Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят пять лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639-2014 годы

Ю.В. Ведерников

(презентационные материалы: выдержки из книги)

Владивосток
2016

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

УДК XXXXXX
ББК XXXXXX

Ведерников, Юрий Владимирович
Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят пять лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639-2014 годы. Монография / Ю.В. Ведерников. – Владивосток: Издательство, 2016. – XXX с.

XX

ISBN XXXXXX

В монографии собраны и систематизированы сведения по истории русского мореплавания и кораблекрушений на Тихом океане в период с 1639 по 2014 годы.

Каждая глава комплексно рассматривает историю судоходства в аспектах торгового и промыслового судоходства, военного флота, морской пограничной охраны, научного флота, работы портов, судостроительных и судоремонтных заводов, и деятельности морского образования на Дальнем Востоке России. Описано 892 случая кораблекрушений. На вкладках приведены репродукции морских карт, рисунков и фотографий русских, советских и российских кораблей и судов.

Работа предназначена для лиц, интересующихся историей отечественного мореплавания, может быть полезна изучающим историю российского Дальнего Востока.

Все права защищены. Книга не может быть воспроизведена полностью или частично в бумажном носителе или в электронном формате без письменного разрешения правообладателя.

ISBN XXXXXX

© Ю.В. Ведерников, 2016

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Оглавление

Введение		7
Глава 1	Два столетия одной эпохи: русское мореплавание в дальневосточных и тихоокеанских водах с середины XVII до середины XIX веков	9
	Хроника крушений русских кораблей и судов, 1648-1859 годы	19
Глава 2	Эпоха «Далекой окраины»: русское мореплавание в дальневосточных водах в 1860-1922 годах	33
	Хроника крушений русских кораблей и судов, 1860-1922 годы	47
Глава 3	В начале Новой эры: становление и развитие советского дальневосточного мореплавания в 1923-1945 годах	73
	Хроника крушений советских кораблей и судов, 1923-1945 годы	93
Глава 4	Серебряный век Русского океана: советское тихоокеанское мореплавание в 1946–1991 годах	106
	Хроника крушений советских кораблей и судов, 1946-1991 годы	183
Глава 5	На исходе четвертого столетия: российское дальневосточное мореплавание в 1992-2014 годах	209
	Хроники крушений российских кораблей и судов, 1992-2014 годы	245
Послесловие		258
Мартиролог кораблей и судов, 1648-2014 годы		
Использованные источники		

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«... Писать о величии прошлого не имеет смысла
без твердой веры в величие будущего…»

Антон Керсновский,
русский военный историк

Введение

История Дальнего Востока России подходит к своему четырехсотлетнему рубежу - осенью 1639 года русские первопроходцы вышли к берегам Великого океана, положив начала мореплавания в этих водах. Обобщению опыта русского мореплавания в дальневосточных морях и в водах Тихого океана и посвящена данная книга.

Безусловно, мы не являемся первым в изучении русского мореплавания на Дальнем Востоке и в Тихом океане. Многие аспекты были детально изучены до нас, пример чего – комплекс классических работ А.И. Алексеева, посвященных русскому освоению Дальнего Востока и истории Русской Америки. Аспекты русского дальневосточного судоходства во второй половине XIX – начале XX веков отражены в работах В.П. Бянкина, Б.Н. Болгурцева, Р.В. Кондратенко и других исследователей. События Русско-японской войны на море являлись предметом изучения в многочисленных работах множества авторов, равно как предвоенный и военный периоды истории советского Тихоокеанского флота. Послевоенный советский период рассмотрен нами на базе огромного количества источников, в т.ч. и размещенных в интернет-пространстве. Нашей же задачей стало обобщение опыта дальневосточного и тихоокеанского мореплавания России за все 375 лет своей истории.

Периодизация истории дальневосточного и тихоокеанского мореплавания России приведена «в привязке» к социально-экономической ситуации, доминирующей в рассматриваемое время. Материал изложен в хронологической последовательности, и рассмотрен в аспектах торгового судоходства и военного флота, морских промыслов и рыболовства, судостроения и судоремонта, морского образования и научных исследований, аварийно-спасательного дела и работы портов, а с 1970-х гг. и освоения нефтяных ресурсов Охотского моря. Это привело к некоторой мозаичности текста и конспективности его изложения, но и позволило комплексно, спектрально и сравнительно рассмотреть развитие русского, советского и российского мореплавания и морепользования.

В процессе исследования мы применяли термин «тихоокеанская стратегия», осознавая некоторую натянутость его использования, хотя бы и потому, что стратегия требует формализации. Однако под «тихоокеанской стратегией» мы понимаем мировоззренческую позицию, как авторский (исследовательский, если хотите) взгляд на ход и развитие событий.

Отсутствие подробностей при описании кораблекрушений объективно обусловлено как недостатком соответствующей, как правило, архивной, информации, так и невозможностью вместить объем имеемой (пусть и сравнительно небольшой) архивной информации в одну книгу. Полагаем, что архивная работа целесообразна, да и физически возможна по индивидуальному случаю - предмету поиска, и тогда она вполне исполняема. Наша же задача в этом аспекте - через обобщение информации создать предмет приложения сил современных и будущих подводных исследователей.

В данной работе мы несколько изменили своей традиции «подтверждать цифру ссылкой». Приведенные ссылки содержат авторские комментарии тех или иных случа-

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

ев или подтверждают факты, чье содержание однозначно требует ссылки на источник. Такому положению вещей в немалой степени способствовало и громадное количество использованных источников.

Кратко определим географические рамки работы. Нами собирались и систематизировались данные о судоходстве и кораблекрушениях, имевшие место в «географическом» Тихом океане и Восточном секторе Арктики (до пролива Вилькицкого), а так же в водах Индийского океана, т.е. в «типичном ареале» русских, советских и российских моряков - дальневосточников и тихоокеанцев.

Наименование географических мест и исторические события отражены по правилам написания и исчисления того времени и/или в формате, отраженном в источнике.

В хрониках кораблекрушений рассмотрены случаи гибели иностранных кораблей и судов, случившиеся в современных российских территориальных водах. Исследования судоходства и кораблекрушений на сибирских и дальневосточных реках нами, за редкими исключениями, не производились. Всяческие бедствия с летательными аппаратами не рассматривались.

Полагаем, что материальным воплощением памяти погибших может стать мартиролог кораблей и судов, отлитый в металле и установленный, как элемент ансамбля Морского храма, строящегося во Владивостоке.

Желающим и заинтересованным в общении – e-mail: v2381010@yandex.ru

Юрий Владимирович Ведерников,
действительный член Русского Географического Общества –
Общества изучения Амурского края,
Владивосток, февраль 1986 г. – февраль 2016 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Глава 1. Два столетия одной эпохи: русское мореплавание в дальневосточных и тихоокеанских водах с середины XVII до середины XIX веков

Естественное движение русских на Дальний Восток началось еще в XVI веке, после походов Ермака и покорения Сибири. Но на преодоление евразийского континента и выхода к водам Тихого океана потребовалось еще более полувека.

Построив в 1632 г. Якуцкий острог, как форпост для дальнейшего продвижения, осенью 1639 г. отряд казаков И. Москвитина вышел к побережью Тихого океана, основав поселение (ясачное зимовье) в устье р. Ульи, впадающей в Охотское море. Тремя годами позже к охотскому побережью вышел отряд казаков Л. Горелого. В 1643-1646 гг. казаки В. Пояркова, вышли из Якутска к Амуру, и, совершив плавание по нему, достигли Охотского моря. В 1649 г. на побережье Охотского моря был поставлен Косой острожек, в последствии Охотск, в 1681 г. - Удский острожек.

Судоходство второй половины XVII века осуществлялось русскими казаками с целью сбора ясака – дани с местных племен, плаванием на кочах и шитиках[1] вдоль охотского побережья в сторону Пенжинского залива. Известен первый русский морской поход в водах Тихого океана: в 1648 г. в Охотское море вышел отряд казаков А. Филиппова, вернувшийся через три года с ясаком и аманатами – заложниками, взятыми из местных племен.

Завершающим этапом первичного освоения русскими Дальнего Востока в XVII веке стало открытие В. Атласовым Камчатки, во время похода 1697-1699 гг. Отчет Атласова так же содержал сведения о «Большой земле» (Северной Америке), расположенной «против не обходимого носу»[2].

И только с началом петровского реформирования государства в XVIII веке, русское судоходство на Дальнем Востоке получило качественное развитие.

Успех похода Атласова, вызвал большой интерес у Петра I и в 1702 г. он предписал Сибирскому приказу собрать подробные сведения о Камчатке, морских путях к ней[3] и островах, расположенных к югу от нее. Наказ был выполнен: в 1706 г. приказчик В. Колесов обследовал южную оконечность полуострова, в 1711 г. И. Козыревский и Д. Анциферов осмотрели северные курильские острова, а к 1722 г. геодезисты И. Евреинов и Ф. Лужин составили карты этих островов. В декабре 1724 г. последовал указ о снаряжении «Сибирской (Первой Камчатской) экспедиции», инструкции руководителю которой – В. Берингу, дал сам Петр: «… об открытии соединения Азии с Америкой…».

В 1728-1729 гг. на судне «Гавриил» В. Беринг и его помощник А. Чириков прошли из устья р. Камчатки на северо-восток, однако пролива, разделяющего материки, не обнаружили. Только в 1732 г. казачий голова А. Шестоков, подштурман И. Федоров и геодезист М. Гвоздев, следуя на судне «Гавриил» из Анадырского устья на восток, «…достигли Большой земли … пошли-де подле той земли дней пять… конца той земли не дошли и усмотреть не могли и поворотили назад…». Однако об этом открытии стало известно только спустя десять лет.

Начало подготовки Второй Камчатской экспедиции относится к 1732 г. Но только девять лет спустя: в 1741 г., суда «Петр» В. Беринга и «Павел» А. Чирикова, вышли в море «…на поиск Америки...». Экспедиция протекла тяжело, Беринг погиб, а Чириков

---

[1] Коч - парусное судно, имевшее палубу и одну, реже - две мачты, длиной до 12 сажен. Шитик - небольшое, длиной 8-10 саженей, судно, элементы корпуса которого скреплялись (шились) межу собой китовым усом, кожей, лиственными и таловыми прутьями.

[2] Т.е. Камчатки. Атласов не дошел до оконечности Камчатского п-ова всего 100 км.

[3] В начале XVIII века пешие походы русских людей из Якутска на Камчатку, вдоль берега Охотского моря, в обход Пенжинского залива, были обычным делом, но требовали много времени (примерно полгода от Якутска до Анадырского острога) и были чрезвычайно трудны и опасны: с 1703 по 1716 гг. на пути из Анадырска на Камчатку погибло около 200 чел.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

вернулся тяжело больным, но задачу свою выполнила: было открыто побережье Северной Америки и установлено расстояние, разделяющее Азию и Америку.

Важные исследования выполнял лейт. М. Шпанберг, последовательно, в 1738, 1739 и 1742 гг., совершивший плавания к югу Камчатки, описавший все курильские острова и открывший путь в Японию. Участником этой экспедиции лейт. А. Шельтингом был открыт Сахалин, ошибочно принятый им за японский остров Иезо (ныне о. Хоккайдо).

Благодаря этим экспедициям, Охотск стал административным центром России на Дальнем Востоке. В 1731 г. Охотск был объявлен портовым городом с открытием Адмиралтейства, как центра управления мореплаванием и судостроением. Постепенно была построена дорога до Якуцка, по которой стали прибывать мореходы, корабелы, мастеровые. В 1740 г. с основанием Петропавловского поста, между Охотском и Камчаткой было установлено регулярное сообщение. В 1744 г. в Охотске построили первый маяк. Важной мерой было решение о заселении людьми всех сословий не только Охотска, но и дороги до Якуцка, и введение различных льгот переселенцам.

Для реализации экспедиций в 1715 г. в Охотске было построено первое «государево» судно «Восток», на котором в последующие годы мореход Н. Треска «сотоварищи» открыли морской путь на Камчатку. Затем приступили к строительству других судов[4], спустив на воду «Фортуну», «Гавриила», «Надежду», «Михаила», «Восточного Гавриила», «Охотск» и другие[5].

Охотские моряки – штурманы Татаринов[6] и Карпов, боцман Креницын и др. создали Иркутское адмиралтейство, базу организации и снабжения «секретных экспедиций» - мероприятий по освоению русскими Дальнего Востока и строили флот на Байкале.

Начала морскому образованию на Дальнем Востоке положила Якуцкая навигацкая школа, открытая с 1739 г., но закрытая спустя шесть лет. Одновременно с этим, начала работу и Охотская навигацкая школа[7]. В 1754 г. были организованы Иркутская и Нерчинская навигацкие школы. Первый выпуск иркутян составил - 11 чел., из них пятеро были направлены в Охотск штурманами. Второй выпуск был существенно больше – 39 учеников, из коих направлено в Охотск – 11. А в 1771 г. по указу Адмиралтейств-коллегии 10 иркутских выпускников были востребованы в Петербург, на Балтийский флот. В 1795 г. школа была присоединена к народному училищу города, а ученики переведены из военных в гражданские чины. Нерчинская навигацкая школа, просуществовала недолго, и после приостановления, по внешнеполитическим причинам, русского движения на Амур, была слита с иркутской.

Созданная база позволила расширить спектр экспедиций. К 1744 г. лейт. В. Хметевский, составил описание северного побережья Охотского моря, в 1766-1770 гг. проводили исследования П. Креницын и Д. Левашов.

Трудности сухопутного сообщения обусловили поиск водных путей: спускаясь из Якутска по Лене и через Северный Ледовитый океан, можно и проще и быстрее достичь русских поселений как на западе – в Поморье, так и на востоке – в Анадыре и на Камчатке. Однако экспедиции в данных направлениях не увенчались успехом. В 1735 и 1740 гг. дубель-шлюпка «Якуцк» попыталась пройти на запад, но была затерта льдами

---

[4] С 1714 по 1850 гг. в Охотске было построено 62 судна: 7 бригов, 12 бригантин, 13 галиотов, 3 шхуны, 1 гукор, 3 пакетбота, 1 дубель-шлюпка, 5 транспортных судов, 3 катера, 11 ботов и 3 лодьи

[5] Судно было сделано «наподобие русских лодий, на которых … из Архангельского города ходили …».

[6] Штурман Татаринов – личность немало сделавшая для создания дальневосточного судоходства, но практически неизвестная в Истории отечественного мореплавания. Под его руководством создавалось Иркутское адмиралтейство, помимо походов по Тихому океану, «… по недостатку штурманов, он сам ходил за капитана судна (по Байкалу- Ю.В.)…», занимался проектированием и строительством судов для Байкала, заведовал Иркутской и Нерчинской навигацкими школами. Умер 18.07.1784 г. в звании майора.

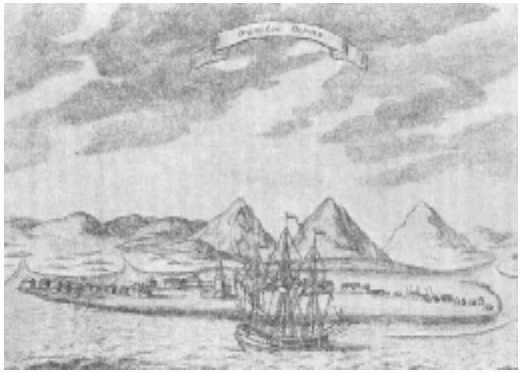
[7] Всего же Охотская навигацкая школа проработала 135 лет. В 1847 г. школа была переименована в штурманское училище, а тремя годами позже переведена в Петропавловск. Проработав на Камчатке пять лет, училище было размещено в Николаевск на Амуре, где и просуществовало до 1875 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Карта северной части Тихого океана, 1776 год

Промысловый коч

Пакетботы «Святой Петр» и «Святой Павел»



Охотский порт времен Камчатской экспедиции

В начале славных дел…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Репродукция с «Карты открытий российскими мореплавателями…», 1802 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Хроника крушений русских кораблей и судов, 1648-1859 годы

Кочи казаков А. Филиппова, 1648 г.

Отряд казаков Алексея Филиппова вышел 23.06.1648 г. в первый русский морской поход по Охотскому морю. К середине июля кочи были застигнуты штормом возле большого полуострова (ныне п-ов Лисянского) «… и здесь у большого озера, недалеко от берега… были выброшены на перешеек, разъединяющий море и озеро…». В последующие дни казаки, исправив повреждения уцелевших судов, продолжили свой путь.

Кочи казаков Ф. Попова (Алексеева), 1648 г.

В июне 1648 г. из Нижнеколымского острога вышли семь казачьих кочей под общей командой приказчика Ф. Попова (Алексеева). Семен Дежнев, будущий казачий атаман, примкнул к походу в качестве сборщика ясака (дани) с народностей Севера. Пройдя устье р. Колымы, кочи направились в сторону современного пролива Дежнева. В пути два коча погибли, два пропали без вести, а три, с Ф. Поповым и С. Дежневым на борту, прошли проливом между Азией и Америкой, фактически его открыв. При проходе пролива один коч разбило о скалы, а два оставшиеся потеряли друг друга. В начале октября 1648 г. коч С. Дежнева выбросило штормом на берег, южнее устья р. Анадырь, а коч Ф. Попова благополучно достиг Камчатки.

Кочи казаков А. Булыгина, 1654 г.

В 1652 г. эвенки напали на Охотск значительно превосходящими силами, и казаки были вынуждены уйти на юг к р. Улье, где было русское зимовье. Эвенки освободили аманатов, а строения острога сожгли. Надо было принимать срочные меры, и в 1654 г., А. Булыгин, взяв с собой 34 служилых людей, на кочах вышли на Охоту. Сильным волнением кочи выбросило на берег недалеко от устья р. Урак. Погибли все запасы, да и люди едва спаслись. На спасшихся напали эвенки, но как сообщает Булыгин, «…Бог посо бил, государским счастьем от тех больших людей отстояли…». На Охоту отряд Булыгина прибыл 25 июня и приступил к постройке нового острога на месте сожженного.

Бот «Лев», 1729 г.

Бот «Лев» был сожжен коряками в устье р. Ямской. Другими данными, как о судне, так и об обстоятельствах его гибели мы не располагаем.

Бот «Восточный Гавриил», 1730 г.

Бот «Восточный Гавриил» был спущен в 1719 г. в Охотске и в 1730 г. разбился у большерецкого устья.

Бот «Фортуна», 1737 г.

Бот «Фортуна» следуя под командой подштурмана Родичева из Охотска в Большерецк, подойдя к последнему, встал на якорь, по был выброшен ветром на берег и разбит у большерецкого устья.

Дубель-шлюпка «Якуцк», 1740 г.

Двухмачтовая дубель-шлюпка «Якуцк» в 1735 г. вышла по р. Лене в Ледовитый океан, под командной лейт. В. Прончищева (в экспедиции его сопровождала жена Татьяна) для отыскания морского пути до Русского Поморья. Однако удалось достигнуть только п-ова Таймыр, после чего судно вернулось обратно. Чета Прончищевых погибла в этом походе.

Пять лет спустя «Якуцк» под командой Х. Лаптева снова вышло в Ледовитый океан и достигло устья р. Хатанги. Но 13 августа «Якуцк» столкнулся с плавучей льдиной и от полученных повреждений затонул следующим днем, недалеко от современной бухты Прончищевой.

Лодия (без названия), 1741 г.

Лодия (название в источнике не указано) была заложена в 1720 г. в Охотске и спущена тремя годами позже. В 1741

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

г. разбилась возле Первого Курильского острова (так место кораблекрушения определено в источнике, по видимому это о-в Шумшу - Ю.В.).

Пакетбот «Святой Петр», 1741 г.

Находясь в экспедиции под командой В. Беринга 5 ноября 1742 г. пакетбот «Святой Петр» встал на якорь с восточной части острова, в будущем названного именем Беринга. Изможденный походом экипаж не рискнул войти в бухту, и налетевшим штормовым ветром судно было выброшено на берег и разбито. В последствии из обломков потерпевшего крушение корабля, было сооружено судно под тем же именем, которое и доставило бедствующих к Охотску, но там потерпело крушение (см. ниже). Беринг умер на о-ве во время зимовки.

Пакетбот «Большерецк», 1744 г.

Это маленькое суденышко, было построено экспедицией лейт. Шпанберга в Большерецке в 1739 г., из березы, за что и получило название «березовка». В том же году совершило плавание к Японии. Тремя годами позже, вернувшись из второго японского похода, судно было брошено у Большерецка, где и сгнило.

Судно «Евдоким», 1746 г.

Выйдя 17.09.1746 г., на промысел, судно «Евдоким» купца Неводчикова полтора месяца носило по морю, пока 30.10.1746 г. не разбило у Карагинского о-ва, недалеко от камчатского побережья. Часть людей спаслась, уцелела и часть пушнины.

Моряки, оставшиеся в живых, провели зиму на острове, а летом на двух выстроенных байдарах перешли в Нижнекамчатск, с промыслом, казенная десятина от которой составил 178 руб. 20 коп.

Галиот (пакетбот) «Охотск», 1748 г.

В конце октября 1748 г., «Охотск», под командой штурмана Бахметьева, пришел из Охотска на Камчатку, и на якорь в устье р. Большой. 24 октября «Охотск» был выброшен на берег, в одной версте севернее устья и разбит. «…Команда, бросавшаяся в испуге за борт, большей частью перетонула, в том числе и капитан, которого никто не видел…».

Судно «Перкун и Занат», 1748 г.

Судно «Перкун и Занат», выстроенное купцами Баховым и Шалауровым, вышло в начале июня 1748 г. на промысел, ведомое подпрапорщиком Т. Переваловым. 15 сентября достигли о-ва Беринга, где решили перезимовать. Но 26 ноября судно было разбито о прибрежные скалы, «… у Большого острова, где наперед разбилось Берингово судно…». Из наносного леса, остатков судна Беринга и собственного судна, мореходы выстроили новое судно «Капитон». Покинув место крушения, «Капитон» совершил промысел на северо-востоке Камчатки, затем у о-ва Медный, вернувшись 24 августа 1749 г. в Нижнекамчатск. Впоследствии «Капитон» был реквизирован властями, на основании того, что при его постройке было использовано казенное железо с пакетбота «Св. Петр».

Шитик «Петр», 1750 г.

В 1750 г. шитик «Петр» под управлением Дм. Наквасина потерпел крушение возле о-ва Атту. Команда спаслась и двумя годами позже вернулась на Камчатку.

Судно «Симеон и Иоанн», 1750 г.

Снаряженный купцом Рыбинским, «Симеон и Иоанн», управляемое неопытным казаком А. Воробьевым, потерпел крушение у Медного острова.

Из остатков погибшего судна, промысловики выстроили новое, назвав его «Иеремия». На нем они возвратились на Камчатку, уплатив пошлину 532 руб. 40 коп.

Судно «Петр», 1752 г.

Снаряженное купцом Н. Трапезниковым, судно «Петр» вело промысел на Ближних островах и потерпело крушение у о. Атту в 1752 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Глава 2. Эпоха «Далекой окраины»: русское мореплавание в дальневосточных водах в 1860-1922 годах

Новые земли, обретенные Россией в результате «Амурских сплавов», обусловили административную реорганизацию на Дальнем Востоке. В 1856 г. образуется Приморская область, включавшая Камчатку, Чукотку, Гижигинский и Охотский округа, земли вдоль побережья, часть Амурского края и Уссурийский край. Административным центром становиться Николаевск, связанный рекой Амур с Восточной Сибирью. Одновременно упразднялись Охотская флотилия и Петропавловское портовое управление, и учреждалось Управление Сибирской флотилии и портами Восточного океана.

В тот же год флотилия пополнилась пароходо-корветом «Америка», а в 1858 г. в США были приобретены два парусно-паровых транспорта «Манджур» и «Японец», имевших артиллерию, и ставших первыми русскими крейсерами на Дальнем Востоке. В последующее десятилетие Сибирская флотилия пополнилась 17 речными пароходами, были построены мастерские и два крытых эллинга для ремонта кораблей и судов, с оборудованием, поставленным из Сан-Франциско. В Николаевске на Амуре располагался флотский экипаж, а так же армейские части.

Для обеспечения достаточных военно-морских сил на Дальнем Востоке, в тихоокеанские воды стали посылать отряды кораблей Балтийского флота. В 1857-1858 гг. пришел Первый Амурский отряд в составе трех корветов («Боярин», «Воевода и «Новик») и трех клиперов («Джигит», «Пластун» и «Стрелок»). Годом позже прибыл Второй Амурский отряд из двух корветов («Гридень» и «Рында») и клипера «Опричник». Тогда же самостоятельно пришли фрегат «Светлана», клиперы «Разбойник» и «Наездник».

Таким образом, защита дальневосточных морских рубежей стала осуществляться «на ротационной основе»: корабли, посылаемые из Кронштадта на Тихий океан, находились там определенное время, пока на смену им не приходили другие.

В 1858-1860 гг. Россия заключила с Китаем Айгунский и Пекинский договоры, признававшие Приамурье и Приморье русскими владениями. Наличие российской морской силы на Дальнем Востоке способствовало заключению Пекинского договора в 1860 г. и обеспечивало защиту русского коммерческого судоходства. Так, в апреле 1861 г. английские власти задержали пароход «Св. Феодосий» Амурской компании по надуманным причинам. И только присутствие корвета «Калевала» защитило судно от конфискации.

Особенно эффективно эскадра Тихого океана проявила себя в 1863 г. во время Польского кризиса: Англия, Франция и Австрия воспользовались польским восстанием, как поводом для политического давления на Россию. В ответ, русское правительство сосредоточило две эскадры: Атлантическую, адмирала С.С. Лесовского, в Нью-Йорке и Тихоокеанскую, адмирала А.А. Попова, в Сан-Франциско. Присутствие морской силы на судоходных путях Англии и предопределило исход инцидента в пользу России.

Двадцатилетием позже, в 1880 г., Россия вновь использовала морскую силу, сосредоточив во Владивостоке полтора десятка кораблей Балтийского флота, для подкрепления доводов российского правительства в переговорах с Китаем о разделе Кульджинского края.

В 1860 г., с открытием поста Владивосток, началось освоение русскими южного Приморья, а годом спустя новый пост посетило первое коммерческое судно – пароход «Св. Феодосий» Амурской компании. Учитывая стратегическую значимость нового поста, в 1871 г. главная база Сибирской флотилии была перенесена во Владивосток, оснащенный телеграфной связью с Восточной Сибирью и с Россией в целом.

