельных правительственных заданий. Так, в 1956 г. экипажу «Крыма» было поручено обеспечить выполнение рейсов в Испанию для перевозки испанских реэмигрантов по линии Союза обществ Красного Креста и Красного Полумесяца СССР. Под его флагом за шесть рейсов из Одессы в порты Валенсию и Кастельон-де-ла-Плана было перевезено около 3 тыс. человек. В 1957 г. лайнер доставил в Одессу участников и гостей VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов. Их принимали в портах Александрия, Порт-Саид, Бейрут и Латакия.

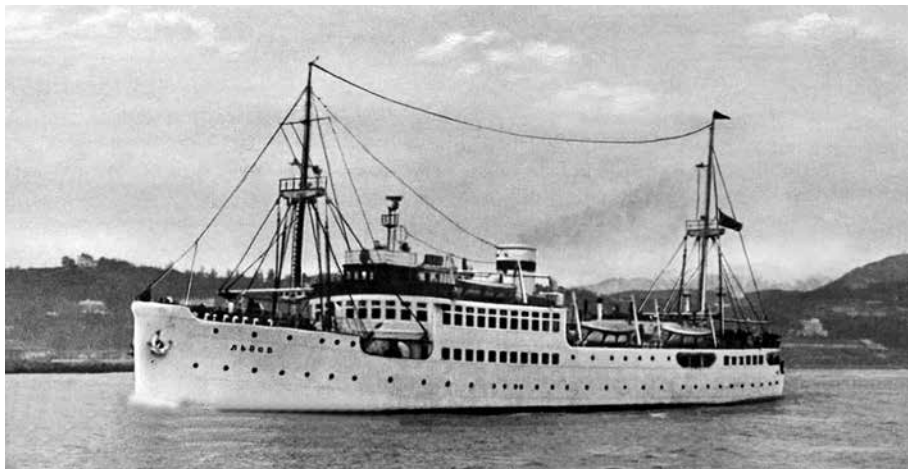
Именно «Крым» официально открыл Ближневосточную грузопассажирскую линию. Рейс сопровождался официальными приемами в портах Констанца, Варна, Стамбул, Пирей, Александрия, Порт-Саид, Бейрут, Латакия в присутствии послов СССР, консулов, иностранных агентов и представителей туристических и торговых фирм. Этим рейсом было положено начало возобновления в послевоенное время традиционной для черноморцев грузопассажирской линии на Средний Восток.

В октябре 1957 г. «Крым» поставили в Одессе на ремонт, после которого он вновь вышел на линию Одесса — Дуррес.

Затем судно еще долго эксплуатировалось на Крымско-Кавказской линии. В 1966 г. теплоход переклассифицировали в учебное судно. В 1970 г. «Крым» сняли с рейсов и поставили в Ильичевске в качестве плавучей гостиницы. В сентябре 1973 г. судно было уведено в Испанию и разделано на металлолом на заводе в Кастеллоне.

Помимо этих шести пассажирских лайнеров в санитарные транспорты в июне-июле 1941 г. были обращены и другие пассажирские суда. Так, санитарными транспортами стали грузопассажирские теплоходы «Молдавия» и «Котовский», построенные по заказу СССР в 1928 г. в Гамбурге.

25 июня 1941 г. «Молдавия» была переоборудована в санитарный транспорт. Штат медперсонала составлял 5 врачей и 23 медсестры. На судне оборудовали 60 коек для тяжелораненых. «Молдавии» удалось совершить девять рейсов, в ходе которых было эвакуировано 3071 раненых, из них 2154 лежачих. Максимальное число раненых, перевезенных за один рейс, — 419 человек. 14 сентября 1941 г. «Молдавия» стояла на рейде у Тендровской косы. В 18:07 появились немецкие самолеты. От попадания



Теплоход «Львов»

авиабомб судно загорелось, и капитан приказал выброситься на берег. Позже немцы сняли «Молдавию» с мели. Дальнейшая судьба ее неизвестна.

Однотипное судно «Котовский» с 23 июня по 23 декабря 1941 г. совершило 20 рейсов по эвакуации и перевезло всего 4568 раненых, в том числе 2004 лежачих. 23 декабря 1941 г. «Котовский» в связи с полным износом дизелей был реформирован в несамоходную плавбазу и использовался для базирования подводных лодок типа «М».

В санитарные транспорты были обращены и несколько испанских пассажирских лайнеров, оказавшихся в СССР в 1939 г. после окончания гражданской войны в Испании. Среди них стоит отметить санитарные транспорты «Белосток» и «Львов».

«Белосток» — это бывший испанский пассажирский лайнер Ciudad de Ibiza. Построен в марте 1933 г. на верфи Union Naval de Levante S.A. (Валенсия, Испания). Водоизмещение — 2043 т, длина — 75 м, ширина — 11,4 м, осадка — 4,7 м. Два дизеля по 1,5 тыс. л. с. давали возможность развить скорость 12,5 узлов. Лайнер принадлежал испанской Средиземноморской компании (Tranmediterranea Compania), совершал рейсы на Канарские острова (230 пассажиров и 260 т грузов). Прорвался в СССР в июле 1938 г. и в 1939 г. был включен в состав Черноморского пароходства. Первоначально назывался «Транспорт № 4», а в октябре 1939 г. был переименован в «Белосток». Работал на Крымско-Кавказской линии.

С началом войны лайнер был мобилизован, переоборудован в самоходную плавбазу и включен в состав Черноморского флота. Затем его реформировали в санитарный транспорт. Медицинский персонал: три врача, десять медсестер, два санитаря. Всего судно выполнило 19 эвакуационных рейсов: в 1941 г. — девять и в 1942 г. — десять, в том числе из Одессы — шесть (1920 человек), Севастополя — одиннадцать (3389 человек), с Керченского полуострова — два (633 человека). Общее количество эвакуированных — 5942 человека, из них 615 (10,5 %) — лежачих, максимальное количество за рейс — 611 человек, среднее — 354 человек.

18 июня 1942 г. в 1 ч ночи «Белосток» прибыл в Севастополь из Новороссийска в охранении базового тральщика «Якорь» и пяти сторожевых катеров. На санитарном транспорте прибыли 360 человек маршевого пополнения и 80 человек разных воинских команд, а также 341 т боезапаса и 238 т продовольствия.

В 1:48 19 июня в 20 милях к западу от мыса Фиолент транспорт «Белосток», вышедший из Севастополя в Новороссийск, был атакован итальянскими торпедными катерами и затонул. На транспорте находились 350 раненых и 25 человек эвакуированных. Корабли сопровождения начали подбирать находившихся в воде людей. Всего удалось спасти 157 человек.

Плавучая база (санитарный транспорт) «Львов» — бывший испанский пассажирский лайнер Ciudad de Tarragona, однотипный с «Белостоком». Построен в 1928 г. в Валенсии (Испания).

Прорвался в СССР в июле 1938 г. и 30 октября 1939 г. был включен в состав Черноморского пароходства. Первоначально назывался «Транспорт № 3», а в октябре 1939 г. был переименован во «Львов». Работал на Крымско-Кавказской линии сообщения. Мобилизован 8 июля 1941 г., вооружен, переоборудован в самоходную плавбазу и включен в состав Черноморского флота. Обеспечивал базирование подводных лодок типа «М» (плавбаза 7-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок Черноморского флота) первоначально в Балаклаве, а с ноября 1941 г. — в Очамчире.

17 декабря 1941 г. «Львов» был реформирован в санитарный транспорт. Медицинский персонал: 5 врачей, 12 медсестер, 15 санитаров. Теплоход окрасили в шаровый цвет и вооружили, установив в корме одно 76,2-мм орудие, в носу — два 45-мм орудия и на мостике — пулемет ДШК. Позже установили еще две 45-мм пушки и два 20-мм автомата.

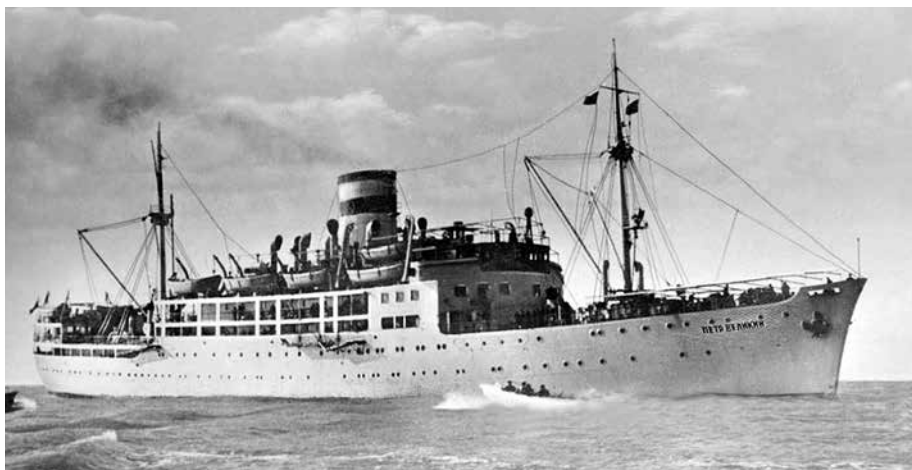
За годы войны «Львов» выполнил 35 эвакуационных рейсов: в 1941 г. — 3, в 1942 г. — 24, в 1943 г. — 8. Основные эвакуационные рейсы были из Севастополя — 12 (2582 человека), с Керченского полуострова — 10 (3844 человека), между портами Кавказского побережья — 13 (6005 человек). Общее количество эвакуированных — 12 431 человек, из них 6070 (48,8 %) лежачих, максимальное количество за рейс — 616 человек, среднее — 355 человек.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 мая 1943 г. за проявленную отвагу в боях, за доблесть и мужество экипажа санитарный транспорт «Львов» единственным из мобилизованных судов Народного комиссариата Морского флота был награжден орденом Красного Знамени. Судно было расформировано в 1944 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 мая 1944 г. В 1946 г. «Львов» был возвращен Черноморскому пароходству и в 1947–1950 гг. эксплуатировался на линии Одесса — Батуми, а после ремонта, с 1952 г., на линии Одесса — Жданов (Мариуполь) — Сочи. Теплоход находился в эксплуатации до октября 1964 г. Затем поставлен на стоянку в Одессе, позже переведен в Херсон, до 1980-х гг. использовался в качестве плавбазы яхт-клуба.

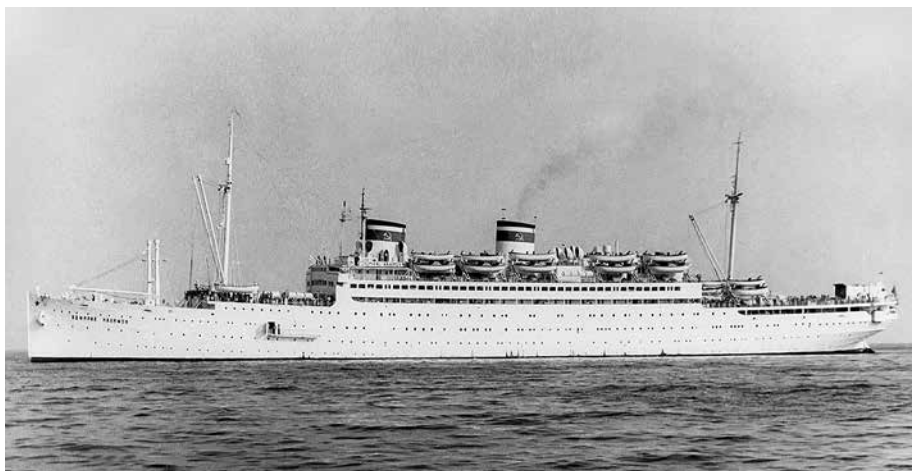


Трофейные лайнеры и яхты

Война нанесла огромный урон торговому и пассажирскому флотам. К началу 1944 г. в эксплуатации находилось всего 20 транспортных судов общей грузоподъемностью 60 тыс. т. Летом — осенью 1944 г. Черноморский флот возвратил гражданским парокходствам 23 мобилизованных судна общей грузоподъемностью 20 тыс. т. Одновременно судоремонтные заводы и мастерские ремонтировали и вводили в строй все суда, способные перевозить грузы, восстановление которых считалось целесообразным. Поднимались и вводились в строй затопленные



Теплоход «Петр Великий»



Теплоход «Адмирал Нахимов» на рейде Ялты

суда. На 1 января 1945 г. на Чёрном море было уже 55 судов грузоподъемностью 114 тыс. т, что способствовало увеличению грузоперевозок и возрождению Крыма и Одессы.

В первые 15 послевоенных лет отечественные верфи были до предела загружены строительством военных и транспортных судов, до пассажирских

лайнеров руки не доходили. Поэтому правительство отправило на Чёрное море ряд пассажирских судов, полученных по репарациям.

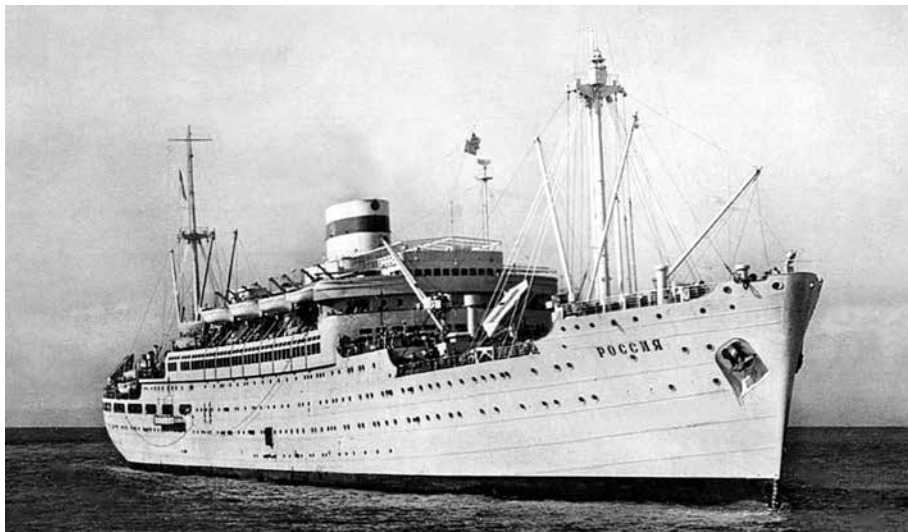
Судьба этих судов интересна — почти детектив. Ну а кроме того, на них ходили по Чёрному и Средиземному морям сотни тысяч советских людей, в том числе родители, бабушки и дедушки читателей. Я индиви-

дуально представляю эти белые пароходы — голубую мечту всех советских граждан 1950–1960-х гг.

Любопытна судьба лайнера **«Петр Великий»**. В 1938 г. он был заложен по заказу Турции на верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге под названием «Дугу». В феврале 1941 г. пароход был мобилизован в Кригсмарине под названием «Дуалс». С 28 июня 1941 г. по 26 января 1944 г. «Дуалс» обеспечивал боевую подготовку подводников, а затем был переклассифицирован в торпедолов. 5 июля 1945 г. «Дуалс» в Флесбурге захватили союзники, но в 1946 г. передали СССР. Теплоход получил новое название «Петр Великий». Однако в 1947 г. СССР передал его Польше, где его называли «Ягелло».

В 1949 г. корабль был возвращен СССР и под названием «Петр Великий» зачислен в Черноморское морское пароходство с портом приписки Одесса.

В 1953 г. пароход был модернизирован по проекту ЦПКБ-3. После этого пассажировместимость его со-



Лайнер «Россия»

ставила: 6 пассажиров в трех каютах класса «Люкс», 16 пассажиров в девяти каютах 1-го класса, 63 пассажира в 21 каюте 2-го класса, 220 пассажиров в 59 улучшенных каютах 3-го класса и 112 пассажиров в 17 каютах 3-го класса, а также 200 палубных пассажиров. Всего 617 пассажиров. Экипаж составлял 98 человек, обслуживающий персонал — 42 человека. Для удобства пассажиров на судне имелись рестораны 1, 2 и 3-го классов, буфеты, книжные и почтовые киоски, медпункт и изолятор, а также плавательный бассейн.

В 1954 г. модернизированный пароход «Петр Великий» ушел в Одессу. После докования на Одесском судоремонтном заводе № 1 пароход вышел на пассажирские маршруты Черноморья. В июне 1956 г. на лайнере «Петр Великий» участники 1-го интернационального туристского рейса из Болгарии, Венгрии и Румынии путешествовали по Чёрному морю. В 1958 г. пароход совершил восемь рейсов с заходами в Одессу, Ялту, Сочи, Сухуми, Батуми и перевез около 2 тыс. туристов из Польши, Венгрии, ГДР, Чехословакии и США. В 1963 г. впервые в СССР были организованы туристические двух- и трехнедельные рейсы по Чёрному морю. Их обеспечивали лайнеры «Петр Великий», **«Россия»** и **«Адмирал Нахимов»**.

В 1973 г. лайнер «Петр Великий» был выведен из эксплуатации как устаревший. 20 ноября 1973 г. он при-

Двухвальная энергоустановка из двух 8-цилиндровых дизелей «Зульцер» 8SM68 мощностью по 3500 л.с. каждый, работая на два 4-лопастных гребных винта, позволяла теплоходу развивать скорость до 15,5 узлов. 8 февраля 1934 г. у острова Кюрасао теплоход сел на мель, с которой его удалось снять лишь 25 августа. Пройдя полугодичный ремонт и переоборудование на верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге, лайнер «Магдалена» вышел оттуда однотрубным теплоходом с новым названием «Иберия».

С началом Второй мировой войны «Иберия» была мобилизована и использовалась в качестве плав-



Теплоход «Победа» в Ялтинском порту

был в Испанию, и в декабре того же года в порту Кастиеллон началась его разборка на металлолом.

Судьба двух других трофейных теплоходов — **«Победа»** и **«Адмирал Нахимов»** — сложилась трагически.

Лайнер «Магдалена» (**«Победа»**) был построен по заказу немецкой судостроительной компании на верфи «Шихау» в Вольном городе Данциге в 1928 г. для эксплуатации на линии Европа — Центральная Америка — Вест-Индия. В первый рейс лайнер вышел 29 декабря 1928 г.

базы Кригсмарине в Киле. Там 9 июня 1945 г. её захватили англичане. А 18 февраля 1946 г. не пострадавшая в военных действиях «Иберия» по репарации была передана СССР и вошла в состав Черноморского морского пароходства под именем «Победа».

Предварительно был проведен ремонт судна и малая модернизация. Вместимость лайнера увеличилась до 600 пассажиров. Каюты — от просторных комфортабельных люксов до маленьких комнатусек — размещались на четырех палубах. К услугам пасса-

жиров было несколько ресторанов, музыкальный салон, просторные фойе и другие помещения. Имущество пассажиров и коммерческий груз перевозились в шести трюмах в носовой и кормовой частях. Лайнер курсировал на линии Одесса — Нью-Йорк — Одесса.

31 июля 1948 г. теплоход «Победа» с 323 пассажирами и 277 т груза на борту вышел из порта Нью-Йорка в Одессу. В числе пассажиров были в основном работники министерств иностранных дел и внешней торговли с семьями, а также несколько представителей других ведомств и семья китайского маршала Фэн Юйсяна, направлявшегося в Китай через Советский Союз.

В 13:00 радиостанция Черноморского пароходства в Одессе получила плановое донесение с теплохода о том, что прошли Новороссийск и к 14:00 2 сентября предполагается прибытие в Одессу. После этого радиосвязь с судном прекратилась.

