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

Ю. В. Ведерников

Владивосток
2016

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

Ю.В. Ведерников

Владивосток, 2016

УДК 94(47) + 551.46
ББК 39.4
В 26

Ведерников, Юрий Владимирович

В26 Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят пять лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639-2014 годы: монография / Ю.В. Ведерников. – Владивосток, 2016. – 214 с.

ISBN 978-5-600-01370-4

В монографии собраны и систематизированы сведения по истории русского мореплавания и кораблекрушений на Тихом океане за период с 1639 по 2014 годы. Каждая глава комплексно рассматривает историю мореплавания в аспектах торгового и промыслового судоходства, военного флота, морской пограничной охраны, научного флота, работы портов, судостроительных и судоремонтных заводов, деятельности морского образования на Дальнем Востоке России. Описано 905 случаев 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 Дальнего Востока России.

Все права защищены. Данная публикация предназначена для личного использования. Книга не может быть воспроизведена полностью или частично в бумажном носителе или в электронном формате без письменного разрешения правообладателя.

© Ю.В. Ведерников, 2016

С благодарностью…

- *Ольге Васильевне Ведерниковой*, моей жене, с чьей незаметной и незаменимой помощью создана данная книга;

- *Владимиру Михайловичу* и *Альбине (Алевтине) Михайловне Ведерниковым*, моим отцу и матери;

- *Лидии Михайловне и Николаю Александровичу Гагариным,* моим тете и дяде, в сложное для нас время заменившим родителей;

- *Анатолию Михайловичу Перфильеву*, моему дяде, первым заложившим во мне интерес к истории флота;

- *Александру Леонидовичу Тунгусову*, моему школьному учителю, другу, создателю Клуба юных моряков «Варяг» (Бурятия) и дальневосточному мореплавателю, более 45 лет назад стоявшему у наших истоков;

- *Михаилу Михайловичу Дементьеву*, *Борису Васильевичу Лемачко*, Вадиму Юрьевичу Усову, *Рафаилу Михайловичу Мельникову*, *Виталию Ефимовичу Чернобривцу*, подвижникам истории отечественного флота, заложившим фундамент наших исследований в конце 1970-х годов;

- *Аркадию (Арону) Вульфовичу Баум*, моему учителю и другу, ветерану Поисково-спасательной службы Тихоокеанского флота, оставившему после себя несколько поколений спасателей-тихоокеанцев;

- *Дине Васильевне Баум* – моему другу и ветерану Гидрографии ТОФ;

- *Александру Ивановичу Алексееву* и *Александру Ивановичу Груздеву,* офицерам - гидрографам, исследователям, заложившим в нас основы истории Дальнего Востока России;

- *Александру Васильевичу Флорианскому*, моему товарищу, первому, поддержавшему наше исследование в феврале далекого 1986 года;

- *Отцу Виктору* (в миру - капитану первого ранга *Жильцову Виктору Борисовичу*), моему учителю и примеру служения Родине;

- Профессорско-преподавательскому составу Дальневосточного ордена Трудового Красного знамени Политехнического института им. В.В. Куйбышева и специалистам 173-го СКБ ВМФ и персонально - *Сергею Владимировичу Антоненко*, *Владимиру Саввичу Антоненко*, *Евгению Петровичу Аникину*, *Николаю Васильевичу Барабанову*, *Юрию Николаевичу Павлюченко*, *Владимиру Трофимовичу Луценко*, *Геннадию Петровичу Шемендюк*, *Игорю Михайловичу Чибиряк*, *Виктору Ивановичу Лактюнкину, Виктору Григорьевичу Бугаеву, Николаю Ивановичу Восковщук, Валерию Васильевичу Новикову, Лидии Игоревне Чехрановой, Владимиру Васильевичу Мельник, Зинаиде Ивановне Лариной*, *Валентине Агаповне Никитенко*, *Галине Александровне Бобковой,* своими трудами сделавшему из нас инженера;

- *Ивану Васильевичу Лаптеву*, *Виталию Васильевичу Теплову*, *Николаю Николаевичу Колоскову, Бештау Сергеевичу Калабекову, Александру Федоровичу Шереметy*, *Владимиру Ивановичу Быкову, Юрию Витальевичу Теплову, Юрию Григорьевичу Клебанову, Игорю Григорьевичу Малахову* и всем живым и уже ушедшим ветеранам Поисково-спасательной службы Краснознаменного Тихоокеанского флота;

- *Валентину Федоровичу Копьеву* и *Александру Федоровичу Копьеву*, моим учителям и друзьям, советским командирам-подводникам, несмотря на жизненные коллизии, оставшимся офицерами до конца;

- *Павлу Антоновичу Курилову* и *Генриху Петровичу Костину*, ветеранам советского дайвинга, бывшим до нас и живущим среди нас;

- *Виктору Волошину, Андрею Моторкину, Александру Котову*, *Геннадию Кестеру*, *Сергею Воеводскому*, *Сергею Озерову*, *Вячеславу Трубникову*, *Николаю Рябухину*, *Игорю Трубачеву, Юрию Фролову, Борису Горохову, Игорю и Борису Панаиоти,* и многим другим, моим друзьям – соплавателям и дайверам 1980-х;

- *Сергею Александровичу Бевз*, историку флота, одному из основателей «Приморского краевого клуба подводного поиска «Восток»» и организаторов первых самодеятельных подводно-поисковых экспедиций, общественному деятелю, оставившему после себя школу будущих мореходов;

- *Владимиру Моисеевичу Пазовскому*, *Михаилу Станиславовичу Смолеву, Алексею Васильевичу Прядко, Сергею Маратовичу Смирнову, Владимиру Викторовичу Бобкову, Чеславу Чеславовичу Петровичу*, *Михаилу Ильичу Ермакову, Михаилу Ивановичу Сажаеву, Игорю Робертовичу Неупокоеву, Павлу Олеговичу Разнообрядцеву, Владимиру Анатольевичу Лазареву*, Евгению Владимировичу Ремизу и Владиславу Владимировичу Купчику, моим товарищам,

морякам-дальневосточникам и морякам-тихоокеанцам - за мудрость мысли и тактичность подсказки и просто поддержавшим наши исследования в разные годы;

- *Подвижникам «Общества изучения Амурского края»*, хранителям столетних знаний и скромным краеведам Приморья, труды которых может оценить только великое время;

- *Учителям Ильинской средней школы (Бурятия)*, более ста двадцати пяти лет несущим в Мир разумное, доброе, вечное;

- *Учителям Гимназии № 1 города Владивостока*, скромным труженицами и труженикам создающим наше Будущее;

- *Коллективу Библиотеки Дома офицеров флота им В.С. Пикуля*, чьей доброжелательной помощи во многом обязана эта книга;

- *Всем, всем, всем*, чьи имена стерлись в памяти за давностью лет, но осталась признательность в глубине души.