Основателем приморского судоходства стал владивостокский купец Я. Л. Семенов. В 1860-1861 гг. поставив промысел морской капусты, купец использовал зафрахтован-

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

ные суда, а в 1865 г. построил во Владивостоке двухмачтовую шхуну «Эмилия», используя ее на линии «Владивосток-Ольга», для перевозки почты, людей и грузов. В 1886 г. была приобретена шхуна «Елена», грузоподъемностью 50 т., а в 1889 г. «Надежда» на 73 т. Известно, что шхуна Семенова «Алеут», погибла в 1883 г. во время шторма, а еще десятилетием спустя принадлежащие ему шхуны «Эмилия» и «Зинаида» поставляли в Гижигу товары для местного населения, вывозя пушнину и кость.

Достаточно продолжительное время, начиная с 1865 г., судоходство между Владивостоком и селом Раздольное поддерживал паровой бот Сибирской флотилии «Суйфун», а десятилетием спустя на реках Раздольная и на Уссури начал работать колесной пароход «Пионер» и несколько барж, буксируемые этим судном. В те годы многие транспортные операции в зал. Петра Великого выполняли суда Сибирской флотилии «Амур», «Польза», «Кит».

В эти годы Владивосток обеспечивал в основном поступление грузов. Так, за 1876-1880 гг. было ввезено товаров на сумму 8,78 млн. руб. или 93% грузооборота, а вывезено 0,61 млн. руб.

С начала 1870-х гг. доставку грузов из Японии во Владивосток, Аян и Петропавловск осуществлял небольшой пароход «Камчатка», принадлежавший А.Ф. Филлипеусу. А с конца 1870-х гг. на Дальнем Востоке начинает работать одно из первых частных судоходных компаний «Токмаков, Шевелев и К°», более известное как «Пароходство М.Г. Шевелева». Первый пароход этой компании - «Батрак» начал успешную работу на импорте чая в Россию, доставляя таковой до Николаевска на Амуре. Далее груз следовал речным путем до Сретенска, что давало существенный экономический и временной эффект. К месту заметить, что в 1879 г. на Амуре работало 28 пароходов, из них 13 принадлежали «Товариществу Амурского пароходства», а в 1884 г. это товарищество владело 17 пароходами, из 44, ходивших по этой реке.

Став основным владельцем, М.Г. Шевелев расширяет деятельность своего пароходства. В 1881 г., опираясь на правительственные субсидии, «Байкал» начинает на правильные[8] рейсы по линии «Владивосток - Николаевск на Амуре», с заходами в Ольгу, Корсаковский пост, Императорскую гавань, Дуэ и Де-Кастри, выполняя в течение этого десятилетия до восьми рейсов в год по этому маршруту. С начала 1890-х гг. пароходы «Байкал» и «Владимир» стали ходить в Гензан, Фузан, Нагасаки, Чифу и Шанхай, «Стрелок» обслуживать линию «Владивосток - Николаевск на Амуре», а «Новик» - приморскую линию между Шкотово, Находкой, Славянкой и Посьетом. После потери «Стрелка» и «Владимира» компания покупает пароход «Восток».

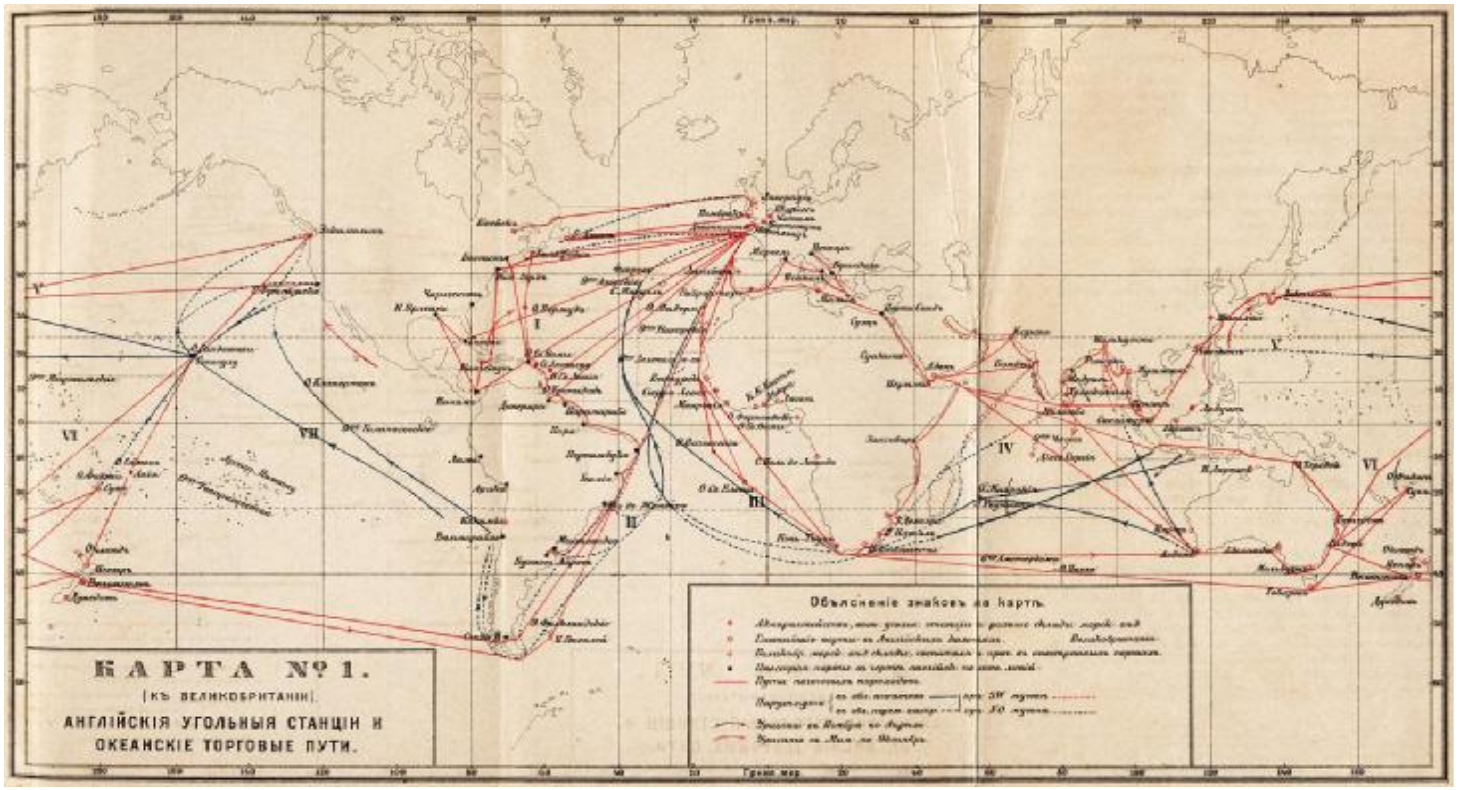
Однако российское правительство постепенно перестает субсидировать линии, обслуживаемые этим пароходством, отдавая предпочтение вновь созданному «Морскому пароходству КВЖД». С учетом этого и со смертью основного компаньона, последовавшей в 1903 г., пароходство «Шевелева и К°» прекратило свое существование. «Восток» и «Байкал» были проданы, «Новик» вместе с обязательствами по контракту был передан КВЖД.

В 1880-е гг. в Приморье работали торговые суда «Надежда», «Прогресс» и «Пчелка» Торгового дома «Бриннер и К°», а в конце XIX века в Приморье действовало частное предприятие купца А.Д. Старцева, располагавшее пароходом «Чайка» и тремя шхунами. А с 1890 г. началось регулярное сообщение Владивостока с Японией пароходами компании «Ниппон Юсен Кайся», «Сиосен Кайся» и «Осака».

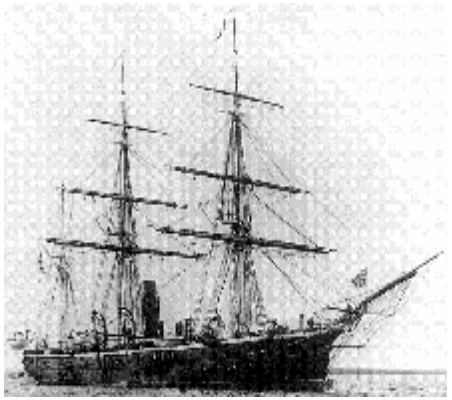
В 1879 г. первый рейс из Одессы на Сахалин и во Владивосток осуществил пароход Добровольного флота «Нижний Новгород», доставив 600 ссыльнокаторжных и 45588 пудов груза. В 1880 г. во Владивосток пришел пароход «Москва», а с 1883 г. суда этого Доброфлота преступили к регулярным грузо- и пассажироперевозкам в Приморскую область. В этом же году регулярными рейсами парохода «Владивосток» была открыта

[8] Т.е. регулярные рейсы, осуществляемые по расписанию – правилам. Синонимом является термин «срочные рейсы», осуществляемые в заранее определенные сроки.

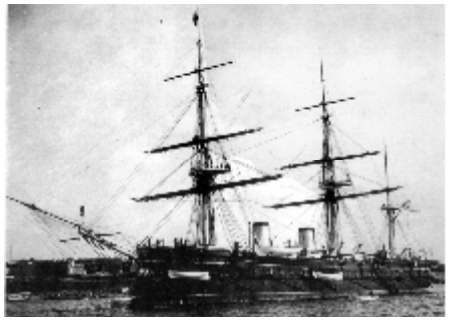
PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



Репродукция страницы справочника Великого князя Алексея Михайловича, 1891 г.



Клипер «Опричник»



Броненосный фрегат «Дмитрий Донской»

Корвет «Наездник»

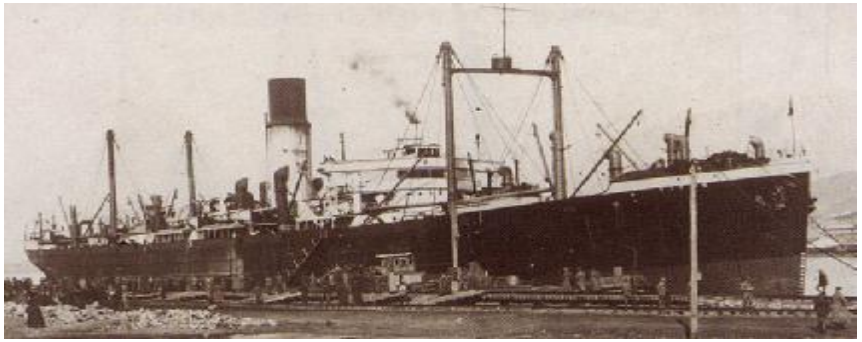
Броненосный фрегат «Адмирал Нахимов»

Броненосный фрегат «Владимир Мономах»

Крейсер «Забияка

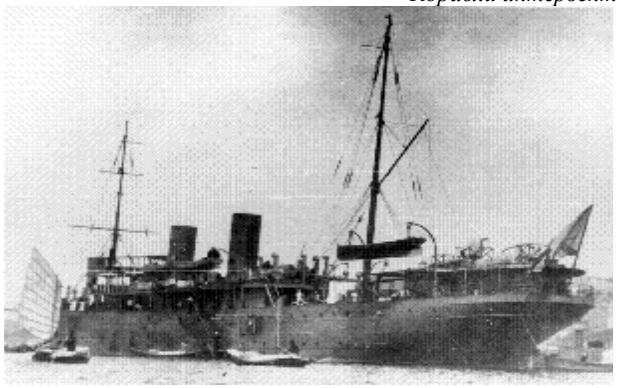
Балтийские крейсера – военно-морская мощь России на Тихом океане во второй половине XIX века

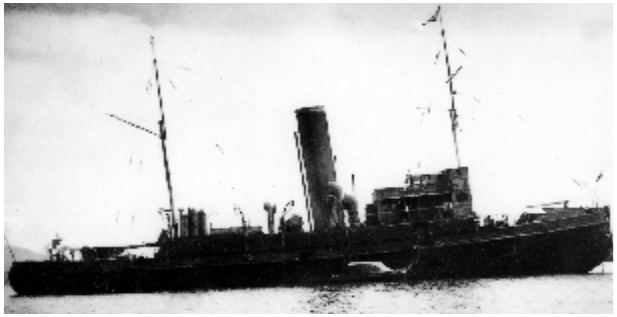
PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



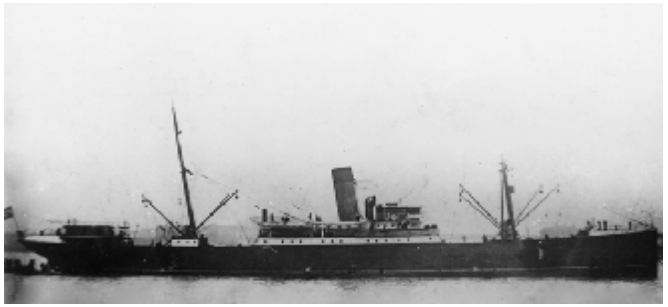
Корабли интервентов во Владивостоке

Портовый ледокол «Казак Поярков», 1918 г.
(на втором плане – японский броненосец «Хизен», бывший русский «Ретвизан»)





Корабли Белой эскадры: вспомогательный крейсер «Орел» (слева) и ледокол «Байкал»



Пароход «Кишинев» - первое судно, пришедшее под красным флагом во Владивосток, 1922 г

Смутное время – Гражданская война на Дальнем Востоке России

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Хроники крушений русских кораблей и судов, 1860-1922 годы

Пароход «Св. Иннокентий», 1860 г.

Деревянный почтовый пароход «Святой Иннокентий» Амурской компании потерпел аварию в районе устья реки Амур. С погибшего судна была снята паровая машина, установленная в последствии на одном из амурских пароходов.

По данным А.С. Павлова пароход «Иннокентий» затонул в 1859 г., в шторм у о-ва Обсерватория зал. Де-Кастри.

Иные обстоятельства этого крушения нам неизвестны, заметим только, что этим именем («Святой Иннокентий») назван мыс на западном берегу зал. Чихачева и бухта на материковом побережье.

Пароход «Русь», 1860 г.

Известно, что пароход «Русь» был затерт льдами в Татарском проливе или лимане Амура. Иные обстоятельства этого крушения нам неведомы…

Пароход «Аргунь», 1861 г.

О крушении парохода «Аргунь» упоминает известный дальневосточный моряк и исследователь В. Бянкин в своей книге «В дальневосточных морях». Иных обстоятельств гибели этого парохода мы не знаем…

Парусно-паровой клипер «Опричник», 1861 г.

Клипер «Опричник», наряду с корветами «Гридень» и «Рында», прибыл в Николаевск на Амуре в составе Второго Амурского отряда в июне 1859 г.

После трехлетней службы на Дальнем Востоке, корабль отправился на Балтику, выйдя 31 октября 1861 г. под командованием кап.-лейт. П.А. Селиванова из Шанхая в Батавию (ныне Джакарта), а оттуда 28 ноября 1861г. в Индийский океан. На этом переходе «Опричник» пропал без вести...

Расследование Морского министерства пропажи «Опричника» установило: в ночь с 25 на 26 декабря 1861 г. попав в центр сильнейшего урагана, на полпути между Зондским проливом и мысом Доброй Надежды, корабль погиб. Памятник кораблю и экипажу установлен в Кронштадте.

Следует так же вспомнить другую трагическую гибель тихоокеанского корабля: клипер «Пластун», возвращавшийся с Тихого океана, взорвался у берегов Швеции 18 августа 1860 г. из-за пожара в крюйт-камере.

Корвет «Новик», 1863 г.

Во времена Гражданской войны в САСШ и очередного Польского восстания в России, корвет «Новик», в составе Тихоокеанской эскадры, был направлен к западному побережью Северной Америки. Вечером 14 сентября 1863 г. «Новик», идя под парами со скоростью 8,5 узлов, вошел в полосу тумана. Из-за ошибки в счислении (капитан корабля полагал себя на 30 миль мористее) «…в 10 минут 6 часа увидели с бака и мостика белую полосу воды перед носом, почему немедленно дали полный задний ход, но корвет, не успев взять еще заднего хода, волной буруна был выброшен на мель левым бортом к берегу. По обмеру оказалось, что у форштевня 9 фут. а за кормою 12 фут …». «Новик» выскочил на мыс Де-Лос-Рейс.

Первоначальное расследование пришло к заключению, что «Новик» погиб вследствие очень густого тумана и «…ничьей вины усмотрено не было…».При рассмотрении дела в России было признано, что кап.-лейт. Скрыплев «… допустил неосторожность, повлекшую за собой гибель вверенного ему корабля…», но, учитывая заслуги этого офицера, Александр II собственноручно наложил резолюцию «…капитан-лейтенанта Скрыплева никакому взысканию не подвергать…».

Останки корвета проданы американской фирме.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

. . . . . .

Бронекатер «Барс», 1922 г.

Наступление красных войск на Приморье поддерживали корабли Амурской флотилии. На реках Уссури и Белой, и оз. Ханка воевали вооруженный пароход «Карл Маркс», бронекатера «Барс» и «Тигр». Их действия позволили развить успех Народно-революционной армии на гродековском направлении, было захвачено два катера и две баржи. По окончании боевых действий, «Тигр» остался на озере, а «Карл Маркс» и «Барс» с трофейными судами, направились в базу. При переходе, 22 октября «Барс» затонул на Ханке во время шторма.

По данным К.Б. Стрельбицкого, в последующем «Барс» был поднят и вошел в состав китайского, а затем маньчжурского флота. Потоплен на Ханке советскими бронекатерами 10.08.1945 г.

Пароход «Восток», 1922 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН пароход «Восток» 2500 т. водоизмещением, погиб в 1922 г. у мыса Гамова.

Моторный катер «Горностай», 1922 г.

При оставлении Белым движением Приморского края, неисправный «Горностай» покидал Владивосток, ведомый на буксире пароходом «Свирь».

Недалеко от о-ва Моисеева, катер был оставлен и позже выброшен на камни этого острова.

Баржа без имени, 1922 г.

При эвакуации белых войск из Владивостока, баржа шла на буксире катера «Страж», а затем была брошена в море.

Паровой катер «Ретвизанчик», 1922 г.

Паровой катер «Ретвизанчик» (по другим данным – «Ретвизан») уходил из Владивостока без команды, на буксире парохода «Защитник» Затонул во время шторма на переходе в Гензан между 28 и 31 октября.

Портовый катер «Усердный», 1922 г.

Портовый катер «Усердный» (возм. бывш. «Павел-5») выскочил на песчаный берег у Гензана между 28 и 31 октября 1922 г. Спасти его не удалось. По другим данным, был продан в Гензане.

Охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов», 1922 г.

«Лейтенант Дыдымов» с неисправными котлами, покинул Владивосток вместе с эскадрой Старка. Во время перехода из Фузана в Шанхай, корабли попали в шторм, и охранный крейсер затонул.

Последним его видел «Парис» - «… на закате 4 декабря «Дыдымов» сильно штормовал, поворачивая то волне, то против, не имея почти никакого хода…». Вместе с кораблем погибло 10 офицеров, 2 женщины и 9 гардемарин.

Тральщик «Аякс», 1923 г.

В «мирной жизни», «Аякс» был первым дальневосточным рыболовным траулером специальной постройки «Находка». В 1916 г. судно было приобретено Морским ведомством для Сибирской флотилии.

В октябре 1922 г. «Аякс» участвовал в Белом исходе. А 16 января 1923 г. при переходе из Шанхая в Манилу, тральщик, ведомый мичманом Б.Е. Петренко, разбился у Пескадорских островов. Число же погибших при этом нам не ведомо.

* * * * *

Мы понимаем, что по формальным признакам структуризации нашего исследования, заметка об «Аяксе» должна «переместиться» в следующую главу. Так или иначе, но «Аякс» стал последним кораблем, потерпевшим крушение в море под русским Андреевским флагом, как заплутавший символ ушедшей эпохи…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Глава 3. В начале Новой эры: становление и развитие советского дальневосточного мореплавания в 1923-1945 годах

Двадцать пятого октября 1922 г. Народно-революционная армия Дальневосточной Республики вошла во Владивосток, а 15 ноября Восточная Сибирь и Дальневосточный край стали частью РСФСР. Начался новый период развития Дальнего Востока.

С освобождением Приморья, Гражданская война на Дальнем Востоке не закончилась - на побережье Охотского моря и на Камчатке остались белые отряды Пепеляева и Бочкарева, северный Сахалин был оккупирован японцами, на остров Врангеля претендовали США и Канада, в морях вели браконьерский промысел иностранцы.

Для ликвидации отряда Пепеляева, в апреле 1923 г. из Владивостока вышли мобилизованные пароходы «Индигирка» и «Ставрополь», с частями Красной Армии на борту. Идя в сплошных и плавучих льдах Охотского моря, отряд, несколькими последовательными десантными операциями, освободил Охотск и Аян.

Для уничтожения белогвардейцев на Камчатке был сформирован экспедиционный отряд РККА и мобилизован товаро-пассажирский пароход «Томск», который после вооружения стал вспомогательным крейсером «Главком Уборевич». Войдя 21.12.1923 г. в Авачинскую губу, вспомогательный крейсер высадил десант на лед, и после нескольких боев белогвардейские группы были разгромлены.

Для восстановления государственного суверенитета над о-вом Врангеля и защиты северо-восточных акваторий, в конце июня 1924 г. вышла канонерская лодка «Красный октябрь» (бывш. ледокол «Надежный»). Совершив заходы в Петропавловск-Камчатский, бухту Провидения и зал. Лаврентия, 20 августа «Красный октябрь» подошел к о-ву Врангеля, где был поднят Государственный флаг СССР и установлена памятная доска. В последующие дни моряки провели осмотр и гидрографические исследования вдоль побережья острова, пресекая деятельность браконьеров.

Освобождение северного Сахалина от японской оккупации состоялось благодаря сложной и продолжительной дипломатической работе. В мае 1924 г. начались советско-японские переговоры, а год спустя - 15 мая над северным Сахалином был поднят Государственный флаг СССР. При освобождении Сахалина Советскому Союзу были возвращены монитор, три канонерские лодки, посыльное судно и вспомогательные суда Амурской флотилии, захваченные японцами в 1920 г.

Окончанием Гражданской войны в России можно считать возвращение части русской эмиграции на Родину. Так, по данным Службы внешней разведки РФ, только в 1921 г. в Советскую Россию вернулось 120 тыс. чел. На Дальнем Востоке, оренбургские казаки, участвовавшие в «Белом исходе», приняли решение вернуться в Советскую Россию, и прибыли 25.04.1925 г. во Владивосток на пароходе «Монгугай».

Первым торговым судном, пришедшим во Владивосток под красным флагом, стал пароход «Кишинев», прибывший 2 ноября 1922 г., а в следующем месяце пришел первый посланец Советской России - пароход «Декабрист», выполнивший большой каботаж из Балтики на Дальний Восток.

К исходу 1922 г., возобновила свою деятельность «Дальневосточная контора «Добровольного флота»», возглавляемая Г.И. Харьковым и Д.А. Лухмановым, сумевшая вернуть из иностранных портов шесть судов. В последующем, 1923 г., «Доброфлот» восстанавливал транспортное сообщение в регионе: между портами Дальнего Востока совершали плавания 12 пароходов, на дальневосточном побережье было создано 25 агентств, суда «Ставрополь», «Колыма» и «Лейтенант Шмидт» выполнили рейсы к устью р. Колымы.

С 1924 г. суда Доброфлота стали обслуживать линии на Фузан, Шанхай и Кантон, открыв в Корее и Китае 10 представительств. Моряки-дальневосточники восстановили

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

большой каботаж на Восточной линии между Владивостоком и советскими портами на Черном и Балтийском морях.

Политика национализации торгового флота выразилась в последовательном создании «Госторгфлота» (1922 г.) и его приемника «Совторгфлота» (1924 г.) - хозрасчетных обществ, собравших под централизованное управление все морские суда страны, ранее «разбросанные» по различным наркоматам и акционерным обществам. Первого октября 1924 г. во Владивостоке была создана «Дальневосточная главная контора Совторгфлота». Эффект централизации хозяйства не замедлил сказаться - 1925 г. стал первым годом безубыточной работы «Совторгфлота», хотя в целом, обслуживание экспортно-импортного оборота страны оставалось на дореволюционном уровне – пор. 90 проц. внешнеторговых грузов перевозилось иностранным тоннажем.

Всего же, второй половине 1920-х гг., для обеспечения жизнедеятельности и развития Дальнего Востока, функционировали постоянные линии на Советскую Гавань - до 30 рейсов в год, на побережье Камчатки и Чукотки - до 20 рейсов в год.

С марта 1924 г. начало свою деятельность Дальневосточное бюро Регистра СССР (с 1939 г. – Морского Регистра СССР), принимая на учет морские и речные суда, осуществляя технический надзор за судами, судовыми устройствами и механизмами. Только за первый год работы Владивостокский участок бюро принял на учет 30 металлических, паровых и моторных судов, и 692 деревянных парусных, парусно-моторных и парусно-паровых судна. В Николаевске на Амуре было поставлено на учет 28 паровых судов, 22 моторных судна, 144 речных баржи и 139 парусников. Начала регистрового надзора за судостроением положены в 1927 г. наблюдением за строительством моторных катеров на Дальзаводе.

Восстанавливало свою деятельность и портовое хозяйство. К концу 1925 г. во Владивостокском порту были восстановлены довоенные глубины, к причальной линии 3,5 тыс. пог. м, добавилось пять новых причалов, построены нефтебаки, лесной склад, установлены грузовые конвейеры. Известно, что в 1925 г. Владивостокский порт переработал 1147 тыс. т. грузов, в то время как грузообработка Ленинградского порта составила 1514 тыс. т., Бакинского – 2830 тыс. т., Новороссийского – 1244 тыс. т., Батумского 1087 тыс. т. и Архангельского – 919 тыс. т.

. . . . . .

Второго сентября 1945 г. был подписан Акт о безоговорочной капитуляции Японии.