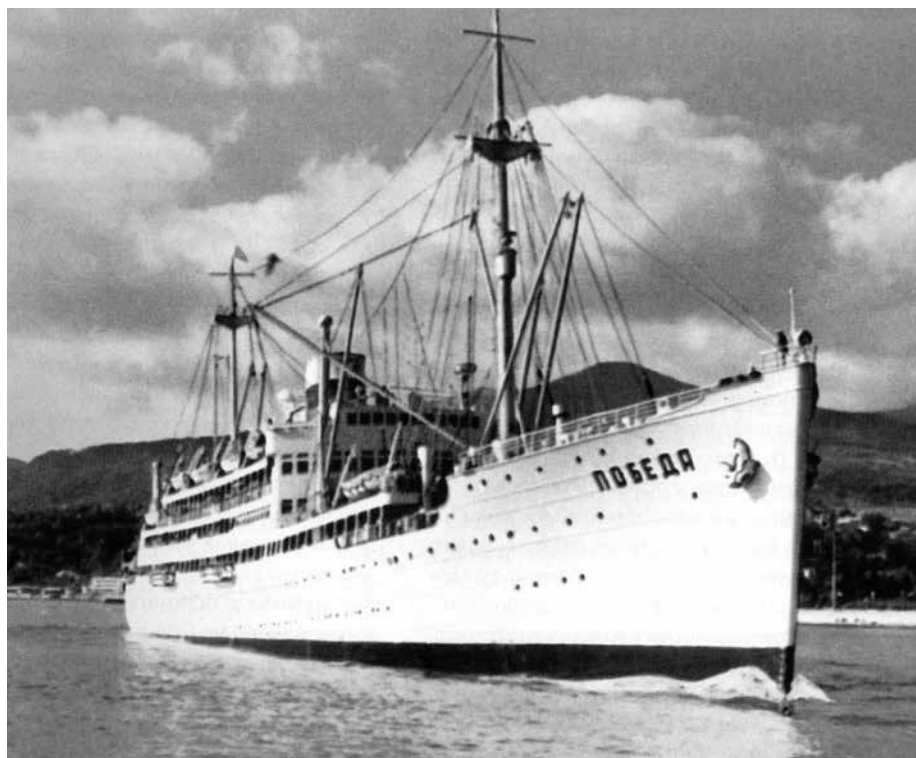
Утром 2 сентября в Черноморском пароходстве начали предпринимать меры к выяснению причин молчания теплохода, запросив суда в море и порты на пути следования лайнера. Однако безрезультатно — никто связи с «Победой» не имел и сигналов SOS не слышал. Тогда руководство пароходства обратилось за помощью к командованию Черноморского фло-

исполняющий обязанности судового киномеханика радиотехник Коваленко решил подготовить к сдаче на культу базу партию кинофильмов, взятых в рейс, и попросил матроса Скрипникова перемотать киноленты после просмотра. Фильмы хранились в небольшой кладовой в центральной части судна. Часть была упакована в жестяные коробки, а часть, предназначенная к перемотке, лежала на столе в открытом виде. В этой же кладовой хранилось около 2 тыс. патефонных пластинок. Примерно в 15:00 при перемотке на ручном станке лента заискрилась и вспыхнула. От нее загорелись рядом лежащие мотки. Через несколько секунд пламя охватило кладовую, на матросе вспыхнула одежда. Скрипников выскочил из кладовой, захлопнул дверь и с криками о помощи кинулся бежать по коридору. Раскаленным воздухом в кладовой выбило дверь, и вырвавшийся огненный смерч охватил ковровые дорожки и фанерные переборки кают.

Пламя, вытягиваемое по коридору мощной струей воздуха, дошло до трапа, ведущего в вестибюль вышележащей палубы, и оттуда по двум вертикальным шахтам лестницы достигло верхнего мостика, сжигая всё на своем пути.

В считанные минуты огонь охватил центральную часть судна, в том числе штурманскую, рулевую и радиорубку, каюты капитана и штурманов. Пожар начал распространяться по жилым помещениям на нос и корму, на шлюпочную палубу, приблизился к трюмам и машинному отделению. Вахтенный радист Веденеев, застигнутый огнём, выпрыгнул из рубки через иллюминатор, не успев передать ни сигнала бедствия, ни сообщения о том, что вынужден покинуть вахту. Капитан приказал дать сигнал SOS по запасной рации, однако она уже сгорела в штурманской рубке. Общесудовую пожарную тревогу объявили лишь через несколько минут судовым колоколом.

Тушением занимались несколько самостоятельных, случайно образовавшихся групп в разных частях судна. В ночь на 3 сентября, когда к судну подошли спасатели, основной пожар был уже потушен. Теплоход повели на буксире, но затем выяснилось, что он



Теплоход «Победа»

На подходе к Гибралтару капитан получил указание зайти в Александрию и принять на борт еще около 2 тыс. армян-репатриантов из Египта, возвращавшихся в Армению. Там же было дополнительно погружено 1500 т груза. Таким образом, все нормы пассажировместимости были превышены. Несмотря на это, лайнер благополучно достиг порта назначения Батуми, где репатрианты сошли на берег. 31 августа судно вышло в Одессу. На борту оставались 310 пассажиров и члены экипажа. 1 сентя-

бря, направившего в море поисковые самолеты морской авиации. В 21:00 один из летчиков сообщил, что обнаружил обгоревший теплоход «Победа» в 70 милях к юго-востоку от Ялты и возле него пять шлюпок с людьми. К аварийному судну из Феодосии, Севастополя, других мест направились спасатели, а из Одессы — курсанты и преподаватели Одесского высшего мореходного училища.

«Следствие установило, что 1 сентября 1948 г. около 13:00 лайнер миновал Новороссийский порт. В это время

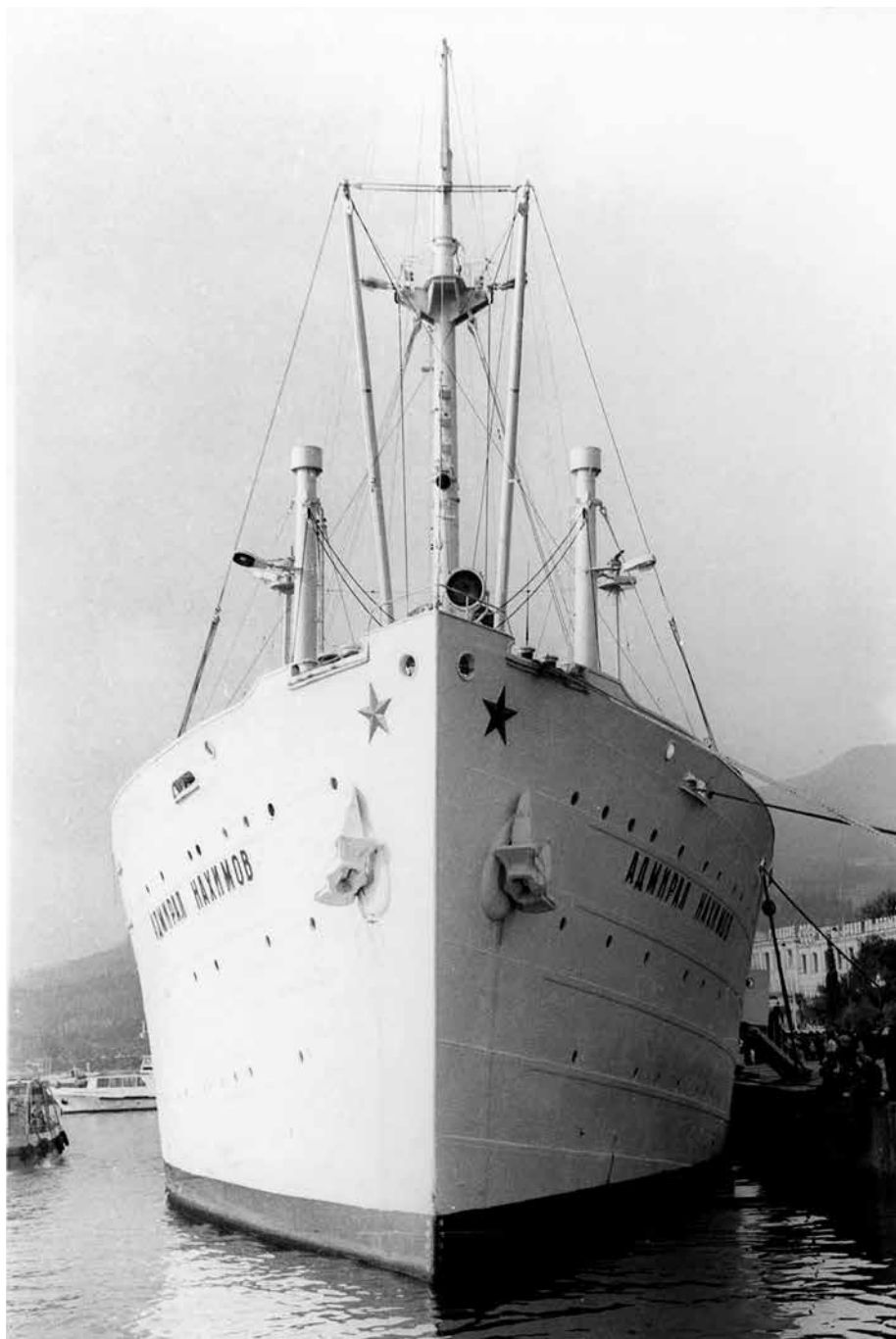
может идти самостоятельно. 5 сентября «Победа» пришла в Одессу, спасённые пассажиры прибыли на турбоходе «Вячеслав Молотов».

При пожаре погибли два члена экипажа — буфетчица Г. Гуньян, матрос В. Скрипников и 40 пассажиров, включая 19 женщин и 15 детей, среди них были китайский маршал Фэн Юйсян и его дочь.

О пожаре и гибели китайского маршала сразу же было доложено Сталину. Существует мнение, что первоначально была заподозрена диверсия. В результате постановлением Совета Министров СССР от 14 сентября полностью и немедленно отменена репатриация в СССР зарубежных армян и воспрещен прием армянских переселенцев в Армению».

В начале 1949 г. состоялся закрытый суд над виновниками случившегося. Ими были признаны кинемеханик Коваленко, помогавший ему матрос Скрипников, капитан теплохода Николай Пахолок и два его помощника, а также радист, не передавший сигнала SOS, и диспетчер пароходства. Капитан и кинемеханик Коваленко были приговорены к 15 годам лишения свободы, помполит Першуков — к десяти, радист Веденеев — к восьми. Работники береговых служб, косвенно виновные в трагедии, получили более мягкие приговоры. Строже всех был наказан старпом Александр Набокин, отвечавший за пожарную безопасность: он был приговорен к 25 годам лишения свободы — тогдашней высшей мере.

После ремонта лайнер «Победа» продолжал использоваться Черноморским морским пароходством на вну-



Теплоход «Адмирал Нахимов». Вид с носа



Теплоход «Победа» в Ялтинском порту

тренных и зарубежных линиях. В середине 1950-х гг. он считался одним из лучших судов пароходства. В 1962 г., во время Карибского кризиса, судно использовали для перевозки советских войск на Кубу, в конце 1970-х гг. оно было списано из состава флота и утилизировано на берегу Гадани-бич в городе Читтагонг (Бангладеш).

В 1968 г. теплоходы «Победа» и «Россия» снимались в комедии Леонида Гайдая «Бриллиантовая рука». Они играли роль теплохода «Ми-

хаил Светлов», и именно на палубе «Победы» через 20 лет после трагедии Андрей Миронов поет песню про «Остров Невезения»...

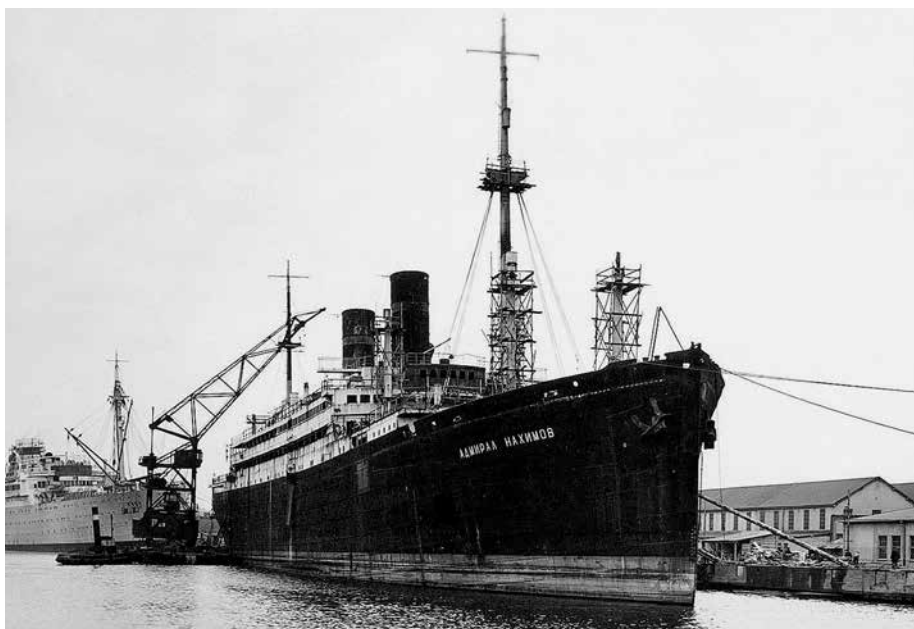
Пароход «Адмирал Нахимов» был построен в Германии в 1925 г. под названием «Берлин». До 1939 г. он совершал регулярные рейсы через Атлантику из Бремерхафена в Нью-Йорк.

По комфорту «Берлин» конкурировал с превосходными английскими атлантическими лайнерами, хотя мощность его машин в 12 тыс. л. с. и скорость хода 16,5 узлов никак не



Теплоход «Адмирал Нахимов». Вид с кормы

Теплоход «Адмирал Нахимов»



могли претендовать на «Голубую ленту Атлантики». Лайнер ежегодно совершал по 12 рейсов. Компания Norddeutscher Lloyd придерживалась принципа: путешествие на судне даже в 3-м классе должно быть удобным и приятным.

Однако трансатлантические переходы становились невыгодными, и летом 1938 г. «Берлин» совершил свой последний линейный рейс. После этого лайнер стал использоваться как круизное судно в рейсах на Шпицберген или в Средиземное море.

15 июля 1939 г. на судно пришел секретный приказ командования Кригсмарине следовать в Восточную гавань Свинемюнде для доставки в Мемель подразделения «трудовой армии». После этого, 12 сентября 1939 г., «Берлин» пошел в Данциг, чтобы там использоваться по новому назначению. Всю Вторую мировую войну, до 31 января 1945 г., пароход прошёл в качестве госпитального судна № 4.

В конце января 1945 г. «Берлин» подошел к Либаве для эвакуации части войск из окруженной курлянд-

ской группировки. Приняв на рейде войска, судно двинулось под усиленным конвоем в путь. В германских источниках и в дальнейших переписках их нашими историками утверждается, что «Берлин» был торпедирован советским торпедным катером. Увы, это не соответствует действительности. В это время наши торпедные катера вообще не действовали в этом районе. «Берлин» же мог получить торпеду с нашей подводной лодки или самолета-торпедоносца.

С дифферентом на нос судно кое-как продолжило движение, постоянно передавая в эфир сигнал бедствия. 31 января на траверзе порта Свинемюнде в Померанской бухте «Берлин», подорвавшись уже на собственном минном поле, получил пробоину 648 м и затонул на глубине 18 м, по палубу В.

В 1946 г. советская аварийно-спасательная служба начала работы по подъёму «Берлина». Генеральная откачка воды проводилась в декабре. После подъёма судно предполагалось увести в Англию, в Ливерпуль, где в доке произвести корпусные работы, то есть основательно заделать пробоины, после чего увести судно снова в Германию и за счёт репарации отремонтировать его окончательно, что и было сделано.

При попытке подъёма «Берлина» в начале 1947 г. произошел взрыв, и судно опять затонуло, придавив водолаза Тимофея Старченко, который по счастливой случайности оказался в донном углублении. Его удалось спасти.

Вторично подъём был осуществлен 17 сентября 1947 г., после чего пароход получил новое название — «Адмирал Нахимов» и позже был отведен в док Кронштадтского завода для частичного ремонта, проведения освидетельствования и составления «Технического проекта восстановительных работ». С 1949 по 1957 г. пароход проходил капитально-восстановительный ремонт в ГДР.

В 1954 г. «Адмирал Нахимов» был передан Черноморскому морскому пароходству и прибыл в порт Одесса.

Первый капитан «Нахимова» Николай Соболев писал: «Снаружи и внутри судно сияло огнями. Вступившие на борт пассажиры были радушно встречены обслуживающим соста-

вом. Их поражало дорогое убранство: стены вестибюлей, кают, салонов, ресторанов отделаны различными ценными породами дерева, отражавшими всё, словно в зеркале; трапы сверкали витиеватыми украшениями и бронзированными поручнями, на стенах красовались роскошные канделябры. Палубы были устланы добротным ковровым покрытием, причем каждая палуба имела свой отличительный цвет. В салонах висели дорогие картины на морскую тематику, стены музыкального салона украшали бронзовые барельефы русских флотоводцев. Пассажир, входивший в салон, чувствовал, точно он попадал во дворец или музей. Работали рестораны, бары, кинотеатр, парикмахерские, библиотека. Негромко раздавалась мелодичная музыка, временами прерывавшаяся для информации. На пароходе царил торжественный праздничный обстановка. Разместившиеся по каютам пассажиры выходили и с любопытством рассматривали судно».



Теплоход «Адмирал Нахимов» в Ялте

С лета 1960 г. постоянным фрахтователем парохода на время навигации и круизных рейсов по Крымско-Кавказской линии стал Украинский республиканский совет по туризму и экскурсиям. За одну только навигацию 1960 г. экипаж судна получил сотни благодарностей. В 1962 г. одесский кинорежиссер Ковальчук снял телефильм, ге-

роями которого были члены семьи, решившие провести свой отпуск на пассажирском лайнере «Адмирал Нахимов». Фильм вышел под названием «15 дней одного года». Фильм обошел экраны страны, вызвал большой интерес к морским путешествиям и способствовал пропаганде нового вида отдыха.

В 1962 г. во время Карибского кризиса «Адмирал Нахимов» использовался для перевозки солдат на Кубу. В конце 1960-х — 1970-х гг. судно совершило несколько рейсов с мусульманскими паломниками в Саудовскую Аравию. 29 августа 1986 г. «Нахимов» с 897 туристами и 346 членами экипажа в 20:00 вышел из Одессы. 5 сентября в 9:00 утра лайнер должен был прийти в конечный пункт круиза — порт Батуми.

Однако судьба распорядилась иначе. В 22:00 31 августа «Нахимов» отошел от причальной стенки Новороссийского порта и отправился в Сочи со скоростью 9 узлов. В это время к

бульбой в борт «Нахимова» в районе переборки между машинным и котельным отделениями.

«Адмирал Нахимов» продолжал по инерции двигаться вперед, разворачивая сухогруз и тем самым увеличивая размер пробоины в правом борту, которая, по оценке экспертов, после расцепления судов составила около 80 кв. м.

Лайнер стал заваливаться на правый борт. Через 7 мин. после столкновения, имея крен около 60°, «Адмирал Нахимов» полностью ушел под воду. На месте крушения на поверхности воды одновременно барахтались около 1 тыс. человек, захлебывающихся краской из раздавленных бочек и котельным мазутом. В ходе катастрофы погибли 423 человека — 359 туристов и 64 члена экипажа.

В 1987 г. на процессе в Одессе оба капитана получили по 15 лет, но позже капитану «Адмирала Нахимова» В. Маркову снизили срок до четырех лет, а капитану «Васёва» В. Ткаченко — до десяти лет. В ноябре 1992 г. оба были выпущены на свободу.

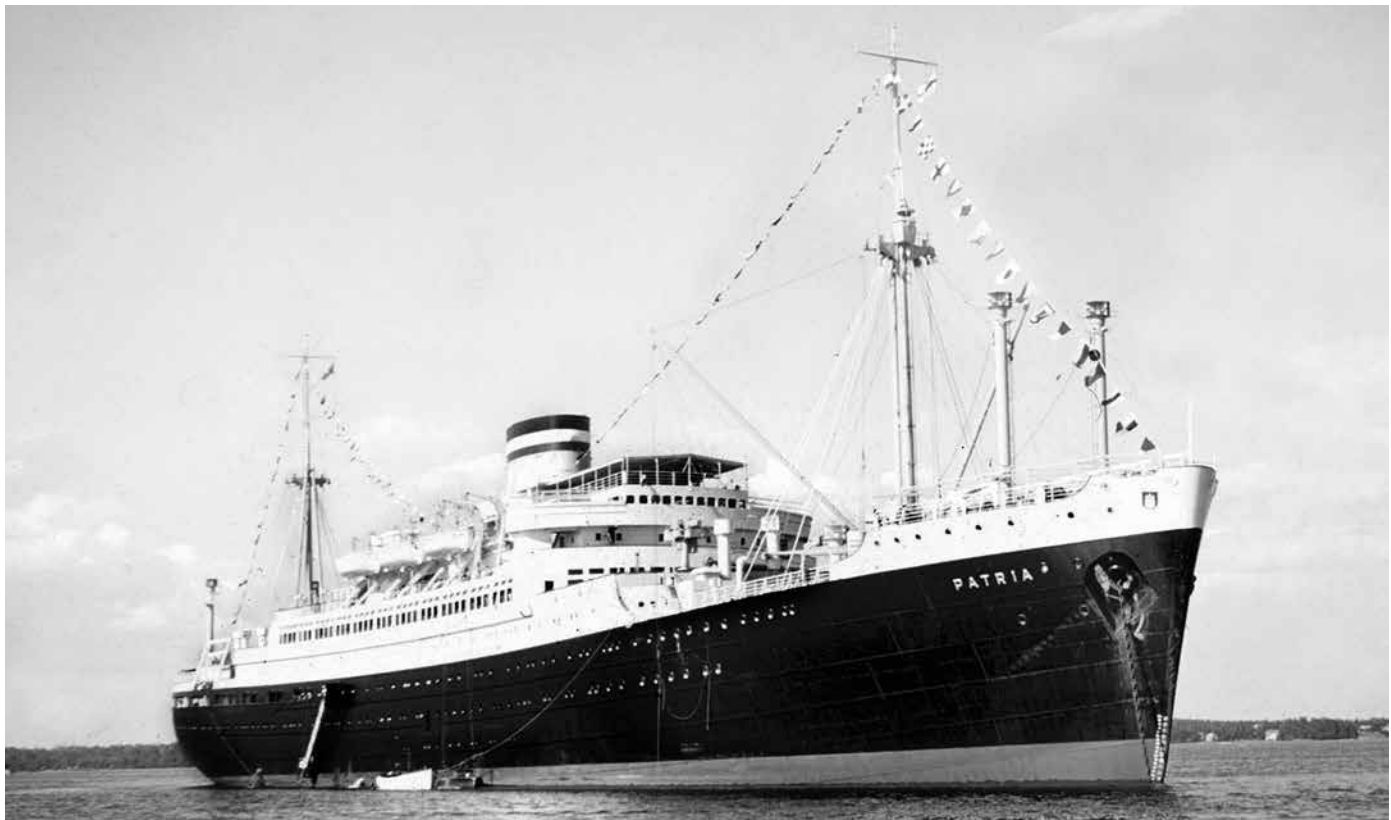
Сам сухогруз «Петр Васёв» после ремонта в Ильичёвске был переименован в «Подольск». Прежнее название осталось лишь в анекдотах. *«Вахтенный начальник докладывает командующему 6-м американским флотом: “Сэр, на горизонте советский сухогруз “Петр Васёв”. — “Прекратите немедленно ученья и уходите полным ходом в Неаполь”.*

В Крыму помнят и знаменитую красавицу «Россию», ее считали флагманом пассажирского флота Черноморского морского пароходства. Дизель-электроход был построен в Гамбурге. Судно спустили на воду 15 января 1938 г., оно получило имя «Патрия» и стало крупнейшим на то время дизель-электрическим пассажирским судном в мире. 27 августа лайнер вышел в свой первый регулярный рейс из Гамбурга через Панамский канал к западному побережью Южной Америки.