Юрий Владимирович Ведерников

Оглавление

От автора.....		6
Глава 1	Два столетия одной эпохи: русское мореплавание в дальневосточных и тихоокеанских водах с середины XVII до середины XIX веков…….....	7
	Хроники крушений русских кораблей и судов, 1648-1859 годы…….....	15
Глава 2	Эпоха «Далекой окраины»: русское мореплавание в дальневосточных водах в 1860-1922 годах…….....	25
	Хроники крушений русских кораблей и судов, 1860-1922 годы…….....	36
Глава 3	В начале Новой эры: становление и развитие советского дальневосточного мореплавания в 1923-1945 годах…….....	55
	Хроники крушений советских кораблей и судов, 1923-1945 годы….....	70
Глава 4	Серебряный век Русского океана: советское тихоокеанское мореплавание в 1946–1991 годах…….....	79
	Хроники крушений советских кораблей и судов, 1946-1991 годы….....	139
Глава 5	На исходе четвертого столетия: российское дальневосточное мореплавание в 1992-2014 годах…….....	157
	Хроники крушений российских кораблей и судов, 1992-2014 годы….....	185
Послесловие…….....		195
Мартиролог кораблей и судов, 1648-2014 годы…….....		197
Использованные источники…….....		206

«... Писать о подвигах прошлого не имеет смысла
без твердой веры в подвиги будущего…»
Антон Керсновский, русский военный историк

От автора

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

Первоначально данная книга задумывалась как хронологическое описание кораблекрушений русских кораблей и судов в дальневосточных морях. Однако со временем, пришло понимание необходимости расширить исследование, рассмотрев историю отечественного мореплавания на Дальнем Востоке и в Тихом океане во всех аспектах его проявления. И в таком, итоговом варианте хроники кораблекрушений приведены как составная часть описываемых событий. Насколько же удачным получилось такая композиция судить Вам, уважаемый Читатель.

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 этапы развития русского, советского и российского мореплавания и морепользования на Тихом океане.

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 итоги событий.

В данной работе мы несколько изменили своей традиции «подтверждать цифру ссылкой». Приведенные ссылки содержат авторские комментарии тех или иных случаев, или содержат ссылки на факты, чье содержание однозначно требует подтверждения. Такому положению вещей в немалой степени способствовало и громадное количество использованных источников.

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 предмету поиска, и тогда она вполне исполняема. Наша же задача - через обобщение информации создать предмет приложения сил современных и будущих подводных исследователей.

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.

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. Мы будет искренне рады такой «материализации» результатов нашей работы.

Юрий Владимирович Ведерников
Владивосток, 1986-2016 гг.

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.

Базой русского продвижения стал Якуцкий острог (ныне г. Якутск), основанный казаками в 1632 г. Расположение острога на р. Лена обусловило два направления дальнейших походов – на север, вниз по реке и на восток – к побережью Ламского (в будущем Охотского) моря. Судоходство второй половины XVII века осуществлялось русскими казаками с целью сбора ясака – дани с местных племен, плаванием на кочах и шитиках[1].

Осенью 1639 г. отряд казаков И. Москвитина вышел к побережью, где основал ясачное зимовье - в устье р. Ульи, впадающей в Ламу. В 1640 г. построив два коча казаки И. Москвитина обследовали побережье до районов современного Магадана на севере и до Шантарских островов на юге, вернувшись в 1641 г. в Якуцкий острог.

Одновременно с этим в 1643-1646 гг. казаки В. Пояркова вышли из Якутска к Амуру и, совершив плавание по нему, достигли Охотского моря. В числе иных известных походов – плавание отряда С. Шелковникова от устья р. Улья до р. Охота и основание в 1647 г. Косого острожка (будущего Охотска), поход А. Филиппова в 1648 г. из устья Охоты и составление первой лоции северного побережья Ламского моря, экспедиция Ф. Попова и С. Дежнева из устья Колымы восточно-арктическими морями и до Анадырского острога в 1648-1649 гг., поход М. Стадухина на шитиках от Пенжины до Охотска в 1651-1652 гг. и основание им Тауйского острога в 1653 г.

Завершающим этапом первичного освоения русскими Дальнего Востока в XVII веке стало открытие В. Атласовым Камчатки, во время похода 1697-1699 гг. Отчет Атласова содержал сведения и о «Большой земле» (Северной Америке), расположенной «против не обходимого носу»[2]. Итогом камчатских походов стало основание в 1703 г. Большерецкого острога, который полтора десятилетия спустя стал главным портом на Камчатке, образовав первую регулярную морскую дальневосточную линию между Охотском и Большерецком.

С началом петровского реформирования государства в XVIII веке, русское судоходство на Дальнем Востоке получило качественно новое развитие.

Успех похода Атласова вызвал большой интерес у Петра I и в 1702 г. он предписал Сибирскому приказу собрать подробные сведения о Камчатке, о 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. Шестаков, 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 проходила тяжело, Беринг погиб, а Чириков вернулся тяжело больным, но свою задачу 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 этих экспедиций лейт. А. Шельтингом был открыт Сахалин, ошибочно при-

---

[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 полуострова всего 100 км.

[3] В начале XVIII века пешие походы русских людей из Якутска на Камчатку, вдоль берега Охотского моря и 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.

нятый им за японский остров Иезо (ныне - 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, материальным и кадровым обеспечением, 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 выполнения экспедиций в 1715 г. в Охотске было построено первое «государево судно» - «Восток», на котором в последующие годы мореход Н. Треска «со товарищи» 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, строили флот на Байкале.

Начала морскому образованию на Дальнем Востоке положила Якуцкая навигацкая школа, открытая в 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 русского движения на Амур была присоединена к иркутской.

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

Трудности сухопутного сообщения с центральной Россией обусловили поиск водных путей. Спускаясь из Якутска по Лене и через Северный Ледовитый океан, можно было 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» дважды пыталась пройти на запад, но была затерта льдами во втором походе. Купец Н. Шалауров попытался пройти на восток, но пропал без вести в 1765 г. вместе с судном и всей экспедицией.