Широко известна фраза И.В. Сталина, оценивающая роль ВМФ в Великой Отечественной войне - «…Флот выполнил свою задачу до конца…». Мы полагаем, что это равным образом относится и к дальневосточным морякам и рыбакам, полярникам, портовикам, кораблестроителям и судоремонтникам, рабочим, инженерам и ученым, мужчинам, женщинам и подросткам, обеспечившим своим трудом свободу и независимость Советского Союза.

* * * * *

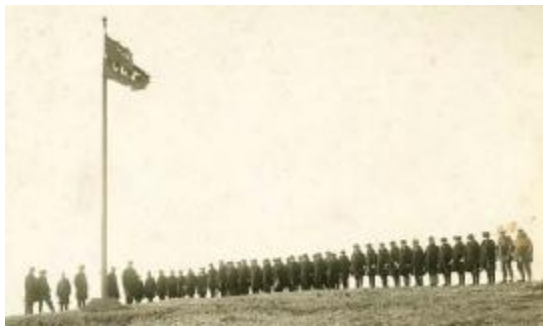
Так закончился третий период развития отечественного судоходства на Дальнем Востоке. Новый в мировой истории, социально-экономический уклад государства, масштабная и планомерная мобилизация ресурсов страны положили начала комплексному освоению дальневосточных территорий и акваторий, реализовали основы самодостаточного транспортного обеспечения экономики региона и освоения морских биологических ресурсов, создали фундамент защиты национального суверенитета. Дальний Восток СССР становился экономически развитым регионом страны, постепенно избавляясь от атрибутов «Далекой окраины».

Эпоха социалистической индустриализации заложила основы для реализации Тихоокеанской стратегии Советского Союза, сформировав базис «Серебряного века Русского Океана». Но это уже другая страница отечественного мореплавания.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

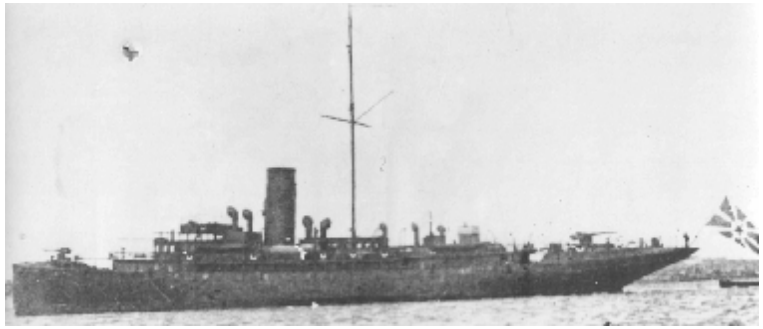
Пароход «Ставрополь», доставивший красный десант в Охотск и Аян в 1923 г. Под именем «Ворошиловск» погибнет от взрыва мин в 1950 г.

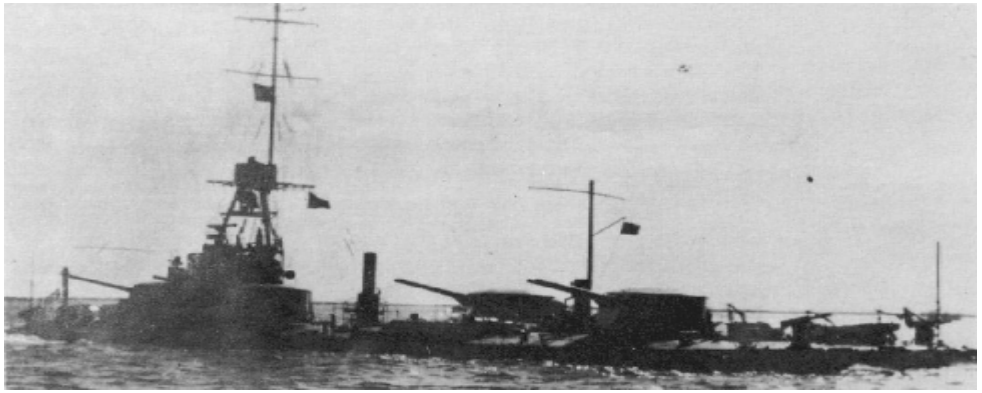
Канонерская лодка «Красный октябрь» на пути к о-ву Врангеля в 1924 г.



Государственный флаг СССР над о-вом Врангеля

Посыльное судно «Воровский» - первый советский корабль, совершивший дальний поход и приемник русских охранных крейсеров на Тихом океане. В 1926 г. восстановил государственный суверенитет СССР над о-вом Ратманова

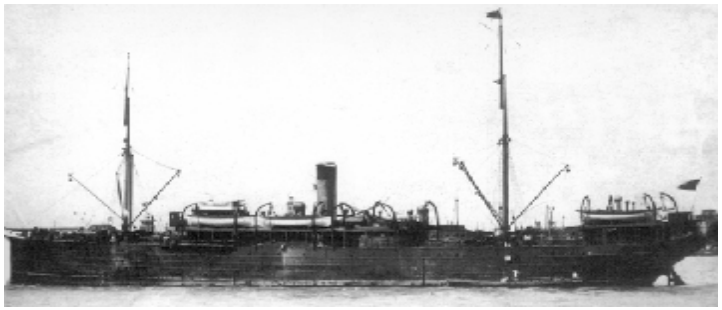




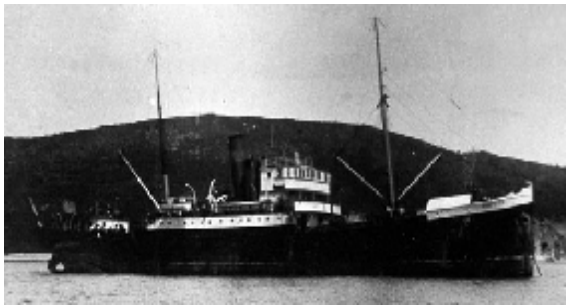
Корабли Дальневосточной военной флотилии, участники боев на КВЖД в 1929 г. – гидроавиатранспорт «Амур» (слева), монитор «Сунь-Ят-Сен» (вверху) и Канонерская лодка «Вотяк»

В начале Новой эры – восстановление и защита государственного суверенитета

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



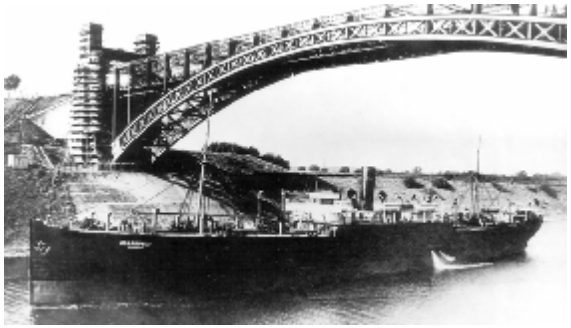
Пароходы «Томск» (слева) и «Тобольск», в 1922 г. вошедшие в состав Дальневосточной конторы Доброфлота РСФСР

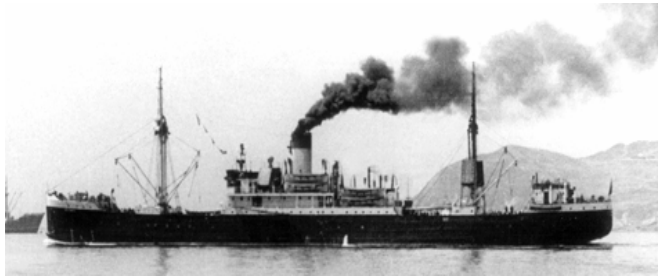


Пароход «Монгугай», на борту которого в 1925 г. вернулись на Родину оренбургские казаки

Посланец Советской России, пароход «Декабрист», первым совершивший большой каботаж из Балтики на Дальний Восток в ноябре 1922 г.

«Товарищ Красин» («Алтай») – первенец советского судостроения, с 1928 г. вошедший с состав Дальневосточной конторы «Совторгфлота»





Грузопассажирский пароход типа «Анадырь» - семь судов этой серии построены на советских верфях в 1931-1933 гг.

Теплоход-лесовоз «Комилес» - несколько судов отечественной постройки этого типа пополнили ДВГМП в 1930-х гг.

Грузовой пароход «Днепрострой» - семь судов этого типа были приобретены в США в 1931-1934 гг.

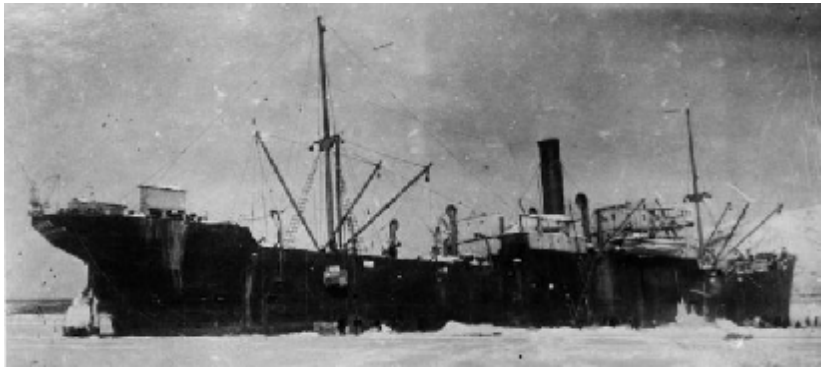
Становление советского торгового судоходства на Дальнем Востоке

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Плавзавод «Алеут», приход которого на Дальний Восток в 1932 г. возродил отечественный китобойный промысел

Плавучий крабоперерабатывающий завод «Коряк» - источник валютных ресурсов для социалистической индустриализации

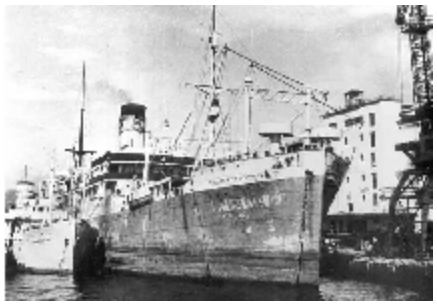
На краболовном промысле, 1930-е гг. (средний ряд справа)



Китобойное судно «Трудфронт», входившее в состав флотилии «Алеут»

Траулер «Буревестник» и пароход «Чавыча» (на дальнем плане)

Шхуна «Росинант» - одно из первых научно-исследовательских судов на Дальнем Востоке



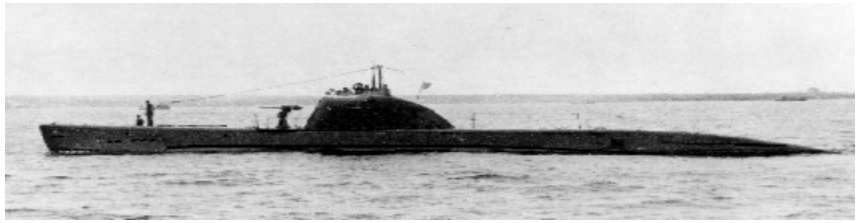
Рыбобаза «Пищевая индустрия» у причала Владморрыбпорта

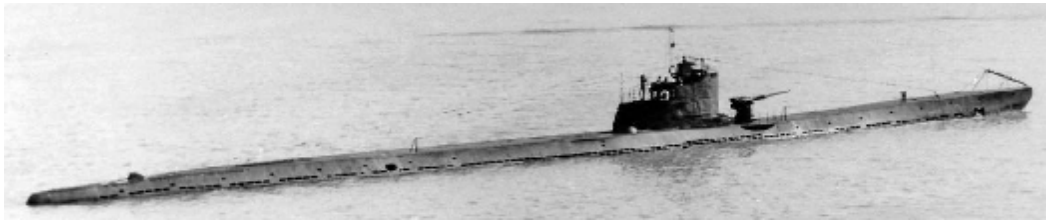
«Эскимос» - плавбаза «Акционерного Камчатского общества»

Моторно-рыболовные станции – техническая база развития рыболовецких колхозов

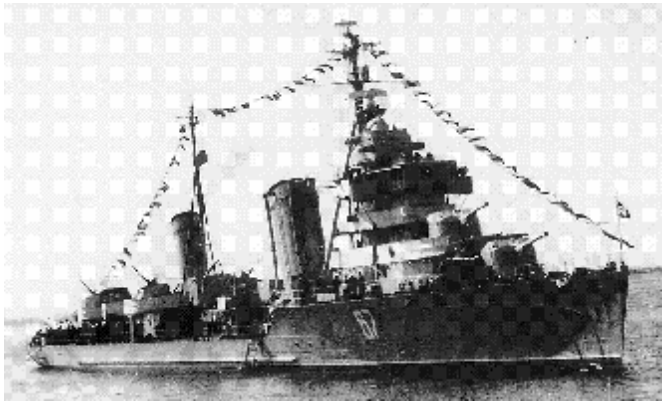
Становление советского рыбопромыслового флота на Дальнем Востоке

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com





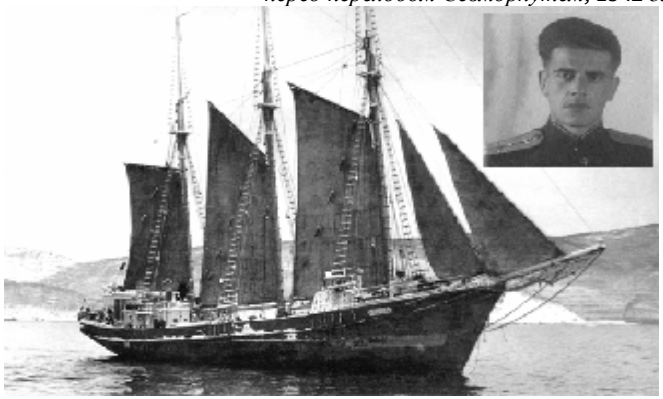
Подводные лодки ТОФ – типа «М» (слева) и типа «С»



Лидер «Баку» - тихоокеанское пополнение Северного флота

Эсминец «Разумный» в ледовой шубе, перед переходом Севморпутем, 1942 г.

Монитор Амурской флотилии



Разведка ТОФ: рыбацкая шхуна и кап.-лейт. Фонарь И.М. - неизвестные герои неизвестной войны

«…И на Тихом океане…» - советский военно-морской флаг над Порт-Артуром, 1945 г.

Чтобы помнили…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Хроники крушений советских кораблей и судов, 1923-1945 годы

Камчатские катера, 1923 г.

Землетрясение в Усть-Камчатске, произошедшее 14 апреля 1923 г., сопровождавшееся цунами, уничтожило или повредило большую часть находившихся здесь плавсредств. В море унесло катер рыбного управления «Беринг». Катера губревкома и усть-камчатского кооператива - «Пента» и «Болиндер» и четыре катера фирмы «Дембри и К°», «Чавыча», «Кета», «Кижуч» и «Чайка», выбросило на берег и разбило.

Катер рыбопромышленника Орлова, 1923 г.

4 сентября 1923 г. в устье р. Олюторка потерпел аварию катер рыбопромышленника Орлова, входивший в реку с моря от места стоянки парохода «Симферополь». На нем находились 14 пассажиров, никто из них не спасся.

Буксир «Лангер», 1923 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН буксирный пароход «Лангер», 700 сил, затоплен японцами в 1923 году на Амуре «…против села Сахаровка выше Николаевска 40 километров, путем открытия кингстонов. Работ никаких не производилось (на начало 1930-х гг. – Ю.В.). Глубина 40 фут. Течение 40 километров…».

Японский пароход «Отака-Мару», 1925 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «…в 1925 г. п/х «Отака-Мару» во время шторма сел на рифы м. Житкова … частично разобран, осталась часть корпуса, находящаяся под водой…».

Пароход «Москва», 1926 г.

Пароход Доброфлота «Москва» (3-я) при Белом исходе был оставлен и к 1926 году затонул в бухте Золотой Рог у причалов Владивостокского военного порта. По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «… нос на берегу, корма под водой, на глубине 7-8 саж. Рангоуты, надстроек и верхней палубы нет…». Так же известно, что в 1948 г. при очистке акватории завода № 202 партией АСС ТОФ был поднят затонувший в 1926 г. пароход «Москва». Со слов ветерана АСС ТОФ, И.В. Лаптева (записанных нами летом 1986 г.), начинавшего службу матросом на Дальнем Востоке, в 1927 (1932-?) г., «Москва» была поднята и переведена для разборки в Амурский залив, где и повторно затонула…

Пароход «Сучан», 1926 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «…пароход «Сучан» 620 сил затонул невдалеке от берега в 1928 г., в районе рыбных промыслов… Охотское побережье, недалеко от Амурского лимана…».

Пароход «Память Ленина», 1927 г.

Пароход «Память Ленина» в феврале 1927 года был захвачен китайскими милитаристами в районе Нанкина и затоплен.

Ранее пароход назвался «Кишинев» и в составе Доброфлота обслуживал приморские линии. А в 1922 г. был первым судном, пришедшим во Владивосток под красным флагом.

Шхуна «Болиндер», 1927 г.

Почтово-грузовая моторная шхуна Болиндер» опрокинулась и затонула у м. Пуир Амурского лимана. Погибло 16 чел.

Японский пароход, 1929 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «…Японский грузовой пароход (название неизвестно) выброшен во время шторма на берег в Дуэ… Корпус железный, длиной около 250 фут, совершенно обмелел… Рангоут и палубные надстройки сохранены… ».

Пароход «Гойе-Мару», 1929 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «…Японский товарно-

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

пассажирский пароход «Гойе-Мару», фрахтованный АКО, во время тумана сел на Крайнем рифе у м. Кроночие (так в тексте, возможно – Кроноцкий, Ю.В.) в 1929 году. Корпус железный, длиной около 800 фут. Корма под водой, затоплена или обломилась… ».

Шхуна «Элизиф», 1929 г.

Шхуна «Элизиф», принадлежавшая американскому торговцу О. Свенсону и выполнявшая рейсы в устье р. Колымы, была раздавлена льдами в августе 1929 г. Команда шхуны благополучно достигла берега.

. . . . . .

Подводная лодка «Л-19», 1945 г.

Подводная лодка «Л-19» 19 августа 1945 года вышла в боевой поход к порту Румой на о-ве Хоккайдо, под командованием кап. 3 р. Кононенко А.С. 22 августа получила приказ пройти пролив Лаперуза к порту Отомари и одновременно доложила о потоплении одного и повреждении другого транспортов. «Л-19» пропала без вести со всем экипажем 22-23 августа 1945 года. По современным японским данным «Л-19» покоится в р-не южно-курильских проливов.

Буксирный катер, 1945 г.

Трофейный буксирный катер с деревянным корпусом затонул 15 октября 1945 г. в р-не м. Клерка залива Петра Великого, на глубине 7 метров от ветхости.

Тральщики «ТЩ-523» и «ТЩ-610», 1945 г.

Тральщики «ТЩ-523» и «ТЩ-610» затонули от подрыва на минах во время боевого траления 16 октября 1945 г. восточнее Петропавловска-Камчатского. Место гибели - широта 52^{o} 48' 5" N., долгота – 158^{o} 56' E.

Десантная баржа, 1945 г.

Самоходная десантная баржа, водоизмещением 20 тонн, затонула в шторм в месте с координатами широта - 54^{o} 31' 5" N., долгота – 156^{o} 28' 8" E. предположительно в 1945 г. Причины и обстоятельства ее гибели нам не ведомы.

Шхуна «Нажим-24», 1945 г.

Шхуна «Нажим-24» потерпела крушение во время шторма 24 октября 1945 г. у о-ва Байдуков на входе в Амурский лиман.

Вместе с судном погибло 27 демобилизованных военнослужащих, возвращавшихся домой. Информация предоставлена А.С. Павловым.

Так же известно, что 14 марта 1946 г. водолазами АСС ТОФ было обследовано зверобойное судно «Нажим», водоизмещением 500 т., погибшее годом ранее в 60-ти милях (км?) от Николаевска на Амуре. Координаты места гибели - широта 53 град.,21 мин. N., долгота -141 град., 33 мин., 7 сек. E.

Тральщик «КАТЩ-81», 1945 г.

Бывший сейнер «Лахтак», мобилизованный в состав ТОФ в 1941 г., «КАТЩ-81» затонул от подрыва на мине в заливе Юнг-Хинг (п-ов Корея) на глубине 14 метров, предположительно в 1945 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Глава 4. Серебряный век Русского океана: советское тихоокеанское мореплавание в 1946–1991 годах

С окончанием войны дальневосточные моря продолжали таить угрозу - в советских территориальных водах, в проливе Лаперуза и в водах северной Кореи, оставались минные заграждения, к уничтожению которых Тихоокеанский флот приступил сразу же по окончании боевых действий. Траление советских оборонительных заграждений было выполнено за полтора года и в 1947 г. и опасные районы были открыты для мореплавания. При боевом разминировании погибли тральщики «ТЩ-523» и «ТЩ-610». В р-не Николаевска на Амуре траление пришлось выполнять дважды в 1945 и 1946 гг., в силу пропусков, обнаруженных при анализе отчетов. Если в 1945 г. было вытралено 175 мин, а при контрольном тралении следующим годом еще три мины. Траление японских мин в проливе Лаперуза проводилось в 1945-1946 гг. - из поставленных 2260 японских мин удалось уничтожить только 490. Наиболее сложным было траление в северокорейских водах. Всего американской авиацией там было выставлено 786 донных мин, а последняя постановка была выполнена 11 августа 1945 г., за день до высадки советских десантов[9]. В этих акваториях советским тральщикам пришлось пройти 26500 миль, ликвидировано 416 мин. И, тем не менее, после этих масштабных работ опасность подрыва судов продолжала оставаться. Так, в 1947-1952 гг. в приморских водах было обнаружено 73 мины. Поэтому с 1952 г. начались повторное траление районов. Ликвидация остаточной минной опасности длилась в районах Владивостока до 1960 г., на Камчатке – до 1962 г. Последнее эхо войны прозвучало в 1975 г., когда возле о-ва Аскольд подорвался и затонул траулер «Чердынь».

В январе 1947 г. Тихоокеанский флот был разделен на два флота – 5-й ВМФ, с базированием на Владивосток, и 7-й ВМФ, с главной базой в Петропавловске-Камчатском[10]. Флоты находились в состоянии ремонта и модернизации. Так, боевое ядро 5-го ВМФ составили крейсер «Каганович» и три эсминца, 10 подводных лодок и 56 торпедных катеров, а остальные корабли проходили ремонт. В стадии перевооружения находились системы связи, только начиналось поступление на флот новых отечественных радиолокационных и гидроакустических станций. В 1948-1949 гг. г. поступили заложенные до войны три эсминца пр. 30К и два СКР пр. 29, а годом позже первые «тридцатки-бис» - «Важный», «Встречный», «Ведущий» и «Вспыльчивый».

В Желтом море располагалась советская Порт-артурская военно-морская база, располагавшая несколькими десятками торпедных и противолодочных катеров, тральщиками, 12 подводными лодками и вспомогательными судами.

Вторая Мировая война, окончившаяся на Тихом океане, не принесла долгожданного спокойствия. Речь У.Черчилля в Фултоне, открыла эпоху Холодной войны, в Китае шла гражданская война, Япония становилась «непотопляемым авианосцем», размещая на своей территории американские военные базы. Сложившийся в результате Второй Мировой войны раздел Корейского полуострова обусловил противоречия между Севером и Югом, а военное решение проблемы рассматривалось каждой из сторон как единственно возможное для создания объединенной страны.

После начала войны в Корее, 5-й и 7-й ВМФ, и Порт-артурская ВМБ были переведен в повышенную боевую готовность. Во избежание провокаций советские корабли были возвращены в территориальные воды. Корабли, подводные лодки и самолеты осуществляли патрулирование своих территориальных вод, не принимая участие в боевых действиях, в боеготовности находились ПВО и береговая оборона.

---

[9] Это считается просчетом советской дипломатии, которая не обеспечила интересов флота при заключении в Ялте соглашения о вступлении СССР в войну. У нас же сложилось впечатление, что эти массированные постановки имели другую цель – ограничить участие советских десантов…

[10] Объединены в единый флот в апреле 1953 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Широко известно участие советских летчиков в Корейской войне, военные же моряки приняли участие в качестве советников. Так, северокорейцы получили порядка 2000 советских мин заграждения для обороны своего побережья, для использования которых при помощи советских специалистов было подготовлено 35 небольших судов и 23 запальные команды.

Война коснулась Дальнего Востока. Так, 26.06.1950 г. группа южно-корейских кораблей атаковала судно «Пластун». 18.11.1952 г. к советским территориальным водам приблизился американский авианосец «Princeton». Вылетевшая на его сопровождение четверка «Миг-15» была атакована американскими истребителями, сбившими три советских самолета. Известно, что за период Корейской войны американские подводные лодки вели разведку в прибрежных акваториях СССР, выполнив 55 походов.

В марте 1946 г. Верховный Совет СССР принял «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг.», предусматривавший восстановление пострадавших районов страны, промышленности и сельского хозяйства до довоенного уровня. Тогда же произошла реформация государственного управления. Наркоматы были преобразованы в министерства, а представителем Министерства морского флота (ММФ) СССР на Дальнем Востоке с 1947 г. стал «Главдальфлот».

В числе первоочередных послевоенных работ на Дальнем Востоке проводилась модернизация основных портов - Находка, Ванино, Петропавловск-Камчатский. Существенному обновлению подверглись порты Сахалина. Например, в 1948 г. Холмск был оборудован девятью кранами, что позволило механизировать 88% все грузовых работ. Механизация Корсаковского порта составила 80%, в то время как во времена японской оккупации механизация обоих портов не превышала 20%.

Являясь наибольшим, в количественном отношении, пароходством, ДВГМП передало существенную часть своего грузосудового состава для восстановления торгового мореплавания в западно-морских бассейнах страны. На Север ушли работать пароходы

. . . . . .

Краснознаменная Амурская флотилия к исходу 1940-х гг. была усилена тремя мощными мониторами типа «Хасан», надежно защитившими устье и лиман Амура. Однако на фоне позитивных успехов советско-китайской дружбы и начинавшейся эйфории ракетного оружия, в 1955 г. флотилию переформировали в Краснознаменную Амурскую военно-речную базу ТОФ. К 1959 г. списали все мониторы флотилии, а годом позже «под нож» отправили 36 новых мощных бронекатеров пр. 191, а так же все БКА пр. 1125 военных лет. Часть судов была передана Амурскому речному пароходству, остальные были сведены в бригады резерва, а экипажи скадрированы.

Мероприятия по улучшению охраны морской государственной границы в послевоенные годы в первую очередь проводились на Севере, Балтике и Черном море, несмотря на то что обстановка на Дальнем Востоке оставалась сложной.