С началом Второй мировой войны «Патрия» использовалась как плавбаза ВМФ. В мае 1945 г. на лайнере размещалось немецкое имперское правительство гросс-адмирала Карла Деница. Потом лайнер был за-

Новороссийску со скоростью 15 узлов шел сухогруз «Петр Васёв», на борту которого находилось 28 638 т канадского зерна.

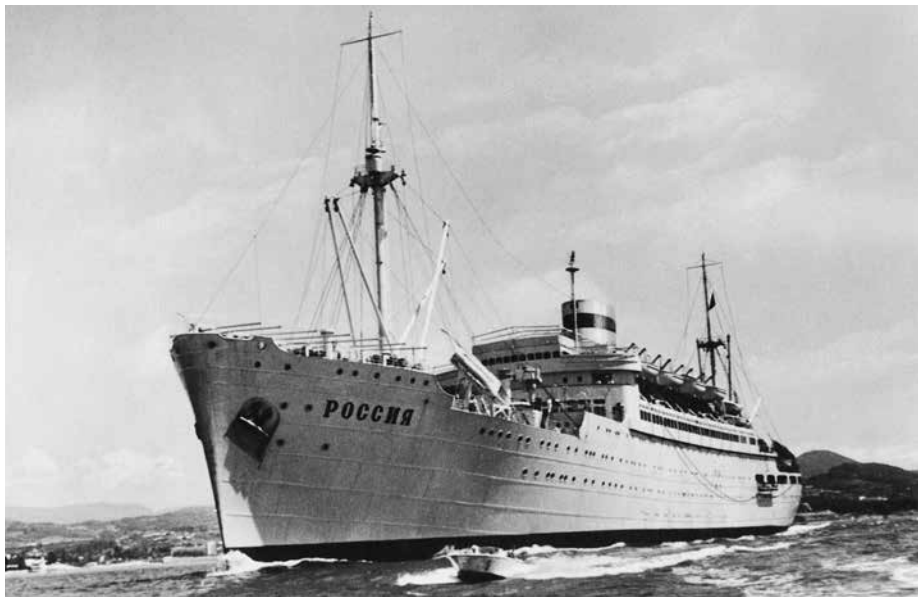
Описывать, как в открытом море не сумели разойтись два судна, шедшие черепашным ходом, я не буду. Назвать их действия своими именами непозволительно, а эвфемизмы я не уважаю. «Петр Васёв», погасив скорость до 5 узлов, в 23:12 ударил своей



Теплоход *Partia*. (С 1946 г. — «Россия»)

хвачен англичанами, прошел ремонт на белфастской верфи и под наименованием *Empire Welland* использовался для военных перевозок. В феврале 1946 г. лайнер был передан по репарации Советскому Союзу и в том же году под новым именем «Россия» осуществил рейс из Ливерпуля в Нью-Йорк.

С 1948 г. «Россия» стала обслуживать Крымско-Кавказскую линию. Лайнер имел полную вместимость 16 595 брт. Длина корпуса — 182,2 м, ширина — 22,5 м, осадка — 11,1 м. Общая мощность силовой установки достигала 15 000 л. с., скорость полного хода — 17 узлов. Пассажировместимость — до 730 человек (с 1969 г. — 792), в том числе 185 — 1-го класса и класса люкс. Численность экипажа и обслуживающего персонала достигала 240–260 человек. Дизель-электроход пользовался большой популярностью у отдыхающих и часто брал на борт дополнительно до 200–250, а то и до 500 палубных пассажиров, которые ночевали в шезлонгах на прогулочных палубах и не имели собственных каютных мест, а вещи сдавали в камеры хранения.



Лайнер «Россия»

Кроме круизных и линейных рейсов иногда проводились двух-трехдневные прогулки по маршруту Одесса — Ялта, Одесса — Севастополь.

Помимо германских судов на Чёрном море появился и бывший польский лайнер «Ян Собесский». Теплоход был построен в 1939 г. на верфи в Ньюкасле (Великобрита-

ния). Полная вместимость его составляла 11 030 брт. Длина корпуса — 155,9 м, ширина — 20,5 м, осадка — 7,72 м. Два 8-цилиндровых дизеля Кинкейд работали на два винта и обеспечивали скорость полного хода 16 узлов. Пассажировместимость — 850 человек.

Лайнер строился для работы на линии Данциг — Нью-Йорк. «Ян Собесский» в качестве военного транс-



Теплоход «Грузия»

порта участвовал в десантных операциях у Нарвика, Мадагаскара, Сицилии, Салерно, Северной Африки и Нормандии. После окончания войны лайнер вернулся в 1946 г. на линию Гдыня — Нью-Йорк.

В 1950 г. поляки передали судно «Совторгфлоту», где оно получило новое имя — «Грузия» и начало регулярные рейсы на Крымско-Кавказской линии. Безаварийно судно прослужило до апреля 1975 г., когда было исключено из состава Черноморского пароходства и продано на слом в итальянский порт Ла Специя.

Еще одним иностранным лайнером, появившимся в Ялте, стал трофейный румынский теплоход «Бессарабия». Судно было построено в 1938 г. в Копенгагене и на приёмных испытаниях развило скорость 23,5 узла. Водоизмещение лайнера составляло 7070 т. Длина корпуса — 123,4 м, ширина — 17,6 м, осадка — 5,74 м. Главные двигатели — два 12-цилиндровых дизеля фирмы Burmeister & Wain общей мощностью 14 400 л. с. 19 июня 1941 г. «Бессарабия» и однотипную «Трансильванию» румыны поставили на отстой в Стамбуле. Видимо, они боялись, что красавцы-лайнеры станут жертвами Черноморского флота.

В 1948 г. состоялся обмен: СССР отдал румынам пароходы «Фридрих Энгельс» и «Калинин», а взамен

получил «Бессарабию» и пароход «Карл Юрген». У нас румынские суда получили названия «Украина» и «Николаев», соответственно.

В 1951 г. после ремонта «Украина» стала пассажирским судном Черноморского пароходства с портом приписки Одесса. В 1938 г. пассажироместимость судна составляла 640 человек, а в 1961 г. — 643, в том числе 73 человека в каютах 1-го класса, 78 — в каютах 2-го класса, 204 — 3-го, 288 человек — в каютах 4-го класса и 341 палубный пассажир. После 1962 г. пассажироместимость судна была доведена до 970 человек. Скорость хода «Украины» на Крымско-Кавказской линии редко превышала 18 узлов. С мая по октябрь 1959 г. теплоход «Украина» выполнил 20 (!) рейсов на линии Одессе — Батуми — Одесса.

Периодически «Украину» снимали с Крымско-Кавказской линии и отправляли на Кубу или к берегам Восточного Средиземноморья. Пассажироместимость таких рейсов составляла 500 военнослужащих с «багажом». Теплоход «Украина» был выведен из эксплуатации во второй половине 1986 г. и тогда же был разрезан на металл в Пакистане.

А были ли у наших вождей на Чёрном море мореходные яхты? Увы, с 1917 г. и до 1991 г. яхт советская судостроительная промышленность не строила. Это у семейства Романовых

яхт было больше как по количеству, так и по тоннажу, чем у всех монархов Европы вместе взятых.

У наших же вождей была одна старая трофейная яхта — самое, наверное, красивое судно германского флота — яхта «Ангара».

23 ноября 1937 г. на верфи «Штюльнен-Зон» был заложен авизо с романтическим названием «Бегущая волна» (Avizo Hela). В СМИ и даже корабельных справочниках можно прочесть, что «Хела» должна была стать яхтой Гитлера, однако официальные документы на сей счёт автору неизвестны.

«Хела» вступила в строй 16 октября 1940 г. в качестве штабного корабля командующего германским подводным флотом адмирала Деница. Ее полное водоизмещение составляло 2520 т. Два дизеля суммарной мощностью в 8360 л. с. позволяли развивать скорость в 21 узел. Экипаж яхты — 244 человека. В связи с началом войны борта яхты украсила камуфляжная окраска, ее вооружили двумя 105-мм орудиями, а также спаренными 37-мм и 20-мм автоматами.

Понятно, что главным на яхте была не артиллерия, а шесть кают апартаментов и десять кают люкс — роскошный кабинет, спальня и ванная, все в стиле модерн.

В мае 1945 г. «Хела» была захвачена союзными войсками в Киле. При разделе флота «Хела» досталась СССР, и ее на буксире привели в порт Свиномюнде. Официальная передача яхты советскому экипажу произошла 25 декабря 1945 г., а 20 января 1946 г. над пока еще безымянным советским учебным кораблем Балтийского флота капитан 2-го ранга Гинсбург впервые поднял Военно-морской флаг СССР. Свое новое имя — «Ангара» — яхта получила в мае 1946 г. У нас она так же, как и у гросс-адмирала Деница, числилась «штабным кораблем».

В ноябре-декабре 1946 г. на заводе «Нептун» в городе Росток был произведен ремонт машин и вспомогательных механизмов. Особое внимание уделялось реставрации кают. С 1946 г. «Ангара» находилась в составе Балтийского флота и регулярно использовалась для практики курсантов Военно-морского училища им. Фрунзе. Так, с 26 июля по 12 августа 1848 г.

«Ангара» со 125 курсантами вышла из Балтики, обошла Скандинавский полуостров и зашла в губу Белушья на Новой Земле. Затем нанесла визиты в Мурманск, Архангельск, другие порты Северного флота и благополучно вернулась на Балтику.

Совершив переход вокруг Европы, «Ангара» прибыла 28 июня 1949 г. в Севастополь. Некоторое время она числилась кораблем управления. Однако с конца 1949 г. «Ангару» обращают в правительственную яхту. Как сказано в документе: «Обеспечивает деятельность и отдых членов руководства страной и Министерства обороны». С 22 июня 1957 г. по 13 марта 1958 г. «Ангара» временно входила в состав Морской пограничной охраны МВД — КГБ СССР в качестве официальной правительственной яхты, а за-

тем была возвращена Черноморскому флоту для использования в качестве штабного корабля управления.

В наших СМИ публиковалось множество рассказов о пребывании на «Ангаре» Сталина. По одной из версий, во время ночевки Сталина на яхте прорвало трубу отопления, и его ботинки плавали в воде. На самом деле все это чушь. Сталин никогда не был на «Ангаре».

Зато яхту периодически посещали главы правительства СССР и зарубежных стран. Так, с 9 по 14 сентября 1954 г. на борту яхты Маленков, Молотов, Хрущев и Кириленко совершили круиз Севастополь — Ялта — Сочи — Ялта. В ходе визита в Севастополь произошел эпизод в духе Чичикова и Манилова. «Около полудня на причале появляется кортеж легковых автомашин, и



Н. С. Хрущев на яхте «Ангара»



Яхта «Ангара» в Севастополе. Сентябрь 2006 г. (Фото А. Широкограда)

его сверкающая чистотой площадка заполняется массой людей. Впереди процессии Н. С. Хрущёв и Н. А. Булганин, которые за несколько шагов до трапа начинают подталкивать друг друга вперед, видимо, взаимно уступая первенств восхождения на борт корабля. Такая потешная сцена заканчивается тем, что первым оказывается первый секретарь ЦК КПСС. Он и выслушал доклад командира корабля Н. Н. Симонова».

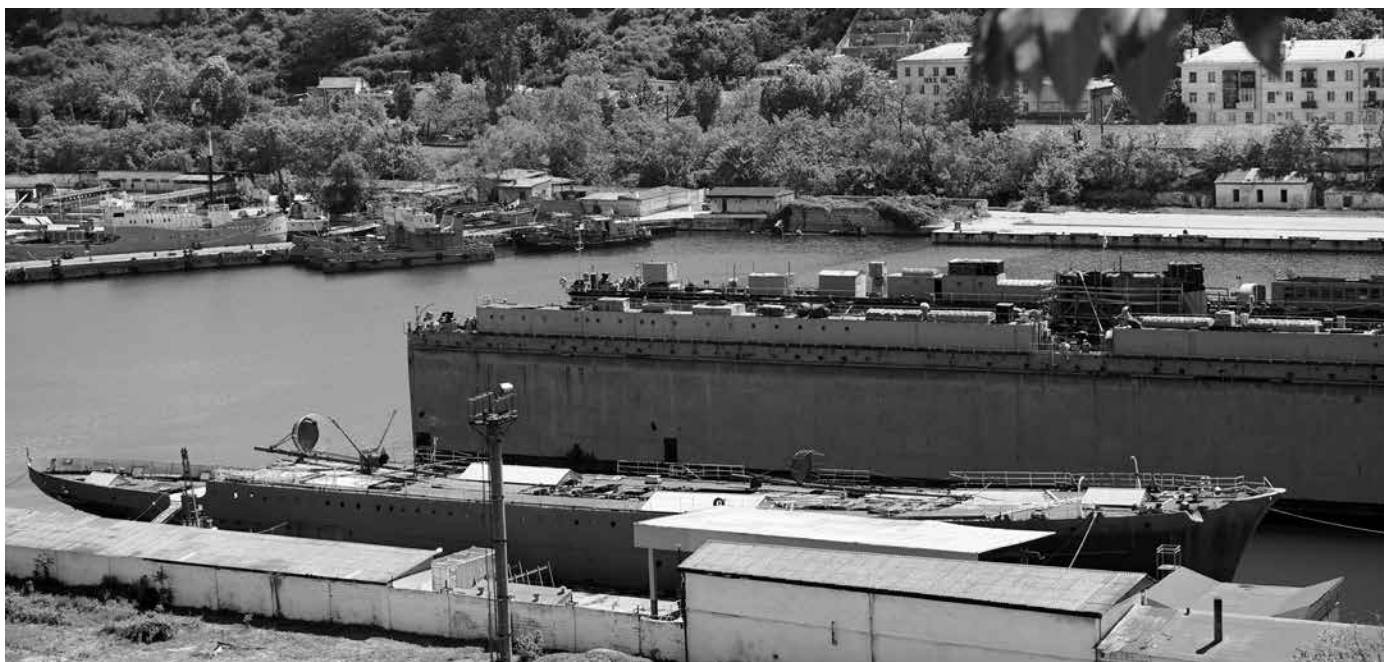
12 июня 1955 г. на «Ангаре» совершил морскую прогулку премьер-министр Индии Джавахарлал Неру со своей дочерью Индирой Ганди. Инди-

Однако Хрущёв отправился дальше иным путём, а на юте «Ангары» вместо лидера появились сувениры — великолепные образцы румынской кукурузы, тщательно упакованные в специальную тару. Кстати, на «Ангаре» членам экипажа запрещалось появляться на предназначенной для гостей прогулочной палубе, исключение делалось лишь для уборщиков.

Бывал на «Ангаре» и министр обороны Г. К. Жуков. Как-то маршал *«увидел вдруг невероятное: на верхних палубах кораблей, стоящих на рейде и у причалов, личный состав*

дислав Гомулка, Янош Кадар и другие руководители. Яхта неоднократно участвовала в киносъемках, её можно увидеть в фильмах «Нейтральные воды», «Увольнение на берег», «Семь криков в океане».

В 1983–1989 гг. яхта прошла капитальный ремонт в Греции. После распада Советского Союза «Ангара» осталась в распоряжении Черноморского флота России и с 1 мая 1998 г. передана гражданскому экипажу. К этому времени судно числилось не яхтой, а плавказармой ПКЗ-14, хотя никто в этой «казарме» не про-



Яхта «Ангара» в Севастопольской бухте. Май 2014 г.

ра пожелала осмотреть «Артек». Ради этого в «Артеке» соорудили специальный причал. Из «Артека» Неру с дочерью доставили в Ялту.

В том же 1955 г. 26–27 августа на «Ангаре» катались Хрущёв и глава Румынии Георге Георгиу-Деж. Пройдя по Сулинскому гирлу Дуная до города Тулчи, Хрущёв покинул «Ангару» и перешел на румынский речной колёсный пароход, на котором двинулся дальше в соответствии с программой его пребывания в стране. «Ангара» с находившимся на ее борту командующим флотом вице-адмиралом В. А. Пархоменко перешла в находящийся в устье гирла порт Сулима, куда через два дня должен был прийти первый секретарь.

был во всем белом. Это его не только поразило, но и возмутило. Он и не ведал, что таким образом выражается флотское уважение именно к нему. Ведь по случаю прибытия в главную базу ЧФ министра обороны была отдана команда появляться на верхней палубе кораблей только в форме номер один (для офицеров — белый китель и белые брюки).

“Почему на верхней палубе кораблей люди ходят в нижнем белье?” — вознегодовал министр и, даже не выслушав объяснений командующего флотом, распорядился такую форму... отменить».

На «Ангаре» плавали Иосип Броз Тито, король Афганистана Мухаммад Захир-шах, Урхо Кекконен, Вла-

дивал. По сведениям СМИ, с 1991 г. предпринимались активные попытки продать яхту в Германию или другую страну Западной Европы. В 1994 г. на судне случился пожар. Как утверждают севастопольцы, в ходе него «выгорели» предметы мебели и украшения из кают люкс, а также иные ценности. По сведениям украинских СМИ, в 2003 г. итальянская фирма Elleci Trasport Srl заказала ЦКБ «Черномор» техпроект переоборудования «Ангары» в яхту представительского класса.

Последний раз я видел корпус «Ангары» стоявшим в Южной бухте Севастополя рядом с плавдоком ПД-6 (тоже, кстати, трофейным) в сентябре 2014 г. В таком виде «Ангара» уже не подлежит восстановлению.



Пассажирские суда послевоенной постройки

В 1959–1963 гг. в Ленинграде на заводе им. Жданова было построено девять пассажирских судов проекта 592 вместимостью по 250 пассажиров. Головное судно «Киргизстан» введено в строй в 1959 г.

Вместимость — 3219 брт. Длина судна (максимальная) — 101,5 м, ширина — 14,6 м, осадка — 3,8 м. Главная энергетическая установка: два дизеля «Шкода» общей мощностью около 4000 л. с. (около 2944 кВт). Средняя скорость (в 1959 г.) — 14,5 узлов.

Лайнер проекта 592 был пятипалубным. На двух нижних палубах находились четырёх- и шестиместные пассажирские каюты и каюты экипажа. На главной палубе размещались двухместные и одна одноместная каюта, в носовой части — ресторан «Иссык-Куль» и помещения кухни, в фойе в носовой части судна — бюро информации и киоск «Союзпечати» (он же и почтовое отделение).

Открытая часть этой палубы была устроена так, что на ней можно было находиться и вести наблюдения

даже в непогоду, при осадках и сильном ветре. На открытой носовой части главной палубы часто перевозились небольшие грузы и даже по несколько легковых автомобилей пассажиров. В кормовой части главная палуба завершалась довольно просторным открытым пространством, на котором располагались шезлонги, предназначенные для отдыха или для принятия солнечных ванн, а центральным объектом этого пространства был небольшой круглый фонтан-душ, где можно было освежиться в жаркий день.