Освоение и присоединение земель проходило не всегда мирно. В 1725 г. было создано воинское формирование - «Анадырская партия», для покорения северо-восточных территорий Камчатки и Чукотки. На суда Охотской флотилии были возложены военно-транспортные функции. В 1730 г. боты «Лев» и «Восточный Гавриил» перевозили войска из Охотска в Тауйский острог для покорения «немирных чукочей». Год спустя бот «Гавриил» участвовал в подавлении восстания ительменов на Камчатке и в восстановлении сожженного Нижнекамчатского острога. Однако военного успеха эти экспедиции не имели, с экономической точки зрения были бесперспективны. За все годы на Анадырскую партию было израсходовано «… 1 381 007 руб. 49 коп., тогда как от ясачного и других сборов получено всего 29 152 руб. 54 коп.…». В итоге многолетних военных действий чукчи нанесли ряд существенных поражений разрозненным военными силам русских, Анадырская партия была ликвидирована. В 1765 г., начался постепенный исход русских и шесть лет спустя Анадырский острог был разрушен. И вплоть до середины XIX века чукчи считались «не вполне покоренным народом».

Перспективы богатого промысла морского зверя побудили русское правительство содействовать частной инициативе. Указ Анны Иоанновны в 1732 г. предписывал - «…без убытку казенно-

---

[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.

го, сами купцы и промышленники, в отдаленные места путь сыщут…».

Начала развитию промыслов положил сержант команды Охотского порта Емельян Басов, создавший товарищество на паях с московским купцом А. Серебренниковым, служилыми и посадскими людьми. В 1743-1744 гг. на шитике «Петр» они вели промысел на о-ве Беринга, добыв 1,2 тыс. морских котиков и 4 тыс. песцов. Общий доход пайщиков был колоссальным, составив 64 тыс. руб.

Успех Басова и его пайщиков явился толчком для организации других промысловых экспедиций. В 1745 г. на промысел вышло два судна, а совокупный доход составил 131,4 тыс. руб. В 1747 г. уже четыре компании отправили на промысел свои суда, а совокупный доход составил 131,6 тыс. руб.

Снаряжение промыслового судна обходилось дорого - от 4 до 10 тыс. руб. Строительные материалы, кроме леса, доставляли из Восточной Сибири, в лучшем случае, сплавом до Якутска, а далее по лесным дорогам на лошадях. Железо стоило 20 руб. за пуд, пеньковые канаты – 16 руб. за пуд. Громоздкие якоря и канаты доставлялись по частям, а на месте - в Охотске скреплялись и сращивались. Известно, что судовой такелаж для трех казенных судов, построенных в 1768 г., был доставлен из Тобольска, а необходимое железо (ок. 500 пудов) - из Архангельска, на перевозку которого ушло два года. Промысловые компании были вынуждены обращаться к камчатской и охотской администрации за деньгами, и казна начала выдавать ссуды под проценты. В таком случае каждый пайщик компании нес ответственность по векселю, пропорционально своей доле, без каких-либо сословных различий. Обычно на промысел отправлялись 35-40 промысловых людей. Только «Гавриил», самый большой из снаряженных на промысел судов длиной 62 фута (18-19 м.), вмещал 60 человек.

Без разрешения администраций Охотского порта, Большерецкого и Нижнекамчатского острогов промысел не допускался. На каждое судно выделялся сборщик ясака (прообраз современного инспектора), хотя «кумпанства» всячески старались этого избежать. Промысловики уплачивали «десятую долю» с полученных доходов.

Всего же за вторую половину XVIII века русские промысловые люди совершили 101 (только учтенный) поход к островам Беринга и восточному побережью Камчатки, на Курильские и Алеутские острова, и северо-западное побережье Америки, с совокупным доходом от промыслов 8,1 млн. руб. История сохранила имена 34 промысловых судов[8], фамилии мореходов и передовщиков (купцов)[9].

Сбыт промысла, как правило, осуществлялся «вольными купцами» - перекупщикам, тут же на Камчатке или в Охотске, и только немногие везли свой товар в Иркутск. В дальнейшем, часть товара поступала в Кяхту и там ее продавали китайцам, по цене, «вдвое превышавшей камчатские и охотские, и даже иркутские». В те времена, российская казна получала большие доходы от кяхтинского торга. Так, за вторую половину XVIII века таможенный сбор от торговли с Китаем составлял от 20 до 30% от совокупного таможенного дохода страны. При этом удельный вес пушнины составлял 85%, а остальные 15% приходились на долю кожевенных и мануфактурных товаров[10].

Расширение промыслового дела требовало изучения тихоокеанского региона. В 1756 г. плаванием «Петра и Павла» купца А. Серебренникова были открыты Алеутские острова, а двумя годами позже, «Иулиан» достиг дальних островов этого архипелага – Умнак и Уналашку. Известен поход по Курильским островам И. Никонова в 1780 г., из-за отсутствия судна, сделавшего переход от острова к острову на байдаре. Всего же, с 1756 по 1786 гг. в результате 48 купеческих походов были открыты о-ва Кыска, Умнак и Уналашка (Лисьи), Кадьяк и Андреяновы, полуостров Аляска, начато промысловое освоение богатств этого региона. Суда «Три святителя» и «Михаил», по поручению российского правительства, развозили по американскому побережью и прилегающим островам и устанавливали знаки принадлежности России – гербы и доски с надписью *«Земля россйскаго владения».* Доходы казны от новых земель составили

---

[8] Наименования промысловых судов того времени не отличались разнообразием, а многие «переходили по наследству» от погибших и «повторялись» с казенными судами. Опять же ряд исследователей приводят наименования судов со «святой» приставкой. Например, в одно время упоминаются «Михаил», «Святой Михаил» и «Архангел Михаил». Это три судна или одно мы сказать затрудняемся…

[9] В разное время лучшими промысловиками и мореходами были: Е. Басов, Н. Трапезников, А. Чебаевский, А. Толстых, И. Рыбинский, И. Бахов, Н. Шараулов, Ф. Холодилов, Е. Югов, А. Серебренников, И. Красильников, И. Жилкин, И. Никифоров, И. Снигирев, С. Красильников, Ф.Куликов, В. Куликов, И. Бечевин, В., А. Шапошников, Е. Пелопонисов, И. Голиков, Ф. Киселев, М. Киселев, А. Холодилов, П. Лебедев-Ласточкин, И. Никонов, М. Оконишников, П. Протодиаконов, Г. Шелихов, А. Баранов и др.