Первоначально корабельный дозор в дальневосточных морях осуществляли «малые охотники» и другие корабли предвоенной постройки, два сторожевых корабля - «Штиль» и «Ветер» (трофейные, бывш. японские), несколько тральщиков и «ленд-лизовских охотников», переданных ТОФ. Учитывая потребность пограничников в скоростных кораблях в начале 1950-х гг. поступили четыре ПСКа, построенные на базе новых торпедных катеров пр. 183, а от Хабаровского ССЗ два транспортных судна – для снабжения удаленных пограничных постов.

С середины 1950-х гг. с Баренцева моря на Тихий океан стали поступать новые корабли. Всего с 1954 по 1959 гг. Севморпутем пришли ПСКР-ледокол «Пурга», четыре ПСКР пр. 254 и 14 пограничных сторожевых катеров пр.122б. Расширялась и инфраструктура охраны госграницы: в состав охраны дальневосточных морей вошли пункты технического наблюдения на Южно-Курильском и Южно-Сахалинском направлениях, Минморфлот передал территорию 47-го причала Владивостокского морторгпорта, намечено строительство базы ПСКР в Провидении.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

В итоге многочисленных реформ 1946-1950-х гг. сложилась система корабельной охраны государственной границы, представителями – дальневосточниками которой были отдельные дивизионы сторожевых кораблей во Владивостоке, Корсакове, Малокурильске, Петропавловске-Камчатском и группа катеров в Провидении.

Базис послевоенного кадрового обеспечения дальневосточного флота был определен постановлением Совмина СССР «О создании необходимых условий для подготовки инженерно-технических кадров морского флота на Дальнем Востоке». Для пополнения кадров торгового флота в 1946 г. во Владивостокском высшем мореходном училище открыты судоремонтный факультет и учебно-консультационный пункт заочного отделения Одесского института инженеров морского флота, а в 1950 г. состоялся первый выпуск инженеров-судоводителей и инженеров-судомехаников. В 1958 г. Владивостокское высшее мореходное училище получило наименование «инженерное» - ВВИМУ. В 1949 г. на базе Николаевского мореходного училища, переведенного в Холмск, создано Сахалинское мореходное училище, а во Владивостоке в состав ДВМП была передана школа мореходного обучения, ставшая «Владивостокской мореходной школой». Расширялась и образовательная сеть Минрыбхоза. В 1946 г. возобновил работу «Дальрыбвтуз», а в 1947 г. - создан «Сахалинский рыбопромышленный техникум» (затем - мореходное училище). В Корсакове создана «Школа усовершенствования кадров командного плавсостава и специалистов рыбной промышленности» (1951 г.) в последствии объединившая Невельскую, Александровскую и Правдинскую школы повышения квалификации рыбопромышленных кадров. В Петропавловске-Камчатском начало работу мореходное училище, расширенное на базе рыбопромышленного техникума (1952 г.). Работающий с 1927 г. «Дальрыбтехникум», в 1953 г. был реформирован в «Дальневосточное мореходное училище», а тремя годами позже был переведен в Находку, заложив основы специально-образовательной системы в этом новом городе Приморья. Инженерно-технические кадры для судостроения и судоремонта продолжал готовить Дальневосточный политехнический институт, возобновивший в 1958 г. подготовку инженеров-сварщиков на заочном обучении. Рабочие профессии осваивались в техническом училище № 1, созданном на базе школы ФЗО № 3, ремесленном училище № 4, переведенного в 1954 г. в Находку, и в других учебных заведениях. На рубеже 1940-1950 гг. на Дальний Восток пришли учебные парусно-моторные баркетины – «Штурман» и «Горизонт» для Камчатки, «Секстант» и «Юнга»[11] для Приморья. С октября 1960 г. при «Владивостокской мореходной школе ДВМП» начала работу «Городская пионерская флотилия» для школьников.

После первых послевоенных морских кинофильмов - «Пятнадцатилетний капитан», «Повесть о «Неистовом»» и «За тех, кто в море», на экраны кинотеатров страны выходят «В мирные дни» (1950 г.), «Максимка» (1952 г. по повести К. Станюковича), «Корабли штурмуют бастионы» (1953 г.), «Командир корабля» (1954 г.) и другие. Безусловно, этим фильмам свойственен идеологический отпечаток, но на наш взгляд, главный тезис этих лент – «*Русские были и будут в Океане*»[12]. В стране формировалась океанская ментальность.

* * * * *

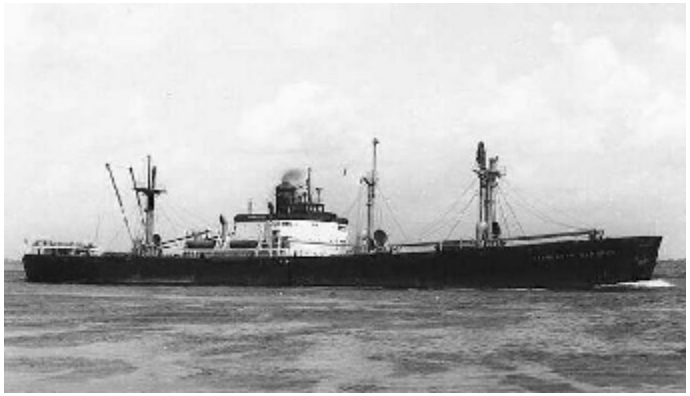
Пятидесятые годы – время небывалого энтузиазма. Страна, еще несколько лет назад лежавшая в руинах, восстанавливалась и строила флот, строила масштабно и систематично, континентальная держава выходила в Океан. Наступал рассвет Серебряного века Русского океана.

---

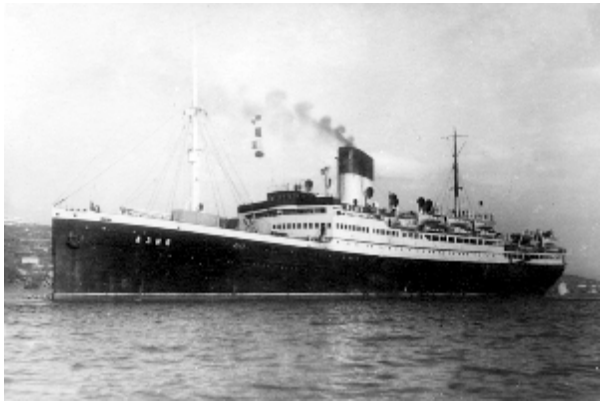
[11] Два последних судна были приписаны к Находке. В последующим, «в корпусе» одного из них был устроен ресторан «Надежда», установленный на Американском перевале и сгоревший в «лихие 90-е»…

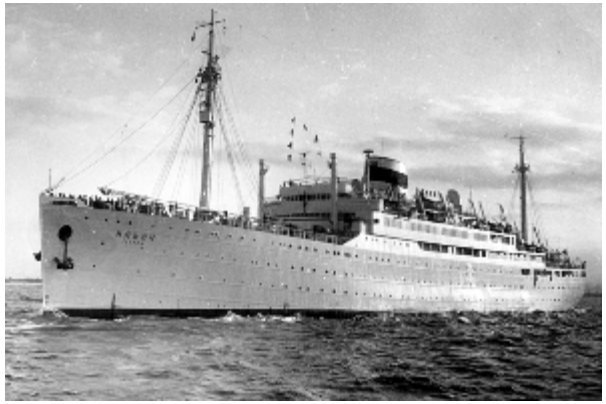
[12] В этом аспекте весьма показателен кинофильм «Командир корабля», каждый кадр которого буквально «дышит» ожидаемым выходом флота в Океан…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



Дальневосточный «либерти» идет работать на Балтику





Трофейные пассажирские пароходы «Азия» («Der Deutsche») и «Ильич» («Caribia») идут на Дальний Восток

Большой каботаж: буксировка плавучего дока на Дальний Восток

Экспортный контракт: буксировка «сигар» в Японию

Серия теплоходов типа «Николай Островский» - одно из первых массовых пополнений дальневосточного торгового флота после войны

Теплоход «Ким», выполнивший первым рейсы в Японию в 1952 г. и в Демократическую Республику Вьетнам в 1954 г

Восстановление торгового мореплавания страны после войны

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

МРС типа «РБ-80» - послевоенное пополнение и основа прибрежного рыболовства конца 1940-х гг.

Рыболовные суда колхоза «Тафуин», начало 1950-х гг.

Рыболовный сейнер «РС-300»: пополнение 1950-х и судовая основа прибрежного рыболовства до 1980-х гг.

Суда экспедиционного лова: плавучая база (слева), средний рыболовный траулер и транспортный рефрижератор

Морской спасательный буксир «Стерегущий» - обеспечение безопасности мореплавания на промысле

Большой морозильный рыболовный траулер - судно нового поколения

Прогресс десятилетия - от прибрежного лова сороковых до морского лова пятидесятых …

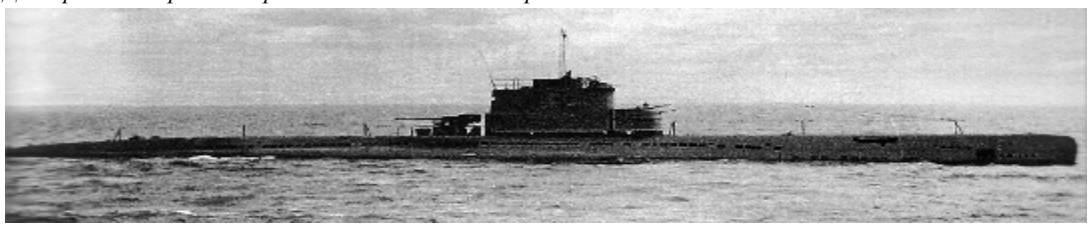
PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Послевоенное пополнение ТОФ: соединение подводных лодок в бух. Провидения после перехода Севморпутем и эскадренный миноносец пр. 30 бис, построенный комсомольскими корабелами

Эскадренные миноносцы пр. 56 в бух. Стрелок

Разведывательный корабль ведет слежение за авианосной ударной группой США

Крейсер «Дмитрий Пожарский» - флагман Тихоокеанского флота



Подводная лодка пр. 611 – участник первых дальних походов в Тихий океан

Тихоокеанский флот в 1950-х гг.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Начала шестидесятых годов ознаменовались расширением национально-освободительных движений в мире. Так, в январе 1959 г. от проамериканского режима освободилась Куба. В ответ США объявили стране экономическую блокаду, а в 1961 г. предприняли неудачную попытку вооруженного вторжения на остров. Обратившись к СССР, Куба стала получать сначала экономическую, а затем и военно-техническую помощь. Суда Балтийского и Черноморского пароходств, поставляли в страну жидкое топливо, грузовые автомобили, трактора, строительную технику, пиломатериалы, удобрения и другие грузы. Обратными рейсами советские суда перевозили сахар-сырец, который США перестали приобретать у «взбунтовавшейся» страны.

Дальнейшей причиной эскалации Холодной войны послужили американские планы «SIOP» (1960-1961 гг.), предусматривающие использование против СССР от 3500 до 6000 ядерных боезарядов. Баллистические ракеты были размещены в Великобритании, Италии и Турции, подлетное время до Москвы составляло 10-20 минут, американскими самолетами постоянно велась разведка территории Советского Союза.

Из-за отставания в развитии своих стратегических ракетных сил, СССР не имел возможности адекватного ответа на эту угрозу и в этих условиях реализовал стратегическую операцию «Анадырь» по размещению группировки ракет средней дальности на Кубе, как симметричный ответ Соединенным Штатам. Мир подошел к грани ядерной войны, началась активная конфронтация, известная как Карибский кризис.

Знаковая роль в реализации операции «Анадырь» принадлежит советскому морскому флоту: всего было использовано 85 судов, выполнивших 183 рейса. Среди участников кубинских походов есть и суда ДВМП - теплоходы «Оренбург», и «Омск», доставивший на Остров Свободы шесть баллистических ракет и подразделения 51-й ракетной дивизии.

Тихоокеанский флот так же не остался в стороне от Карибского кризиса. В ответ на демонстративно-угрожающее маневрирование авианосцев США в районах подъема авиации для удара по советской территории, 11.09.1062 г. советский ВМФ был приведен в повышенную боевую готовность. Известно, что в этот период ПЛ «С-393» находилась на позициях северо-восточнее Хонсю, имея на борту торпеды с ядерными боезарядами. В октябре на позиции к Перл-Харбору вышла ПЛ «Б-88», выполнив 57-суточный поход и осуществив слежение за авианосцем «Constellation»[13].

Советский Союз, заключивший в 1958 г. с Демократической Республикой Вьетнам договор о торговле и мореплавании, оказал помощь этой стране с началом гражданской войны. Но массовая помощь этой стране пошла с началом американской агрессии против ДРВ в 1964 г. Сухие цифры внешнеторговой статистики свидетельствуют о поставках только в 1964-1966 гг. 308 тыс. т. нефтепродуктов и жидкого топлива на сумму 12,2 млн. руб., машин и оборудования - на 106,51 млн. руб. А ведь только в 1969 г. суда ДВМП совершили порядка 100 рейсов во Вьетнам.

. . . . . .

В шестидесятые годы произошло и обновление арктического флота Дальнего Востока. На замену продолжавшим работу линейным ледоколам довоенной постройки – «Сибирь» (бывш. «И. Сталин», выеден из состава флота в 1972 г.), «Адмирал Лазарев» (бывш. «Л. Каганович», списан в 1967 г.) и «Адмирал Макаров» (бывш. «В. Молотов», списан в 1968 г.), поступали новые суда - «Москва» (1962 г.), «Ленинград» (1965 г.) и «Владивосток» (1969 г.). Для обслуживания портов пришли ледоколы «Ерофей Хабаров» (1963 г.) и «Василий Поярков» (1966 г.). Ледокольно-транспортный флот пополнился 10 судами типа «Амгуэма» (1962-1970 гг.).

Поступление новых судов позволило к середине 1960 гг. обеспечить круглогодичный навигационный период в Охотском море. Сложной была навигация 1965 г., в начале

[13] Известно, что за 9 ходовых месяцев 1962 г. тихоокеанская ПЛ «С-238» прошла 41 333 мили, что на порядок превосходит «наплаванность» предшествующих да и последующих лет…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

которой четыре судна первого каравана в обеспечении ледоколов «Ленинград» и «Сибирь» более полумесяца пробивались через тяжелые льды из Провидения в Певек. В результате сжатия льдов затонул теплоход «Витимлес», а многие суда получи повреждения. Однако, несмотря на сложность ледовой обстановки план северного завоза был выполнен.

. . . . . .

Визитной карточкой советского рыбопромыслового флота шестидесятых годов стали плавучие перерабатывающие заводы. Так, дальнейшее развитие китобойного промысла на бассейне относится к началу 1960-х гг., когда были сформированы китобойные флотилии «Советская Россия», «Владивосток» и «Дальний Восток».

Китобойная флотилия «Советская Россия» состояла из одноименной китобазы, 45 тыс. т водоизмещения, 20 китобойных судов и одного учебно-поискового судна, занимавшегося подготовкой гарпунеров и разведкой скоплений китов. Персонал флотилии составил 1,3 тыс. чел., кадровый костяк которого был укомплектован за счет флотилии «Алеут», 2-й Дальневосточной флотилии и китобазы «Советская Украина». В октябре 1961 г. флотилия вышла в свой первый промысловый рейс в Антарктику, где в это время работали еще три советских[14], пять японских две английских и одна норвежская китобойные флотилии.

В 1963 г. вступили в строй среднетоннажные, 26,5 тыс. т. водоизмещения, китобазы «Владивосток» и «Дальний Восток», построенные в ФРГ. Китобазам придавалось по 12 китобойных судов, кадровую основу флотилий составили промысловики расформированной «2-й Дальневосточной китобойной флотилии». Совместно с флотилией «Алеут», эти китобазы вели промысел в северной части Тихого океана, а в межпромысловый период использовались на приемке и переработке рыбного сырья, для чего на них было установлено соответствующие оборудование.

. . . . . .

С шестидесятых годов началось целенаправленное развитие дальневосточной школы морской геологии и геофизики, с созданием Тихоокеанского отделения Института океанологии им. П.П. Ширшова АН СССР (с 1973 г. Тихоокеанский океанологический институт). В состав этого отделения, помимо прочих, вошли лаборатории литологии и гидроакустики, ставшие основой для развития геологических и геофизических морских исследований. Практически одновременно с этим морские геолого-геофизические исследования получают развитие на о-ве Сахалин, в рамках Сахалинского комплексного НИИ (СахКНИИ), а в 1962 г. в ДВГУ была создана кафедра физики моря (с 1969 г. – Кафедра океанологии). В 1966 г. был создан «Институт биологии моря» (первоначально на правах отдела), тремя годами позже выполнивший свою первую морскую экспедицию на зверобойной шхуне «Крылатка» для водолазной гидробиологической съемки вдоль Курильских о-вов.

. . . . . .

Начала советских Морских стратегических ядерных сил на Тихом океане были положены в конце 1959 г. вступлением в строй головной ДЭПЛ «К-126» пр. 629, вооруженной тремя баллистическими ракетами «Р-13», и созданием бригады из двух ПЛ пр. АВ-611 («Б-62» и «Б-89») и «К-126». Всего же до 1962 г. на флот поступило семь ДЭПЛ пр. 629, построенных в Комсомольске-на-Амуре. Вошедшие в состав 15-й эскадры ПЛ и базируясь на Камчатку, эти корабли сформировали первооснову сил ядерного сдерживания ТОФ, в форме потенциального ответного удара по территориям против-

[14] К 1961 г. в Антарктике работали китобойные флотилии «Слава» (с 1947 г., порт приписки - Одесса), «Советская Украина» (с 1959 г., Одесса) и «Юрий Долгорукий» (с 1960 г., Калининград).

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

ника в «Холодной войне». А в сентябре 1963 г. пришла ПЛАРБ «К-178», совершившей межтеатровый маневр совместно с ПЛАТ «К-115» подо льдами Северного Ледовитого океана.

. . . . . .

Адекватный ответ на американскую авианосную угрозу начал формироваться с вступлением в состав ТОФ «противоавианосных» ПЛАРК пр. 675 и ДЭПЛРК пр. 651: с 1963 по 1968 гг. на флот поступили 12 ПЛАРК пр. 675, вооруженные восемью противокорабельными ракетами «П-6» каждая, а с 1965 по 1968 гг. - четыре ДЭПЛРК пр. 651, вооруженных четырьмя ракетами. На «первых корпусах» 675-го проекта, «К-175» и «К-184», началось интенсивное освоение новой техники: совокупный период, проведенный этими лодками на полигонах боевой подготовки в 1964-1966 гг. составил 353 дня, т.е. один год из 2,5-3 лет.

. . . . . .

Для поддержания технической готовности и ремонта кораблей без вывода из эксплуатации с 1963 по 1968 гг. поступило шесть плавмастерских, но это не решило остроту надвигающейся проблемы - *существенного отставания инфраструктуры базирования и технического обеспечения качественно новых кораблей от их динамично-количественного поступления* на Тихоокеанский флот.

Аналогичные проблемы встали и перед моряками и рыбаками Дальнего Востока.

Так, характерной особенностью развития морского флота СССР в этот период был преимущественно количественный рост тоннажа, без каких-либо качественных изменений судового состава и комплексного подхода к развитию всей инфраструктуры отрасли, без учета достижений науки и техники в судо- и портостроении. Из-за больших простоев в портах и ремонте, эксплуатационный период судов сокращался до 60% годового бюджета времени.

Интенсивное количественное пополнение рыболовного флота уже в 1958 г., по воспоминаниям рыбаков БАМРа, обусловило «… острый недостаток судоремонтных мощностей…». В масштабах же страны, к началу 1970-х гг. межремонтный период по различным группам рыбопромысловых судов увеличился в 1,17-1,29 раза. Это привело к износу судов, что явилось причиной увеличения объемов и продолжительности их ремонта до 22,6 и 10,1 процентов соответственно. Судоремонт становился «камнем преткновения».

В целом по стране проблемы с судоремонтным производством вышли за рамки узковедомственных и региональных забот. Для совершенствования судоремонтного производства и выработки мероприятий по претворению в жизнь соответствующих мер, при Госплане СССР был создан Межведомственный совет по судоремонту.

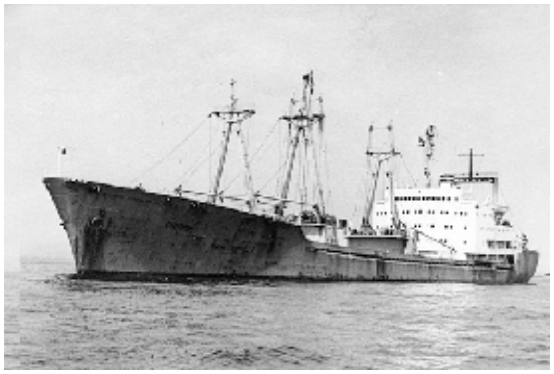
Но все это в совокупности, снижало, но не устраняло остроту формирующейся проблемы – недостаток технических средств обслуживания и, как следствие, увеличение ремонтных сроков судов, сокращение их эксплуатационного периода и снижение эффективности их использования.

* * * * *

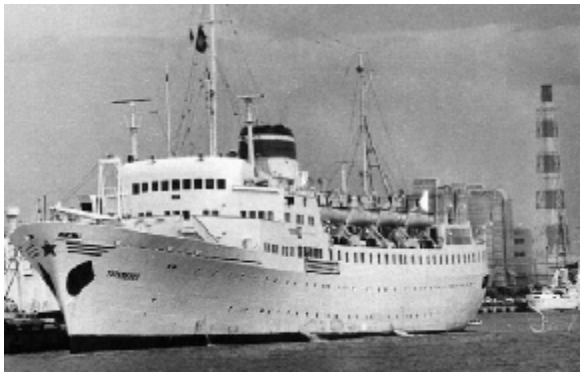
И, тем не менее, шестидесятые годы – это период коренного обновления советского флота. Морской торговый флот стал обеспечивать не только внутренние потребности страны, но и вышел на международный рынок. Речной флот осваивал морские просторы и технологии смешанных перевозок. Рыбопромысловый флот успешно осваивал океанские районы промысла и технологический уровень плавучих заводов. Научный флот активно изучал глубины Мирового океана. Военно-морской флот, став ракетно-ядерным, надежно обеспечивал защиту Родины. Наступил рассвет Серебряного века Русского океана…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

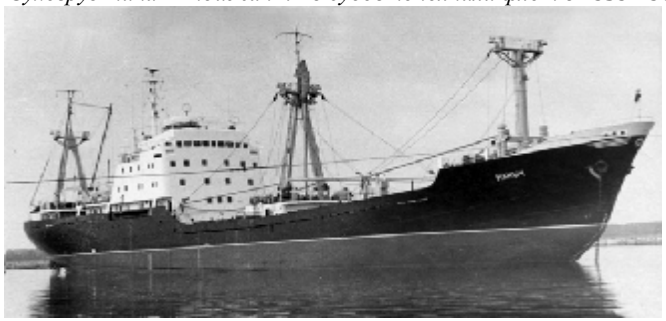
Сухогруз типа «Андижан»: 20 судов пополнили флот в 1959-1962 гг.



Сухогруз типа «Выборг»



«Туркмения» в зарубежном круизе



Теплоход «Маныч»: один из 19 сухогрузов типа «Повенец» поступивших на Дальний Восток в 1963-1967 гг.

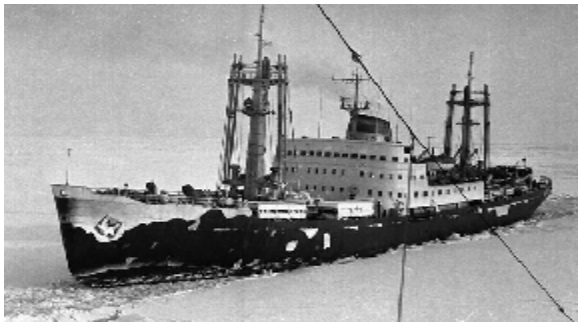
Почти пятьдесят судов-лесовозов пришли на Дальний Восток в шестидесятых годах

Крупнотоннажные сухогрузы типа «Омск»: восемь судов были приобретены в Японии в 1961-9162 гг.

Пять крупных танкеров типа «Интернационал» поступили из Польши в 1968-1969 гг.

Коренное обновление дальневосточного торгового флота

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



Пополнение арктического флота: ледоколы - «Ленинград» (1965 г., слева) и «Владивосток» (1969 г., в центре), и ледокольно-транспортное судно типа «Амгуэма»: 10 судов этого типа пополнили дальневосточный флот в 1962-1970 гг.

В Восточном секторе Арктики: ледовая проводка «за усы» (слева), суда в рейсе и на разгрузке (справа)

Ледовый караван, 1963 г.

На отдыхе

Северным морским путем

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Китобойная база «Советская Россия» - визитная карточка советского рыболовства шестидесятых годов

Китобоец «Вразумительный» (фото Щербинина В.П., ветерана антарктического промысла)

Плавбаза «Армань» - первое пополнение 1960 г.

Плавбаза «Светлый луч» - для промысла тунца в Индийском океане

Плавучий рыбоперерабатывающий завод пр. 398. Четырнадцать судов этого типа пополнили флот «Дальморепродукта»

Классика плавучего завода: плавбаза пр. В-69/30, шесть судов этого типа поступили на Дальний Восток до исхода десятилетия

Плавучие заводы – базис советского промышленного рыболовства

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Большой ракетный корабль «Неудержимый» (слева), ракетные крейсера «Варяг» (в центре) и «Владивосток»

Ракетный катер пр. 205 постройки владивостокских корабелов

Большой ракетный корабль «Упорный» в Индийском океане

Морские десантные силы - новый вид сил ТОФ, созданный в 1960-х гг.