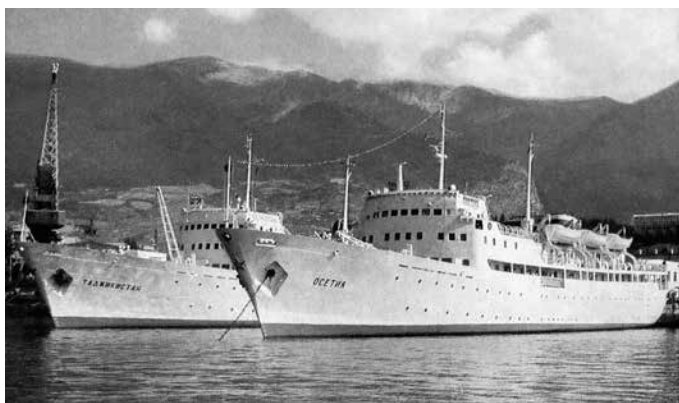
На шлюпочной палубе судна, в передней его части, находилась каюта люкс, каюты капитана и помещения старших офицеров, в середине судна — бар и салон отдыха, где можно было посмотреть телевизор. В кормовой части шлюпочной палубы располагался еще один бар, который позднее разместили в достроенном помещении из металлической конструкции. На самой верхней палубе лайнера находилась рулевая и навигационная рубка. Она занимала немного места в передней части палу-

бы, а вся остальная часть палубы представляла собой большую открытую прогулочную террасу, откуда открывалось самое лучшее обозрение с борта теплохода. На этой палубе также крепилась задняя мачта и дымовая труба.

Во всех каютах судна были умывальники с холодной и горячей водой, а ванны и туалеты находились в общественных помещениях и были равномерно распределены во всех пассажирских отсеках. Только в каюте люкс на шлюпочной палубе были все удобства. Все каюты были светлыми, с иллюминаторами. Палубы были просторны и удобно спроектированы — на судне не было запутанных лабиринтов.

Теплоход «Киргизстан» вошел в состав Каспийского морского пароходства. В порт приписки Баку судно прибыло в 1959 г. Сразу после ввода в эксплуатацию в 1959 г. лайнер приступил к работе на регулярной морской пассажирской линии Баку — Астрахань.

После завершения навигации летнего периода 1980 г. теплоход вышел из Баку и через Каспийское мо-



Теплоходы «Осетия» и «Таджикистан»



Теплоход «Сванетия» на болгарской открытке



Теплоход «Алушта»

ре, Волгу, Волго-Донской канал, Дон, Азовское море, Керченский пролив и Черное море прибыл в свой новый порт приписки — Одессу. Затем «Киргизстан» встал на свой первый плановый сезонный ремонт в составе Черноморского морского пароходства, который впоследствии проводился для него традиционно в последние два месяца года.

В самом начале 1981 г. теплоход приступил к выполнению пассажирских рейсов по Крымско-Кавказской линии Одесса — Батуми.

Остальные восемь теплоходов проекта 592 — «Молдавия», «Сванетия», «Колхида», «Таджикистан», «Узбекистан», «Буковина», «Татария» и «Осетия» — первоначально вошли в состав Черноморского морского пароходства.

После выпуска восьми кораблей проекта 592 планировалась глубокая модернизация проекта и даже был подготовлен проект более современного судна на базе теплохода «Киргизстан». Таким судном должен был стать теплоход «Осетия». Но по неизвестным причинам постройка судов по модернизированному проекту не состоялась, и теплоход «Осетия» был построен по проекту теплохода «Киргизстан», внешне вообще от него не отличаясь, за исключением ряда деталей отделки и некоторых элементов более высокого комфорта.

Тем не менее, по проекту модернизации «Осетии» было построено научно-исследовательское судно «Измурд», а дальнейшим развитием стали

пассажирские лайнеры типа «Мария Ермолова» проекта 1454, предназначенные для Мурманского морского пароходства.

Серия судов типа «Киргизстан» оказалась одной из самых удачных для судов, предназначенных для плаваний во внутренних морях. Она же стала и одной из самых безопасных.

Замечу, что «Колхида» (4-е судно серии 592-го проекта) стало первым, на котором установили дизели, изготовленные чехословацкой фирмой «Шкода». На первых же трех теплоходах стояли дизели завода «Русский дизель». До 1980 г. «Колхида» ходила не только на Черном, но и на Азовском море, в том числе на линии Одесса — Таганрог — Батуми. При этом судно заходило еще в Бердянск, Жданов (ныне Мариуполь) и Керчь, куда в 1970-х гг. пассажирские теплоходы заходили редко. С начала 1980-х гг. «Колхида» перестала заходить в Керчь и Азовское море. В августе 1988 г. она совершила свой последний рейс. В начале сентября 1988 г. «Колхида» и «Таджикистан» — последние теплоходы проекта 592 — были выведены из состава Черноморского морского пароходства. «Колхиду» продали в Сухуми Грузинскому спорткомитету. В 1993 г. «Колхида» оказалась в Одессе, а в 1996 г. её разделили на металл в Алнаге (Турция).

На судостроительном заводе имени Димитрова в Варне (Болгария) для СССР в 1960–1965 гг. были построены 12 морских пассажирских судов проекта 543 типа «Алупка» водоизмещением 820 т и вместимостью 96 каютных пассажиров и 102 палубных.

Команда теплохода составляла 34 человека плюс 12 человек, обслуживавших пассажиров.

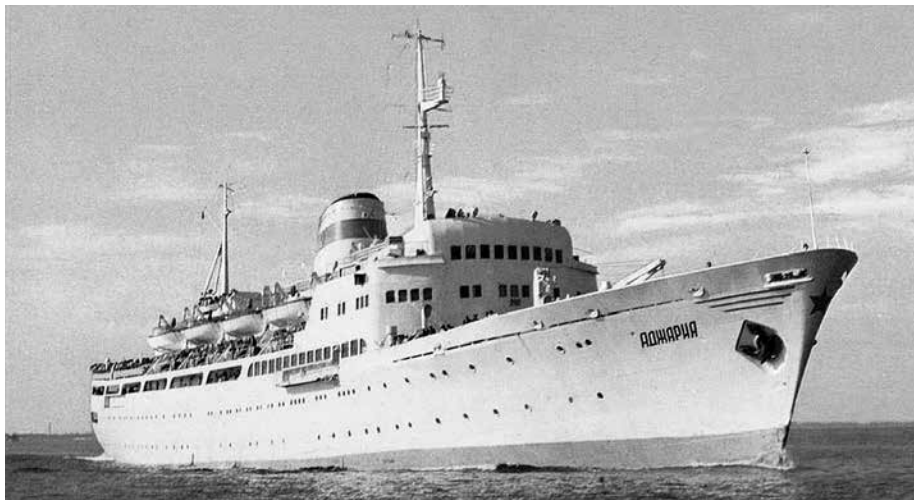
Длина судна — 63,8 м; ширина — 9,32 м; осадка — 3,02 м. Дизель, произведенный в ГДР, мощностью 1000 л. с. обеспечивал ход 12–13 узлов. Дальность плавания — 2800 миль.

Теплоходы типа «Алупка» предназначались для перевозки пассажиров между портовыми пунктами малых городов и крупными портами. Суда этого типа оказались достаточно мореходными и надёжными. Однако в начале 1970 г. они стали нерентабельными. Это было связано с выходом на прибрежные линии Крыма и Кавказа скоростных судов на подводных крыльях и улучшением автобусного сообщения между прибрежными городами. Превратить же пассажирские теплоходы в круизные у советских чиновников тогда ума не хватило. Поэтому с 1973 г. началась передача судов проекта 543 из Черноморского морского пароходства в различные ведомства, причем часть судов была отправлена на другие моря.

Судьба теплоходов проекта 543 достаточно любопытна:

1) Теплоход «Алупка» введен в строй в 1960 г. До июня 1970 г. входил в состав Черноморского морского пароходства, в 1971 г. продан Архангельскому морскому пароходству и переименован в «Александр Кугин». В 1995 г. продан морскому училищу им. Седова в Ростове-на-Дону, а в 1998 г. — частному владельцу в Сочи.

2) Теплоход «Алушта» в 1960–1973 гг. использовался на пассажирской линии Черноморского морского



Теплоход «Аджария» типа «Михаил Калинин»

пароходства. В 1973 г. продан Рижскому мореходному училищу, в 1998 г. продан министерству судостроительной промышленности СССР. В 1992 г. продан ПО «Севмашпредприятие» и получил порт приписки Архангельск. В конце 1990-х — начале 2000-х гг. «Алушта» ходила на линии Северодвинск — Соловецкие острова. 9 февраля 2010 г. в ходе ремонта на судостроительном заводе «Красная кузница» в Архангельске на теплоходе «Алушта» возник пожар, который не могли потушить 10 ч.

3) Теплоход «Аджиголь» с 1961 по 1973 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. В 1973 г. продан «Севморпути», а с 1997 г. — в Детском морском пароходстве, порт приписки Архангельск.

4) Теплоход «Аю-Даг» с 1961 по 1973 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. В 1980 г. продан Академии наук СССР, порт приписки Таллин.

5) Теплоход «Ай-Петри» с 1962 по 1976 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. Позже куплен Мингазпромом СССР, а в 1993 г. куплен частным лицом и переименован в Kondor Express, с 2003 г. Royal Spice, порт приписки Пномпень. С 2007 г. La Sultana, порт приписки Панама.

6) Теплоход «Ай-Тодор» с 1962 по 1976 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. С 1983 г. принадлежал



Теплоход «Литва»

Академии наук УССР, а с 1992 г. — Морскому гидрографическому институту, порт приписки Севастополь.

7) Теплоход «Пицунда» — с 1963 по 1973 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства, с 1973 г. принадлежал Министерству морского флота, с 1975 г. — Черноморской геофизической экспедиции, порт приписки Ильичевск. На 2008 г. принадлежал частному лицу и стоял в Запорожье.

8) Теплоход «Гурьев» в 1963 г., сразу после постройки, ушел через Волго-Донской канал на Каспий. Ходил на линии Баку — Пехлеви (Иран). В 2009 г. продан частному владельцу и переименован в Veten.

9) Теплоход «Абрау-Дюрсо» с 1964 по 1979 (?) г. использовался на пассажирской линии Черноморско-

го морского пароходства. С 1979 по 1992 г. — учебное судно флотилии юных моряков, порт приписки Одесса.

10) Теплоход «Артек» с 1964 по 1965 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. В 1965 г. продан Эстонскому морскому пароходству и переименован в «Ванемуйне». Ходил на линии Таллин — Хельсинки. В 1967 г. продан «Севморпути» и переименован в «Соловки».

11) Теплоход «Карадаг» с 1965 г. работал на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. 5 марта 1971 г. у северо-западного побережья Крыма попал в силь-

ный шторм и был выброшен волной на отмель в районе бухты Узкая. Корпус судна получил сильные повреждения. Тем не менее «Карадаг» удалось снять с мели и отремонтировать в Севастополе. Ремонт обошелся в 200 тыс. руб. Судно переименовали в «Адмирал Лунин». В 1979 г. «Адмирал Лунин» снимался в кинофильме «Пираты XX века», изображая пиратский корабль «Меркурий». В 1998 г. продан греческому судовладельцу и получил название Seniorita, порт приписки Пирей.

12) Теплоход «Сарыч» с 1965 по 1973 г. использовался на пассажирской линии Черноморского морского пароходства. 1 января 1980 г. куплен Волжским автозаводом. Дело в том, что руководство завода хотело купить судно для круизов по Волге по маршруту Куйбышев — Астрахань



Теплоход «Армения»

для своих сотрудников, ну и, разумеется, для «себя дорогих». Речное судно никто продавать не захотел, посему и купили «Сарыч», хотя по ряду характеристик он мало подходил для речного круизного судна.

В 1958–1964 гг. ГДР построил для СССР 19 пассажирских судов проекта 101 типа «Михаил Калинин». Их водоизмещение — 5640 т. Длина — 122 м, ширина — 16 м, осадка — 5,15 м. Два



Теплоход «Иван Франко»



Теплоход «Тарас Шевченко»

дизеля по 2500 л. с. позволяли развивать скорость 17,4 узла. Дальность плавания составляла 6500 миль. Экипаж — 134 человека. Вместимость — 315 каютных пассажиров.

Суда этого типа — «Литва», «Латвия» и «Армения» — ходили по линии Одесса — Батуми. Но иногда

совершали и средиземноморские круизы — Греция, Мальта, Кипр, Египет, Франция, Италия.

В 1962 г. пассажирские лайнеры Черноморского морского пароходства «Победа», «Грузия», «Адмирал Нахимов» и «Латвия» участвовали в операции «Анадырь» — перевозке со-

ветских войск на Кубу. Операция проводилась в условиях чрезвычайной секретности. Так, капитаны «Адмирала Нахимова» и «Литвы» имели приказ идти в Конакри, и лишь в Атлантике были вскрыты пакеты с указанием истинного места назначения. На пассажирских судах в основном шли штабы и тыловые организации. По сравнению с личным составом, перевозившимся на сухогрузах, люди на лайнерах, помимо того что они размещались в каютах, а не в грузовых трюмах, имели право гулять по палубе и во время облетов американскими самолётами изображали из себя туристов. Лич-

ному составу, перевозившемуся на сухогрузах, вообще запрещалось появляться на палубе.

В 1990 г. я ходил на «Армении» из Одессы в Батуми и обратно. Это была последняя навигация на этой линии. Мы хотели приобрести билеты в двухместную каюту с окном, но они уже были распроданы. Поэтому доволь-



Теплоход «Шота Руставели»

существовали четырехместной каютой с круглыми иллюминаторами и со всеми удобствами. Любопытно, что все четыре места в каюте нам обошлись дешевле двухместной каюты. Верхние спальные места не убирались, и мы хранили на них вещи.

В 1964–1972 гг. в ГДР на верфи VEB в Висмаре по советскому заказу построили пять пассажирских лайнеров проекта 301 на 750 мест каждый.

Вместимость судна — 19 861 брт, длина — 175,8 м, ширина — 23,6 м, осадка — 8,11 м. Два дизеля развивали общую мощность 21 300 л. с., что позволяло давать скорость до 20,4 узла. Экипаж судна — 347 человек.

Лайнеры проекта 301 вместимостью 750 мест и возможностью перевозки до 300 автомобилей стали не только самыми большими среди советских типовых пассажирских судов, но и самыми комфортабельными. Они оснащались стабилизаторами качки, имели на борту рестораны первого и туристского классов, несколько баров, кинозалы, бассейны. Из одиннадцати палуб, соединенных

тремя лестничными пролетами с вестибюлями на каждой палубе и лифтами, на семи находились пассажирские помещения.

В ходе эксплуатации постоянно повышалась комфортабельность кают, расширялись многие общественные помещения, были построены сауны. Суда класса имели около 300 кают: шесть кают «люкс» (четыре двух- и две одноместные), состоящих из салона, спальни и ванной с туалетом, оснащенных бытовым холодильником, письменным и обеденным столом, шкафом и другими предметами, обеспечивающими комфорт и уют. Двухместных кают, оборудованных умывальником, насчитывалось свыше 270, их них около 120 двухместных кают имели душ и туалет. Кроме того, на судне были и четырехместные каюты.

На верхней палубе судна предусматривалась закрытая веранда с танцевальной площадкой и баром на 40 персон, на третьей палубе располагались: музыкальный салон на 200 мест, четыре бара, сувенирный киоск, почта, телеграф, телефон, ва-

лутный магазин «Березка», кинотеатр на 120 мест, курительный салон, комната игр, библиотека-читальня, дамская и мужская парикмахерские и закрытый плавательный бассейн. Ресторан на 400 мест располагался на пятой, главной, палубе.

Из пяти лайнеров три — «Иван Франко», «Тарас Шевченко» и «Шота Руставели» — отдали Черноморскому морскому пароходству. Эти теплоходы использовались как для зарубежных круизов, так и на Крымско-Кавказской линии.

В 1973 г. Министерство морского флота СССР купило у британской компании «Кунард Лайн» два пассажирских лайнера постройки 1954–1955 гг. В СССР они получили названия «Леонид Соболев» и «Федор Шаляпин». Дедвейт их составлял 8834 т. Длина — 185,3 м; ширина — 24,4 м; осадка — 8,8 м. Скорость хода — 19 узлов. «Леонид Соболев» совершал пассажирские и круизные рейсы в Чёрном и Средиземном морях, а также в Атлантическом океане. Он также периодически выполнял спецрейсы по перевозке войск на Кубу,



Теплоход «Федор Шалапин»

в Анголу и т.д. В 1990 г. теплоход продан частному владельцу. В 1999 г. судно отправлено в Аланг на разборку.

Теплоход «Федор Шалапин» в 1973–1980 гг. состоял в Дальневосточном морском пароходстве и лишь в 1980 г. передан в Черноморское. В 1990-х гг. судно куплено частным владельцем. Окончательно выведено из эксплуатации в 2004 г.

В начале 1980-х гг. число пассажирских теплоходов Черноморского морского пароходства достигло рекордной величины — 34 судна. В 1991–1992 гг. весь пассажирский

флот достался Украине. И в 1990-х гг. украинцы продали за рубеж все красавцы-лайнеры Чёрного моря.

В 2013 г. была предпринята попытка воссоздать круизный маршрут по Крымско-Кавказской линии. С середины июня до конца сентября 2013 г. теплоход «Адриана» совершал еженедельные рейсы по маршруту: Новороссийск — Сочи — Феодосия — Ялта — Одесса — Севастополь.

Лайнер «Адриана» был спущен на воду в июне 1972 г. на греческой судовой верфи United Shipping Yard под названием Aquarius и до 1987 г. судно принадлежало греческой компа-

нии Hellenic Mediterranean Lines. Затем судно несколько раз меняло владельцев и название. В Чёрное море «Адриана» прибыла из Карибского бассейна, где она заслужила хорошую репутацию и часто принимала на своем борту русских, испанских, канадских туристов. «Адриана» — это средний по величине и уютный круизный лайнер. Общая концепция судна — элегантная яхта во французском стиле, имеющая все необходимое для комфортного отдыха: бассейн с морской водой (29 т), рестораны, бары, салоны, магазины, казино, игровые автоматы, библиотека,



Теплоход «Адриана» в Севастополе. Август 2013 г.

читальный салон, дискотека, караоке, компьютерный клуб. Водоизмещение — 3944,7 т, длина — 103,7 м, ширина — 16 м, скорость хода в экономическом режиме — 15 узлов. Пассажировместимость — 300 человек, экипаж — 100 человек. Все каюты от класса люкс до внутренних оборудованы санузлами и имеют систему кондиционирования. На Чёрном море судно работало под флагом Сент-Китс и Невис (государство в восточной части Карибского моря).

Предполагалось, что в 2014 г. «Адриана» будет ходить по маршруту: Сочи — Новороссийск — Стамбул (два дня) — Ялта (Севастополь) (два дня) — Сочи. Но из-за чиновничьих разногласий 13 июля 2014 г. все круизные рейсы на судне были отменены. Лайнер снимался с круизной программы, чтобы выполнять рейсы в качестве парома на линии: Севастополь — Стамбул (три с половиной дня) — Севастополь. А спустя полмесяца, 30 июля, арендатор теплохода компания «Экспо-Тур» объявила о приостановке своей деятельности.

Теплоход **«Принцесса Елена»** — крупное пятипалубное грузопассажирское судно на 200 пассажирских мест с вместительными грузовыми помещениями, каютами различных классов, рестораном, музыкальным салоном с живой музыкой. Судно построено в 1991 г. году в Китае и первоначально использовалось для доставки китайских нефтяников к месторождениям. В Чёрном

море «Принцесса Елена» ходила под флагом Сьерра-Леоне. Переход Севастополь — Стамбул занимал 35 ч. Стоянка в Стамбуле — три дня.

А можно ли проехать из Москвы в Ялту на... теплоходе? Можно, да ещё как! Украинская турфирма «Червона Рута» ещё в начале 1990-х гг. организовала круизы на теплоходах проекта 301 (река — море) по маршруту Киев — Одесса — Севастополь — Ялта. Я сам с 1989 г. не менее шести раз ходил по этому маршруту. И замечу: во все порты приходили по расписанию, за исключением 2011 г., когда из-за шторма **«Принцесса Днепра»** не пошла в порт Вилково (на Дунае), и мы пару лишних дней стояли в Одессе.

Между прочим, в 2004–2006 гг. существовал проект круиза Москва — Киев (!) по Волге, Дону, Азовскому и

Чёрному морям и Днепру. Реализован он не был из-за большой стоимости путевок, а главное, длительности круиза — свыше 30 дней. Такого отпуска подавляющее большинство серьёзных людей позволить себе просто не может.

Один из первых речных теплоходов **«Николай Добролюбов»** (проекта 301) совершил круиз Киев — Одесса — Севастополь — Ялта — Евпатория — Киев с 1 по 18 июня 1990 г. Туристы пришли в восторг от рейса, и с тех пор подобный тур стал одним из самых престижных для российских и европейских туристов. Сами украинцы ездили редко, но чисто по финансовым причинам.