[10] Именно боязнь нанести ущерб кяхтинской торговле ограничивало решения русского правительства развивать судоходство и поселения по Амуру, хотя в середине XVIII века, сибирский губернатор Мятлев предлагал «… в случае несогласия китайского правительства на свободное плавание по Амуру… употребить против него силу…». Так или иначе, но русское движение по этой удобной водной магистрали было отложено почти на сто лет.

164 065 руб. 23 коп., а купеческие – четыре миллиона рублей. Походы между Азией и Америкой «Бобровым морем»[11] стали обычным делом.

В этих условиях возникла необходимость укрепления обороны новых русских земель. Суда Охотской флотилии, хотя и носили Андреевский флаг, управлялись морскими офицерами и военными командами, по-сути выполняли транспортные и исследовательские функции. Регулярных военных и военно-морских сил у России на Дальнем Востоке не было.

Об успехах России на Дальнем Востоке стало понемногу известно и в Европе. В 1773 г. у о-ва Умнак произошла встреча русского судна «Евпл» с двумя английскими военными кораблями «Резолюшн» и «Дискавери» экспедиции Дж. Кука. Полагаем, что немалую лепту в это внес и побег с Камчатки группы ссыльных: захватив судно «Св. Петр» и под руководством бывшего полковника польских конфедератов Беньёвского, 12 мая 1771 г. каторжные ушли в Манилу, а затем во Францию, совершив очень смелое плавание. Когда в Европе стало известно, «…какие сокровища открыли русские в северной части Тихого океана…», Англия, Франция и Испания, независимо друг от друга, но почти одновременно приступили к действиям.

Испания немедленно заняла Калифорнию, отправила в 1775 г. экспедиции для «исследования» западного побережья Америки, в 1785 г. Франция отправила экспедицию Лаперуза, в 1776 г. Англия отправила в третью экспедицию Дж. Кука «для исследования» североамериканских морей, следом пришли английские промысловые суда Диксона, Портлокса, Мирса… По сообщениям купца Г. Шелихова, только за 1788-1789 гг. было обнаружено к северу от о-вов Кадьяк и Афонагак около 30 иностранных судов.

Для закрепления своего положения в Восточном океане Россия решила направить две экспедиции: военно-географическую - Биллингсу поручалось «… исследовать путь от р. Колымы до Восточного мыса… » и военно-политическую – под командой Муловского, состоящую из пяти военных судов.

В мае 1787 г. экспедиция Биллингса на судах «Паллас» и «Ясашна» вышла из устья Колымы, но из-за плотных льдов успеха не достигла. Летом 1788 г., Биллингс вышел из Охотска для исследований на судах «Доброе намерение» и «Слава России». Но при выходе из порта «Доброе намерение» было разбито и Биллингс отравился в плавание на одном судне. Перезимовав на Камчатке, в 1789 г. он продолжил плавание и обследовал побережье Северной Америки, установив, что «… ныне каждый год приходят двухмачтовые и трехмачтовые суда и в сем (1789 – Ю.В.) году были два судна, которые пошли к Кенайской губе…». В 1791 г. Сарычев, сменивший Биллингса, продолжил исследование на «Славе России» до 1793 г., он же собрал, обработал и опубликовал все научные материалы экспедиции.

Отправка военной экспедиции из-за начавшейся войны с Турцией и назревавшей войны со Швецией, была приостановлена и в последствии подготовленная эскадра направилась в Средиземное море.

Между тем состояние Охотской флотилии ухудшалось: если в 1784 г. в ее составе было шесть судов, то в 1787 г. осталось только два. Лишь вмешательство иркутского генерал-губернатора начало исправлять ситуацию. Были куплены суда «Св. Николай» и «Алексей - божий человек», что позволило поддерживать связь с Камчаткой. Для замены изношенных судов в 1789 г. было спущено на воду судно «Обновление храма России», в 1790 г. - «Иоанн Богослов», в 1791 г.- бригантина «Константин» и галиот «Св. Надежда». И только летом 1799 г. в Охотск вступил полк полковника Сомова, на которого была возложена оборона дальневосточного края. Летом следующего года, большими трудами, полк был размещен по гарнизонам Нижнекамчатска, Большерецка, Петропавловска, Охотска и Удска.

Тем же летом из Петербурга в Охотск была направлена морская команда кап.-лейт. Бухарина из 88 моряков и строителей, с задачей сформировать в Охотске постоянно действующий военный флот из трех фрегатов и трех малых судов. Прибыв в 1801 г., Бухарин принял управление морской частью Охотского порта, через некоторое время уступив руководство к.-адм. Фомину, назначенному командующим русским флотом на Дальнем Востоке. Для укрепления флота приступили к постройке девяти судов - четырех бригантин по 60 футов длиной и пяти галиотов по 50 футов. К 1805 г. были спущены на воду три корабля.

Таким образом, четверть века потребовалось бюрократии России для обозначения военной силы на Дальнем Востоке[12]. Единственными хранителями России на Тихом океане оставались русские промысловые люди.

При таких обстоятельствах в правящих кругах России возникло убеждение, что деятельность

[11] Бобровое или Камчатское море - наименование Берингова моря распространенное в среде русских мореходов в XVIII веке. Современное наименование введено в оборот в 1818 г. выдающимся мореплавателем В.М. Головиным.

[12] Хотя еще в 1732 г. президент Адмиралтейств-коллегии Н.Ф. Головин высказывался за посылку в воды Тихого океана русских военных судов.

нескольких, к тому же и враждующих между собой, промысловых компаний, наносит вред государству и поэтому целесообразно «… соединить всех торгующих в одно тело, которое по примеру бы Ост- и Вест-индийских компаний управлялось бы, избранными из участников, директорами…». Павел I согласился с мнением Коммерц-коллегии и в 1797 г. утвердил созданную Американскую соединенную компанию (с 1799 г. Российско-Американская компания), даровав ей двадцатилетнее монопольное право «… производить промысел и иметь поселения по северо-западному побережью Америки…, а так же на островах Алеутских, Курильских и других…». Всем частным промысловикам, не вошедшим в состав Российско-Американской компании, промысел был запрещен, под угрозой конфискации имущества в пользу учреждений компании. В числе других привилегий было право нанимать офицеров военного флота, служба которых, засчитывалась как военная.

Так было создано предприятие, призванное представлять и защищать своими средствами интересы России на Тихом океане, что оно и делало на протяжении всей первой половины XIX века. Основой этого объединения послужила «Северо-восточная компания» купцов Шелихова и Голикова, лидирующая по размаху своей деятельности: в 1781-1797 гг. одиннадцать компаний доставили пушнины на сумму 2,8 млн. руб., из которой на долю купцов Шевелева и Голикова пришлось 1,5 млн. руб., т.е. половина всех промыслов, добытых за 16 лет.