Большой противолодочный корабль «Одаренный»

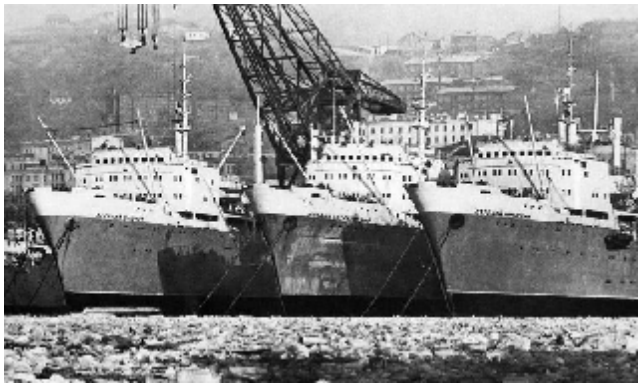
Надводные силы Краснознаменного Тихоокеанского флота

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Подводная лодка пр. 641 в доке

Плавучий завод «Горняк» - базис камчатского военного судоремонта

Виды «Дальзавода» (фото 1980-х гг.)



Ремонт судов рыбной промышленности во Владивостоке (слева) и в Находке (фото 1980-х гг.)

Судоремонт – мощь и ахилессова пята советского мореплавания

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

В то же время нельзя сказать, что повышению эффективности не уделялось внимания.

Так, в 1970 г. для повышения эффективности эксплуатации судов в ММФ была создана первая хозрасчетно-экспериментальная группа судов (ХЭГС), объединившая работу 20 лесовозов Дальневосточного пароходства. В последующем, до 1973 г. опыт ХЭГС был распространен на все пароходства страны.

Естественным следствием внедрения ХЭГС в практику работы ММФ СССР стало формирование государственных хозрасчетных объединений – «Севзапфлот», «Южфлот» и «Дальфлот» в 1973 г., объединивших в единую транспортно-хозяйственную систему пароходства соответствующих бассейнов. Внутри объединений, взаимоотношения между пароходствами, как и между самими объединениями, строились на началах хозрасчета и соблюдения принципов заинтересованности каждого хозяйства в результатах своей деятельности[15].

Дальнейшими работами по повышению эффективности стал переход в том же году к системе непрерывного оперативного планирования, контроля и регулирования перевозок на базе «Непрерывных графиков работы флота» и «Непрерывных графиков работы порта», а в последующем - «Непрерывным графиком работы транспортных узлов (НГРТУ)». К началу 1980-х г. в системе НГРТУ работало 36 транспортных узлов страны. С этого времени и до начала перестройки, морской транспорт развивался как составная часть единого транспортного комплекса страны.

В связи с резко возросшим потоком информации в отрасли была внедрена автоматизированная система управления АСУ «Морфлот». «Главный вычислительный центр ММФ» начал работать еще в 1966 г., а через несколько лет ЭВМ стали поступать в пароходства. К 1975 г. была внедрен первая очередь АСУ «Морфлот», объединившая подсистемы информационно-справочного обеспечения эксплуатации флота, портов и судоремонтных заводов. К исходу последующей пятилетки была введена вторая очередь АСУ, обеспечивающая в масштабах страны оперативный контроль дислокации судов и перевозочного процесса, работу портов и судоремонтных заводов.

В силу достижения порога эффективности работы универсальных судов, с конца 1960-х гг. стало предусматриваться пополнение торгового флота специализированными судами[16] – контейнеровозами, лесовозами-пакетовозами, балкерами и т.п., с более высокими эксплуатационно-техническими характеристиками.

. . . . . .

Существенно увеличился грузооборот порта Находка. Если в 1970 г. грузооборот порта составлял 7,7 млн. т., то в 1980 г. – 10,3 млн.т., а в 1990-м – 13,3 млн. т. За этот же период Ванинский порт увеличил грузооборот с 7,9 млн. т. до 9,3 млн. т., став третьим портом Дальнего Востока.

Развитие дальневосточной портовой системы в семидесятых годах ознаменовалось строительством порта Восточный. В первой половине 1970-х гг. были сооружены причалы для перегрузки 330 тыс. т. леса и щепы в год, в 1976 г. завершилось строительство терминала годовой производительностью 70 тыс. контейнеров, и в 1979 г. был сдан в эксплуатацию крупнейший в стране комплекс по переработке угля на 6,2 млн. т. в год. За 1980-е гг. грузооборот порта Восточный увеличился в 4,6 раза, с 5,2 млн. т. в начале периода до 11,0 млн. т. в конце.

Другой морской порт, построенный в эти годы – Хасанский морской рыбный порт, вступивший в состав ВРПО «Дальрыба» в 1981 г.

В итоге, к началу 1980-х гг. на Дальнем Востоке сформировался мощный транспортно-технологический комплекс. По-сути, порты Находка, Восточный и Ванино – это

---

[15] В 1982 г. деятельность хозрасчетных бассейновых объединений была прекращена, а четыре года спустя, с 01.01.1987 г. все пароходства страны были переведены на хозрасчет и самоокупаемость.

[16] Заметим, что тенденции специализации транспортных судов в 1960-1970-х гг., как инструмента повышения эффективности их эксплуатации, носили общемировой характер.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

морские ворота Байкало-Амурской магистрали, последнего геополитического проекта Советского Союза, транспортной основы его экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион. Помимо военно-стратегической задачи как рокадной дороги, что стало очевидным после событий на Даманском, и базиса экономического освоения новых территорий, БАМ совместно с Транссибом должен был стать трансконтинентальным железнодорожным коридором «Запад-Восток» (Европа - СССР - Япония - США). Железнодорожные магистрали СССР выполняли функции «land bridge – наземного моста», предоставляя дальневосточному транспортному флоту функции «sea bridge - морского моста». «Лэндбридж» существенно сократил время доставки грузов – до 12-14 сут., в то время как Южным морским путем – 28-30 сут. Потенциал расширения грузоперевозок огромен. К примеру, в 1976 г. японский экспорт в страны Западной Европы составлял 11,7 млрд. долл., а импорт – 5,1 млрд. долл. Пик трансконтинентальных перевозок приводится на начало восьмидесятых годов. Так, в 1981 г. оборот «TSCL – Транссибирской контейнерной линии» составил 136,5 тыс. контейнеров, партнерами советского транспорта выступали японские и американские перевозчики.

. . . . . .

В целом, *впервые в отечественной истории, советский морской флот выполнил стратегические задачи – обеспечил независимость советской внешней торговли от диктата иностранных судоходных монополий, связал разобщенные территории страны в единое экономическое пространство, занял устойчивые позиции на международном рынке перевозок*. По данным Госкомстата СССР, в период 1970-1988 г. финансовое положение Советского морского флота было устойчивым, а в 1985 г. *рентабельность его работы на перевозках* (как отношение чистой прибыли от перевозок к их полной себестоимости) *составляла 68 процентов*[17].

Семидесятые годы – это время создания в СССР нового вида морской хозяйственной деятельности, связанной с освоениями ресурсов Мирового океана – нефтегазоносных шельфов морей СССР. Этот вид деятельности развивался с участием иностранного капитала в формате т.н. «компенсационных сделок», суть которых заключалась в получении связанных кредитов, на которые сооружались промышленные и другие предприятия. Оплата кредитов осуществлялась поставками на экспорт продукции этих предприятий.

. . . . . .

Развивалась и акванавтика – водолазные спуски на большие глубины. Уже в 1976-1978 гг. в опытном режиме на «БС-486» было выполнено 942 человеко-спуска водолазов на глубины до 200 м., шесть акванавтов провели в барокомплексе лодки 19 суток и 11 часов. А с 1986 г. двухсотметровые изобаты стали обычной рабочей глубиной водолазов-тихоокеанцев.

Другим направлением изучения океанских глубин стало создание необитаемых подводных аппаратов (НПА), к которому приступили ученые института автоматики и процессов управления ДВНЦ АН СССР в 1972 г. В 1972-1975 гг. был создан первый автономный НПА «Скат-гео», предназначенный для выполнения геодезических работ на арктическом шельфе. В последующие годы в сотрудничестве с ГУНиО МО СССР, разработана модульная технология глубоководных средств и создан на ее основе первый в стране глубоководный автономный обзорно-поисковый робототехнический комплекс в составе автономных НПА «Лортодромия-1» (с глубиной погружения до 2000 м.) и

[17] Данные – см. Т.Б. Гуженко. Записки экс-министра. – М.: Морской флот, 1997. С. 245. От себя же заметим, что этот факт *ставит под сомнение тезис о низкой эффективности социалистической системы хозяйствования*, основанной «… на научно-обоснованном плановом прогнозировании, при использовании экономических рычагов с минимумом административных регуляторов, и при достаточно полной свободе трудовых коллектив распоряжаться результатами своего труда…» (см. там же).

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Лортодромия-2» (6000 м.), буксируемого НПА (6000 м.), средств гидроакустической навигации и судового обеспечения.

Испытания «Лортодромии» на предельных и рабочих глубинах проходили в Японском и Филиппинском морях в 1980 и 1981 гг. Затем, впервые в мировой практике глубоководный робототехнический комплекс эффективно использован в обзорно-поисковых операциях в Северной Атлантике в районе затонувшей АПЛ «К-8» (1982 и 1983 гг.) и в поисковых работах вблизи о-ва Монерон в районе гибели южнокорейского самолета (1983 г.).

. . . . . .

Пополнился и обновился флот высшей школы. Для обучения студентов и исследований в области океанографии в Дальневосточном государственном университете использовались НИС «Бурун» и «Г.Ю. Верещагин». В ДВВИМУ, на замену устаревшему «Меридиану» пришло новое УПС «Профессор Ющенко», а в конце 1980-х. возродилась традиция парусной подготовки курсантов морских учебных заведений, с приходом учебно-парусных судов «Паллада» и «Надежда». В расширение квалификации плавсостава в Находке было открыто профессиональное училище №34 (1972 г.), а во Владивостоке - Мореходное училище по подготовке кадров среднего командного состава для рыбной промышленности (1974 г.).

. . . . . .

Развитие рыбной промышленности Дальнего Востока в первой половине 1970-х гг. шло по «проторенному пути» шестидесятых - расширение океанического рыболовства с опорой на приемо-обрабатывающие базы и вынесением районов промысла в Мировой океан и акватории, сопредельные водам иностранных государств.

Так, в первой половине семидесятых годов завершилось поступление плавбаз пр. 69 польской постройки. Всего за 1970-1975 гг. рыбаки-дальневосточники получили 14 судов этого типа, из них Камчатку пришло четыре плавбазы, на Сахалин – семь, в Приморье – две, и в Магадан – одна. Затем, в середине-второй половине семидесятых пришли еще четыре плавбазы типа «Пятидесятилетие СССР». Наблюдалось массовое пополнение рыбодобывающих судов. За первые пять лет семидесятых годов из новостроя пришло 33 РТМ типа «Атлантик», 23 больших и 83 средних морозильных траулеров, построенных по улучшенным проектам 394 и 502.

. . . . . .

С развитием легководолазного дела в народных массах стали формироваться общественные движения аквалангистов, со временем достигших и общесоюзного и мирового признания. К своему стыду, мы практически не знаем истории дальневосточного дайвинга, бывшего до нас. Известно лишь, что в шестидесятые-семидесятые годы активно работала группа аквалангистов Курилова П.А. и Костина Г.А. В восьмидесятые годы сформировались клубы Владивостокского ДОССАФ, дальнегорской «Горгоны», 178-го завода и Славянки. Результатами работ энтузиастов стали обследование мест гибели шхуны «Восток», крейсера «Изумруд» и ряда иных подводных объектов на акватории Приморского края. Пик общественного движения дайверов приходится на конец этого десятилетия, когда во Владивостоке был создан «Клуб подводного поиска «Восток»», объединивший дайверов Приморья (1988 г.). Получив, при общественной «протекции» и государственной помощи, «Громобой» (до 1989 г. – дальрыбовская «Флотинспекция-05»), «Ретвизан» (БГК, от ТОФ) и другие суда, «Восток» в последующие годы реализовал ряд экспедиций – к месту затопления фрегата «Паллада» и крейсера «Изумруд» в 1989 г., на о-ва Шумшу и Парамушир в 1990 г. В последующие годы на базе клуба «Восток» было организована «Морское патриотическое объединение «Восток», как детско-юношеская флотилия.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

. . . . . .

Ударную силу 8-й ОпЭск составляли подводные лодки вооруженные крылатыми ракетами. Известно, что в 1980-1981 гг. БС в этой районе несли «К-175» и «К-204», осенью 1981 г. пришла «К-43». В мае 1982 г. пришла «К-204». В 1982 г. испытания в жестких условиях тропиков прошла новейшая многоцелевая АПЛ «К-427» пр. 671РТМ, так же осуществившая слежение за АУГ «Kitty Hayk». К службе в индийских морях привлекались и североморские АПЛ.

. . . . . .

Всего с 1987 по 1990 гг. только кораблями ТОФ было проведено через зону боевых действий без потерь и повреждений 374 торговых судна в 178 конвоях. Из них: ЭМ «Боевой» - 50 судов в 29 конвоях, ЭМ «Стойкий» - 86 судов в 44 конвоях, СКР «Порывистый» - 67 торговых судов в 30 конвоях, БПК «Адмирал Трибуц» - 41 судно в 17 конвоях, БПК «Маршал Шапошников» - 41 судно в 19 конвоях, ЭМ «Осмотрительный» - 31 судно в 16 конвоях, БПК «Адмирал Виноградов» - 22 судна в 9 конвоях, БПК «Адмирал Захаров» - 21 судно в 8 конвоях, БПК «Адмирал Спиридонов» - 15 судов в 6 конвоях. Противоминную безопасность конвоев обеспечивали тральщики - «Заряд» (две БС), «Трал», «Якорь», «Контр-адмирал Першин», «Запал» и «Параван». Техническую готовность кораблей, решавших боевые задачи в Персидском заливе поддерживала «ПМ-59».

. . . . . .

Последняя советская пятилетка началась на Дальнем Востоке с визита М.С. Горбачева в 1986 г., и «обозначившего радужные перспективы» быстрого и конструктивного развития экономического сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, приоритетного развития дальневосточного экономического района. Годом позже была объявлена «Перестройка», с «ускорением» экономических и «гласностью» социальных процессов. Однако на деле эти процессы получили полярно-деструктивное развитие.

. . . . . .

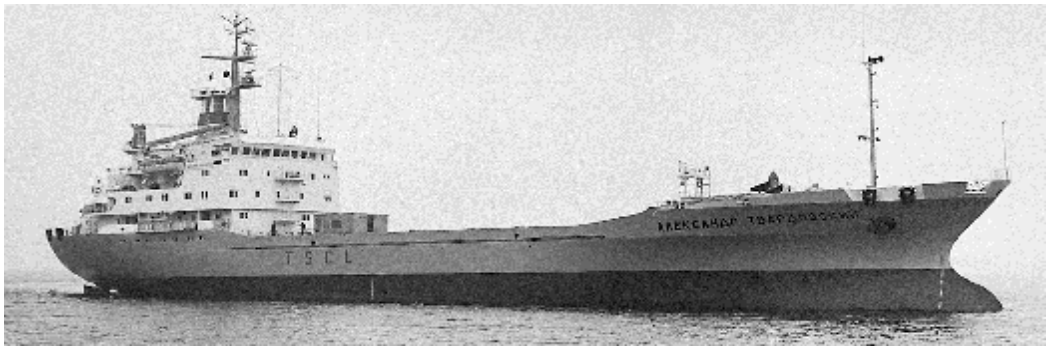
Существенные пространственные потери понес советский Дальний Восток: в 1990 г. соглашением «Шеварднадзе-Бейкер» была проведена делимитация приграничных вод Берингова моря. В итоге 200-мильная зона СССР «урезалась» до 170-180 миль, а американская соответственно увеличивалась - до 220-230 миль. США получили 46,3 тыс. км^2. Американскими стали воды богатые рыбой, с потенциалом годовой добычи 150 тыс. т., и перспективные нефтегазовые месторождения «Наваринское» и «Алеутское», с запасами газа в одном только Наваринском бассейне более 1,2 млрд. м^3, а к СССР отошло 4,6 тыс. км^2 бесперспективных акваторий[18].

* * * * *

Семидесятые-восьмидесятые годы – это Серебряный век Русского океана. Трудами нескольких поколений страна достигла пика своего морского могущества. А впереди были «лихие девяностые»…

[18] Конгресс США ратифицировал соглашение 16.09.1991 г., нашей стороны соглашение не ратифицировано до сих пор, что создает прецедент международно-правового спора…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



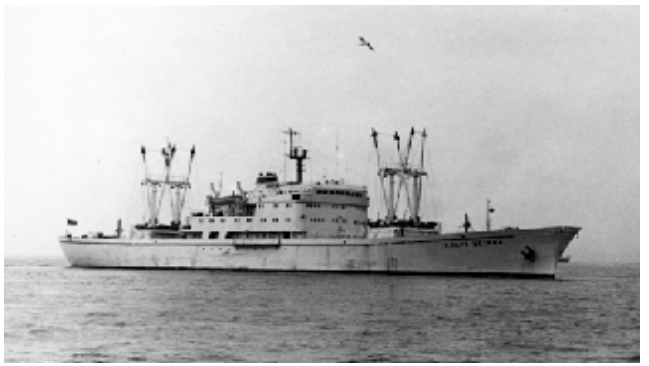
Контейнеровозы типа «Александр Фадеев»

Судно смешанного плавания «река-море» - контейнеровоз «Василий Шукшин»

Универсальное судно типа «Варнемюнде» вместимостью 10997 брт. или 368 TEU

Баржебуксирный состав

Железнодорожный паром переправы «Ванино – Холмск»



«Марина Раскова» - скоростной рифер ДВМП

Специализация и универсализация – основные тенденции повышения эффективности дальневосточного торгового флота в 1970-1980-е гг.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Буровое судно «Михаил Мирчинк» (слева) и ТБС «Катунь»

«Трансшельф» перевозит СПБУ

НИС «Триас»

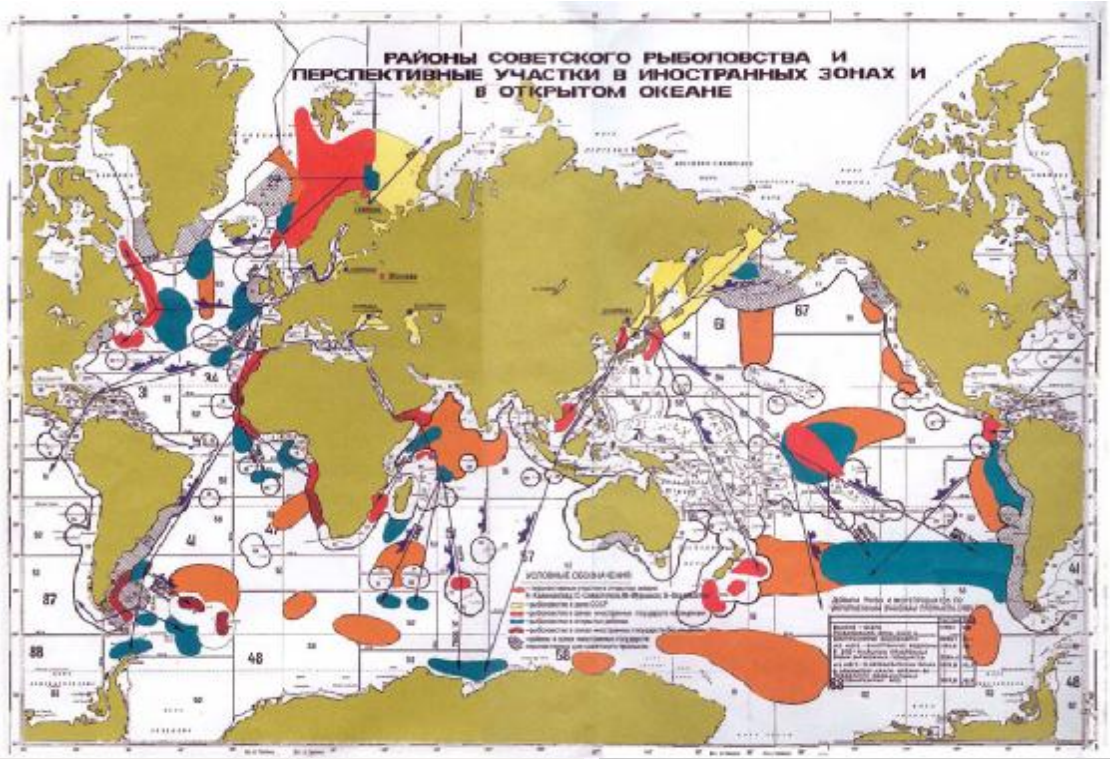
Экспедиционные работы на вьетнам-ском шельфе, 1987 г.

Транспортно-буксировочное судно типа «Нефтегаз»

Нефтесборщик-землесос «Вайдагубский»

Освоение ресурсов океана - новый вид дальневосточного мореплавания

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



Плавбаза «Конституция СССР»

БАТМ «Пулковский меридиан»

Супертраулер – РТМС пр. 464

БМРТ пр. 394АМ

Приемно-транспортный рефрижератор типа «Берег»

Океаническое рыболовство Советского Союза

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

На боевой службе: тяжелый авианосный крейсер «Минск» и тяжелый атомный ракетный крейсер «Фрунзе»

Большой морской танкер «Владимир Колечицкий»

Большой противолодочный корабль «Гордый »

Большой десантный корабль «Николай Вилков» - завсегда-тай Индийского океана

Большой противолодочный корабль «Маршал Ворошилов» в одной из африканских стран

Боевые службы – «…Действия Запада оказались сильно ограниченными ВМФ СССР…»

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Хроники крушений советских кораблей и судов, 1946-1991 годы

Пароход «Дальстрой», 1946 г.

Пароход «Дальстрой» стоял под погрузкой в Находке, загружая тринитротолуол. К 24 июля 1946 г., когда было принято во второй трюм 400 т., на борту возник пожар. Последовавший за этим взрыв уничтожил пароход. В качестве одной из причин пожара, выдвигалась версия умышленного поджога судна заключенными.

Буксир «Альбатрос», 1946 г.

В сентябре 1946 г. буксир «Альбатрос» сел на камни в зал. Петра Великого. Заделку полученных пробоин осуществили цементом, а для снятия судна использовали понтоны. После снятия «Альбатроса» и при его буксировке в штормовую погоду, понтоны стали биться о борт и разрушили цементные ящики. «Альбатрос» затонул.

Пароход «Таллин», 1946 г.

Пароход «Таллин» в шторм сел на камни у Усть-Камчатска 3 октября 1946 г. и был разбит волнами. Координаты места гибели - широта - 56 град., 03 мин. N., долгота 162 град., 56 мин.Е.

Пароход «Свердловск», 1946 г.

Пароход «Свердловск» ДВГМП сел на камни м. Сумо-саки (о. Шумшу) 14 ноября 1946 г. и был разбит волнами. Обследован водолазами АСС ТОФ 24 июня 1947 г. Координаты гибели: широта - 50 град., 45 мин. N., долгота – 156 град., 21 мин. Е.

Лесовоз «Искра», 1946 г.

Лесовоз «Искра» затонул в шторм на глубине 8-10 метров, в месте с координатами широта 47 град., 21 мин., 7 сек. N., долгота - 152 град., 24 мин., 5 сек. Е.

Обследован водолазами АСС ТОФ 8 июня 1946 г.

Трофейный пароход, 1946(47) г.

Трофейный пароход (бывш. японский - «Зиму-Мару») водоизмещением 6 000 т. затонул на глубине 35 метров в бух. Шмехова о-ва Парамушир приблизительно в 1946-47 гг. Обследован водолазами АСС ТОФ в 1947 г.

Пароход «Дона-Тринидат», 1947 г.

Филиппинский пароход «Дона-Тринидат», водоизмещением 4500 т., сел на рифы о-ва Камень Опасности и затонул на глубине 3 метров в 1947 гг. Обследован водолазами АСС ТОФ 2 июля 1947 г.

Пароход «Тобол», 1947 г.

29 июня 1947 г. пароход «Тобол» Дальневосточного пароходства, оказывая помощь филиппинскому судну «Дона-Тринидат», сел на рифы Камня Опасности и был «разорван» перевозимым рисом.

Баржа «Дукча», 1947 г.

Баржа «Дукча» МВД СССР водоизмещением 420 т., пропала без вести 6 июля 1947 г. в Охотском море возле п-ова Кони, имея на борту ценный груз. В 1947 г. силами АСС ТОФ (!!!) безрезультатно осуществлялся поиск пропавшего судна. Характер груза Составителю не известен.

Пароходы «Генерал Ватутин» и «Выборг», 1947 г.

19 декабря 1947 г. пароходы ДВГМП «Генерал Ватутин» и «Выборг», груженные взрывчатыми веществами, прибыли в Нагаево в составе каравана судов. Когда до причала оставалось 7-10 кабельтовых, когда из второго трюма парохода «Ватутина» вылетели люковые закрытия, в небо на 200 метров взметнулось светло-голубое пламя, а затем раздался взрыв. Когда дым рассеялся, «Ватутина» уже затонул, а «Выборг» уходил под воду с задранной вверх кормой. Погибшие пароходы были обследованы водолазами АСС ТОФ 26 января 1948 г.

Пароход «Моссовет», 1947 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Пароход «Моссовет» ГУ СМП затонул у мыса Якан в проливе Лонга на глубине 25 метров, раздавленный льдами. Координаты места гибели - широта 69 град., 29 мин. N., долгота - 178 град., 4 мин. E.

Морской буксир «Винница», 1957 г.

Морской буксир «Винница» Дальневосточного пароходства 07.01.1957 г. сел на камни м. Егорова в Японском море и был оставлен экипажем.

Сейнер «Гранит», 1957 г.

Сейнер «Гранит» (тип «СО-300», п/п Находка) затонул 13.03.1957 г. у о-ва Монерон.

Теплоход «Белкино», 1957 г.

Теплоход «Белкино» ДВМП затонул 09.08.1957 г. в пяти милях от берега, в р-не Провидения на глубине 30-50 м. Координаты места гибели: широта - 64 град., 43 мин., 3 сек. N., долгота - 175 град., 04 мин., 3 сек. E.

Траулер «Елец», 1957 г.

СРТ «Елец» был выброшен на камни бух. Лаврова Олюторскго залива осенью 1957 г. Летом следующего года аварийная партия обследовало судно и демонтировала ценное оборудование.

Подводная лодка «С-104», 1957 г.

Подводная лодка «С-104» («Щ-104») выброшена штормом на камни о-ва Парамушир и разбита волнами в декабре 1957 г. Позже была поднята и разобрана.

Траулер «Свияга», 1957 г.