Круизы Киев — Одесса — Севастополь — Ялта продолжались до осени 2013 г. На 2014 г. планировались десятки рейсов. Так, только «Прин-



Теплоход «Принцесса Елена» у причала Севастопольского морского вокзала. Сентябрь 2010 г.



Теплоход «Принцесса Елена» на рейде Севастополя



Теплоход пр. 301 «Зірка Дніпра» входит в Севастопольскую бухту. Сентябрь 2012 г.

цесса Днепра» (бывший «Евгений Вучетич») с 13 мая по 23 сентября должна была совершить одиннадцать 12-дневных круизов по маршруту Киев — Одесса — Севастополь — Киев. К февралю 2014 г. значительная часть путевок была продана. Одна по не зависящим от компании «Червона Рута» причинам все рейсы теплоходов проекта 301 по Чёрному морю в 2014 г. были отменены.

В России тоже хватает теплоходов проекта 301 и его улучшенного варианта 302, включая того же

ганрог. А с 2012 г. российские теплоходы по Дону доходят до Ростова и не заходят в Азовское море. Туристов, желающих попасть из Москвы в порты Азовского моря или Ялту, хватит на десяток круизов в каждую навигацию. Но произвол чиновников преодолеть невозможно.

Дело в том, что на Чёрном море бывают сильные штормы, но только в определенный период. И сейчас метеорологи могут заранее их предсказать. Замечу, что в XIX — начале XX в. парусно-гребные баркасы рыба-

панин, будущий «хозяин Арктики», в 1920 г. дважды ходил на моторном катере из Новороссийска в Крым и один раз на моторном катере контрабандистов — из Крыма в Турцию.

Ну ладно, Папанин ходил на катере по делам службы. А вот в начале августа 1925 г. Сталин отдыхал в Сочи в санатории «Зензиновка». Почему-то генсек решил продолжить отдых в Крыму, в Мухалатке. И вот 20 августа на моторном катере «Урицкий» 34-го сочинского погранотряда И. В. Сталин вместе с начальником Главного управления РККА А. С. Бубновым перешли из Сочи в Ялту, а откуда на автомобиле доехали до Мухалатки. Это был не рекламный рейс, в прессу информация не попала — это была рутинная поездка партаппаратчиков.

В РФ для круизов по Азовскому и Чёрному морям есть подходящие теплоходы и других проектов. Так, в 2013 г. я ходил из Санкт-Петербурга на Соловки по Белому морю на теплоходе почти морского класса «Русь Великая» проекта РЕКГ 002. Он за просто дойдет из Москвы не толь-



Теплоход «Генерал Ватутин» в Севастопольской бухте. Сентябрь 2013 г.

«Ватченко». Теперь он продан России и стал «Иваном Бунинным». Кстати, и **«Николай Добролюбов»** тоже в 2001 г. был продан России. Тем не менее, из-за косности российских чиновников отечественные теплоходы до 2008 г. всего один раз в год с Волги через канал Волго-Дон доходили до Ейска (Азовское море). С 2009 г. столь же редко стали заходить в Та-

ков и контрабандистов регулярно ходили из Крыма к берегам Турции. Это хорошо описано у Куприна в «Листригонах». Кстати, писатель сам долго жил в Балаклаве и неоднократно сам ходил на баркасах.

В годы Гражданской войны моторные катера красных водоизмещением всего 14–15 т ходили по всему Черному морю. Партизан Иван Па-

ко до Севастополя, но и до Стамбула. А чтобы доехать до Ялты в комфортабельной каюте, нужно не 30 дней, а 8–9 дней пути из Нижнего Новгорода и 6–7 — из Самары. Замечу, что до Нижнего Новгорода поезд «Ласточка» идет 4 ч, а до Самары поезд идет всего одну ночь. Увы, этого не делается. По моему мнению, бюрократы и воры в РФ куда сильнее киевских образца 1992–2013 гг.



Малый флот Ялтинского порта

Ту а теперь перейдем к малому флоту Ялтинского порта. Как уже говорилось, с 20-х гг. XX в. вдоль всего Крымского побережья сновали катера самых различных типов. В Крыму они базировались в основном на Ялту, Евпаторию и Феодосию.

С 1953 г. в Одессе строили большие серии малых пассажирских катеров типа «**Аркадия**» проекта 485. Всего за одиннадцать лет было построено 76 катеров, наибольшее число которых эксплуатировалось в Одессе



Пассажирский катер «Ливадия» пр. 485М в Ялтинском порту



На борту катера «Коктебель» пр. 485М. Ялта. Май 2014 г.



Пассажирский катер «Молодежный»

и Ялте (по 15 единиц). Водоизмещение катера — около 60 т, длина — 24 м, ширина — 4,4 м, осадка — 1,3–1,5 м, максимальная скорость — 10,5 узлов. Вместимость — 90 человек.

На судостроительном заводе в городе Великий Устюг в 1966 г. изготовили катер «**Радуга**» проекта 485М, то есть модернизированный катер «**Аркадия**». Серийное про-

изводство катеров «**Радуга**» началось в 1967 г. на заводе в Великом Устюге и Мариупольском (Ждановском) судоремонтном заводе. Пассажировместимость была доведена до 130 человек.

В 1970 г. проект доработали и получили катер «**Радуга-М**» (проекта 485МЗ). Главное отличие — вдвое (300 л. с.) мощнее дизель,

позволявший развивать скорость до 12,5 узлов. Пассажировместимость — 130 человек.

Забегая вперед, скажу, что в 1992 г. в ходе войны Грузии против Абхазии четыре катера проекта 485М были обращены абхазами в боевые корабли. На них устанавливались блоки неуправляемых ракет калибра 57 мм и 80 мм, а также 23-мм зенитные уста-

новки ЗУ-23. На кораблях базировались расчеты ПЗРК, вооруженные комплексами «Стрела-2» и «Игла». Катера проекта 485М использовались в десантных операциях, а в июле — сентябре 1993 г. — в блокаде аэродрома Бабушара близ Сухума.

К началу 1980-х гг. катера Ялтинского портофлота обслуживали огромную по своей протяженности линию, протянувшуюся вдоль южного побережья Крыма, от Фороса на западе до Судак на востоке. Линия подразделялась на две части. Первая ве-

ла, и идентифицировать их мог только специалист. А тут сам капитан своими воплями назойливо заставлял пассажиров обратить на них внимание.

Непосредственные рейсы по каждой из обеих ялтинских линий чередовались с так называемыми сквозными рейсами, шедшими транзитом через Ялту и связывавшими обе линии как минимум от Симеиза до Рыбачьего. Частота отходов в одном направлении на участках между Ялтой и Алушкой и Ялтой и Никитским ботаническим садом составляла

только до Кастрополья. С тех пор катера регулярной линии больше никогда не ходили из Ялты в Форос. Хотя после распада СССР отдельные судозаходы экскурсионных и частных катеров и прогулочных судов в Форос выполняются. Начиная с этого времени до конца 1990-х гг. движение катеров по линии в восточном направлении осуществляется только до Рыбачьего.

В конце 1980-х гг. заход катеров на Золотой Пляж был возобновлен. На участке между Ялтой и Золотым Пляжем, мимо бывшей главной госдачи, катера снова стали проходить на нормальном удалении от берега, не уходя далеко в море. К концу 1980-х гг. линия Ялта — Ливадия закрылась.

Таким образом, на момент распада СССР катера выполняли рейсы по двум линиям: Ялта — Золотой Пляж — Ласточкино Гнездо — Мисхор — Алушка — Симеиз — Кастрополь и Ялта — Никитский ботанический сад — Гурзуф — Фрунзенское — Рабочий Уголок — Алушта — Малореченское — Рыбачье.

После распада СССР двум географическим названиям, а вместе с ними и портопунктам были возвращены их прежние названия: Фрунзенское снова стало Партенитом, а Рабочий Уголок — Профессорским Уголком.

В результате сильнейшего шторма с необычайно большой высотой волн, произошедшего в ночь с 15 на 16 ноября 1992 г., конструкциям нескольких катерных причалов был нанесен ощутимый урон, но особенно серьезный — катерному причалу возле скалы Дива в Симеизе. Причал был выведен из эксплуатации и закрыт. Был освоен подход катеров к западной стороне лодочного причала, находящегося рядом, немного восточнее разрушенного штормом катерного причала. Впоследствии, из-за того что после 1991 г. в Симеизе практически не производилось берегоукрепительных работ, море подмыло пляж, располагавшийся ранее между лодочным и бывшим катерным причалом, и таким образом береговая линия продвинулась на несколько метров вглубь суши, практически до волноотбойной стены, что существенно облегчило и обезопасило подход и отход катеров к лодочному причалу.



Теплоход «Маргейт»

на запад от Ялты: Ялта — Золотой Пляж — Ласточкино Гнездо — Мисхор — Алушка — Симеиз — Кастрополь — Форос. Вторая — на восток: Ялта — Никитский ботанический сад — Гурзуф — Фрунзенское — Рабочий Уголок — Алушта — Малореченское — Рыбачье — Морское — Судак.

Периодически открывались линии Судак — Планерское и Планерское — Феодосия. Первая линия особым спросом не пользовалась, а вторая систематически закрывалась из-за проведения ракетных стрельб на полигоне «Песчаная балка». Помню, как на судне «Радуга», шедшем из Планерского в Феодосию, капитан через каждые 5 мин. хриплым голосом орал: «Фотосъемка судов в Феодосийском заливе категорически запрещена!» При этом опытовые суда, с которых велись стрельбы, и суда, обеспечивавшие эти стрельбы, внешне мало отличались от гражданских судов вспомогательного фло-

та. Зимой количество линий сокращалось до одной: Ялта — Золотой Пляж — Ласточкино Гнездо — Мисхор — Алушка, а количество рейсов в день — до двух в каждом направлении.

Кроме того, существовала летняя линия Ялта — Ливадия (без заходов), обслуживавшаяся тремя катерами типа «Радуга», с частотой отходов около 20 мин. в каждом направлении.

В середине 1980-х гг. заход катеров на Золотой Пляж не выполнялся. При выполнении перехода между Ялтой и Ласточкиным Гнездом катера отходили на достаточно большое удаление от берега и лишь затем выполняли сам переход (в обоих направлениях). Также в середине 1980-х гг. линия Ялта — Ливадия стала обслуживаться лишь одним катером типа «Александр Грин».

Начиная с 1987 г., с переводом главной госдачи из Нижней Ореанды в Форос, портопункт в Форосе закрывается, и движение катеров по линии в западном направлении осуществляет-



Теплоход на подводных крыльях «Метеор» на берегу в Ялте

Экономический кризис 1990-х гг. сказался резким повышением цен на топливо и перебоями с его поставками, что привело к существенному подорожанию стоимости проезда, а также резким сокращением числа туристов из Украины и других государств СНГ, прибывающих на отдых в Крым. Также в начале 1990-х гг. по разным причинам из эксплуатации выводится целый ряд катеров. Всё это повлекло резкое падение спроса на перевозки катерами. Линии сокращаются с западной стороны до Алупки (с заходами на Золотой Пляж, Ласточкино Гнездо и в Мисхор) а с восточной — до Гурзуфа (с заходом в Никитский ботанический сад).

В 2000 г. отдыхающих на Южном берегу Крыма становится больше, чем в прежние несколько лет, и это создаёт возможность для увеличения количества ежедневных рейсов на катерных линиях, а также для возобновления линейных судозаходов в ряд порто-пунктов. Количество отходов на линии Ялта — Алупка было увеличено до 16 в день с частотой отходов в 40–50 мин. К существовавшим заходам между Ялтой и Алупкой был добавлен ещё один — в Ливадию.

В это же время к заходам на линии, уходящей на восток от Ялты, добавляются два совершенно новых судозахода: пляж «Интурист», где катера швартовались к катерному причалу гостиницы «Ялта», и посёлок Солнечногорское, лежащий на побережье восточнее Алушты.

В начале 2000 гг. продолжается процесс незначительного уменьшения интервалов движения катеров между Ялтой и Алупкой. С 2004 г. движение катеров начинается с конца апреля —



Теплоход на подводных крыльях «Метеор». Такие суда ходили в начале 1980-х гг. на линии Ялта — Сочи

начала мая, что на целый месяц раньше, чем в течение всего последнего десятилетия. Хотя и движение судов в мае осуществляется в основном только между Ялтой и Алупкой и лишь по несколько отходов в день.

В 2006 г., после длительного перерыва, катера вновь пошли в Симеиз и Кастрополь. В Симеиз выполняется до трех-четырёх рейсов в день, в Кастрополь — один, вечерний. Катер, выполняющий рейс в Кастрополь, остаётся там ночевать, а наутро отправляется также единственным в течение дня рейсом Кастрополь — Ялта.

Во второй половине 2000-х гг. линейная катерная навигация продлевается до середины октября, кроме того, частота движения катеров между Ялтой и Алупкой в пик сезона достигает 25–35 мин. Несмотря на то что линия, ведущая на запад от Ялты, официально заканчивается в Кастрополе, дале-

ко не во все последние сезоны катера ходили до Симеиза или ещё дальше — до Кастрополя. Такая же ситуация и с линией, ведущей на восток от Ялты: несмотря на то что её официальное окончание в Судак, чаще всего катера ходят до Рыбачьего, и лишь в отдельные годы до Морского или ещё дальше — до Судака.

К середине лета 2006 г. были прекращены заходы катеров в Ливадию, и причал был закрыт. А в конце навигации 2006 г. были выполнены последние заходы катеров на Золотой Пляж, и

этот причал был также закрыт. В конце навигации 2006 г. рейсовые катера выполнили последние заходы к причалу гостиницы Ялта (пляж «Интурист»).

Начиная с 20 июля 2009 г. прекращены заходы катеров в Никитский ботанический сад (ГНБС), и причал закрылся. Причина — аварийное состояние причала.

К началу 1980-х гг. Ялтинский портофлот состоял из более чем 20 катеров типа «Александр Грин» и 10 катеров типа «Радуга» различных модификаций. В середине 1980-х гг. Ялта получает ещё один катер — «Заря» (типа «Александр Грин»), который был переведен из Севастополя после того, как там отказались от дальнейшей эксплуатации всех катеров данного типа.

К началу сезона 1986 г. состав портофлота пополнился двумя большими катерами совершенно нового типа «Евпатория»: это были катера «Ан-



Суда катамаранного типа «Голубая стрела» и «Крымская стрела» в Ялтинском порту. Май 2015 г.

дрей Дударь» и «Саманта Смит». Этот тип судов в основном использовался для экскурсионных и туристических рейсов, хотя известны случаи, когда «Саманта Смит» работала на линии Ялта — Алушка.

Со второй половины 1980-х гг. начинается вывод из эксплуатации катеров типа «Радуга». На рубеже 1990–1991 гг. в составе портофлота их оставалось лишь два: «Форос» и «Ливадия». К концу 1991 г. была прекращена эксплуатация и этих двух катеров. Дальнейшая судьба этих катеров неизвестна, по одной из версий, теперешний катер «**Форос-1**», базирующийся в другом порту Крыма, — бывший ялтинский катер «Форос».

В 1990–1991 гг. Ялтинский портофлот пополнился ещё двумя большими катерами типа «Евпатория»: теплоходом «**Владимир Луговской**» и теплоходом «**Маргейт**». Но на 1991 г. пришлось усиление экономического кризиса, и пассажиропоток начал сокращаться. После сезона 1991 г. был выведен из эксплуатации катер «Александр Грин» — головное судно известной большой серии катеров. По одной из версий, катер был продан в Грецию, по той же версии после 2000 г. он уже не был в том месте, куда был продан, его дальнейшая судьба неизвестна.

В 1992 г. экономический кризис усилился, пассажиропоток ещё больше упал. Сразу несколько катеров были выведены из эксплуатации, а несколь-

ко из них — «**Сергеев-Ценский**», «**Риека**», «**Леонид Соболев**» были выведены из эксплуатации и из состава флота навсегда. Их дальнейшая судьба тоже покрыта мраком. В том же 1992 г. был выведен из состава Ялтинского портофлота ещё один катер — «**Марите Мельникайте**». По одной из версий, судно было продано на Волгу и, сменив нескольких владельцев, попало в Самару под названием «Ласточка».

В результате катастрофического шторма с сильнейшим волнением моря, произошедшим у берегов Крыма в ночь с 15 на 16 ноября 1992 г., оказались серьёзно повреждёнными катера «**Леся Украинка**» и «**Капитан Климонтов**». Также повреждения получил катер «**Лиза Чайкина**». В условиях тяжёлого экономического кризиса, а также неуклонно падающего спроса на перевозки о восстановлении этих судов не могло быть и речи. Кроме того, повреждения были настолько серьёзными, что речь шла о конструктивной гибели обоих катеров. В результате оба судна в 1993 г. были разделаны на металлолом.

В начале 1990-х гг. катер «**Артек**» (тип «Александр Грин»), долгое время базировавшийся в Артеке и обслуживавший известный пионерский лагерь, был переведен в Ялту и вошёл в состав Ялтинского портофлота. Так, например, в 1993 г. теплоход выполнял линейные рейсы по расписанию и морские прогулки. В 1993 г. проис-

ходят перебои с поставкой горючего, рейсы часто отменяются. Происходит рост стоимости проезда, в расписаниях сокращается количество рейсов.

Кроме того, ещё в 1992 г. были консервированы и установлены на главном моле катера «**Массандра**», «**Заря**», «**Зоя Космодемьянская**», «**Аркадий Гайдар**» и «Саманта Смит». Из них лишь «Гайдару» и «Саманте» позже было суждено возвратиться в эксплуатацию и благополучно дожить до наших дней в составе Ялтинского портофлота. В 1994 г. «Массандра», «Заря» и «Зоя Космодемьянская» были выведены из состава флота, их дальнейшая судьба неизвестна. По одной из версий, обнаружившийся недавно в Москве под названием «Александр Грин», есть бывший ялтинский катер «Заря».

В 1995 г. были выведены из эксплуатации и из состава флота катера «**Ульяна Громова**» и «Лиза Чайкина». О дальнейшей судьбе «Ульяны Громовой» неизвестно ничего. «Лиза Чайкина» была обнаружена в начале 2000-х г. в Севастополе вне эксплуатации, в плохом состоянии. С каждым годом катер всё больше разрушался и разбирался на запчасти, сейчас от него остался лишь повреждённый корпус и фрагмент надстройки.

В 1994–1995 гг. были также выведены из эксплуатации и из состава флота катера «**Крымский Партизан**» и «Артек». Дальнейшая судьба «Арте-



Ялтинский порт в мае 2015 г. Все суда на берегу

ка» неизвестна, а появившийся в Артеке в середине 2000-х гг. катер — другое судно модернизированной версии проекта катеров типа «Александр Грин». В катере «Анталия» — одном из катеров, сегодня базирующихся в других портах Крыма и летом работающего на Южном берегу Крыма, можно опознать бывший «Крымский Партизан».

Пассажиропоток ялтинского морского порта в советское время был 6 млн 300 тыс. пассажиров в год, а в 2013 г. — 1,5 млн пассажиров в год, то есть в четыре раза меньше.

С 1963 г. в состав судов Ялтинского порта вошли новые скоростные теплоходы на подводных крыльях типа **«Стрела-1»**, **«Комета-3»** и **«Метеор»**. Крылатые красавцы доставляли отдыхающих из Ялты в Севастополь и Сочи в четыре-пять раз быстрее, чем обычный теплоход.

Замечу, что суда на подводных крыльях имелись и в других портах Чёрного моря, от Одессы до Батуми. Так, в 1974 г. была открыта линия Одесса — Херсон. Время в пути **«Кометы»** составляло 2:40. Стоимость — 4 р. 50 коп. Из Одессы «Кометы» ходили и до Ялты.

Что же в 2016 г. представляет собой Ялтинский порт?

Ялтинский порт может принимать круизные суда как на причалах порта, так и на рейде. В 1986 г. был введен в эксплуатацию современный перегрузочный комплекс в Массандре,

способный перерабатывать до 2 млн т грузов в год. Территория Ялтинского морского торгового порта включает пассажирский комплекс, находящийся в центре города (5,51 га), грузопассажирский портопункт в одной миле к востоку от центра города, в Массандре (3,34 га), территории портопунктов Ялтинского порта от Судак до Фороса. Площадь открытых складов — 15 тыс. кв. м. Пассажирский комплекс порта Ялта может принимать теплоходы длиной до 293 м (при благоприятных метеоусловиях) и осадкой 8,6 м. Для приема туристов, прибывающих на более крупных судах, организовано рейдовое обслуживание.

На бумаге флот обладает солидной флотилией судов: тремя сухогрузами грузоподъемностью 3000 т, двумя пассажирскими катамаранами **«Голубая стрела»** и **«Крымская стрела»**, закупленными в Норвегии. Их вместимость составляла 298 человек, скоростью хода — до 32 узлов. В 2001 г. эти катамараны вышли на линию Одесса — Евпатория — Севастополь — Ялта — Феодосия — Новороссийск — Туапсе — Сочи. Билет от Одессы до Ялты стоил тогда 150 гривен, то есть около 60 долл. Однако этот маршрут оказался нерентабельным и использовался в основном как мини-круиз.