В 1799 г. управляющий компанией Баранов основал на о-ве Ситха (ныне о-в Баранова) поселение Ново-Архангельск. *Центр русского мореплавания переместился на другой берег Тихого океана, сформировалась новая геополитическая проекция русского движения – «Охотск – Петропавловск-Камчатский - Ново-Архангельск», земля российского владения распространились до берегов Калифорнии.*

Первым русским военным кораблем, пришедшими в Ново-Архангельск в 1804 г., стал шлюп «Нева», ведомый лейт. Ю.Ф. Лисянским и осуществлявший, совместно со шлюпом «Надежда» кап.-лейт. И.Ф. Крузенштерна, кругосветное плавание, снаряженное на средства Российско-Американской компании. В 1806 г. в Русскую Америку и на Камчатку был направлен шлюп «Нева» кап.-лейт. Гагемейстера, в 1807 г. шлюп «Диана» В.М. Головнина – «…для гидрографических исследований в водах Тихого океана, прилегающих к русским владениям в Азии и Америке, и также для доставления казенных грузов в Петропавловск…». В последующие годы на Дальнем Востоке побывали бриг «Рюрик» под командой О.Е. Коцебу, транспорт «Камчадал» под управлением неутомимого В.М. Головина, шлюп «Предприятие», транспорт «Суворов», фрегат «Крейсер» и транспорт «Ладога»… Всего же в период с 1804 по 1840 гг. Российско-Американская компания при содействии русского правительства организовала 25 экспедиций, в том числе и 15 кругосветных. По-сути, инициируя и материально обеспечивая дальние вояжи, компания формировала океанское мореплавания России.

Первое двадцатилетие XIX века были годами расцвета Российско-Американской компании: в 1812 г. была построена крепость – форт Росс, в 70 милях к северу от Сан-Франциско, самое южное поселение компании, а в сентябре 1821 г. ей была предоставлена монополия еще на 20 лет. К этому времени площадь Русской Америки составила - 1,5 млн. км^2, что в три раза больше Испании, в шесть раз – Великобритании. На ее территории располагалось 15 населенных пунктов. С 1799 по 1821 год Российско - Американская компания приобрела для плавания из Балтийского моря в Берингово пять иностранных судов, для плавания в водах Тихого океана купила восемь иностранных судов, в Охотске и на верфях Русской Америки построила 15 судов[13].

Расширялась торговая география Российско-Американской компании. В 1815 г. на серверных Гавайских о-вах было основано русское поселение, всего же с 1807 по 1825 гг. Оаху посетило девять компанейских судов. В 1816 г. была начата торговля с Манилой. Компания вела торговлю со многими странами, имела огромные доходы: «…однажды И. Кусков, начальник форта Росс, на корабле «Мария» доставил в Охотск двадцать тысяч испанских пиастров, которые он выручил от торговли в Россе…».

Благодаря владениям на Аляске развивался российский военно-морской флот, совершая кругосветные и полукругосветные плавания, проводя научные исследования в Тихом океане.

В 1818 г. А. Баранов, по распоряжению из Петербурга сдал дела вновь назначенному правителю дел Русской Америки, кап.-лейт. Гагемейстеру, прибывшему на корабле «Кутузов». После себя, А. Баранов оставив хороший экономический задел. Если к началу февраля 1812 г. компания располагала семью судами - «Ситха», «Еклипс», «Юнона», «Петр и Павел», «Финляндия», «Ростислав» и «Мария», то к рубежу 1820-х гг. – одиннадцатью: «Сивуч», «Уруп», «Байкал», «Охотск», «Чичагов», «Бобр», «Уналашка», «Рюрик», «Булдаков», «Кяхта» и «Головнин», не считая малых судов. К месту заметить, что первый компанейский пароход - «Николай I», был заложен 5 июня 1838 г. на крытом эллинге в Ново-Архангельске, паровую машину купили в

[13] Охотская флотилия «отошла на второй план», и состояла в 1815-1819 гг. из четырех судов - «Св. Иоанна», «Св. Павла», «Бориса и Глеба» и «Св. Дионисия». В 1819 г. был спущен на воду бриг «Михаил», а в 1821 г. - бриги «Елизавета» и «Екатерина», построенные для замены изношенных судов.

Бостоне. Несколько позже построили второй пароход - «Баранов»[14].

Для более устойчивой связи с «материком», Российско-Американская компания построила новый порт Аян, освоила тракт до Якутска, а компанейский бриг «Промысел» провел съемку побережья в этом районе.

К исходу правления А. Баранова, Российско-Американская компания представляла собой мощное торгово-промышленное предприятие, *самодостаточный*[15] экономический базис русского господства в северотихоокеанских водах и на северо-западе американского континента, обуславливавший тихоокеанское мореплавание России.

Однако будущее русского продвижения на восток проходило по Амуру - это был естественный, удобный и дешевый путь к Тихому океану.

Первые исследования в этом направлении были выполнены в 1844-1846 гг., когда юго-западную часть Охотского моря и Удский край, посетил академик А. Ф. Миддендорф, а в устье Амура провел исследования компанейский бриг «Константин», но не совсем удачные.

Колоссальных успехов достигла Амурская экспедиция. В 1850 г. исследования устья Амура выполнил кап.-лейт. Г. И. Невельской на транспорте «Байкал». 1 августа 1850 г. был поднят русский военно-морской флаг на мысе Куегда и заложен первый русский военный пост Приамурья - Николаевский, в последующем ставшим городом и портом Николаевск на Амуре. Всего за шесть лет Амурская экспедиция проделала огромную работу. Были изучены низовья и лиман Амура, открыты пролив между островом Сахалин и материком, получивший наименование Татарского, каменноугольные копи на северном Сахалине и Императорская гавань, основан военный пост в заливе Чихачева (Де-Кастри).

Результаты экспедиции вызвали бурю негодования в российском Министерстве иностранных дел, опасавшимся внешнеполитических осложнений с соседним Китаем. Но Николай I утвердил эти успехи словами: «*Где русский флаг поднят, он уже никогда не будет спущен…*».

Для закрепления успеха и развития отношений с Японией в 1852 г. на Дальний Восток была направлена дипломатическая миссия адм. Е.В. Путятина на фрегате «Паллада» в сопровождении парусно-паровой шхуны «Восток». В последующий год, для усиления были посланы фрегаты «Диана» и «Аврора».