СТР-706 «Свияга» Находкинской БАМР 10 декабря 1957 г. стоял на разгрузке в р-не Второго Курильского пролива, с разобранным главным двигателем. Налетевшим шквалом, траулер сорвало со швартовов, столкнуло с плавбазой «Кижуч» и вынесло из пролива, где «Свияга» и затонула. Погибло 14 рыбаков.

Траулер «СРТ-626», 1957 г.

Камчатский траулер «СРТ-626» (тип «СРТ-300») 19.10.1957 г. сел на камни в бух. Лаврова на северо-востоке п-ова Камчатка

Траулер «СРТ-4331», 1957 г.

Известно, что средний рыболовный траулер «СРТ-4331» Находкинской БАМР погиб в 1957 г.

МРС № 4304, 1964 г.

МРС № 4304 рыболовецкой артели им. Левченко Камчатоблрыбакколхозсоюза, опрокинулся и затонул 24.09.1964 г. с 10 членами экипажа и пассажирами.

Траулеры «Бокситогорск», «Нахичевань», «Себеж», и «Севск», 1965 г.

В начале 1965 года траулеры «Бокситогорск», «Нахичевань», «Себеж», и «Севск» вели промысел возле о-ва Святого Павла в Беринговом море. 19 января ветер достиг силы урагана, и началось интенсивное обледенение судов. Экипажи боролись за живучесть околкой льда, а суда попытались укрыться от шторма в ближайшем ледяном поле. Попытки освободиться от обледенения были безрезультатны и четыре траулера, один за другим опрокинулись и затонули. Спасти удалось лишь одного человека, снятого с плавающего к верху днищем «Бокситогорска» (широта - 58 град., 32 мин. N., долгота 172 град., 48 мин. E) на следующий, после катастрофы, день.

Траулер «Белогорск», 1965 г.

Траулер «Белогорск» (тип «СРТ-300», п/п Невельск) затонул в Беринговом море 19.01.1965 г.

Танкер «Низменный», 1965 г.

Танкер «Низменный» сел на рифы м. Опасный и затонул в 2 милях от берега, 02.02.1965 г., на глубине 15 метров. Место гибели: широта - 52 град., 41 мин., 6
сек. N., долгота - 158 град., 39 мин. E.

Траулер «Адими», 1965 г.

СТР-4403 «Адими» Приморрыбпрома сел на камни м. Полосатый (восточн.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

побережье Камчатки) и был разбит штормом 23.02.1965 г. Место гибели: широта - 52 град. 15 мин., 8 сек. N., долгота - 158 град., 35 мин. Е.

Теплоход «Витимлес», 1965 г.

Теплоход «Витимлес» Дальневосточного пароходства затонул от сжатия льдами в Восточно-Сибирском море, на глубине 30 метров, 24.10.1965 г. Координаты места гибели: широта - 70 град., 00 мин., 8 сек. N., долгота - 175 град., 23 мин. Е.

Пароход «Изобата», 1965 г.

Пароход «Изобата» Магаданского рыбтреста затонул 26.10.1965 г. от столкновения с другим судном, в Анадырском заливе, в 8 милях от берега, на глубине 50 м. Место гибели: широта - 64 град., 34 мин., N., долгота - 174 град., 23 мин. Е.

Судно «Батокс», 1965 г.

Судно «Батокс» Магаданского рыбтреста 26.10. 1965 г. сел на камни в устье р. Армань и разбит штормом. Место гибели: широта - 59 град., 40 мин. N., долгота - 150 град., 07 мин. Е.

Теплоход «Гриша Акопян», 1971 г.

Теплоход «Гриша Акопян» ДВМП погиб при бомбардировке американской авиации во Вьетнаме.

Сейнер «Лысьва», 1972 г.

Сейнер «Лысьва» колхоза «Рыбак» погиб на промысле в зал. Петра Великого 12.02.1972 г., в р-не п-ова Гамова. Вместе судном погибло 11 рыбаков. Считался пропавшим без вести. Одной из версий гибели выступал подрыв на мине во время траления, иной - посадка на риф во время шторма. В 2002 г. сейнер был найден в 100 м от м. Щульца на п-ове Гамова, на глубине 28 м.

МРС № 1455, 1972 г.

МРС-80 № 1455 рыболовецкого колхоза им. XX партсъезда, с. Апука Олюторского района Камчатской области, затонул 14.10.1972 г., погиб экипаж из шести человек.

Траулер «Лудза», 1972 г.

СРТ «Лудза» сел на камни и затонул в Охотском море в 1972 г. Причина и обстоятельства гибели судна Составителю не известны. Координаты места: широта - 49 град., 59 мин., 5 сек. N., долгота - 155 град., 25 мин., 5 сек. Е.

Плавучий док № 421, 1991 г.

ПД № 421, принадлежавшей организации «Востокинвестморе», был определен судовладельцем дна работу возле Сайгона. При подготовке к буксировке были нарушены условия обеспечения общей прочности дока. На замечания Составителя (в бытность его морским инженером, отвечающим за изготовление, испытание и монтаж буксирных устройств на доке) о том, что док «опасно изогнут», судовладелец отмахнулся – «…не твоя вахта...». Затянувшаяся подготовка к переходу обусловила выход в море, в период, запрещенный к плаванию таких немореходных объектов как плавучие доки. В понедельник, 13 (!!!) января 1991 г. ПД № 421 покинул Владивосток, ведомый буксиром «Ахтияр». На подходе к Цусиме караван попал волнение в 3-4 балла, при котором док разломился - носовая часть затонула, а кормовая стала дрейфовать. Подошедший «Ахтияр» снял экипаж, жертв не было. К утру, кормовая часть дока затонула.

Сейнер «Микижа», 1991 г.

Камчатский сейнер «Микижа» (пр.388 М) сел на рифы и затонул 19.01.1991 г.

Подводная лодка «Б-33», 1991 г.

Готовившаяся к списанию ПЛ «Б-33» затонула у пирса в ночь на 26.01.1991 г. Жертв нет. Поднята ПСС ТОФ и выведена из состава флота.

Сейнер «МРС-225 № 05», 1991 г.

Известно, что камчатский «МРС-225 № 05» получил пробоину и затонул 2 мая 1991 г. Иными сведениями об этом крушении мы не располагаем.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Глава 5. На исходе четвертого столетия: российское дальневосточное мореплавание в 1992-2014 годах

Обыденным переходом часовых стрелок начался новый, 1992 год. Традиционных поздравления президента и гимна страны не последовало, стрелки отсчитали первые минуты нового, Смутного времени, наступившего на всем, уже постсоветском пространстве. Начались «лихие девяностые».

«Шоковая терапия» российских рыночных реформ последовала на второй день нового года. «Либерализация цен», выразившаяся в их резком и необоснованном росте, привела к катастрофичному падению реальных зарплат и пенсий, обесцениванию сбережений населения, прогрессу неплатежей между предприятиями, процветанию бартера, общему дисбалансу экономики. К середине года большинство предприятий остались практически без денежных средств, производство останавливалось, стали нерегулярными выплаты заработанной платы. Одновременно с этим, национальной экономике был нанесен второй смертельный удар – была проведена либерализация внешнеэкономической деятельности. В условиях низких экспортных тарифов, слабого контроля со стороны формирующейся российской таможни и огромной разницы между внутренними и внешними ценами, вывоз сырья стал сверхдоходным бизнесом, что окончательно отвлекло остатки денежных ресурсов из производственного сектора.

Закономерным результатом 1992 г. стала галопирующая инфляция, составившая 2608,8% за год и адекватный рост внутренних цен, безработица, массовое обнищание и рост смертности населения, взлет коррупции и преступности. Экономика страны держалась на иностранных кредитах, реальной денежной единицей, используемой в расчетах, становился американский доллар. Страна фактически утрачивала экономическую независимость, управляясь «консультантами» из «Международного валютного фонда». На формирующийся конфликт центральной власти, «противостояние президента и парламента», накладывался прогрессирующий «кризис противостояния центра и регионов», требующих экономической и политической самостоятельности. Разгорался военный конфликт на Кавказе, формировались региональные сепаратистские тенденции, многие регионы переводили в федеральный бюджет только часть положенных налогов, началась «налоговая» война», пустел бюджет государства.

На фоне динамично прогрессирующей национальной катастрофы, флот России, вместе со своей страной, вышел в «океан рыночного плавания».

В нарушение принятого годом ранее закона, летом 1992 г. началась приватизация государственного и муниципального имущества. В основу этого процесса были положены приватизационные чеки (ваучеры), выдаваемые гражданам России, которые по своему усмотрению, могли обменять их на акции того или иного предприятия. В итоге приватизации порядка 20-25% акций закреплялось за государством, часть была продана на рынке, а около 51% акций получили трудовые коллективы, что формально придавало приватизации «народный характер», и теоретически закрепляло предприятия в собственности трудового коллектива.

Между тем, мировая практика свидетельствует, что контрольный пакет акций, позволяющий завладеть предприятием, составляет порядка 15-20% от их общего количества, а стратегическую роль в управлении деятельностью предприятия играет топ-менеджмент, функции которого должны быть существенно ограничены законом и внутренним аудитом. Но количество акционеров – работников приватизированного предприятия составляло, как правило, несколько тысяч человек[19], лиц обремененных

[19] К примеру, в сентябре 1992 г. в ДВМП работало 18,4 тыс. чел., СахМП - 6,0 тыс. чел., ПМП – 4,5 тыс. чел., КамМП – 4,2 тыс. чел., Арктическом МП – 1,4 тыс. чел., на НСРЗ – 4,1 тыс. чел., Совгаванском СРЗ – 2,7 тыс. чел., Славянском СРЗ – 2,9 тыс. чел. и на Владивостокском СРЗ – 1,3 тыс. чел.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

растуще-проблемным содержанием семей, отсутствием элементарных, экономических и правовых знаний, *но не представляющих собой социальный монолит*. Рассчитывать в таких условиях на контрольный пакет акций, как фактор собственности, якобы находящийся у трудового коллектива, в высшей степени наивно. Но очевидно позитивной становится перспектива перехвата управления лицами, инородными данному предприятию. В этих условиях, своеволие топ-менеджмента, не ограниченное рамками закона и внутренним аудитом, обеспечивает и перераспределение результатов труда в свою пользу, и вывод активов – т.е. передачу наиболее эффективных средств производства и ресурсов в подставные (как правило, собственные) фирмы, по договорам сомнительного содержания[20].

. . . . . .

Общий дисбаланс экономики и развал судостроительной отрасли, дефицит денежных средств у приватизированных предприятий и отсутствие механизма финансирования обусловили прекращение процесса обновления флота. Всего, за 1992-1999 гг. для морского флота России было построено 162 судна (3977,5 тыс. т. дедвейта), из них на отечественных верфях – 26 (158,8 тыс. т.). В результате, если в 1995 г. в состав Морского флота РФ входило 26,4 % новых (до 10 лет эксплуатации) и 17,5% современных (от 11 до 15 лет эксплуатации) судов, то в 1999 г. – 12,9% и 21,1% соответственно. Катастрофически росло количество старых судов (более 20 лет эксплуатации), составивший в 1995 г. 37,7%, а в 1999 г. – 45,3% судового состава морского флота России[21], что априори исключало их эффективное использование.

Знаковой тенденцией 1990-х гг. стал перевод морских судов под иностранный (т.н. «удобный») флаг. Объективными причинами этого процесса стали высокое налоговое бремя в Российской Федерации на услуги судоходных компаний по сравнению со странами «удобного флага», а так же необходимость строительства нового флота на кредиты иностранных банков, которые для обеспечения возвратности своих вложений, принимали построенные суда в залог. Немаловажная роль в переходе на «удобный флаг» принадлежала и новому руководству приватизированных предприятий, выводящему активы судоходных компаний за рубеж[22].

. . . . . .

Мутным историям того времени, как говорится, нет числа. Так, в 1996-1997 гг. и первом полугодии 1998 г. администрация Камчатской области использовала нецелевым образом три транша федеральных средств - 241 млрд. «неденоминированных» руб. (эквивалентно 50 млн. долл.), которые направлялись на Южно-Курильский рыбокомбинат и еще около сотни рыбоперерабатывающих заводов. Мутна история с новыми супертраулерами, построенными под гарантии России, переданными в управление в оффшорные «Дальморепродукт-Траулерз» и «Falkland Investments Ltd.» («родственные» структуры ДМП и ВБТРФ), арестованными за неплатежи и закончившаяся обязательством РФ выплатить кредиторам 232 млн. долл. плюс проценты. Сообщалось о факте: на 1998 г. Морской охране ФПС России при потребности в 240 тыс. т. дизельного топлива для кораблей, было выделено 8 тыс. т., а реально получено 300 (триста) т.

. . . . . .

Хроническая нищета и утрата нравственных начал обусловили «распродажу всего и вся». Апофеозом трагедии стало затопление в 1999 г. в главной базе флота эсминца «Стойкий» из-за хищения забортной арматуры. Это была черная страница в истории Тихоокеанского флота, о которой сейчас не хочется вспоминать.

---

[20] Так, основной принцип акционерного дела гласит, что участвовать в бизнесе могут многие, внося небольшую долю в капитал и, тем самым, минимизируя инвестиционный риск в целом. Скрытый же принцип акционерного дела свидетельствует, что управлять бизнесом будут немногие…

[21] Для количественной оценки здесь и ниже использованы данные «ЕСИМО» и Росстата.

[22] В этой связи уместно вспомнить трагедию Балтийского морского пароходства, чьи активы были буквально растащены по «частным закромам» в течение двух-трех лет …

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Но были и другие люди. Нам известны примеры, когда многие экипажи подводных лодок, разделившись на «рабочие смены», поочередно и зарабатывали деньги «в общий котел» своих семей и поддерживали заданный уровень боеготовности кораблей. Интересно, флот еще какой страны, может защищать свою Родину такого рода «хозяйственным способом»?

Трудами этих людей с 1992 по 1999 годы подводные силы ТОФ выполнили 30 боевых служб, из которых АПКСН – девять боевых патрулирований, АПК пр. 949А – пять БС, многоцелевыми АПЛ – 11 БС и ДЭПЛ пр. 877 – пять БС[23].

Походы стратегических ракетоносцев подтвердили всему миру, что ядерные силы ТОФ сохранили свой боевой потенциал и надежно гарантируют безопасность России. В 1992 г . задачи БС в Охотском море выполнили многоцелевые АПЛ «К-331» и «Б-242». Задачи боевых служб у тихоокеанского побережья США решали многоцелевые АПЛ «К-331» в 1993 г. и «К-419» - в 1995 г. В 1994 г. АПК «К-442» выполнил задачи БС в южных широтах Тихого океана, осуществляя слежение за американскими АУГ «Кити Хок» и «Индепенденс».

В 1997 г. АПК «К-442» выполнила задачи БС в Тихом океане, пройдя за поход свыше 11 тыс. миль. ДЭПЛ несли боевую службу в окраинных морях: в январе-марте 1993 г. «Б-187» выполняла задачи в районах Курило-Камчатской гряды, а за 1993-1995 гг. «Б-190» выполнила две БС и одну поисково-противолодочную операцию. В период американской агрессии против Сербии, летом-осенью 1999 г., одновременно с походом АПК «К-141 «Курск» в Средиземном море, задачи боевой службы в Тихом океане выполнил АПК «К-150 «Томск». По некоторым оценкам, на поиски «К-150» 3-й флот США выделил до 32% корабельного состава и 97% базовой патрульной авиации. Полагаем, что приведенные примеры наглядно подтверждают сохраненную способность подводных сил флота решать задачи во всех районах Тихого океана.

В итоге «лихих девяностых», повседневным и самоотверженным трудом моряков было *сохранено боевое ядро Тихоокеанского флота*[24].

. . . . . .

Так или иначе, но очевидно одно - объемы «Северного завоза» катастрофически упали, северо-восточные территории были поставлены за грань выживания. Естественной реакцией на это стал исход населения. Если в 1989 г. население Певека составляло 12,9 тыс. чел., то к 2002 г. – 5,2 тыс. чел. За эти годы население Тикси сократилось с 11,6 тыс. чел. до 5,8 тыс. чел., Анадыря с 17,1 тыс. чел. до 11,0 тыс. чел. …

Впрочем, катастрофическое ухудшение демографической ситуации на Дальнем Востоке России в эти годы – характерная черта и своеобразный итог рыночного реформирования: если в 1992 г. в регионе проживало 8,0 млн. чел., то десятилетие спустя – 6,7 млн. чел. Развал экономического механизма государства и единой транспортной системы страны, хронический дефицит федерального бюджета и ничтожная самодостаточность региональной и местной экономики создали угрозу утраты дальневосточных регионов страны.

* * * * *

«Лихие девяностые» - время поражения не только Тихоокеанской стратегии России, но и глобальная угроза краха Русского Мира. В итоге почти четырехста лет русского присутствия на Тихом океане, речь шла не о сохранении Россией статуса морской державы, а о дальнейшем пребывании России на берегах Великого океана…

---

[23] Здесь и ниже использованы данные сайтов «Штурм глубины» (http://deepstorm.ru/) и «ВМФ России» (http://flot.com/), публикации военно-технического альманаха «Тайфун» и др. источники. Полагаем, что по факту, было выполнено на 10-15 БС больше…

[24] Примечательно, что в 2006 г. для испытания на Балтийском море вновь построенной ДЭПЛ пр. 636 был привлечен тихоокеанский экипаж кап. 2 р. А.Н. Дергоусова. Балтийцы свои подводные кадры не сохранили…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

* * * * *

С началом XXI века драйвером российской экономики стала нефтегазовая отрасль, обеспечивающая основные поступления в госбюджет[25]. Это непосредственно отразилось и на Дальнем Востоке, чьи недра обладают запасами нефти и газа.

. . . . . .

Инфраструктурное обеспечение шельфовых разработок возложено на совместное предприятие (СП) «Сахалин-Шельф-Сервис». Были созданы базы обеспечения в Корсаковском (1997 г.) и Холмском (1998 г.) морских торговых портах, в 2002 г. на площадях обанкротившегося Холмского моррыбпорта был создан новый «Сахалинский Западный морской торговый порт». С 2004 г. начались работы по созданию береговой базы в порту Москальво, в 2008 г. - организация береговой базы в Магаданском торговом порту по освоению западно-камчатского шельфа для компании «Камчатнефтегаз», а в 2009 г. - организация базы обеспечения морских буровых работ для ООО «Газфлот» по проекту «Сахалин-3». Всего в современности в состав предприятия входит шесть береговых баз на о-ве Сахалин и одна в японском порту Вакканай. С октября 2006 г. Холмский СРЗ начал выполнение работ по изготовлению и обслуживанию морского оборудования для компании «Sakhalin Energy Invest Company Ltd», а в 2008 г. стал составной структурой «Сахалин-Шельф-Сервис» как ЗАО «Сахалинремфлот».

. . . . . .

Нарастающе-масштабный экспорт энергоресурсов обусловил оживление в дальневосточном судоходстве[26]. В начале 2002 г. танкера ПМП при ледокольном сопровождении ДВМП выполнили первые рейсы по экспорту сахалинской нефти, а затем оба пароходства стали участниками обеспечения сахалинских проектов, приобретя для этого суда-снабженцы «Полар Певек» и «FESCO Sakhalin». Однако, в последующие годы данный сегмент судоходства постепенно перешел к новому «внерегиональному» перевозчику - АО «Совкомфлот» (SKF)[27].

. . . . . .

Однако этим планам не суждено было сбыться. В условиях «конкурентной борьбы» ПМП было вытеснено с рынка «Совкомфлотом» в 2007 г., которому, в последствии были проданы 6 танкеров-«стотысячников». По этой или иной причине, или совокупности таковых, но в 2008 г. ПМП свернуло свою судоходную деятельность в России, продав весь балансовый флот и сохранив в Находке только юридическое присутствие и вспомогательный бизнес. И остается только надеяться, что история российского Приморского морского пароходства на этом не закончится.

В современности с фирменным знаком Приморского морского пароходства PRISCO (Primorsk Shipping Corporation) на борту и под управлением сингапурской «PRISCO

---

[25] «Драйвер» - новомодный термин, означающий «лидер, влекущий за собой». По нашему мнению, нефтегазовая отрасль не драйвер (поскольку за собой никого «не тянет»), а просто - «кормилец». Так, нефтяные налоги (на добычу полезных ископаемых, таможенные пошлины на нефть и газ, товары выработанные из нефти) обеспечивают поступление половины доходов в бюджет страны. К примеру, в 2008 г. из 4,37 трлн. руб. доходов федерального бюджета 2,1 трлн. руб. (48,0%) приходилось на «нефтегазы».

[26] Впрочем, масштабная реализация сахалинских проектов не принесла должного оживления и в судостроение Дальнего Востока. К примеру, комплекс надводных конструкций ПБУ «Лунская-А» и «Пильтун-Астохская-Б» были построены в Южной Корее, газовозы «Grand Aniva» и «Grand Elena» - в Японии, в то время как на Амурском судостроительном были созданы два функциональных модуля для буровых установок (2001-2003 гг.), изготовлено 54 береговых резервуара для дизельного топлива (2002 г.) и модернизирована буровая «Орлан» в 2005 г. Небольшой объем работ по изготовлению металлоконструкций «достался» Находкинскому СРЗ и некоторым другим предприятиям.

[27] Исторически, «Совкомфлот» был организован в 1988 г., как советская судоходная компания, созданная в соответствии с международными стандартами и мировой практикой. В современности, «Совкомфлот» - это акционерное общество, 100% акций которого принадлежит РФ, с штаб-квартира в Петербурге, в состав компании входит 158 судов совокупным дедвейтом 12,6 млн. т.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Ltd.» ходят танкера «PRISCO Alexandra», «PRISCO Ekaterina» и другие. Но, это уже зарубежная компания, имеющая только российские исторические корни...

. . . . . .

По данным «Российского морского регистра судоходства»[28] в августе 2014 года на Дальнем Востоке под отечественным флагом числилось 332 морских транспортных судна[29], совокупным дедвейтом – 1257,5 тыс. т. и средним возрастом 28,6 года. Из них:

- нефтеналивных судов - 143, совокупным дедвейтом - 555,1 тыс. т., средний возраст 28,5 года, осредненный дедвейт – 3,9 тыс. т.;
- наливных судов - 6, совокупным дедвейтом - 3,8 тыс. т., средний возраст 32,7 года, осредненный дедвейт – 0,6 тыс. т.;
- судов для перевозки генерального груза - 159, совокупным дедвейтом - 590,2 тыс. т., средний возраст 28,1 года, осредненный дедвейт – 3,7 тыс. т.;
- судов для перевозки навалочных грузов - 1, дедвейтом - 30 тыс. т. и в возрасте 27 лет;
- накатных судов - 19, совокупным дедвейтом – 52,0 тыс. т., средний возраст 25,6 года, осредненный дедвейт – 2,7 тыс. т.;
- контейнеровозов - 4, совокупным дедвейтом - 26,4 тыс. т. средний возраст 32,2 года, осредненный дедвейт – 6,6 тыс. т.

В списке судовладельцев транспортного флота числилось 173 предприятия, из них 23 иностранных.

. . . . . .

По сведениям «Российского морского регистра судоходства» в августе 2014 года в дальневосточном бассейне под отечественным флагом эксплуатировалось:

- 10 рыбоперерабатывающих судов (плавзаводов): совокупное водоизмещение - 96 тыс. т., средний возраст - 24,4 года, осредненное водоизмещение – 9,6 тыс. т.;
- 565 рыболовных судов[30]: совокупное водоизмещение - 1018,8 тыс. т., средний возраст - 27,8 года, осредненное водоизмещение - 1,8 тыс. т.;
- 124 рефрижераторных судна: совокупный дедвейт - 368,7 тыс. т., средний возраст - 27,4 года, осредненный дедвейт - 2,97 тыс. т.

Очевидно, что абсолютно большая часть рыболовных судов эксплуатируются сверх нормативного срока. К примеру, в упомянутом регистровом списке, в возрасте 14 и менее лет (т.е. построенных в XXI веке) числится всего 8 рыболовных судов, совокупным водоизмещением 16,2 тыс. т.

. . . . . .

[28] Здесь и ниже расчеты по современному состоянию дальневосточного флота выполнены Д.Ю. Ведерниковым.

[29] Здесь и ниже - за исключением рефрижераторных судов.

[30] Справочно: по данным «Ассоциации добытчиков минтая», в 2013 г. общее количество рыбопромысловых судов на Дальнем Востоке составляло 630 судов, в т.ч. 108 крупнотоннажных судов (БМРТ – 102 ед., РКТС – 1 ед., РТМКС – 5 ед.), 299 среднетоннажных судов (РТМ – 10 ед., ТСМ – 12 ед., СРТМ – 100 ед., СТР – 162 ед., остальные – 15 ед.) и 223 малотоннажных судна (РС – 65 ед., ММРС, ММДС, ММРСТ, ММРТР, МКРТМ, МРТР – 29 ед., несерийные суда – 129 ед.).

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Буровые: стационарные и ледостойкие «Моликпак» и «Орлан», и плавучая «Полярная заезда»

Танкер-стотысячник
«Governor Farkhutdinov»

Судно-снабженец ледового класса
«Алексей Чириков»

Нефтяной терминал
в Де-Кастри

Газовоз «Grand Aniva»
на терминале СПГ
«Пригородное»

На шельфе Сахалина

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

FESCO – вчера, сегодня, завтра…

PRISCO – сингапурская компания с российскими историческими корнями

«Золотая Колыма» - единственный навалочник под российским флагом на Дальнем Востоке

Суда Сахалинского морского пароходства: сорокалетний «Пионер Корсакова» и 22-летний «Сахалин-10»

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

.