В 2009–2010 гг. российские суда на подводных крыльях типа **«Катран»** (проект 10390) ходили из Новороссийска в Ялту. Стоимость билетов

в экономклассе составляла 860 гривен (105 долл.), а в бизнес-классе — 1200 гривен. Две летние навигации показали убыточность маршрута. Думается, убыточность рейсов скоростных судов на линии Крым — Кавказ связана с отсутствием государственной поддержки. Чем больше будет ходить судов, тем ниже будет стоимость проезда и, соответственно, больше пассажиров. Нужна соответствующая реклама.

Но вернемся к судам Ялтинского порта. Помимо этого, имеются 14 пассажирских катеров вместимостью 280–294 человека каждый; два пассажирских судна на подводных крыльях — **«Чайка»** и КПК-31.

Вспомогательный флот состоял из буксиров **«Крымчанин»** и **«Ялтинец»**, лоцманского судна ЛК-88 и нефтесборщика.

Вся эта флотилия на 1–15 мая 2015 г. стояла без движения. И хоть какие-то суда на плаву, а в основном на берегу в неприглядном виде. За этот период пару раз в день из Ялтинского порта отдыхающих вывозили на прогулку, да и то до Ласточкина гнезда два катера.

Дело в том, что сотрудники порта чрезвычайно заняты, и им не до грузового или пассажирского пароходства. В частности, они судятся из-за **«Петра Лидова»** (один из трёх вышеперечисленных сухогрузов). «Лидов» стоит без движения в Массандре. За него будут ялтинские, питерские и киевские компании.



Крым — переправа

Так мы уже знаем, Пушкин попал в Крым через Керченский пролив. Этот пролив с конца XVIII в. был еще одной дорогой в Крым помимо морского пути из Днепро-Бугского лимана и сухопутного через Перекоп. С этого времени переправа через Керченский пролив функционировала как в мирное, так и в военное время. После установления блокады крымских перешейков единственной её коммуникацией с Россией стала Керченская переправа.

В 1868–1870 гг. фирма «Сименс» построила телеграфную линию Лондон — Калькутта. Линия проходила по дну двух проливов — Ла-Манша и Керченского. Общая длина линии — 11 тыс. км. Заработала она лишь 12 апреля 1870 г. Время прохождения сигнала составляло 28 мин. Линия была выведена из строя в ходе Гражданской войны в 1919 г. А в 1892 г. уже русские предприниматели проложили по дну пролива телефонный кабель.

«Просвещенные мореплаватели» решили не останавливаться на достигнутом и в самом конце XIX в. начали проектировать железную дорогу Лондон — Дели. Соответственно, они обратились к русскому правительству за разрешением построить железнодорожный мост через Керченский пролив. Николай II проект одобрил, но поражение в русско-японской войне и беспорядки 1905–1907 гг. похоронили эти планы.

В середине 1930-х гг. в СССР проект реанимировали, но теперь железная дорога из Керчи должна была идти в Потти. Подготовка к строительству моста велась достаточно активно. Даже были заказаны в Германии



Так выглядел первый мост, построенный через Керченский пролив

крупногабаритные стальные конструкции. Однако реализации и этого проекта помешала война.

После окончательного захвата Керченского полуострова в мае 1942 г. немцы сами приступили к проектированию железнодорожного моста через пролив. Программа-минимум — строительство новой железной дороги для снабжения германских войск на Кавказе. У немцев возникли серьезные проблемы с эксплуатацией железной дороги через Ростов-на-Дону. Морская коммуникация устье Дуная — Констанца — Одесса — Севастополь функционировала достаточно успешно. Однако на участке Феодосия — Анапа слишком активно действовали советские торпедные катера и авиация.

Германской программой-максимум было создание железной дороги в Индию. Главным проектировщиком и руководителем строительства моста стал министр вооружений Альберт

Шпеер. Подготовка к строительству началась весной 1943 г. с использованием конструкций, закупленных еще до войны Советским Союзом. Сдать мост в эксплуатацию планировалось в 1944 г., но события на фронте сорвали планы немцев. А пока немцы смогли построить канатную дорогу через пролив с пропускной способностью 500–800 т в сутки.

В апреле 1944 г. Красная армия освободила Керченский полуостров. Трофеями стали оборудование и техника, собранные немцами для строительства моста. ГКО распорядился немедленно приступить к строительству моста.

Архитектор Б. М. Надеждин писал: «Мост закончили перед праздником 27-й годовщины Великой Октябрьской революции. По окончании строительства я уезжал в Москву через Краснодар и с понятным нетерпением ждал переправы через пролив. Не на понтоне, катере или мотоботе,

а в поезде по железнодорожному мосту! Я не знал тогда, что это исключительный случай, что повторить его будет невозможно.

Земля ушла вниз: поезд на насыпи. От паровоза по откосу рассыпаются искры. На мгновение пламя паровозной топки осветило дорогу. Переехали путепровод, значит, сейчас, сейчас мост... Сразу исчезло все. За окном чёрная тьма. Но внизу под вагоном, чуть видимые в отсветах паровозной топки, лениво катятся в темноту волны. По мосту едем долго. Звук пневматических молотков, на минуту в окне свет, видны конструкции ферм, люди на них заканчивают клепку разводного пролета. И опять тихо, темно, одни волны внизу. Кончился мост...».

В ноябре 1944 г. мост приняли во временную эксплуатацию. В феврале 1945 г. по мосту прошел поезд советской делегации, которая возвращалась с Ялтинской конференции. А через несколько дней его частично разрушил шторм и мощный ледоход из Азовского моря. Обстрел ледовых полей из тяжёлых орудий, их бомбежка с самолётов не помогли — 15 промежуточных пролётов были разрушены. При этом никто не пострадал. Сталин вник в ситуацию и никого наказывать не стал.

После окончания войны мост обследовала специальная комиссия, которая приняла решение о проектировании капитального высокого моста стоимостью около 2 млрд р. Представляя Сталину проект, заместитель наркома путей сообщения И. Гоциридзе заметил: *«Товарищ Сталин, это будет царь-мост»*. Иосиф Виссарионович, подумав, ответил: *«Товарищ Гоциридзе, мы царя свергли в 1917 году»*. И вместо моста была построена паромная переправа.

В начале 1950-х на северо-восточной окраине Керчи развернулось строительство порта «Крым» и железнодорожной станции «Крым», а на косе Чушка — порта и железнодорожной станции «Кавказ».

Каждый из портов мог одновременно принимать два железнодорожных парома. По терминологии работающего на переправе персонала место у причала, расположенное со сторо-

ны Азовского моря (левая сторона для порта «Крым» и правая для порта «Кавказ») называлось Азовским парком, а со стороны Чёрного моря — Черноморским парком.

22 сентября 1954 г. Керченская паромная переправа была торжественно открыта. С помощью паромной переправы появилась возможность сократить на 270 км дальность перевозок из Украины и Молдавии в районы Краснодарского края и Кавказа, а из Крыма и южных районов Украины — на 1000 км.

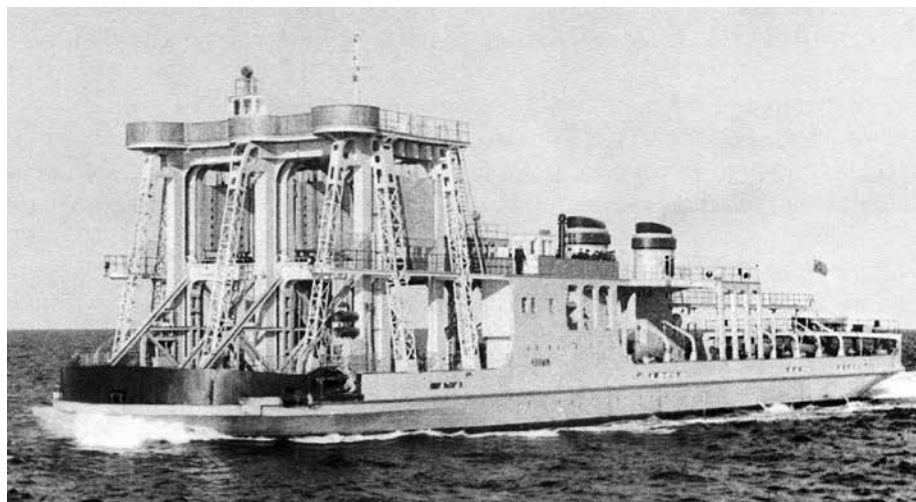
Вторую пару — «Северный» и «Чулым» — строили по проекту 723-у. Удлиненная платформа вагоноподъёмника позволяла принимать пассажирские поезда. На пароме могло разместиться до восьми вагонов. «Северный» и «Чулым» включили в состав флота 31 июля 1952 г.

Поскольку перепад уровня воды в Керченском проливе небольшой, с паромов демонтировали вагоноподъёмники, вместо них использовали установленные на берегу п-образные подъёмники, опускавшие на паром мост с желез-



Паром «Заполярный», 1980 г.

Паром «Чулым» (с 1955 г. — «Южный») на ходовых испытаниях



Первая пара судов — «Надым» и «Заполярный» — строилась по модификации 723-бис и вошла в состав флота 31 июля 1951 г. Паромы были рассчитаны на перевозку 32 двухосных или 16 четырехосных грузовых вагонов.

нодоржными путями. В результате все четыре парома получили возможность загружаться как грузовыми, так и пассажирскими вагонами.

Обычно на переправе одновременно работали три железнодорожных парома, а четвертый отправ-

лялся на судоремонтный завод для прохождения технического обслуживания.

За время эксплуатации на Керченской переправе над паромами провели ряд технических доработок, например, расширили площадь верхней палубы, а на «Южном» надстроили дополнительный ярус ходовой рубки.

В зимнее время нагрузка на переправу сокращалась, большая часть пассажирских поездов были летними.

Помимо железнодорожных составов паромы осуществляли перевозку автомобилей — несколько машин могло разместиться на свободном от вагонов месте в носовой части палубы. Иногда паромы выполняли рейсы без вагонов, заполнив всю палубу автомобилями.

В летнее время между портами «Крым» и «Кавказ» курсировал катер «Тамань», с 1970-х гг. его заменил катер «Радуга-48». Также в порт «Кавказ» регулярно приходили пассажир-



Автомобильные паромы «Керченский-1» (справа) и «Керченский-2»



Железнодорожный паром «Анненков»

ские катера из морвокзала в центре Керчи. Этот маршрут обслуживали катера «Пион» и «Аргус».

В 1975 г. на Рижском судостроительном заводе для Керченской переправы был построен автомобильный паром «Керченский-1». В 1978 г. на переправу пришел второй автопаром — «Керченский-2».

С приходом автомобильных паромов, которые изначально проектировались как паромы-ледоколы, упростилась зимняя навигация на Керченской паромной переправе.

В зимнее время один из автопаромов работал на переправе, перевозя пассажиров и автомобили, а также расчищая ото льда путь железнодорожным паромам, второй автопаром в это время проводил грузовые суда по фарватеру Керченского пролива.

Третий автомобильный паром для переправы — «Ейск» — был построен в Риге в 1988 г.

Железнодорожные паромы «Восточный», «Заполярный», «Северный» и «Южный» прослужили на переправе почти 40 лет. Первым был списан «Восточный» — в 1987 г. В это

же время прекратилось движение пассажирских поездов через Керченскую переправу — старые, изношенные паромы были признаны небезопасными для пассажирских перевозок. Проект строительства новых паромов долгое время откладывался, а после распада СССР и последовавших за этим экономических трудностей и вовсе был заброшен. «Южный» и «Заполярный» списали в 1989 г. и 1991 г. Последний оставшийся железнодорожный паром — «Северный» — до 1996 г. занимался перевозкой грузовых поездов, затем несколько лет простоял в порту «Крым», после чего и его отправили на слом.

Прекратились рейсы катера «Радуга-48» и пассажирское сообщение между портом «Кавказ» и керченским морвокзалом.

В 2002 г. была предпринята попытка воссоздать железнодорожное сообщение. Для этого с Сахалина в Керчь прибыл паром «Сахалин-6». При подготовке к эксплуатации на переправе паром был переименован в «Юрий Долгорукий». Однако большая осадка (около 4 м, а с грузом — до 9 м) не позволила ему работать в Керченском проливе.

В 2004 г. начались работы по реконструкции портовых сооружений и железнодорожных путей. На переправе



Паром «Ионас»

ву прибыл железнодорожный паром **«Анненков»**. Судно постройки 1984 г. было переоборудовано из сухогруза типа «Славутич» на судоремонтном заводе «Южный Севастополь».

В ноябре 2004 г. состоялась церемония открытия железнодорожного сообщения через Керченский пролив. Вскоре к работе на переправе подключился второй железнодорожный паром — «Петровск», который перевели в Керчь с паромных линий Каспийского моря. В 2008–2012 гг. годовая производительность Керченской переправы составляла 330 тыс. пассажиров, 42 тыс. автомобилей и 7 тыс. т грузов.

Интервал движения автомобильных паромов не превышал 3 ч. В летнее время, когда количество автомобилей значительно увеличивается, интервал сокращают до 2 ч, однако даже в этом случае частота рейсов оказывается недостаточной — большую часть дня паромы стояли в порту, что приводило к образованию длинных очередей. В августе 2010 г. время ожидания в очереди на паром достигало 8 ч, притом, что сама переправа на другой берег занимала около 20 мин.

После перехода Крыма в состав России нагрузка на Керченскую переправу резко возросла, что созда-

Первый пробный рейс «Олимпиады» состоялся в ночь с 16 на 17 июля. Паром перевез 216 легковых автомобилей, 10 автобусов и 955 пассажиров.

14 августа 2014 г. резко увеличилась очередь и со стороны Крыма, что вызвало транспортные проблемы в Керчи. Отчасти это было обусловлено поломкой верхней аппарели на «Олимпиаде», из-за чего пропускная способность переправы составляла около 100 автомобилей в час. В срочном порядке были оборудованы три накопительные площадки: две — в порту и одна — на территории бывшего аэропорта. 21 августа в Керченский рыбный порт прибыл паром «Крым», бывший Ostfold. 24 августа он совершил первый рейс.

С 14 сентября по маршруту порт «Крым» — порт «Кавказ» начал курсировать греческий паром **«Гликофилуса III»**. Вместимость судна состав-



Греческий паром «Олимпиада» под кипрским флагом

ло пробку на подходе к переправе порт «Кавказ» длиной 3–4 км при времени ожидания 10–15 ч. Автомобильные паромы работали круглосуточно, однако этого было недостаточно. В начале июля 2014 г. в Керчь прибыли два однотипных паромов — **«Олимпиада»** и **«Ионас»** — под кипрским флагом. «Олимпиада» (ранее много раз менявшая название) построена в 1988 г. в Англии, в 2012 г. прошла капремонт и модернизацию. Водоизмещение — 4517 т, скорость — 11,5 уз.

ляет до 100 машин и 350 пассажиров. Общая длина судна — 102 м, ширина — 18 м.

В 2014 г. при благоприятной погоде паромы ежедневно совершали до 14 рейсов, перевоза до 4,4 тыс. автомобилей и 22,6 тыс. пассажиров, в том числе до 5,1 тыс. по единому билету. За год объём перевозок составил 2,9 млн человек и 701 тыс. машин.

На линии «Кавказ — Крым» задействованы паромы «Победа», «Олимпиада», «Крым» и «Протопорос-IV». На линии «Кавказ — Керченский мор-



Паром Kriti I. Севастополь. 28 июля 2015 г.

ской торговый порт» задействованы паромы «Гликофилоуза-III», «Керченский-2» и «Ейск».

Но вот в конце июля 2015 г. в Севастополь прибыл паром Kriti I, принадлежащий греческой компании Anek Lines. Предполагается, что этот паром и еще один однотипный будут ходить на автомобильной переправе Новороссийск — Севастополь.

Но, по большому счёту, Крыму нужен мост или тоннель под Керченским проливом!



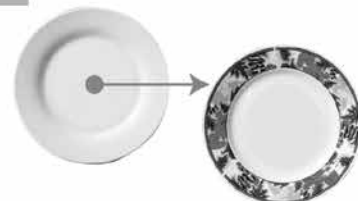
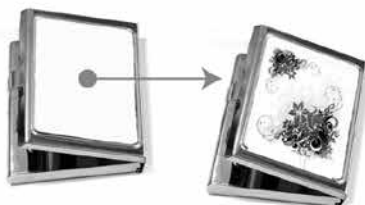
Паром «Керченский-2»

LOMOND
www.lomond.ru

ТЕРМОСУБЛИМАЦИОННЫЙ ПЕРЕНОС В ДОМАШНИХ УСЛОВИЯХ

ЦЕНТР ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ LOMOND тел. +7 (495) 921-33-93

Благодаря нашей технологии вы можете
перенести любое изображение
на металл, дерево, керамику, стекло и ткань.



ПОДПИСКА 2016

В РЕДАКЦИИ



«Техника — молодёжи»
за полугодие
8 номеров — 1120 рублей



«Оружие»
за полугодие
8 номеров — 1120 рублей

Вы можете оплатить квитанцию, которая публикуется во всех журналах ИД «Техника — молодёжи» и на сайте technicamolodezhi.ru, в любом отделении Сбербанка России. В графе «назначение платежа» укажите название журнала, на который Вы хотите подписаться, и период подписки. Укажите на бланке Ваши Ф.И.О. и правильный адрес доставки. Оплата может быть произведена до конца подписного месяца. В стоимость подписки включена почтовая доставка заказной бандеролью.

Для подтверждения платежа необходимо отправить копию квитанции по адресу:

127051, г. Москва, а/я-94, или по эл. почте: shop@tm-magazin.ru

ТЕЛЕФОН ДЛЯ СПРАВОК: (495)234-16-78, (499)978-51-18
ЗАО «Корпорация ВЕСТ», ул. Лесная, 39.

НА ПОЧТЕ

В любом почтовом отделении России заполните бланк абонемента. Подписные индексы наших изданий:

В каталоге МАП:

«Техника — молодёжи» — инд. 99370;

«Оружие» — инд. 99371.

В Объединённом каталоге:

«Техника — молодёжи» — инд. 72098;

«Оружие» — инд. 26109.

Внимание! В этом же каталоге можно подписаться на книгу «Чудо техники — железная дорога» — инд. 40503, с. 449

В каталоге Роспечать:

«Техника — молодёжи» — инд. 70973;

«Оружие» — инд. 72297.

ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ

Для оформления подписки необходимо получить счёт на оплату. Отправить заявку можно по факсу: (495)234-16-78, (499)978-51-18 e-mail: real@tm-magazin.ru

КУРЬЕРСКАЯ ДОСТАВКА

Для жителей Москвы журналы могут быть доставлены курьерской службой. Подробности по тел.: (495)234-16-78, (499)978-51-18 и на сайте technicamolodezhi.ru

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОДПИСКА

НА САЙТЕ: technicamolodezhi.ru

Больше нет необходимости искать продукцию Издательского Дома «Техника — молодёжи» в печатных ларьках. Здесь Вы можете подписаться на электронные версии журналов по

доступным ценам из любой точки России, не вставая из-за компьютера. Ежемесячно Вы будете получать ссылку для скачивания свежего номера журнала в формате PDF. Служба подписки ответит на все Ваши вопросы. Тел.: (495) 234-16-78, (499)978-51-18.

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО «Корпорация ВЕСТ»
ИНН 7734116001 Р/с 40702810038090106637
Московский банк ОАО Сбербанк России, г. Москва
БИК 044525225
К/с 30101810400000000225
КПП 770701001

Ф.И.О., индекс, почтовый адрес доставки

Назначение платежа Сумма, руб.

Оплата за «Оружие», «ТМ» (ненужное зачеркнуть)
за _____ журналов

в т.ч. НДС 10 %

Кассир

КВИТАНЦИЯ

ЗАО «Корпорация ВЕСТ»
ИНН 7734116001 Р/с 40702810038090106637
Московский банк ОАО Сбербанк России, г. Москва
БИК 044525225
К/с 30101810400000000225
КПП 770701001

Ф.И.О., индекс, почтовый адрес доставки

Назначение платежа Сумма, руб.

Оплата за «Оружие», «ТМ» (ненужное зачеркнуть)
за _____ журналов

в т.ч. НДС 10 %

Извещение

Последние экземпляры. Словарь «Технические термины бытового происхождения».

М.: Изд. Дом
«Техника —
молодёжи», —
184 с.
2600

**технических
терминов,**
произошедших
от «домашних»,
таких как



косынка, рубашка, штаны, юбка,
шторка, щётка и т.д.

В технических терминах —
история техники.

Цена в редакции — 100 руб.
С пересылкой — 140 руб.



СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА

СПЕЦВЫПУСК

А. Широкопад.

В Крым на белом пароходе.

15-16

ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ. К 70-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ

М. Бирюков. Огненный дождь над «Тиграми»

1-2

С. Славин. Товарищ гвардии миномёт!