Все это послужило базой для начала организованного и массового движения русских на Дальний Восток. В течение мая-июня 1854 г. был проведен первый сплав по Амуру, доставившие к устью войска и вооружение. В сплаве участвовали пароход «Аргунь», 5 лодок, 4 вельботов, 18 баркасов, 13 барж, 8 плашкоутов, 29 плотов. Второй сплав, проведенный летом последующего года, закрепил успех, разместив в Приамурье дополнительную военную силу.

Крымская война, начатая в Европе, пришла и на Дальний Восток. В августе 1854 г. соединенная англо-французская эскадра под общим командованием адм. Прайса появилась в Авачинской губе. Отразив десант неприятеля, русские корабли совершили переход к Николаевску, где «… неприятель, в каких бы он превосходных силах ни появился, нам никакого вреда сделать не может, потому что полная для него неизвестность здешнего моря…, гористые и бездорожные пустынные прибрежья Приамурского края составляют крепости, непреоборимые для самого сильного врага, пришедшего с моря…». Англо-французская эскадра, вышедшая на поиск, обстреляла пустынные берега Де-Кастри и Императорской гавани, и удалилась, так и не найдя русских кораблей.

Открытия Амурской экспедиции в северной части Татарского пролива вместе с героизмом моряков петропавловской эскадры дали возможность сохранить русские морские силы на Дальнем Востоке, вывести их из-под удара во много раз превосходящего противника.

Венцом Амурской экспедиции, носившей характер континентального движения, является Айгунский договор, заключенный между Россией и Китаем в 1858 г. и закрепивший приамурские владения России на Дальнем Востоке.

К середине XIX века расширилось и иностранное присутствие в дальневосточных водах[16]. Полуторавековое спокойствие российского тихоокеанского побережья подошло к концу в 1835 г., когда американское судно «Ганджес» обнаружило в районе о-ва Кадьяк китовые стада. А к началу 1840-х гг. у российских берегов уже вели промыслы сотни китобойных судов США. Так,

---

[14] Всего за 62 года, 1799 по 1861 гг., Российско-Американская компания владела в общей сложности 80 судами из которых: построено на собственных верфях – 43 судна (в т.ч. 5 пароходов), построено по заказу компании – 10 судов (в т.ч. 1 пароход), приобретено у иностранных судовладельцев – 27 судов (в т.ч. 1 пароход). Для доставки товаров фрахтовались два судна - «Ситха» и «Атха», каждое из которых выполнило по три кругосветных плавания в 1846-1853 гг.

[15] Именно – *самодостаточный*. Компания не потребляла средств из бюджета, а напротив финансировала казну.

[16] Возникновение первого американского китобойного предприятия относится к 1719 году, когда в водах Баффинова залива и Дэвисова пролива были обнаружены стада гладких китов. Промысел этих морских животных здесь длился до конца XVIII в., когда в этих районах киты были истреблены.

по сообщениям в 1842 г. шкипера компанейского брига «Наследник Александр», американцы «… в составе 30 судов прибыли с Сандвичевых островов для промысла китов… по обе стороны западной оконечности полуострова Аляска и Восточной Алеутской гряды…». В 1845 г. к берегам Камчатки пришло до пятисот китобойных судов. Эти суда «легко приобрели полные грузы» от промысла у российских берегов и отправились для его сбыта в Европу и на Гавайские острова. В 1847 г. на о-ве Беринга шкипер иностранного китобойного судна, приставшего к русскому берегу, прогнал управляющего островом, прибывшего для осмотра. Затем по собственному усмотрению иностранец организовал незаконную высадку экипажа на берег для охоты на сивучей. Но решительные действия жителей острова, выдвинувших в качестве ультиматума вооруженную оборону, заставили иностранных браконьеров удалиться. Летом 1848 г. барк «Сьюпириор» прошел через Берингов пролив и положил начало китобойному промыслу у русских берегов Северного Ледовитого океана, где уже в следующем, 1849 г. побывало 154 американских китобойных судна. В течении лета этого года американцы добыли здесь 206 850 бочек китового жира и 2 480 600 фунтов уса. В 1850 г. американцы натопили здесь 243 680 бочек жира и заготовили 2 654 000 фунтов уса.

В эти же годы в Охотском море промысловую монополию заняла американская компания «North Pacific Whaling Fleet» из Нью-Бэдфорда. Губернатор Восточной Сибири Н.Н Муравьев, объезжавший край в это время, писал: «…в одном нашем Охотском море было в нынешнем году, по крайней мере, 250 китобойных судов. Я во время плавания встречал их беспрестанно во всех пунктах… Но, кроме истребления моржа, американцы делают большой вред ввозом неограниченного количества рома и внесением сифилиса, принимающего здесь самые ужасные формы…».

К 1853 г. годовой доход американского капитала в китобойном деле достиг более 140 млн. долл., доход от промыслов превысил стоимость американского импорта из Китая. Моряк и исследователь Збышевский, служивший на корвете, крейсировавшем в Охотском море, указывает, что американские китобои за 14 лет, с 1847 по 1861 гг., получили продукции из добытых в русских водах китов на сумму 800 млн. долл. А с 1868 по 1890 гг. только по официальным данным, было вывезено «… мехов, золота и серебра, китового жира и уса, мамонтовой кости на сумму 75,2 млн. долл.»…

В 1853-1856 гг. подробную экономическую разведку русских вод и тихоокеанского побережья выполнила военно-морская экспедиция США, состоящая из четырех военных кораблей и транспорта.

В эти годы окончательно сформировалась американская стратегия постепенного отторжения Аляски от России. Еще в 1819 г. госсекретарь США Джон К. Адамс заявил, что все другие государства мира должны примириться с мыслью о том, что континент Северной Америки - законное владение Соединенных Штатов. В отношении русских колоний на Аляске Адамс придерживался точно такой же точки зрения, отрицая какие-либо права России в Северной Америке, и считая, что для отторжения Аляски у России лучшим оружием будут терпение и время.

Массовое проникновение иностранных китобоев в Берингово и Охотское моря вызывало тревогу у представителей местной российской администрации на тихоокеанском побережье. В 1841 г. Главное правление Российско-Американской компании обратилось к правительству с просьбой о запрещении промыслов иностранцев в колониальных водах. Однако министр иностранных дел дал ответ, что на основании конвенции 1824 г. американские граждане имеют право на промысел в Тихом океане на всем пространстве. Были предложения и о запрещении посещения русских берегов, что в условиях массового проникновения иностранных браконьеров и фактического отсутствия на Дальнем Востоке русской военно-морской силы практической ценности не имели.