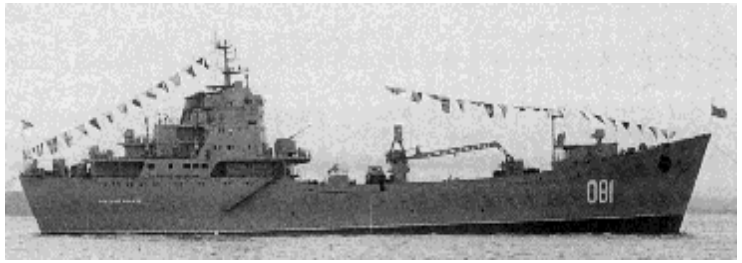
Флагман флота:
гвардейский РКР «Варяг» - четверть века в строю

14-летний АПК «Томск»:
«юноша» по нынешним меркам…

ДЭПЛ пр.877 – удачный проект
последней четверти XX века

БПК «Маршал Шапошников»:
за кормой сотня тысяч миль дальних походов и 30 лет воинской службы

АПК СН «Святой Георгий Победоносец»:
на четвертом десятке лет стратегического ядерного сдерживания



БДК «Николай Вилков»:
завсегдатай Тихого и Индийского океанов с 1974 года

Ровесники – ветераны ТОФ:
спасатель «Машук» и БМТ «Борис Бутома» с 1977 года в обеспечении флота

Нам есть что защищать…

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Хроники крушений российских кораблей и судов, 1992-2014 годы

Самоходная баржа «Восток-2», 1992 г.

Самоходная баржа «Восток-2» выброшена на берег Камчатки 01.01.1992 г. Иными данными об этом крушении мы не располагаем.

Траулер «Калитва», 1992 г.

РТМ «Калитва» был оставлен экипажем и был выброшен 12.02.1992 г штормом на берег возле камчатского поселка Озерновский.

Подводная лодка пр. 629, 1992 г.

Выведенная из состава флота подводная лодка пр.629 (тактический номер Составитель запамятовал) была передана совместному предприятию «Интерскрап» (Находка) для разделки, но в последствии была продана за рубеж. При буксировке корабля внутрь прочного корпуса стала поступать вода, и лодка затонула, на подходах к Цусимскому проливу весной-летом 1992 года.

Мотобот «Судьба», 1993 г.

Известно, что мотобот «Судьба» пропал без вести в Японском море прибл. 04.08.1993 г. Иных сведений об этом случае крушения мы не имеем…

Шаланда «МГР-650», 1993 г.

Грузоотвозная шаланда «МГР-650» принадлежавшая Государственному предприятию «Дальвоенморстрой» затонула 02.09.1993 г. в р-не бух. Вилючинской от потери остойчивости. Погиб один человек.

Траулер «Аскания», 1993 г.

В сентябре 1993 года БМРТ «Аскания» был штормом выброшено на берег в районе п. Яблочное на Сахалине.

Теплоход «Генерал Владимир Зосимов», 1993 г.

Судно «Генерал Владимир Зосимов» потерпел аварию и был выброшен на камни бух. Труженик в 7 км от Совгавани. Экипаж покинул терпящий бедствие сухогруз. Судно разломилось на две части, и до сего времени его останки разбросаны в бухте, в нескольких сотнях метров от берега…

Сейнер «Астрилово», 1993 г.

Сейнер «Астрилово» (пр.388М) затонул от потери остойчивости 23.12.1993 г., по-видимому в следствие перегрузки…

Траулер «Тройка-1», 1994 г.

РТС «Тройка-1» потерпел крушение в пр. Лаперуза 22.02.1994 г.

Плашкоут «СП-119», 1994 г.

Самоходный плашкоут «СП-119» затонул 16.04.1994 г. в проливе Лаперуза. Иных сведений об этом крушении мы не имеем…

Траулер «Иван Панов», 1994 г.

Невельский траулер «Иван Панов» затонул 22.07.1994 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Катер «КЖ-36», 1994 г.

Катер «КЖ-36» потерпел крушение у р. Большая на Камчатке 25.10.1994 г.

Катер «Водолаз-6»,1994 г.

Катер «Водолаз-6» затонул у причала на Камчатке (?) 19.11.1994 г. Дальнейшая судьба этого судна нам неизвестна.

Траулер «Рыболов», 1994 г.

Известно, что СРТ «Рыболов» погиб 13.11.1994 г. Иными знаниями об этом крушении мы не располагаем.

Траулер «Сахалинский», 1994 г.

Списанный и брошенный СРТ «Сахалинский» затонул в 23.11.1994 г.

Ледокол «Вьюга», 1994 г.

Списанный ледокол «Вьюга» (пр. 97, ТОФ) затонул при буксировке в р-не Филиппин.

Траулер «Капитан Болсуновский», 2012 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Сахалинский БМРТ «Капитан Болсуновский» получил пробоину от столкновения с льдиной и затонул 26.05.2012 г. в 570 км юго-западнее м. Дежнева. Экипаж, 91 чел., спасен.

Траулер «Аргонавт», 2012 г.

Траулер «Аргонавт» затонул в пр. Лаперуза 02.09.2012 г. Причина и иные обстоятельства крушения нам не известны.

Рефрижератор «Вест», 2012 г.

Транспортный рефрижератор «Вест» перевернулся от удара волны и затонул 23 сентября 2012 г., недалеко от пос. Октябрьского на Камчатке в 7 км от берега. Пропало без вести два рыбака.

Самоходная баржа «СБ-14», 2012 г.

Самоходная баржа «СБ-14» затонула 22 сентября 2012 г. при выходе из п/п Киран. На борту судна была руда с высоким содержанием золота (18,5 г/т). Жертв нет, дальнейшая судьба «СБ-14» нам не известна.

Шаланда «Амурская», 2012 г.

Шаланда «Амурская» затонула 28 октября 2012 г. в Охотском море во время шторма. В последствии «Амурская» была обнаружена в мете с координатами – 54 град., 57 мин. N., долгота - 135 град., 52 мин. E. (в 27 км от порпункта Киран).

По данным Дальневосточной транспортной прокуратуры шаланда была загружена золотосодержащей рудой в количестве 700 т., при «паспортной» грузоподъемности 611 т.

Рыболовная шхуна «Зинто-мару», 2012 г.

Рыболовная шхуна «Зинто-Мару» (порт приписки – Холмск) затонула во время шторма затонуло 12 ноября 2012 г. в 40 км от Южно-Курильска. Экипаж из 14 чел. снят судном «Ямато-мару» и доставлен в указанный порт.

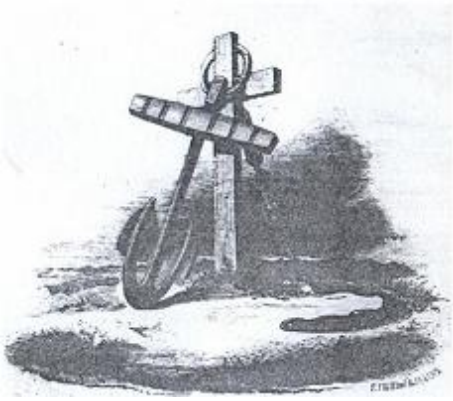
Рыболовная шхуна «Шанс-101», 2013 г.

27 января 2013 г. рыболовная шхуна «Шанс-101» была обнаружена в перевернутом состоянии судном «Анатолий Торчинов» в 50 км от п/п Светлая Приморского края. Рядом со шхуной находился плот с 10-ю моряками – шестью россиянами и четырьмя индонезийцами. Еще 20 членов экипажа считаются пропавшими без вести.

Сейнер «Снегирево», 2014 г.

Брошенный сейнер «Снегирево» затонул 13.02.2014 г. у пирса в Петропавловске-Камчатском.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



«… Ежели мореходец, находясь на службе, претерпевает кораблекрушение и погибает, то он умирает за Отечество, обороняясь против стихий, и имеет полное право наравне с убиенными воинами, на соболезнование и почтение памяти от соотчичей…»

В.М. Головнин, капитан-командор Российского флота

Мартиролог кораблей и судов, 1648-2014 годы
(приведено без купюр, всего 892 случая кораблекрушений)

А

«Авача-101», траулер, 1999 г.
«Авиатор», теплоход, 2001 г.
«Авиор», теплоход, 2001 г.
«Ага», траулер, 1957 г.
«Аган», теплоход, 1998 г.
«Аджария», баржа, 195(?) г.
«Адими», траулер, 1965 г.
«Адмирал Нахимов», крейсер, 1905 г.
«Адмирал Посьет», траулер, 1962 г.
«Адмирал Ушаков», броненосец береговой обороны, 1905 г.
«Айсберг», гидрограф. судно, 1952 г.
«Айтон-Мару», пароход, 19(??) г.
«Аксу», траулер, 1970(1-?) г.
«Аланд», пароход, 1918 г.
«Алга», сухогруз, 1998 г.
«Александр», бриг, 1827 г.
«Александр Обухов», плавзавод, 1982 г.
«Александра», сухогрузное судно, 2011 г.
«Алексей Кулаковский», буксир, 2010 г.
«Алеут», винтовая шхуна, 1877 г.
«Алеут», шхуна, 1883 г.
«Алиса Гак», пароход, 1875(?) г.
«Алмаз», буксирный катер, 1968 г.
«Альбатрос», буксир, 1946 г.
«Альбатрос», буксирн. катер 1958 г.
«Альбатрос-101», сейнер, 2001 г.
«Альгимаус», яхта, 1996 г.
«Альма», сейнер, 2005 г.
«Альметьевск», сейнер, 1999 г.
«Амбарчик», танкер, 1983 г.
«Амвелла» (Amvella), дноуглуб. судно, 2002 г.
«Аметист», траулер, 2011 г.
«Амур», минный транспорт, 1904 г.

«Амур», пароход КВЖД, 1904 г.
«Амур», ПСКР, 2007 г.
«Амурская», шаланда, 2012 г.
«Амурский партизан», траулер, 1979 г.
«Анабар», дноуглубительное судно, 2010 г.
«Анадырь», шхуна Российско-Американской компании, 1854 г.
«Ангара», бот, 1850 г.
«Ангара», госпитальное судно (пароход Доброфлота), 1904 г.
«Ангара», рефрижератор, 1966 г.
«Ангрен» (СРТ-1054), траулер, 1960 г.
«Ангарстрой», пароход, 1942 г.
«Анива», пассажирское судно 1960 г.
«Антонина Нежданова», пассажирский теплоход, 2004 г.
«Апшерон», траулер, 2002 г.
«Арго», яхта, 1999 г.
«Аргонавт», траулер, 2012 г.
«Аргунь», пароход, 1861 г.
«Аргус», спасательный буксир, 1969 г.
«Арматурщик», траулер, 1981 г.
«Армель», баржа МВД, 19 (??) г.
«Ароса», теплоход, 2004 г.
«Артур», пароход КВЖД, 1904 г.
«Аскания», траулер, 1993 г.
«Астрилово», сейнер, 1993 г.
«Атлас», шведск. пароход, 1890 г.
«Атласово», траулер, 2000 г.
«Ашхабад», пароход, 1950 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Аякс», тральщик, 1923 г.
«Аян», китобойное судно Русско-финляндской компании, 1855 г.
«Аян», танкер, 1965 г.63

Б

«Бажинск», сейнер, 2002 г.
Байдары Российско-Американской компании, 1805 г.
«Байкал», транспорт, 1871 г.
«Баргузин», траулер, 1958 г.
Баржа без имени, 1922 г.
Баржа без имени, 2008 г.
Баржа ММФ, 19(??) г.
Баржа № 231, 19 (??) г.
Баржа № 506, 19(??) г.
Баржи Первой Ленско-Колымской экспедиции, 1933 г.
«Барс», бронекатер, 1922 г.
«Барх», пароход, 1917 (-19) г.
«Баскунчак», пароход, 1955 г.
«Баскунчак», танкер, 1976 г.
«Батрак», пароход, 1878 г.
«Батокс», пароход, 1965 г.
«Баян», крейсер, 1904 г.
«ББС-6», баржебуксирный состав, 1986 (?) г.
«Белек», парусно-моторная шхуна, 1976(?) г.
«Белкино», теплоход, 1957 г.
«Белогорск», траулер, 1965 г.
«Белоостров» (СРТ-657), траулер, 1955 г.
«Белополье» (СРТ-4406), траулер, 1974 г.
«Белоруссия», пароход, 1944 г.
«Бельведер», шхуна, 1919 г.
«Берда», рыболовный сейнер, 1970 г.
«Бердск», сейнер, 1970 г.
«Беринг», катер рыбного управления Камчатки, 1923 г.
«Беринг», судно Российско-Американской компании, 1815 г.
«Бесследный», списан. эсминец, 1990 г.
«Бесшумный», миноносец, 1904 г.
«Билибино», сейнер, 1998 г.
«Бирокан», научно-исследовательское судно, 1978 г.
«БК-72», бронекатер Амурской флотилии, 1937 г.
«БКА-150» (№1420), буксирный катер, 1969 г.
«БКД-37», судно, 1966 г.
«Блеск», шхуна, 1952 г.
«Блестящий», миноносец, 1905 г.
«БМ № 0823», судно, 1966 г.
«Бобр», канонерская лодка, 1904 г.
«Богатырь», ледокол, до 1932 г.
«Богатырь», пароход Доброфлота, 1904 г.
«Бодрый», морской буксир, 2000 г.
«Боевой», миноносец, 1904 г.
«Бокситогорск», траулер, 1965 г.
«Болиндер», катер усть-камчатского кооператива, 1923 г.
«Болиндер», почтово-грузовая шхуна, 1927 г.
«Большерецк», баржебуксирный состав, 1979 г.
«Большерецк», пакетбот, 1744 г.
«Большой Шантар», пароход, 1943 г.
«Борей», рыболовн. судно, 2002 г.
«Борец», сейнер, 1968 г.
«Борис Горинский», траулер, 1978 г.
«Борис и Глеб», промысловое судно, 1757 г.
«Бородино», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Бохай-1300», плот, 1997 г.
«Боярин», крейсер, 1904 г.
«Б-30», буксир, 1954 г.
«Б-33», подводная лодка, 1991 г.
«Б-229», списан. подводная лодка, 2006 г.
«Б-313», атомн. подводн. лодка, 1997 г.
«БО-302», большой охотник, 19(??) г.
«БО-310», большой охотник, 1956 г.
«БО-319», большой охотник, 1956 г.
«БО-320», большой охотник, 1960 г.
«БО-328», большой охотник, 1960 г.
«БО-332», большой охотник, 1960 г.
«БО-335», большой охотник, 1956 г.
«Браслав», траулер, 1971 г.
«Бристоль», траулер, 1996 г.
«Брянск», пароход, 1950 г.
«Брянсклес», теплоход, 1980 г.
«БТ-316», базовый тральщик, 1984 г.
«Буйный», миноносец, 1905 г.
Буксирный катер, 1945 г.
Буксирный катер № 1318, 1963 г.
«Булункан», теплоход, 2001 г.
«Бурея», пароход КВЖД, 1904 г.
«Бурея», теплоход, 1995 г.
«Бурный», катер, 1955 г.
«Бурный», миноносец, 1904 г.
«Бурный», морской буксир, 1970 г.
«Быстрый», миноносец, 1905 г. 84

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

В

«Валентин Котельников», траулер, 1966 г.
«Валерий Чкалов», пароход, 1951 г.
«Варяг», крейсер, 1904 г.
«Варягин», пароход, 1906 г.
«Вацлав Воровский», пароход, 1941 г.
«Вера, Надежда, Любовь», экспедиционное судно, 1765 г.
«Вест», теплоход, 2004 г.
«Вест», рефрижератор, 2012 г.
«Викинг», норвежск. пароход, 1897 г.
«Вилюй», теплоход, 1954 г
«Винница», морской буксир, 1957 г.
«Витим», теплоход, 1987 г.
«Витимлес», теплоход, 1965 г.
«Витязь», крейсер, 1893 г.
«Владивосток», пароход, 1893 г.
«Владимир», пароход, 1897 г.
«Владимир», пароход, 1919 г.
«Владимир Кувшинов», пароход, 1918 г.
«Владимир Мономах», крейсер, 1905 г.
«Влучник» («Wlocznik»), траулер, 2003 г.
«ВНТ-23», водоналивной танкер, 1990 г.
«Внушительный», миноносец, 1904 г.
«Водолаз-6», катер, 1994 г.
«Воевода», портовый буксир, 1918 г.
«Возобновленный Охотск», пакетбот, 1789 г.
«Войков», эсминец, 19(??) г.
«Волхов», теплоход, 1959 г.
«Ворон», самоходная баржа, 1995 г.
«Ворошиловск», минный заградитель, 1950 г.
«Восток», баржа, 1991 г.
«Восток», пароход, 1922 г.
«Восток», парусно-паровая шхуна, 1883 г.
«Восток», траулер, 1952 г.
«Восток-Орион», сейнер, 2008 г.
«Восток-039», баржа, 2002 г.
«Восток-2», самоходная баржа,1992 г.
«Восторженный», траулер, 1989 г.
«Восточный», сейнер, 2002 г.
«Восточный», сейнер, 2008 г.
«Восточный Гавриил», бот, 1730 г.
«Волна», промысловая шхуна, 1964 г.
«Всадник», минный крейсер, 1904 г.
«Второй снабженец», краболов, 1941 г.
«Выборг», пароход, 1947 г.
«Выносливый», миноносец, 1904 г.
«Вьюга», ледокол, 1994 г.
«В-240», шхуна, 1950-е гг. **47**

Г

«Гагара», траулер, 19 (??) г.
«Гайдамак», минный крейсер, 1904 г.
«Гайдамак», сейнер, 1987 г.
«Ганза-Мару», яп. пароход, 1932 г.
«Гарпунер», китобойное судно, 1962(?) г.
«Гелион-1», рыболовн. судно, 2000 г.
«Гелион-2» рыболовн. судно, 2000 г.
«Генерал Ватутин», пароход, 1947 г.
«Генерал Владимир Зосимов», сухогруз, 1993 г.
«Геннадий Невельской», китобойное судно, 1891 г.
«Геофизик», теплоход, 1968 г.
«Герман Дересс», пароход, 1905 г.
«Герман Титов», траулер, 1984 г.
Гидрографический катер, 1945 г.
«Гидролог», научно-исследовательское судно,1968 г.
«Гижига», транспорт, 1845 г.
«Гиляк», канонерская лодка, 1904 г.
«Гинга» (Ginga), рыболовная шхуна, 2011 г.
«Гирин», пароход КВЖД, 1904 г.
«Глобино», сейнер, 2009 г.
«Глубиномер», гидрограф. судно 2008 г.
«Гойе-Мару», японский пароход, 1929 г.
«ГОК-2», гидрографическ. катер, 1945 г.
«Голубь», траулер, 1953 г.
«Горделивый», списанный СКР, 1994 г.
«Гордый», корабль-цель, 1988 г.
«Горностай», моторный катер, 1922 г.
«Гранит», сейнер, 1957 г.
«Гроза», буксир, 19(??) г.
«Гремящий», канонерская лодка, 1904 г.
«Грозящий», списанный СКР, 1994 г
«Громкий», миноносец, 1905 г.
«Григорий Абашидзе», теплоход, 1995 г.
«Гриша Акопян», теплоход, 1971 г. **34**

Д

«Дальстрой», пароход, 1946 г.
«Декабрист», корабль-цель, 1954 г
«Дельфин», шхуна, 1909 г.
«Демянск», траулер, 198(?) г.
«Денисово», траулер, 1999 г.
Десантная баржа, 1945 г.
«Джигит», учебный крейсер, 1904 г.
«Дзержинский», пограничный сторожевой корабль, 1960 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Диамант», траулер, 2006 г.
«Диана», фрегат, 1855 г.
«Диана», шхуна, 1920 г.
«Дмитрий», судно, 1803 г
«Дмитрий Донской», крейсер, 1905 г.
«Доброе намерение», экспедиционное судно, 1788 г
«Дона-Тринидат», пароход, 1947 г.
«ДС-1», десантное судно, 1945 г.
«ДС-3», десантное судно, 1945 г.
«ДС-5», десантное судно, 1945 г.
«ДС-8», десантное судно, 1945 г.
«ДС-15», десантное судно, 1956 г.
«ДС-18», десантное судно, 1956 г.
«ДС-19», десантное судно, 1956 г.
«ДС- 20» десантное судно, 1956 г.
«ДС-13», десантное судно, 1956 г.
«ДС-43», десантное судно, 1945 г.
«Дукча», баржа, 1947 г. **26**

Е
«Евдоким», промысловое судно, 1746 г.
«Евпл», промысловое судно, 1785 г.
«Екатерина», бриг, 1838 г.
«Екатерина», шмак, 1774 г.
«Екатерина», шхуна, грузовая моторная, 1918 г.
«Екатерина», шхуна, 192(?) г.
«Елец», траулер, 1957 г.
«Елизавета», бриг, 1835 г.
«Елисавета», шхербот, 1754 г.
«Енг Синг № 27», рыболовн. судно, 2007 г.
«Енисей», минный транспорт, 1904 г.
«Ермак», пароход Доброфлота, 1904 г. **12**

Ж
«Жаннетта», американск. барк, 1881 г.
«Жемчуг», крейсер, 1914 г.
«Житомир», парусно-моторная шхуна, 1963 г.
«Жук» (типа «Жук»?), буксирный моторный катер 1964 г.
«Ж-1003», катер, 1996 г.
«ЖВ-51105, буксирн. катер, 1968 г. **6**

З
«Забияка», учебный крейсер, 1904 г.
«Зайсан» (РС-5420), сейнер, 1962 г.
«Заря», парусно-паровая шхуна, 1902 г.
«ЗАС-10», зарядовая станция, 19(??) г.
«ЗАС-18», зарядовая станция, 1971 г.
«ЗАС-54», зарядовая станция, 1958 г.
«Захарий и Елизавета», промысловое судно, 1762 г.
«Заветный», траулер, 1984 г.
«Звезда», парусно-моторная шхуна 1948 г.
«Зея», буксир, 1920 г.
«Зея», пароход КВЖД, 1904 г.
«Зинто-мару», рыболовная шхуна, 2012 г.
«Зоя», пароход, 1918 г. **13**

И
«Иван Касаткин», траулер, 2002 г.
«Иван Панов», траулер, 1994 г
«Иван Сусанин», буксир, 1961 г.
«Иеремия», шитик, 1753 г.
«Изобата», пароход, 1965 г.
«Изумруд», крейсер, 1905 г.
«Ильич», пароход, 1944 г.
«Ильмен», бриг, 1820 г.
«Ильмень», пароход, 1943 г.
«Император Александр III», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Иней», гидрографическое судно ММФ, 1968 г.
«Индигирка», корабль-цель, 1954 г.
«Индигирка», пароход, 1939 г.
«Инкоу», пароход КВЖД, 1904 г.
Иностранное судно, неизвестное, 1757 г.
«Иня», баржа, 19 (??) г.
«Иоанн Рыльский», промысловое судно, 1786 г.
«Иоанн», пакетбот, 1753 г.
«Иртыш», транспорт, 1905 г.
«Искра», лесовоз, 1946 г.
«Искра», логгер, 1952 г.
«Ишим», танкер, 1955 г. **22**

К
«Казань», пароход Доброфлота, 1904 г.
«Казань», пароход Доброфлота, 1906 г.
«Казак Поярков», ледокол, 1941 г.
«Казахстан», пароход, 1949 г.
«Кадьяк», бот, 1805 г.
«Калитва», траулер, 1992 г.
«Камо», пароход, 1936 г.
«Камсинг-1», траулер, 2002 г.
«Камчадал», транспорт, 1858 г.
«Камчатка», бриг, 1841 г.
«Камчатка», плавучая мастерская, 1905 г.
«Камчатка», шхуна, 1921 г.
«Камчатка», шхуна, 1922 г.
«Камчатнефть», судно-мишень, 19 (??) г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Капитан Болсуновский», траулер, 2012 г.
«Капитан Путинцев», траулер, 1958 г.
«Капитан Усков», теплоход, 2008 г.
«Капитан Федоров», порт. буксир, 2008 г.
«Капитан Чириков», пароход, 1953 г.
«Капитон», промыслов. судно, 1758(?) г.
«Карага» (СРТ-4392), траулер, 1966 г.
«Каракумы», траулер, 1995 г.
«Карганик», траулер, 2000 г.
«Каргат», траулер, 1996 г.
«Касадо-Мару», японская краболовная база, 1945 г.
«Каракумнефть», танкер, 2012 г.
«Карлук», канадское судно, 1913 г.
«Касуга-Гава-Мару», яп.пароход, 1930 г.
«Кастор-1», теплоход, 2008 г.
Катер рыбопромышленника Орлова, 1923 г.
Катер № 9, рыболовн. судно, 1934 г.
Катер № 51103, 1966 г.
«КАТЩ-81», катерный тральщик, 1945 г.
«Кафор», траулер, 2005 г.
«Кварц», научно-исследовательское судно, 197(?) г.
«Кварц» (СРП-150), плашкоут, 2007 г.
«Кета», катер фирмы «Демби и К°», 1923 г.
«КЖ-36», катер, 1994 г.
«Кибартай», траулер, 2001 г.
«Кижуч», катер ф. «Демби и К°», 1923 г.
«Кит», буксир, 1938 г.
«Кит», дрифтер, 1952(?) г.
Китобойные суда САСШ, 1879 г.
«Кичига», траулер, 1965 г.
«Ключевской», траулер, 1962 г.
«Князь Горчаков», пароход, 1906 г.
«Князь Суворов», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Князь Шаховский», паровой катер, 1903 г.
«Краб», парусно-моторная шхуна, 1953 г.
«Креветка», парусно-моторная шхуна, 1954 г.
«Кречет», пароход, 1941 г.
«Кольская», буровая платформа, 2011 г.
«Командор Беринг», охранный крейсер, 1920 г.
«Комилес», пароход, 1948 г.
«Комсомолец Арктики», плавбаза, 1962 г.
«Комсомолец Находки», теплоход, 1981 г.
«Кондовый», сейнер, 1996 г.
«Космополит», пароход, 1898 г.
«Кострома», пароход Доброфлота, 1887 г.
«Кострома», пароход Доброфлота, 1913 г.
«Кореец», канонерская лодка, 1904 г.
«Котлин», пароход, 1948 г.
«Котовский», катер, 1954 г.
Кочи казаков А. Булыгина, 1654 г.
Кочи казаков А. Филиппова, 1648 г.
Кочи казаков Ф. Попова (Алексеева), 1648 г.
«Красногвардейск», дизель-электроход, 1959 г.
«Крейсерок», охранная шхуна, 1889 г.
«Крестьянка», парусно-моторная шхуна, 1936 г.
«Кречет», траулер, 1978 г.
«КТ-152», катерный тральщик, 1945 г.
«КТ № 228», катер, 1964 г.
«Куйбышев», пароход, 196(?) г.
«Кузбасс», пароход, 1944 г.
«Кузнецкстрой», пароход, 1955 г.
«Кулу», списанный пароход, 1996 г.
«Курил», транспорт, 1850 г
«К-129», подводная лодка, 1968 г.
«К-426», шхуна, 19(??) г.
«К-429», атомн. подводн. лодка, 1983 г.
«К-431», атомн. подводн. лодка, 1985 г. 81