3

Победа на все времена

5

Артиллерия Красной Армии в Отечественной войне

5

Роль танковых войск в Отечественной войне

5

Победа советской военно-инженерной техники

5

Верный страж морских границ нашей Родины

5

Победа советской авиации в Отечественной войне

5

М. Бирюков. Трасса над «terra incognita»

11

СДЕЛАНО В РОССИИ

А. Магомаева. Собран юбилейный «Суперджет»

9

Как устроены звёзды

12

TOP SCIENCE

С. Данилов. Меньше газа – ярче свет

1-2

С. Славин. Неоправдавшиеся надежды

12

О. Фейгин. Неуловимые странники Вселенной

13

ЛЮДИ НАУКИ / ТВОРЦЫ

Т. Громова. Диковинные механизмы инженера аль-Джазари

5

Н. Вехов. Первая русская экспедиция в дебри Амазонки

11

ИННОВАЦИИ

Российские учёные разработали сверхчувствительный детектор взрывчатых веществ

4

Ручка – архитектор

6

«Фишки» доктора Фишера

11

ИНЖЕНЕРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ / ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

М. Бирюков. Пустота, которая катится

1-2

Л. Толмачёв. Автопрошлое и, возможно, автобудущее

1-2

И.М. Абдюханов, М.М. Потапенко, А.С. Цаплева,

М.В. Алексеев, Д.Н. Раков, В.А. Дробышев,

Ю.В. Карасев. Современные композиционные

сильноточные сверхпроводниковые материалы

9

М. Бирюков. Электроход набирает ход

10

М. Бирюков. Магия встречного движения

11

ПАТЕНТЫ

М. Бирюков. Зажигаем без искры

3

ИСПЫТАНИЯ

М. Бирюков. «Друид» – универсал

3

М. Бирюков. Атака и натиск

4

ВОЕННЫЕ ЗНАНИЯ

А. Широкопад. Бог войны

1-2

на пенсию пока не собирается

4, 10

С. Славин. Выставка достижений военного хозяйства

9

Что рассмотрели в Сирии спутники-шпионы

13

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

М. Бирюков. Стенка на стенку

1-2

М. Бирюков. На высшем уровне безопасности

9

КРЫМСКИЙ МОСТ

Б. Бычков. Кладовая розового золота

4

А. Широкопад. Севастополь. 9 мая 2015 г.

6

А. Широкопад. Тайны полигонов Тавриды

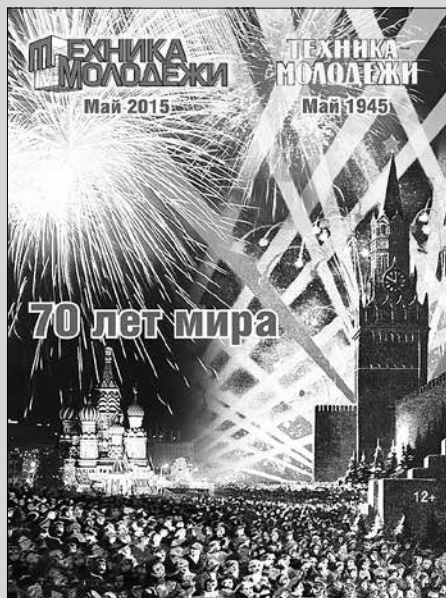
7-8

С. Аксентьев. Пропущенная страница истории

9

А. Широкопад. «Гвоздь» всех парадов...

10



«ТЕХНИКА — МОЛОДЁЖИ» ЗА 2015 г.

ПРОБЛЕМЫ И ПОИСКИ

Саманта капнула с орбиты!..

МЕДИЦИНА

В. Моторин, А. Мананков. Ни капли крови диабету!

ТЕХНИКА И СПОРТ

М. Бирюков. Без педалей, руля и выхлопа!

Робокар совершенствуется

Т. Новгородская. Формула Студент – теперь и в России

М. Бирюков. В полёте борт 507

Г. Настенко. Покорение белого космоса

Г. Настенко. Нырём на Южном полюсе!

СМЕЛЫЕ ПРОЕКТЫ / ИДЕИ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

В. Киселев. Пришла пора — взмахнуть крылом!

Ю. Дёмин. Я изобрёл велосипед!

Как устроено хранилище «Судного дня»

М. Гольдзреер. Дирижабль: мечты с вариациями...

СМЕЛЫЕ ГИПОТЕЗЫ

М. Букин. Механизм функционирования Вселенной

ИСТОРИЧЕСКАЯ СЕРИЯ. КОРАБЛИ БЕЛОГО ФЛОТА

Н. Кузнецов. Линейный корабль «Генерал Алексеев»

Н. Кузнецов. Крейсер «Генерал Корнилов»

Н. Кузнецов. Подводная лодка «Тюлень»

Н. Кузнецов. Канонерская лодка «Терец»

Н. Кузнецов. Тральщик «Китобой»

Н. Кузнецов. Линейный корабль «Чесма»

Н. Кузнецов. Ледокол «Козьма Минин»

Н. Кузнецов. Посыльное судно «Лейтенант Дыдымов»

Н. Кузнецов. Вспомогательный крейсер «Орёл»
и посыльное судно «Якут»
Н. Кузнецов. Канонерские лодки «Карс» и «Ардаган»

МУЗЕЙ ПАЛУБНОЙ АВИАЦИИ

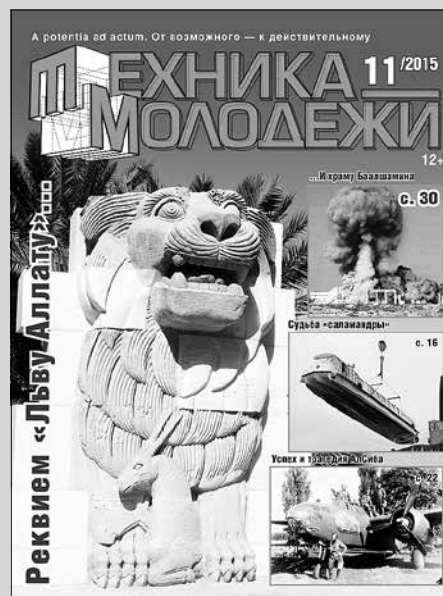
М. Дмитриев. Первые палубные
М. Дмитриев. Французские корабельные
М. Дмитриев. От «Гурду-Лезера» до «Луара»
М. Дмитриев. «Акулы» королевского флота
М. Дмитриев. Самолёты «Беарна»
М. Дмитриев. Эскадрильи авианосца «Арк Ройал»
М. Дмитриев. Морские «Котики» и «Лисы»
М. Дмитриев. Смертоносные «Рыбки»
М. Дмитриев. Крылатые «Гладиаторы» Британии
М. Дмитриев. Японские катапультные разведчики

ВРЕМЯ — ПРОСТРАНСТВО — ЧЕЛОВЕК / ПАНОРАМА

С. Данилов. Смена парадигм и другие средства выжить
С. Данилов. «Калинка-малинка»
С. Данилов. По волне генетической памяти
С. Данилов. Симфония исчезающих лифтов
С. Данилов. Юбермоты как софизмы импортозамещения
С. Данилов. Почему процессинг не влияет на эквайринг?
С. Данилов. Фуга на Марс, голые мыши
и парадигма улетающих гусей
Наш человек на «Адмирале Владимирском»
С. Данилов. Космос в коллизиях,
иллюзиях и окклюзиях

ВЫСТАВКИ / МУЗЕИ / РЕПОРТАЖ

С. Зигуненко. Боевые роботы России
Г. Черненко. Паноптикумы, или «музеи курьёзов»
М. Бирюков. Власть над камнем
Л. Толмачёв. СТТ-2014: что запомнилось



СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА

С. Солнцев. «Шаги» ведут в будущее
С. Солнцев. Для безопасности людей
С. Данилов. Top Marques 2015 ударяет по бездорожью
 Всероссийский творческий конкурс научно-исследовательских и творческих работ в 2015 г.
М. Бирюков. Аэрокосмические размышления
С. Славин. Репортаж с «Открытых инноваций»

НТТМ

С.В. Александров. О технике и юных моделкин
В. Липатов. На крыльях «Арктики»!

МИР УВЛЕЧЕНИЙ / РЕМЁСЛА / ТЕХНОЛОГИЯ ТВОРЧЕСТВА

М. Бирюков. Лирическая физика
А. Тихонков. Белый парус – тонкое крыло
Р. Майзингер. Весь мир в твоём кошельке
К. Арсеньев. 800 золотых Алика Первого
Р. Майзингер. Подвиги Геракла: 13 или всё-таки 12?
М. Бирюков. Вола и трепетную лань...
 Легендарное оружие «Ладьи»

НЕОБЫКНОВЕННОЕ – РЯДОМ / НЕВЕРОЯТЬ

М. Полищук. Видеть, слышать, наблюдать
В. Морозова. 3D-виды на утраченное
А. Мельниченко. И всё-таки она светится!
А. Правдухина. Хвостатые сапёры и врачи
М. Бирюков. Быстро, быстро, очень быстро!
Р. Шепарёв. Двухмиллионный ПППШ для Верховного
М. Жаров. Быка красное не колышет!
Р. Майзингер. Танцпол в Гарцевском лесу

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

С. Виноградов. Маркиз де Вобан, строитель крепостей
 Первый комендант поверженного Рейхстага

В. Плужников. ТМ на войне
С. Белов. Золотой телец Калифорнии
В. Шпаковский. О тайном знании специальных операций
Г. Черненко. Смерть под куполом цирка
Г. Черненко. Философ «общего дела»
Е. Бычкова. Каша из топора, самогон из мха
М. Бирюков. Огонь, грязь и кровь линкора «Новороссийск»
С.А. Александров. Последний бой 2-й мировой

РЕЛИКВИИ НАУКИ И ТЕХНИКИ / ПАМЯТНИКИ ТЕХНИКИ

В. Липатов. Autocars Co – израильтянин с английскими корнями
В. Липатов. Автомобили для «деловых операций»
М. Бирюков. Земноводный автобус
И. Яценко. Несостоявшаяся сенсация мистера Корда

ИЗ ИСТОРИИ ВЕЩЕЙ

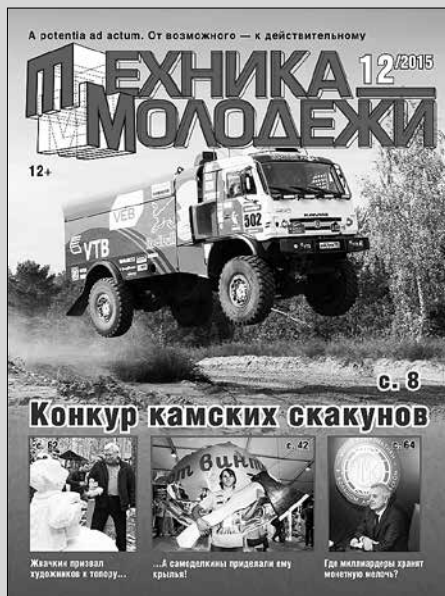
А. Клишин. Оружие настоящего джентльмена
Г. Черненко. Родословная колеса

ЗАГАДКИ ЗАБЫТЫХ ЦИВИЛИЗАЦИЙ / ЗАГАДКИ ИСТОРИИ

Н. Вехов. Правда и вымысел «Затерянного мира» сэра Артура Конан Дойля
Р. Майзингер. Тайны каменных ликов
Р. Майзингер. Дэникен на «Дэникенском» конгрессе

АНТОЛОГИЯ ТАИНСТВЕННЫХ СЛУЧАЕВ

И. Боечин. «Самоубийство» в Скапа-Флоу
А. Ширококорд. Орудия, потерянные Артемиде
И. Боечин. Радиоразведка по-русски
В. Липатов. Snow Cruiser, или крах инженера Поултера



«ТЕХНИКА — МОЛОДЁЖИ» ЗА 2015 г.

ПО СЛЕДАМ СЕНСАЦИЙ

М. Яблоков. О чём думает голова профессора Канаверо? 4
Т. Соловьёва. Реквием по Пальмире 11
 Поезд нацистов с золотом обнаружен?.. 13

КОЛОНКА ГЕРМАНА СМЕРНОВА

Журналист — исследователь мира! 1-2
 Культурки маловато! 3
 Почему я не англоман 4
 Почему король Карл забрёл в Полтаву? 5
 Направление обхода 6
 Анатолий Васильевич меняет азбуку 9
 Мы — русские великороссы! 10
 Благословенная поверхностность 11
 Ничто не важно! 12
 Нужна бэзумная смелость... 13
 За что Иван Грозный казнил купца Калашникова? 14

ЮБИЛЕИ

Михаилу Сергеевичу Шмитову — 85!

КЛУБ ЛЮБИТЕЛЕЙ ФАНТАСТИКИ

А. Анисимов. Магазин всякой всячины Карла Мозеля 1-2
В. Гвоздей. Ведро кварков 1-2
В. Бохов. Се ля ви 1-2
К. Чихунов. Часы 1-2
С. Анисимов. Главное — приспособиться 3
В. Гвоздей. Важная миссия 3
Г. Казаков. Земля неблагодарных 3
А. Анисимов. Маленькое дополнение к официальной истории 4
В. Гвоздей. Уникальная работа 4
В. Гусаченко. Я всё исправил 4
М. Бочкарёв. Время в подарок 4
Ю. Молчан. Люди из молний 5

А. Лурье. Дружелюбный интерфейс 5
А. Анисимов. Будущее, которое ты создашь сам 5
А. Анисимов. Лунное притяжение 6
Я. Хотомлянский. Они вернутся! 6
В. Гвоздей. По-хозяйски 6
А. Анисимов. Охотник 9
В. Гвоздей. Хороший урок 9
В. Марышев. Дуэлянты 9
А. Анисимов. Не будьте скептиком 10
Г. Казаков. Лужа 10
М. Дьяченко. Тише! 10
В. Гвоздей. Естественным путём 11
В. Бохов. В студии 11
В. Марышев. Примитив 11
М. Загирняк. Игра на опережение 11
А. Анисимов. Потерявшиеся во Вселенной 12
В. Бохов. На Марс 12
М. Бочкарёв. Червяк в голове 12
В. Гвоздей. Манá 12
А. Анисимов. Ремонтная сага 13
В. Гвоздей. Гипер 13
А. Романов. Нечеловеческая работа 13
В. Марышев. Домашний любимец 13
В. Бохов. Союз 14
С. Брэйи. Аномалия 14
В. Лугинин. Заключённый 14
В. Марышев. Побочный эффект 14

ВРЕМЯ ИСКАТЬ И УДИВЛЯТЬСЯ 1-2, 10, 11, 13, 14

4 ЭВМ 1-4, 9-14

4 ВОКРУГ ЗЕМНОГО ШАРА 1-6, 9-14

5 КЛУБОК 1-6, 9

Уважаемые читатели!

Вы имеете возможность заказать книги, журналы и DVD-диски
нашего издательства в любую точку России.
Наложенным платежом товар, к сожалению, не высылаем.

Самый быстрый способ купить издания —
приехать в редакцию по адресу:
Москва, ул. Лесная, д. 39, оф. 307, тел.: (495)234-16-78

Бланк заказа

Ф.И.О. _____

Телефон _____

Адрес _____

Индекс _____

Область, район _____

Город _____

Улица _____

Дом _____ Корпус _____

Квартира/офис _____

Я заказываю: _____

ЗАПОЛНИТЕ бланк заказа,
извещение и квитанцию.
ПЕРЕЧИСЛИТЕ деньги
на указанный расчётный счёт.
ОТПРАВЬТЕ копию квитанции
с отметкой об оплате
и заполненный бланк заказа
по факсу (495) 234-16-78
или по адресу:
127051, Москва, а/я 94.
Тел. (499) 978-51-18

technicamolodezhi.ru

ЗАО «Корпорация ВЕСТ» не несёт ответственности
за сроки прохождения корреспонденции.

В цену включена доставка.

Извещение

ЗАО «Корпорация ВЕСТ»
(получатель платежа)

Расчётный счёт **40702810038090106637**
Московский банк Сбербанка России ОАО г. Москва

(наименование банка)

Корреспондентский счёт **30101810400000000225**

ИНН **7734116001** КПП **770701001**

БИК **044525225** (для юр. лиц) Код ОКП **42734153** (для юр. лиц)

Индекс _____ Адрес _____

Ф.И.О.:

Вид платежа	Дата	Сумма

Подпись плательщика _____

Кассир

Квитанция

ЗАО «Корпорация ВЕСТ»
(получатель платежа)

Расчётный счёт **40702810038090106637**
Московский банк Сбербанка России ОАО г. Москва

(наименование банка)

Корреспондентский счёт **30101810400000000225**

ИНН **7734116001** КПП **770701001**

БИК **044525225** (для юр. лиц) Код ОКП **42734153** (для юр. лиц)

Индекс _____ Адрес _____

Ф.И.О.:

Вид платежа	Дата	Сумма

Подпись плательщика _____

Кассир

АРМИИ, СРАЖЕНИЯ, УНИФОРМА

Армии Украины 1917 — 1920 гг., 140 с. 240
Армейские Улань России в 1812 г., 60 с. 150
Армия Петра III. 1755 — 1762 гг., 100 с. 190
Белая армия на севере России, 1918 — 1920 гг., 44 с. 150
Белье армии Северо-Запада России, 1918 — 1920 гг., 48 с. 150
Униформа армий мира

I ч. 1506 — 1804 гг., 88 с. 150

II ч. 1804 — 1871 гг., 88 с. 150

III ч. 1880 — 1970 гг., 68 с. 150

Униформа Красной армии 1936 — 1945, 64 с. 160

Гвардейский мундир Европы 1960 — гг., 84 с. 160

Иностранные добровольцы войск СС, 48 с. 200

Индейцы великих равнин, в тв. обл., 158 с. 200

История пиратства, 144 с. 230

Униформа Гражданской войны 1936 — 1939 гг. в Испании, 64 с. 150

Знаки Российской авиации 1910 — 1917 гг., 56 с. 160

Битва на Калке в лето 1223 г., 64 с. 150

АВИАЦИЯ

Авиация Гражданской войны, 168 с. 290

Воспоминания военного лётчика-испытателя, С.А. Микойн, в тв. обл., 478 с. 450

Отечественные бомбардировщики (1945 — 2000), 1 ч., тв. обл., 270 с. 400

Ближний бомбардировщик СУ-2, 110 с. 250

«Бесхвостки» над морем, 56 с. 150

Ту-2, 104 с. 250

Истребители Первой мировой войны, ч. 1, 84 с. 290

Истребители Первой мировой войны, ч. 2, 75 с. 290

Неизвестная битва в небе Москвы, 1941 — 1945 гг., 82 с. 320

История развития авиации в России 1908 — 1920 гг., 300

Советская военная авиация 1925 — 1945 гг., 82 с. 200

Фронтовые самолёты Первой мировой войны, 76 с. 200

БРОНЕТЕХНИКА

Основной боевой танк США М1 «Абрамс», 68 с. 150

Бронетехника Японии, 1939 — 1945 гг., 88 с. 190

Операции «Маркет-Гарден» сражение за Арнем, 50 с. 150

Танки Второй мировой. Вермахт, 60 с. 250

Танки Второй мировой. Союзники, 60 с. 220

ФЛОТ

Морские в Гражданской войне, 82 с. 130

Линейеры на войне 1897 — 1914 гг., постройки, 86 с. 180

Линейеры на войне 1936 — 1968 гг., постройки, 96 с. 190

Линейные корабли типа «Императрица Марии», 48 с. 160

Отечественные подводные лодки до 1918 г., 76 с. 190

Глубоководные аппараты, 118 с. 200

ОРУЖИЕ

Эволюция стрелкового оружия, I ч., Федоров В., 208 с. 250

Эволюция стрелкового оружия, II ч., 320 с. 300

Справочник по стрелковому оружию иностранных армий, 280 с. 350

Справочник по патронам, ручным и специальным гранатам иностранных армий, 133 с. 320

Материалы часть стрелкового оружия под ред. Благонравова А.А.т. 123 300 всего 900

Словарь технических терминов бытового происхождения, в тв. обл., 181 с. 110

История снайперского искусства, О.Р.зано, 160 с. 220

Отряд специального назначения «Русь», 256 с. 380

НОВИНКИ

Чудо техники — железные дороги, 304 с. 550

Спецназ ГРУ в Афганистане 1979 — 1989, 136 с. 700

Тайны оружия Петра I, 160 с. 500

В ПЕЧАТИ:

Корабли русско-японской войны. Первая Тихоокеанская эскадра 500

В продаже! Спецвыпуск журнала «Оружие»: «ППС. Убийственная простота».

«Тайны полигонов Тавриды».

Цена в редакции — 120 руб. При заказе уточняйте стоимость пересылки!