И, тем не менее, в 1850 г. на Дальний Восток для охраны промыслов был направлен один (!) военный корабль - корвет «Оливуца»[17]. При этом в инструкции командиру корабля было сказано, что российское правительство «… не только не желает запрещать или стеснять производимого иностранцами китового промысла в северной части Тихого океана, но даже дозволяет иностранцам ловлю китов в Охотском море…».

После смерти Баранова в 1818 г., в управление Российско-Американской компанией вступили

[17] «Оливуца» - корабль, незаслуженно забытый Историей. Построенный в 1841 г. в Севастополе как «Менелай», корвет входил в состав Черноморского флота. В 1844 г. корвет получи новое имя - «Оливуца», в память о сицилийском местечке, где отдыхала царская семья, использовавшая корвет для прогулок. Переведен в Балтийский флот, откуда в 1850 г. был направлен в Тихий океан «…для ограждения прав Российско-Американской компании по производству в тамошних водах китоловства…». В июне 1851 г. прибыл в Петропавловск-Камчатский, обогнув Южную Америку. Участвовал в Крымской войне, служа на Тихом океане, посетил Гонолулу, японские, Сандвичевы и иные о-ва. В 1855 г. вышел в обратное плавание на Балтику, через Индийский океан, чем и закончил свое кругосветное плавание. Затоплен на северном фарватере Кронштадта в 1863 г.

военные моряки, не особенно вникающие в хозяйственные вопросы и исполняющие должность «на время». Бюрократия сделала свое дело[18], компания все больше походила на государственное учреждение, в ее делах и начал наблюдаться упадок, и уже шесть лет спустя после смерти Баранова, В. М. Головнин докладывал морскому министру о совершенно бесполезном для России содержании Русской Америки.

Всего на пять лет, с 1840 по 1845 гг., правителем Компании становиться А.К. Этолин – прекрасный хозяйственник. Впервые побывав в Ново-Архангельске еще в 1818 г., и став главным правителем, он «…как бы вдохнул вторую жизнь в ее экономику». Довольно успешно продолжалась добыча пушного зверя, сопровождавшаяся природоохранительными мероприятиями. Развернулось большое хозяйственное строительство, развивались здравоохранение, образование, культура, проводились исследовательские экспедиции во внутренние районы Аляски. К исходу 1860 г. Российско-Американская компания владела 13 судами, два из которых – пароходы. Помимо пушного промысла, в ее структуре действовали 32 хозяйства – судостроительный эллинг, кирпичные заводы, лесопилки, кузницы, кожевенные, прядильные, скорняжные, слесарные и токарные мастерские, добывался каменный уголь.

Мы не ставим своей целью раскрыть суть и содержание финала Российско-Американской компании. Так или иначе, но Русская Америка была продана Северо-Американским Соединенным Штатам, 18 октября 1867 г. в Ново-Архангельске навсегда было спущено бело-сине-красное полотнище, на месте которого взвился звездно-полосатый американский флаг.

В итоге, *тихоокеанская геополитическая стратегия России потерпела сокрушительное поражение*: стратегический форпост России в северотихоокеанских морях и в западном полушарии, являвшийся одновременно залогом развития и укрепления сибирского и дальневосточного регионов был сдан, центр тяжести российской политики переместился с берегов Аляски в Приамурье и Приморье, политика самодостаточного экономического освоения тихоокеанского региона, сменилась на «бюджетную колонизацию» окраинных земель, российское мореплавание из тихоокеанского, становилось дальневосточным.

* * * *

Так закончился первый, двухсотлетний период истории русского мореплавания на Дальнем Востоке и Тихом океане.

Начав естественное движение в Сибирь и на Дальний Восток, русские к рубежу XVIII-XIX веков сформировали в далекой окраине существенно отличающийся от государственного строя, социально-экономический уклад. Твердо расположившись на Дальнем Востоке и в Северной Америке, российские промысловые люди, создали Русско-Американскую компанию, как базис самодостаточного развития дальневосточного и тихоокеанского регионов, что и обусловило океанский характер русского судоходства.

Оказавшись не в состоянии реализовать накопленный потенциал, российское правительство потерпело поражение в своей тихоокеанской стратегии, не выдержав удара собственной бюрократии.

* * * *

За семь лет до продажи Русской Америки, 2 июля 1860 г. транспорт «Манджур» высадил в бухте Золотой Рог отряд прапорщика Комарова, основавший пост Владивосток. Россия начала очередной этап борьбы за выход к Тихому океану…

[18] Российская бюрократия сильно препятствовала переселению русских подданных на тихоокеанские территории. В итоге, к 1860 г. русские составляли всего 5,8 проц. от населения, проживавшего в Русской Америке…

Хроники 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. В 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, 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 пособил, 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, но 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 вышел в Ледовитый океан и достиг устья р. Хатанги. Но 13 августа 1740 г. «Якуцк» столкнулся с плавучей льдиной и от полученных повреждений затонул следующим днем, недалеко от бухты Прончищевой.

Лодия, 1741 г.

Лодия (название в источнике не указано) была заложена в 1720 г. в Охотске и спущена тремя годами позже. В 1741 г. разбилась возле Первого Курильского острова (по видимому - это о-в Шумшу - Ю.В.).

Пакетбот «Святой Петр», 1742 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, налетевшим штормовым ветром судно было выброшено на берег и разбито. В последствии из обломков потерпевшего крушение судна, было сооружено новое под тем же именем, которое и доставило бедствующих к Охотску. В. Беринг умер 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.

Вышедшее 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. Оставшиеся в живых, провели зиму на острове, а следующим летом на двух выстроенных байдарах перешли в Нижнекамчатск, с промыслом, казенная десятина от которой составила 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 стал на якорь в устье р. Большой. 24 октября «Охотск» был выброшен ветром 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, в начале июня 1748 г. вышло 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 погибшего 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.

Снаряженное купцом Рыбинским судно «Симеон и Иоанн», управляемое неопытным казаком А. Воробьевым, потерпело крушение у Медного острова. Из остатков погибшего судна, промысловики выстроили новое, назвав его «Иеремия». На нем они возвратились с добычей 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.

Судно купца Серебренникова, 1752 г.

Судно московского купца Серебренникова под командою Башмакова разбилось на камнях неизвестного острова, полагаемого современниками за Умнак. «… По выходе на берег экипажа, жители встретили оный вооруженною рукою и метали стрелы свои с дощечек, но огнестрельным оружием были скоро прогнаны… ». Построив из обломков новое судно, моряки пришли на нем в Нижнекамчатск.