Л

«Ладога», рефрижератор, 1952 г.
«Ладо Кецховли», пароход, 1949 г.
«Ламут», краболовная база, 1943 г.
«Лангер», буксир, 1923 г.
«Лаптев», шхуна, 1935 г.
«Лахтак», парусно-моторная шхуна, 1976(?) г.
«Лебедь», буксир, 1915 г.
«Лев», бот, 1729 г.
«Леваневский», буксир, 1944 г.
«Лейтенант Бураков», миноносец, 1904 г.
«Лейтенант Дыдымов», охранный крейсер, 1922 г.
«Лейтенант Краскин», пароход, 1936 г.
«Лимб», траулер, 1962 г.
«Линда», пароход, 1918 г.
«Линк Стар (Link Star)», теплоход, 1995 г.
«Лифат», пароход КВЖД, 1904 г.
Лодия (без названия), 1741 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Лодки б/имени, 1889 г.
«Лопатино», траулер, 1996 г.
«Лок-Батан», танкер, 1949 г.
«Луга», пароход, 1948 г.
«Лудза», сейнер, 1972 г.
«Луция», шхуна, 1904 г.
«Лысьва», сейнер, 1972 г.
«Люция-Виктория», пароход, 1906 г.
«Л-16», подводная лодка, 1942 г.
«Л-19», подводная лодка, 1945 г. **27**

М

«Майкоп», танкер, 1941 г.
«Малыгин», ледокольный пароход, 1940 г.
Малый артиллерийский корабль, 1973 г.
«Мариуполь», танкер, 1943 г.
«МБ-179», морской буксир, 1974 г.
«Мгача», баржа, 19(??) г.
«МГР-650», шаланда, 1993 г.
«Механик Супрунов», сейнер, 2006 г.
«Мидия», парусно-моторная шхуна, 1959 г.
«Микижа», сейнер, 1991 г.
«Микоян», пароход, 1942 г.
«Минеола», американский грузовой пароход, 1904 г.
Минный катера броненосца «Ретвизан», 1904 г.
Минный катера броненосца «Севастополь», 1904 г.
Минный катера крейсера «Аскольд», 1904 г.
Миноносец № 204, 1904 г.
Миноносец № 207, 1900 г.
Миноносец № 208, 1904 г.
«Минхао», китайск. пароход, 1931 г.
«Мирный», сейнер, 1958 г.
«Мирный», траулер, 1971 г.
«Мисс Лайн» («Miss Line»), теплоход, 1999 г.
«Михаил», бриг, 1823 г.
«Михаил», дубель-шлюпка, 1753 г.
«Михаил», плавзавод, 1905 г.
«Михаил», промысловое судно, 1786 г.
«Михаил Альперин», рефрижератор, 1983 г.
«Михаил Лермонтов», пассажирский лайнер, 1986 г.
«ММ-1093», траулер, 2009 г
Морской буксир, 19(??) г.
«Морской геолог», списан. НИС, 2002 г.
«Москальво», буксирн. пароход, 19(??) г.
«Москва», пароход Доброфлота, 1882 г.
«Москва», пароход Доброфлота, 1926 г.
«Москвин», катер, 1954 г.
«Моссовет», пароход, 1947 г.
Мотобот краболовной базы «Менжинский», 1945 г.
«Мста», пароход, 1944г.
«МРС-80» (№ 1151) , сейнер, 1966 г.
«МРС-80» (№ 1517), сейнер, 1969 г.
«МРС-86» (№ 290), сейнер, 1970 г.
«МРС № 050», сейнер, 1984 г.
«МРС № 104», сейнер, 1982 г
«МРС-116», сейнер, 1969 г.
«МРС-150, борт 002», сейнер, 2004 г.
«МРС-150 № 091», 1999 г.
«МРС-225», сейнер, 1969 г.
«МРС-225 № 05, сейнер», 1991 г.
«МРС-225 № 038», сейнер, 1998 г.
«МРС № 379», сейнер, 1964 г.
«МРС № 419», сейнер, 1969 г.
«МРС-1067», сейнер, 1971 г.
«МРС № 1455», сейнер, 1972 г.
«МРС № 1557», сейнер, 1960 г.
«МРС № 4304», сейнер, 1964 г.
«МРС-5001», сейнер, 1998 г.
«МРС» б/и пр. 1322, 2000 (?) г.
«Мукден», пароход КВЖД, 1904 г.
«Муки», шхуна, 1906 г.
«Муссон», портов. буксир, 1954 г.
«Муссон», малый ракетный корабль, 1987 г.
«Мусоргский», теплоход, 19 (??) г.
«Мыс Боброва», траулер, 1988 г
«Мыс Лазарева», траулер, 1996 г.
«Мыс Левашова», траулер, 2001 г.
«М-49», подводная лодка, 1941 г.
«М-63», подводная лодка, 1941 г.
«М-252», подводная лодка, 1959 г. **69**

Н

«Наварин», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Надежда», дубель-шлюпка, 1753 г.
«Надежда», пакетбот, 1800 г.
«Надежда Благополучия», бригантина, 1782 г.
«Надеждинск», траулер, 1988 г.
«Надежная», баржа, 1932 г.
«Нагадан», пароход КВЖД, 1904 г.
«Нажим-24», шхуна, 1945 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Най-Най» (СРТ-4529), траулер, 1973 г.
«Нанива», японский минный заградитель, 1912 г.
«Наследник Александр», транспорт, 1842 г.
«Наталья», бригантина, 1780 г.
«Нахимов», траулер, 1969 г.
«Находка», пароход, 1869 г.
«Находка», танкер, 1997 г.
«Нахичевань», траулер, 1965 г.
«Нева», шлюп Российско-Американской компании, 1813 г.
«Невельской», буксир, 1970 г.
«Неводское», траулер, 1990 г.
«Неман», пограничный СКР, 1995 г.
«Нептун» (СРТ-4293), траулер, 1971 г.
Нефтеналивная баржа, 1954 г.
«Нивастрой», траулер, 19(??) г.
«Низменный», танкер, 1965 г.
«Нийтака», японский крейсер, 1922 г.
«Николай», бот, 1767 г.
«Николай», бриг, 1842 г.
«Николай», промысловое судно, 1775 г.
«Николай», судно Российско-Американской компании, 1808 г.
«Николай», шхуна, 1827 г.
«Николай», пароход «Товарищества Амурскаго пароходства», 1873(?) г.
«Нина Сагайдак», теплоход, 1983 г.
«Нингута», пароход КВЖД, 1904 г.
«Ниппе-Мару», японск. пароход, 1944 г.
«Новая Ладога», плавбаза, 1995 г.
«Новик», парусно-паровой корвет, 1863 г.
«Новик», крейсер, 1904 г.
«Новик», пароход КВЖД, 1904 г.
«Новик», рефрижератор, 19(??) г.
«Новоархангельск», траулер, 1995 г.
«Нонни», пароход КВЖД, 1904 г.
«Норск», сейнер, 1989 г.
«Ньютон» (СРТ-4549), траулер, 1975 г.
«Нэнси Моллер», англ. пароход, 1930 г.44

О

«Обновление храма России», бригантина, 1796 г.
«Обь», пароход, 1944 г.
«Озерск», траулер, 1958 г.
«Ола», пароход, 1951 г.
«Ола», судно обеспечения, 1970 г.
«Ольдгамия», призовой пароход, 1905 г.
«Ольхон», траулер, 1991 г.
«Омулевка», траулер, 1966 г.
«Опричник», парусно-паровой клипер, 1861 г.
«Орион», корабль-цель, 195(?) г.
«Орочанин», канонерская лодка, 1918 г.
«Ослябя», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Отака-Мару», японск. пароход, 1925 г.
«Отважный», канонерская лодка, 1904 г.
«Отлив», рыболовн. судно, 2000 г.
«Оха», баржа, 194(?) г.
«Оха», пароход, 1951 г.
«Охотск», бриг Российско-Американской компании, 1855 г.
«Охотск», галиот (пакетбот), 1748 г.
«Охотск», пакетбот, 1805 г.
«Охотск», теплоход, 1930 г.
«Очаков», траулер, 1998 г. 23

П

«Павлин Виноградов», пароход, 1944 г.
«Памела Дрем (Pamela Dream)», теплоход, 2001 г.,
«Память Ленина», пароход, 1927 г.
«Паллада», крейсер, 1904 г.
«Паллада», плавучий док, 2000 г.
«Паллада», теплоход, 1996 г.
«Паллада», фрегат, 1856 г.
«Параван», базовый тральщик, 19(??) г.
«Партизан», сторожевой корабль, 1945 г.
«Партнер» (Partner), рыболовное судно, 2011 г.
Парусно-моторная шхуна ТОВВМУ, 1948(49) г.
Пассажирский катер, 19(??) г.
«Пассат», китобойное судно, 1949 г.
«Пента», катер Камчатского губревкома, 1923 г.
«Первая», шхуна, 1863 г.
«Перекоп», пароход, 1941 г.
«Пересвет», корабль-цель (бывш. ледокол), 19(??) г.
«Пересвет», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Перкун и Занат», промысловое судно, 1748 г.
«Пермь», пароход Доброфлота, 1914 г.
«Петр», гукор (промысловое судно), 1755 г.
«Петр», промысловое судно, 1752 г.
«Петр», промысловое судно, 1765 г.
«Петр», шитик, 1750 г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Петр и Павел», промысловое судно, 1766 г.
«Петр и Павел», промысловое судно, 1787 г.
«Петр и Павел» («Иоанн Предтеча»), промысловое судно, 1774 г.
«Петропавловск», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Пинагор», траулер, 1970 г.
«ПК-8», пограничный катер, 1945 г.
«ПК-9», пограничный катер, 1945 г.
«ПК-42», пограничный катер, 1945 г.
Плавмастерская, списанная, 2004 г.
Плавучий док ПСРЗ, 2008 г.
Плавучий док № 7, 2006 г.
Плавучий док № 14, 1999 г.
Плавучий док № 66, 1990 г.
Плавучий док № 421, 1991 г.
Плашкоут ВМФ, 1990 г.
Плашкоут № 5838, 19(??) г.
«Победа», эскадренный броненосец, 1904 г.
Подводная лодка пр. 629, 1992 г.
Подводная лодка, списанная, тип не известен, 19(??) г.
«Подольск», пароход, 1948 г.
«Полайн» («Poline»), лесовоз, 2014 г.
«Полтава», пароход Доброфлота, 1917 г.
«Полтава», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Поронайск», теплоход, 1970 г.
«Портовик», траулер, 19(??) г.
«Посьет», транспорт, 1979 г.
«Приветливый», сейнер, 1987 г.
«Прилив», промысловая шхуна, 1962 г.
«Приозерный», приемно-транспортный рефрижератор, 2006 г.
«Принцесса Луиза», пароход, 1905 г.
«Промысловик», траулер, 1954 г.
«Профессор Визе», пароход, 1942 г.
«Профессор Моисеев», траулер, 2006 г.
«ПСКР-901», пограничный сторожевой корабль, 1995 г.
«Пульсар», теплоход, 1996 г.
«Пурга», шхуна, 1869 г.
«Пурга», шхуна, 1895 г. 61

Р

«Работник», катер, до 1934 г.
«Рабочий», пароход, 1938 г.
«Разбойник», учебный крейсер, 1904 г.
«Разящий», миноносец, 1904 г.
«Расторопный», миноносец, 1904 г.
«Расторопный», китобойное судно, 1963 г.
«Раутан», портовый буксир, 19(??) г.
«РБ-0044», рейдовый буксир, 1970 г.
«РБ-32», рыболовный бот, 1953 г.
«РБ-80», рейдовый буксир, 1966 г.
«Революционный», пароход, 1933 г.
«Республика», буксир, 1941 г.
«Ретвизан», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Ретвизанчик», паровой катер, 1922 г.
«Рефрижератор № 10», приемно-транспортный рефрижератор, 1966 г.
«Решительный», эскадренный миноносец, 1938 г.
«Ржев», теплоход, 2002 г.
«Риорюши-Мару», японск. шхуна, 1906 г.
«Роджерс», американск. военный корабль, 1881 г.
«Роза», призовая шхуна, 1889 г.
«Росомаха», сейнер, 1996 г.
«Роял (Royal)», теплоход, 2001 г.
«РС-150», сейнер, 2010 г.
«РС-633», сейнер, 1955 г.
«РСХ-2387», сейнер 2004 г.
«РСХ-4002», рыболовн. судно, 2001 г.
«РСХ-7290», рыболовн. судно, 2002 г.
«РСХ-8241», рыболовн. судно, 2002 г.
Рудовоз без имени, 1954(?) г.
«РУМ-40-60», сейнер, 2006 г.
«Русь», буксирн. пароход, 1905 г.
«Русь», пароход, 1860 г.
«Рыболов», траулер, 1994 г.
Рыболовная шхуна, 1945 г.
Рыболовное судно, 196(?) г.
Рыболовный катер АКО, 1935 г.
Рыболовный катер АКО, 1936 г.
Рыболовный сейнер, до 1934 г.
«Рюрик», крейсер, 1904 г.
«Рязань», теплоход, 2000 г.
«Р-2», ракетный катер, 1982 г.
«Р-92», ракетный катер, 1982 г. 42

С

«Савино», траулер, 1997 г
«Сад-город», траулер, 1995 г.
«Садико-1», сейнер, 2001 г.
«Саломатинск», траулер, 1997 г.
«Санников», буксир, 1954 г.
«Сапфир», пограничный сторожевой

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

корабль, 1979 г.
«Сахалин», шхуна Сибирской флотилии, 1867 г.
«Сахалинский», траулер, 1994 г.
«СБ-10», морской буксир, 1974 г. 9
«СБ-14», самоходная баржа, 2012 г.
«СБ-500-34», баржа, 1960 г.
«СБН-11316», судно, 1965 г.
«Севан», пароход, 1958 г.
«Сейвал», китобойное судно, 1952 г.
«Свердловск», пароход, 1946 г.
«Светлана», крейсер, 1905 г.
«Свирьстрой», пароход, 1941 г.
«Свияга» (СТР-706), траулер, 1957 г.
«Свободный», траулер, 1977 г.
«Святая Екатерина», бригантина, 1766 г.
«Святая Екатерина», галиот, 1809 г.
«Святая Елизавета», бригантина, до 1768 г.
«Святая Надежда», пакетбот, 1792 г.
«Святая Мария», бот, 1786 г.
«Святой Захарий», галиот, 1766 г.
«Святой Зотик», катер, 1812 г.
«Святой Иннокентий», пароход, 1860 г.
«Святой Иоанн», промысловое судно, 1761 г.
«Святой Иоанн», транспорт, 1807 г.
«Святой Иоанн», транспорт, 1819 г.
«Святой Константин», пакетбот, 1786 г.
«Святой Николай», промысловое судно, 1763 г.
«Святой Николай», бот, 1787 г.
«Святой Николай», пакетбот, 1806 г.
«Святой Павел», бригантина, 1822 г.
«Святой Павел», галиот, 1766 г.
«Святой Павел», галиот, 1774 г.
«Святой Павел», промысловое судно, 1789 г.
«Святой Петр», гукор, 1753 г
«Святой Петр», гукор, 1755 г.
«Святой Петр», пакетбот, 1741 г.
«Святой Феодосий», транспорт, 1811 г.
«Себеж», траулер, 1965 г.
«Севастополь», эскадренный броненосец, 1904 г.
«Север», пароход, 1918 г.
«Севск», траулер, 1965 г.
Сейнер № 20, 1943 г.
Сейнер, до 1934 г.
«Сергей Лазо», пароход, 1941 г.
«Сибиряк», пароход КВЖД, 1904 г.
«Сивуч», канонерская лодка, 1904 г.
«Синегорье», теплоход, 2006 г.
«Силач», пароход Доброфлота, 1904 г.
«Сильный», миноносец, 1904 г.
«Симеон и Иоанн», промысловое судно, 1750 г. 55
«Симонов», буксирный катер, 1952 г.
«Симферополь», пароход, 1942 г.
«Синмей-Мару», японск. пароход, 1944 г.
«Сисафико-2», приемно-транспортный рефрижератор, 1996 г.
«Сисой Великий», эскадренный броненосец, 1905 г.
«Ситха», судно Российско-Американской компании, 1807 (?) г.
«Сихоте-Алинь», траулер, 2000 г.
«Сишан», пароход, до 1932 г.
«Скай Прима» (Ski Prima), теплоход, 2001 г.
«Скрыплев», теплоход, 2000 г.
«Слава», буксир, 194(?) г.
«Слава», буксир, 19(??) г.
«Слава», сейнер, 1958 г.
«Слава России», экспедиционное судно, 1801 г.
«СМ-301», судно-мишень, 1973 г.
«Снабженец», пароход, 1940 г.
«Снегирево», сейнер, 2014 г.
«Соломбала», теплоход, 1998 г.
«Соломон», паровой катер, 1906 г.
«Спартак» (РС-5312), сейнер, 1968 г.
«Спрут», парусно-моторная шхуна, 1951 г.
«СП-13», самоходный плашкоут, 2005 г.
«СП-107», плашкоут, 1999 г.
«СП-119», плашкоут, 1994 г.
«СПО-837», теплоход, 1987 г.
«СПП-11», самоходный плашкоут, 2000 г.
«Спика», рыболовн. шхуна, 1998 г.
СРТ-130, логгер, 1953 г.
СРТ-4105, траулер, 1955(6) г.
СРТ-4340, траулер, 1956 г.
СРТ-4331, траулер, 1957 г.
СРТ-4340, траулер, 1956 г.
СРТ-4343, траулер, 1957 г.
СРТ-602, траулер, 1954 г.
СРТ-608, траулер, 1956 г.
СРТ-626, траулер, 1957 г.
СРТ-658, траулер, 1955 г.
СРТМ-8-428, траулер, 1983 г.
СТМ-18, траулер, 2000 г.
«Сталинабад», буксир, 19(??) г.
«Сталинградец», буксир, 1955(6) г.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

«Степан Разин», пароход, 196(?) г.
«Стерегущий», миноносец, 1904 г.
«Стойкий», эсминец, 1999 г.
«Сторожевой», миноносец, 1904 г.
«Страшный», миноносец, 1904 г. 101
«Стрелок», пароход, 1897 г.
«Строгий», списанный БПК, 1995 г.
«Стройный», миноносец, 1904 г.
«СТ-909», теплоход, 1976 г.
«Суйфун», шхуна, 1950-е гг.
Суда каравана Первого Амурского сплава, 1854 г.
Судно купца Красильникова, 1754 г.
Судно купца Серебренникова, 1752 г.
Судно - рыбный разведчик, 19(??) г.
«Судьба», мотобот, 1993 г.
«Суйфун» («Кудесник»), пароход, 1912 г.
«Сунгари», пароход, 1904 г.
«Сунгач», рефрижератор, 2009 г.
«Сурабая», пароход, 1905 г.
«Сурск», траулер, 1997 г.
Сухогрузные баржи б/и, 1954 г.
Сухогрузный пароход, 1953(?) г.
Сухогрузный пароход, 1954(?) г.
«Счастливый», сейнер, 2002 г.
«Сучан», пароход, 1926 г.
«Сясь-строй», пароход, 1936 г.
«С-104», подводная лодка, 1957 г.
«С-117», подводная лодка, 1952 г.
«С-178», подводная лодка, 1981 г.
«С-238», подводная лодка, 1991 г.
«С-263», подводная лодка, 1991 г.127

Т

«Тавричанка», теплоход, 1976 г.
«Тагил», теплоход, 1969 г.
«Тайфун-1», рыболовн. судно, 2000 г.
«Таллин», пароход, 1946 г.
Танкер № 4, 1960 г.
Танкер № 7, 1960 г.
Танкер № 8, 1960 г.
Танкер № 9, 1960 г.
Танкер № 10, 1960 г.
«Таня Карпинская», теплоход, 2012 г.
«Тараптун», баржа, 19(??) г.
«Тарутино», сухогруз, 2003 г
«Тикси», теплоход, 1974 г.
«Тихоокеанская», землечерпалка, 1941 г.
«ТК-565», торпедный катер, 1945 г.
«Тобол», пароход, 1947 г.
«Тобольск», пароход, 1950-е гг.
«Тобольск», теплоход, 1975 г.
«Томари», траулер, 2004 г.
«Тордис», пароход, 1911 г.
«Транзит», пароход, 1911 г.
«Трансбалт», пароход, 1945 г.
Траулер, 1943 г.
«Трепанг», шхуна, 19(??) г.
«Трех святителей», судно Северо-восточной компании, 1790 г.
«Троица», промысловое судно,1763 г.
«Тройка-1», траулер, 1993 г.
Трофейный пароход, 1946(47) г.
«Трувор», пароход, 1911 г.
«Труд», пароход, 1931 г.
«Тунгус», краболов, 1941 г.
«Турксиб», пароход, 1942 г.
«Тымлат», пароход, 1944 г.
«Т-74», буксир, 1953(?) г.
«Т-524», тральщик, 1956 г
«Т-588», тральщик, 1956 г
«Т-590», тральщик, 1956 г
«Т-591», тральщик, 1956 г
«Т-597», тральщик, 1956 г
«Т-599», тральщик, 1956 г.
«Т-600», тральщик, 1956 г.
«Т-602», тральщик, 1956 г.
«Т-603», тральщик, 1956 г.
«Т-604», тральщик, 1956 г.
«ТЛ-41», катер-торпедолов, 1969 г.
«ТПД-62», плав. док, 2001 (?) г.
«ТШ-15», шхуна, 1954 г.
«ТЩ-279», тральщик, 1945 г.
«ТЩ-523» , тральщик, 1945 г.
«ТЩ-610», тральщик, 1945 г.49

У

«Уаху», американск. подводн. лодка, 1943 г.
«Углярка №3», баржа, 19(??) г.
«Удача-1», рыболовн. судно, 2000 г.
«Узбекистан», пароход, 1943 г.
«Узбекистан», пароход, 1945 г.
«Уинсон», пароход, 1904 г.
«Уравновешенный», сейнер, 1988 г.
«Урал», вспомогательный крейсер, 1905 г.
«Усердный», портовый катер, 1922 г
«Усинск», теплоход, 1998 г.
«Устрица», парусно-моторная шхуна, 1960 г.
«Уссури», пароход КВЖД, 1900 г.
«Уссурийская», шаланда, до 1934 г. 13

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Ф

«Феликс Кон», плавбаза, 1996 г.
«Феникс», судно Российско-Американской компании, 1799 г.
«Фортуна», бот, 1737 г.
«Фреза», списан. плавмастерская, 1999 г. 4

Х

«Хайлар», пароход КВЖД, 1904 г.
«Ханка», танкер, 1981 г.
«Харбин», пароход КВЖД, 1904 г.
«Хариус» (РС-5314), сейнер, 1970 г.
«Херинг», американская подводная лодка, 1943 г.
«Херсон», пароход, 1943 г.
«Херсон», пароход, 1952 г.
«Хронометр», пароход, 1937 г. 8

Ц

«Центавр», траулер, 1965 г.
«Цицикар», пароход КВЖД, 1904 г.
«ЦЛ-33», корабль-цель, 1961 г.
«ЦЛ-39», корабль-цель, 1961 г. 4

Ч 11

«Чавыча», катер фирмы «Дембн и К°», 1923 г.
«Чайка», катер фирмы «Дембн и К°», 1923 г.
«Чайка», парусно-моторная шхуна, 1956 г.
«Чайка», шхуна, 1921 г.
«Челюскин», пароход, 1934 г.
«Чердынь», траулер, 1975 г.
«Чилькат», шхуна Российско-Американской компании, 1838 г.
«Чичагов», бриг Российско-Американской компании, 1845 г.
«Чукотка», шхуна, 1931 г.
«Чукотский берег», рефрижератор, 2000 г.
«Чукча», гидрографическ. судно, 1943 г.

Ш

Шаланда № 2, 19(??) г.
Шаланда № 3, 19(??) г.
Шаланда № 4, 19(??) г.
Шаланда № 617, 1953 г.
«Шанс-101», рыболовная шхуна, 2013 г.
«Шатура», катер, 1954 г.
«Шелехов», барк Российско-Американской компании, 1855 г.
«Шилка», пароход КВЖД, 1904 г.
«Шквал», буксир, 1956 г. 10

Щ

«Щ», подводная лодка типа, 1956 г.
«Щ-103», подводная лодка, 1935 г.
«Щ-138», подводная лодка, 1942 г. **3**

Э 6

«Эдуард Бари», пароход КВЖД, 1904 г.
«Эклиптика», траулер, 1973 г.
«Элизиф», шхуна, 1929 г.
«Эльдорадо», пароход, 1907 г.
«Эльтон», производственный рефрижератор, 1975 г.
«Эстафета», буксирный теплоход, 1932 г.

Ю 3

«Юкагир» («Иокагир»), пароход, 1932 г.
«Юнион Пасифик», малый траулер, 1996 г.
«Юнона», судно Российско-Американской компании, 1811 г.

Я 7

«Яков Санников», буксир, 1969 г.
«Якутия», гидрограф. судно, 1952 г.
«Якутия», пароход, 1987 г.
«Якуцк», дубель-шлюпка, 1740 г.
«Янтарь», шхуна, 1954 г.
Японский пароход, 1929 г.
Японский грузовой пароход, 1943 г.

6

«XV съезд ВЛКСМ», траулер 1973 г.
«Augustus», герм. пароход 1882 (?) г.
«Bender Brothers», шхуна САСШ, 1922 г.
«Nevading», норв. пароход, 1897 г.
«Oriental Angel», южнокорейский траулер, 2011 г.
«S-44», подводная лодка США, 1942 г.

* * * * *

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Внимание!

Предлагаемая книга издается на средства, собранные по предварительной подписке. Издание книги планируется осуществить по мере сбора средств. Тираж будет ограничен. Лицам, заинтересованным в приобретении книги просьба обращаться к автору.

Юрий Владимирович Ведерников

тел. 8-902-48-51-43
e-mail – v2381010@yandex.ru
скайп - v2381010

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com