ПОЮЩИЕ ЧАШИ



гармонизация пространства звуком
структурирование воды
вибрационный массаж



+7(909) 648-55-57 +7(916) 147-51-84

www.nat-way.com

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С «ИНТЕГРА-С»

Консорциум «Интегра-С» — ведущий российский разработчик интеллектуальных интегрированных систем безопасности и управления объектами. Одним из основных продуктов Консорциума является система автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД «Интегра-КДД», обеспечивающая безопасность дорожного движения.

Система «Интегра-КДД» предназначена для информационно-технологического и аналитического обеспечения процесса контроля за движением автотранспорта на автотрассах, перекрестках и пешеходных переходах, оперативного анализа дорожной ситуации и доведения требуемой информации до пользователей, обладающих правом доступа.

УСПЕШНЫЙ КОНТРОЛЬ ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ

Использование системы, разработанной Консорциумом «Интегра-С», позволяет снизить аварийность, повысить дисциплину водителей и пешеходов, контролировать дорожную ситуацию для организации управления транспортными потоками, оперативно фиксировать правонарушения, формируя постановления. Кроме того, реализация системы принесет существенный доход бюджету.

Система фотовидеофиксации «Интегра-КДД» на протяжении нескольких лет показала отличные результаты как в части автоматической фиксации нарушений ПДД, так и в части надежности работы оборудования.

К функциональным возможностям системы относятся:

- ✓ Автоматическое распознавание номеров проезжающего автотранспорта и фиксация нарушений правил дорожного движения с последующей передачей данных в центр автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП).
- ✓ Управление светофорным оборудованием
- ✓ Мониторинг состояния светофорного оборудовании
- ✓ Интеграция с интеллектуальной системой мониторинга и обеспечения безопасности распределенных объектов предприятий и территорий
- ✓ Возможность привязки видеоизображения, перемещение транспорта, вывод ролика, автотрекинг

- ✓ Анализ транспортного потока (подсчет машин)
- ✓ Анализ состояния дорожного полотна
- ✓ Распознавание грузового транспорта
- ✓ Мониторинг состояния камер
- ✓ Определение затора на участке дороги
- ✓ Обнаружение оставленных предметов
- ✓ Определение препятствий, мониторинг зон движения
- ✓ Контроль наличия дорожных знаков
- ✓ Определение средней скорости движения
- ✓ Фиксация транспорта с опасными грузами
- ✓ Интеграция с весовыми системами
- ✓ Возможность поиска разыскиваемых машин (в угоне)
- ✓ Поиск машин по базе судебных приставов

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМЫ

Система обеспечивает автоматическую фиксацию нарушений правил дорожного движения в режиме реального времени с автоматической передачей данных в Центр автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) и Центр организации до-

рожного движения (ЦОДД), в которых существуют автоматизированные рабочие места, куда передается информация для осуществления оперативного контроля дорожной ситуации и автоматического поиска по аналитическим базам данных МВД.

В случае регистрации нарушения ПДД происходит передача информации о нарушении, а также фотографии в режиме реального времени в ЦАФАП, где устанавливается владелец транспортного средства и нарушителю формируется постановление о штрафе за нарушение ПДД.

Положительным эффектом от внедрения системы «Интегра-КДД» является улучшение транспортной ситуации в городе и существенное сокращение количества ДТП. Благодаря внедрению данной системы и применению новейших технологий в области безопасности сегодня полиция имеет мощный инструмент выявления, доказательства и пресечения правонарушений на дорогах, который позволяет снизить нагрузку на сотрудников полиции и четко анализировать транспортные потоки.

На данный момент система запущена в 10 городах России и 15 городах Казахстана.



«ИНТЕГРА-ПЛАНЕТА-4D» — РОССИЙСКАЯ РАЗРАБОТКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

Консорциум «Интегра-С» с 1996 г. является ведущим российским разработчиком интеллектуальных интегрированных систем безопасности. На сегодняшний день нашими системами оснащено более 2 000 стратегически важных объектов, среди заказчиков – Российские железные дороги, Морречфлот России, Росавиация, Автодор.

Разработанная консорциумом «Интегра-С» интеграционная платформа «Интегра-Планета-4D» позволяет обеспечивать эффективную комплексную защиту и управление за счет интеграции подсистем безопасности в единое целое. Система может обеспечивать централизованный мониторинг неограниченного числа объектов федерального значения в режиме реального времени, контролировать состояние любого объекта в системе, от простого датчика до программно-аппаратного комплекса, управлять системами видеонаблюдения, системами контроля доступа, системами контроля дорожного движения и др.

«Интегра-Планета-4D» – Российская разработка, которая работает под управлением операционных систем с открытыми исходными кодами, а также имеет открытые протоколы, что упрощает процесс интеграции оборудования разных производителей.

В пользовательском интерфейсе используется трехмерный (3D) план объекта, что обеспечивает высокую наглядность представления информации. На плане отображаются все имеющиеся на охраняемой территории здания и сооружения с расстановкой всех приборов системы (камеры, датчики, точки прохода и т.д.) с привязкой их к географическим координатам. Также в системе к координатам привязано и видеоизображение — оператор выбирает на плане интересующее место, обозначая его курсором мыши, и система сама выводит изображения с камер, в зону видимости которых входит указанное место.

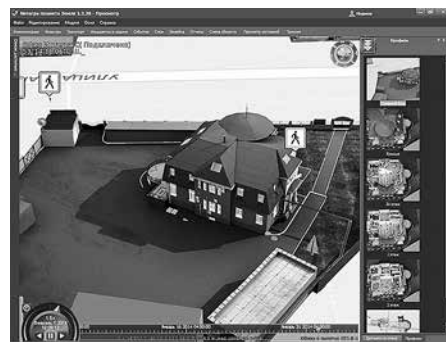
Интеграционная платформа «Интегра-Планета-4D» представляет собой геоинформационную систему высокого

уровня, поскольку может использовать любые ГИС («GoogleEarth», «Open Street Map», «Arcgis», «Панорама» и др.).

Информация о контролируемых объектах поступает на соответствующие уровни принятия решений от диспетчерского пункта до национального центра мониторинга и управления государством, автоматизировано распределяется в соответствии с полномочиями и обязанностями пользователей и сложившейся в государстве иерархией управления.

Система непрерывного мониторинга позволяет выявлять потенциально опасные ситуации, определять уровень угрозы и автоматически (без участия персонала объекта, на котором выявлена потенциальная опасность) информировать соответствующие государственные структуры по каналам связи.

Передача информации на вышестоящий уровень сопровождается интегральной оценкой безопасности кластера (набора связанных объектов), с пометкой соответствующим цветом. При



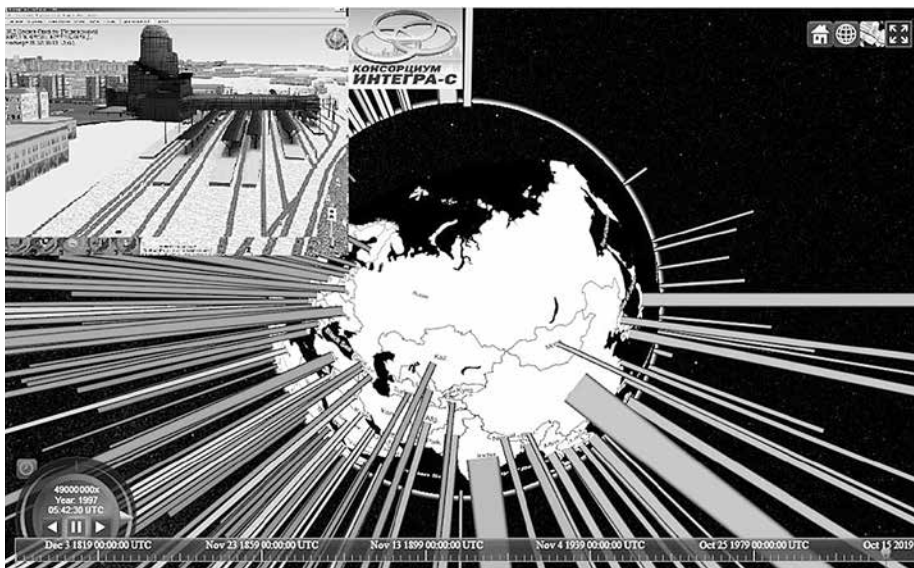
этом передается только необходимая информация, фильтруемая по степеням важности специальными алгоритмами.

Уполномоченное лицо с любого терминала (компьютер, планшет, смартфон) имеет доступ к разрешенным ресурсам системы, защищенным электронной подписью и механизмом шифрации, сертифицированным ФСБ и ФСТЭК России.

Разработанная система непрерывного мониторинга ситуаций на объектах и территориях транспорта позволит создать единую информационную среду с соответствующими правами доступа к ресурсам объектов.

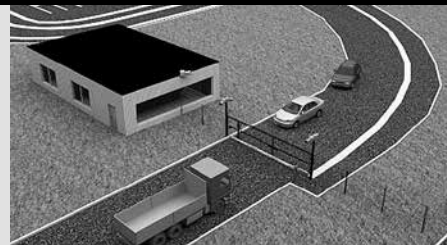
При чрезвычайной ситуации автоматически передается соответствующая информация заинтересованным службам и руководителям, выводится видео и другие данные, необходимые для принятия оперативных решений, формируется план ликвидации происшествия.

Данная система используется на вокзалах, мостах, гидросооружениях, портах, тоннелях и других стратегически важных объектах государства. Она позволяет объединить тысячи объектов федерального значения в единую систему непрерывного мониторинга ситуаций на объектах транспорта, что позволит решить проблемы транспортной инфраструктуры и обеспечит комплексную защиту государственно важных объектов.



ИНТЕГРА ВИДЕО-ПЛАНЕТА

Профессиональное программное обеспечение для создания системы видеонаблюдения «Интегра Видео-Планета» предназначено для непрерывного визуального мониторинга, видеозаписи и обнаружения движения в охраняемых зонах на объектах. Система может быть использована на любых объектах различной сложности («умный город», крупных промышленных объектах, административных учреждениях, офисных зданиях, торговых и развлекательных центрах, многоэтажных и частных домах).



«Интегра Видео-Планета» позволяет построить распределенную структуру любой сложности с подключением неограниченного числа серверов, видеокамер и пользователей.

Особенности системы:

Кроссплатформенность — система видеонаблюдения (как сервер, так и клиент) разработана на базе новейших технологий с поддержкой различных операционных систем.

Универсальное WEB конфигурирование объекта с одной страницы — с одного конфигурационного сервера можно настроить все сервера, все камеры, все клиентские рабочие места даже если сервера/камеры/рабочие места находятся в выключенном состоянии.

Использование стандартных открытых протоколов. Помимо собственного сетевого протокола для настройки и передачи данных используются стандартные протоколы (ONVIF, HTTP, WEB сервис, RTSP, RTP, SNMP, SMTP, NTP, RTMP и др.). Программное обеспечение может как обрабатывать потоки по этим протоколам от камер или других серверов, так и само служить источником. Это позволяет встраивать систему видеонаблюдения «Интегра Видео-Планета» и как конечное звено, и как источник сигнала для других систем.

Широкие возможности видеоаналитики. В системе используются детекторы собственной разработки, которые успешно прошли испытания в различных сложных ситуациях на реальных объектах (вокзалы, ж/д платформы, мосты, протяженные периметры).

В системе «Интегра-Видео-Планета» представлен самый широкий спектр видеоаналитики:

- ✓ детектор движения (пересечение линии, вход/движение/выход из зоны, движение в запрещенном направлении, праздничатание, распознавание объектов);
- ✓ детектор повышенной активности (бег, драка);
- ✓ детектор оставленных/убранных предметов;
- ✓ толпы;
- ✓ подсчета людей;
- ✓ определение длины очереди;
- ✓ детектор зон активности;
- ✓ детектор дыма;
- ✓ детектор звука;
- ✓ детектор по цвету;
- ✓ детектор качества (заслон/отворот камеры, засветка/затемнение камеры, расфокусировка камеры);
- ✓ трекер;
- ✓ автотрекер;
- ✓ программная стабилизация видеоизображения.

Быстродействие — запуск видеорегистратора с подключенными 32 камерами 1,3 Мр (захват двух потоков с каждой, запись в архив, трансляция на клиентов) занимает не более 6 с. Через указанное время уже осуществляется запись в архив и передача видеопотоков на 2 клиентских места (на каждом открыто по 16 камер).

Система резервирования архивов. На произвольном количестве дублирующих серверов в автоматическом режиме осуществляется автоматическое резервирование в соответствии с заданными параметрами, отличными от настроек сервера.

Система самоконтроля сервера: проверка записи на диск (в т.ч. контроль наличия архива за период); проверка наличия сети, работоспособности клиентского рабочего места; формирование событий и (или) восстановление работоспособности при необходимости.

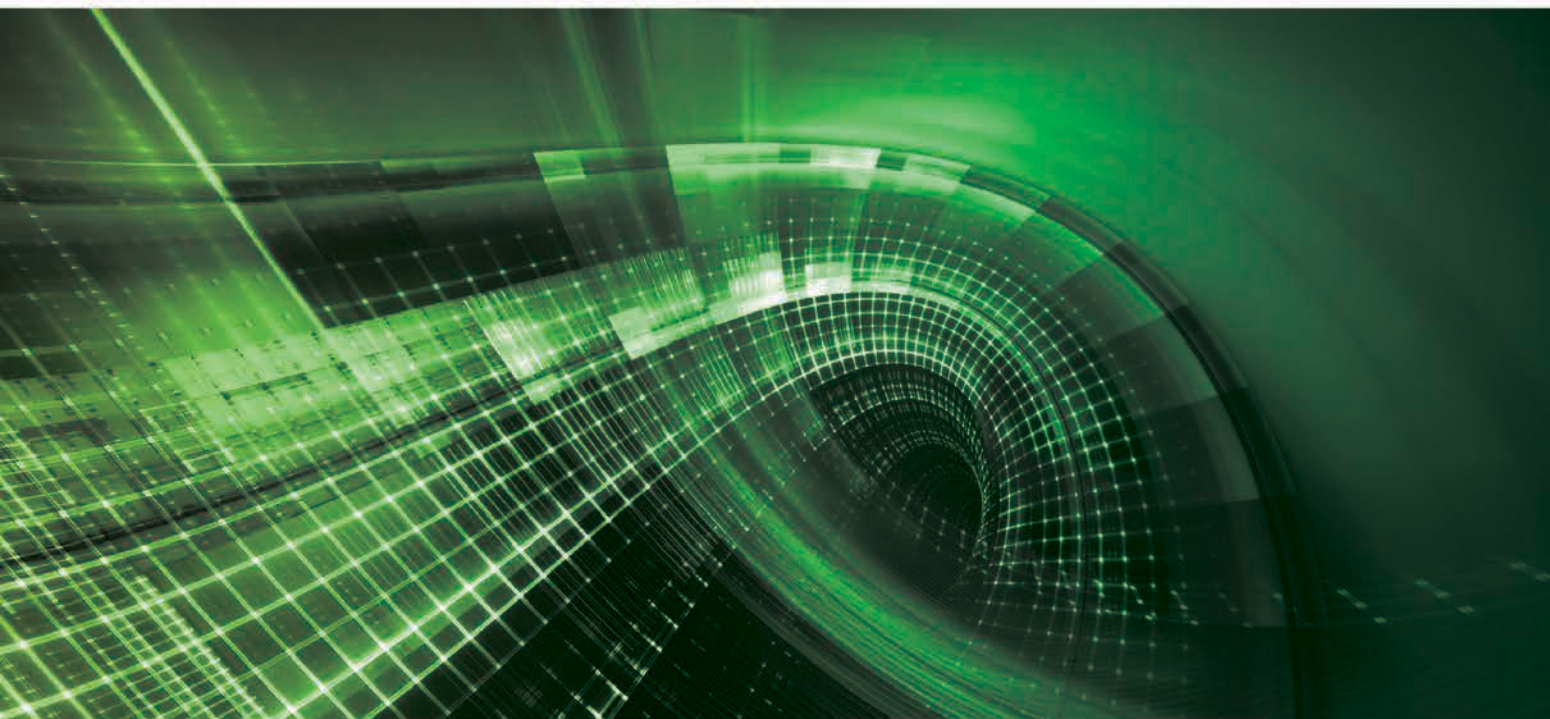
Автоматическое распределение нагрузки между серверами. В случае пропадания связи с одним из серверов система автоматически распределит видеокамеры с пропавшего сервера на остальные, без длительного (до 30 с) прерывания записи в архив и передачи видеоизображения на клиентские рабочие места.

«Интегра Видео-Планета» — универсальная надежная система видеонаблюдения с удобным интерфейсом и гибким расположением камер в наборе.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ ВО ВСЕХ ОТРАСЛЯХ ЭКОНОМИКИ



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-ФОРУМ



26-29 апреля 2016 года

- первая в России межотраслевая экологическая экспозиция технологий, оборудования, инноваций и услуг
- ключевое событие года – от лучших «зеленых» решений до их внедрений
- вектор инновационного экологического развития российских регионов
- диалог государства и бизнеса, инвесторов и инноваторов
- экскурс в наступающее «зеленое» будущее России и мира

КРОКУС ЭКСПО
III павильон, залы 13, 20

Тел.: +7(495)727-25-23
www.ecotech-expo.ru

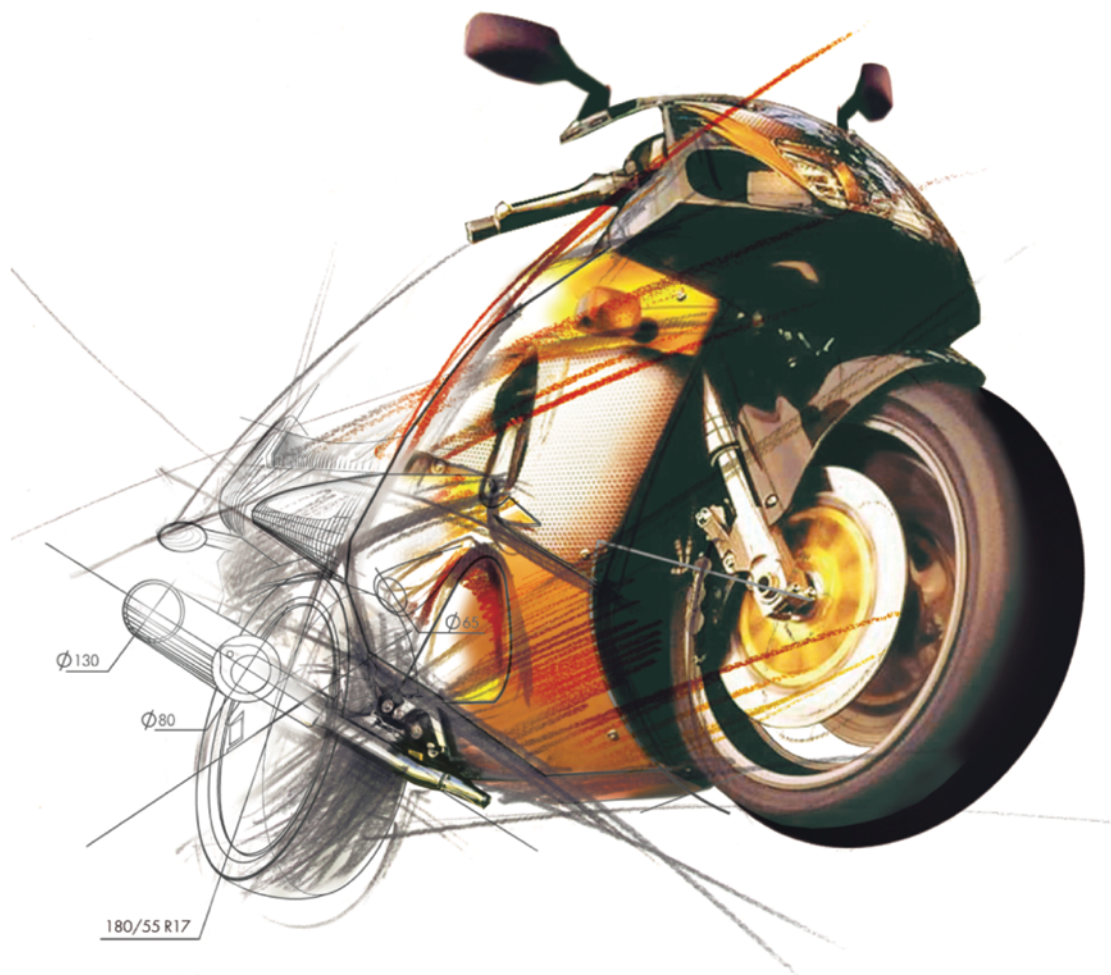
Организаторы:



КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

При поддержке:





4–6 марта 2016

МВЦ «Крокус Экспо», Москва

13-я международная выставка

MOTO ПАРК 2016



Российский этап чемпионата
мира по кастомайзингу
X Ежегодное Moscow
Custom&Tuning Show 2016

Информационные спонсоры



Медиа-партнер
выставки



Информационная поддержка



тел.: +7 (495) 789 4901 | e-mail: moto@rte-expo.ru

www.motoparkshow.ru