Пакетбот «Иоанн», 1753 г.

Пакетбот «Иоанн» совместно с гукором «Святой Петр» и дубель-шлюпкой «Михаил» следовал из Охотска на Камчатку, под общим началом капитана «Иоанна» - лейт. В.А. Хметевского. 12 октября остановились против устья р. Большой, в ожидании полной воды. «Набежавшей водой» «Иоанн» был выброшен на Курильскую кошку. Погибли 5 человек команды и весь груз: провиант, оружие, порох и 10000 руб. серебряной монетою. «…Судно разбито, а все весьма ознобились…» - докладывал позже капитан. В течение последующего столетия, после сильных штормов жители Большерецка иногда находили на берегу серебряные монеты.

Гукор «Святой Петр», 1753 г.

Гукор «Святой Петр» следуя в отряде лейт. Хметевского (см. выше), тогда же, 12 октября, был выброшен на берег Камчатки между рек Воровской и Компаковской. При этом погибло 12 чел. Судно же впоследствии было снято и исправлено.

Шитик «Иеремия», 1753 г.

Компания московских купцов И. Рыбинского и А. Серебренникова «со товарищи» в 1753 г. снарядила на промысел шитик «Иеремия» под командой П. Башмакова. В начале сентября этого года, «Иеремия» был выброшен на неизвестный остров и разбился. Команда спаслась, и из обломков погибшего судна выстроило новое, назвав его «Петр и Павел». Двумя годами позже, промысловики вернулись в Нижнекамчатск, уплатив «десятину» 636 руб. 40 коп.

Дубель-шлюпка «Михаил», 1753 г.

«Михаил» под командованием штурмана Балакирева, следуя в Гижигу с казенным грузом, подошел к камчатскому берегу, у которого и был разбит в 70 верстах от Гижиги. По другим данным назывался «Архангел Михаил».

Дубель-шлюпка «Надежда», 1753 г.

Дубель-шлюпка «Надежда» была заложена в 1735 г. и спущена в 1737 г. Разбилась в 1753 г. на Курильской кошке.

Шхербот «Елисавета», 1754 г.

Шхербот «Елисавета», ведомый штурманом И. Балакиревым, следовал в Гижигу, имея на борту казну, артиллерию и команду «Секретной экспедиции» - 48 чел., посылаемых в Анадырск. Приблизившись к камчатскому берегу, с намерением зимовать на нем, «… для своих корыстных видов и по непорядочным поступкам был (шхербот – Ю.В.) разбит.., причем не принималось никаких мер для спасения груза».

Судно купца Красильникова, 1754 г.

Судно купца Красильникова ходило к одному из островов Алеутской гряды, где «было отражено жителями». Возвращаясь, промысловые люди потерпели крушение у Медного о-ва.

Гукор «Святой Петр», 1755 г.

Гукор «Святой Петр», построенный из обломков одноименного пакетбота Беринга, следовал под командой унт.-оф. Г. Пушкарева из Ямска в Охотск. Встречными крепкими ветрами, гукор был отнесен к западному побережью Камчатки и был разбит у р. Воровской.

Гукор «Петр», 1755 г.

Судно, принадлежавшее купцам И. Красильникову и Н. Трапезникову, в 1754 г. вышло «искать неизвестные земли». Перезимовав на о-ве Беринга, 2 ноября 1755 г. Гукор был разбит у о-ва Медного.

Судно «Борис и Глеб», 1757 г.

Выйдя на третий промысел под командой Балалаева, «Борис и Глеб» потерпел крушение у о-ва Беринга. Команда спаслась и за две зимы выстроила новое судно, поименовав его «Авраам».

Неизвестное иностранное судно, 1757 г.

Во время промысла и сбора ясака, мореходом и передовщиком С. Шевыринам, на о-ве Атту были найдены три медных круга, с вырезанными на них большими нерусскими буквами. По-видимому, это были остатки какого-то иностранного судна, потерпевшего крушение неподалеку от острова.

Судно «Капитон», 1757 г.

Судно «Капитон», реквизированное властями у купцов Бахова и Шалаурова, было выкуплено купцом Жилкиным и отправлено на промыслы. Плавание было неудачным: судно разбилось у о-ва Кыска в 1757 г. Но злоключения продолжались (см. ниже).

Судно «Капитон», 1758(?) г.

Выстроенное из обломков погибшего судна (см. выше), новое судно было поименовано «Капитоном», но так же разбилось у Ближних о-вов (по иной версии - на Крысьих о-вах) при следовании к камчатским берегам. Спасшиеся были сняты только в 1761 г. судном купца А. Серебренникова «Петр и Павел» и доставлены на Камчатку.

Судно «Святой Иоанн», 1761 г.

«Святой Иоанн», снаряженный на паях купцами Я. Протасовым, И. Лапиным и братьями Куликовыми, вел промысел в течении двух лет, пока в 1763 г. не был уничтожен алеутами на о. Умнак.

Судно «Захарий и Елизавета», 1762 г.

Судно «Захарий и Елизавета» морехода Дружинина, вышло из Охотска «…для открытий… » в 1761 г. Год спустя, судно остановилось на зимовку на о-ве Уналашка, где 34 русских морехода «были приняты жителями ласково». Несколько мореходов отправились на промысел, часть их осталась при судне и в зимовье, а сам Дружинин с пятью товарищами направился посетить жилища островитян. В последующие дни все они были убиты, за исключением нескольких промышленников, выдержавших осаду в зимовье. В марте 1763 г. «… несчастные промышленники сии, претерпев еще множество разных нападений и бедствий…» дошли на байдаре до судна «Троица» и были спасены.

В том же, 1763 г., на шитике «Николай» купца Серебренникова, «…дикие убили бо́льшую часть экипажа, но, не взирая на сие, он возвратился в Охотск…».

Впрочем, подобные нападения в то время не были редкостью. Известно, что в 1760 г. «…или несколько позже на разных алеутских островах находилось четыре русских судна, принадлежащих различным торговым сообществам… ». Алеуты перебили промысловых людей, исключая шестерых, укрывшихся в пещерах Уналашки. Спасшиеся пробыли там до прихода передовщика Соловьева. Об этих обстоятельствах стало известно по истечении более шестидесяти лет. Место их гибели было названо «…Убиенною бухтою и доныне известно под сим именем (Ф.П. Врангель, XIX век) …».

Судно «Троица», 1763 г.

«Троица» (или «Живоначальная Троица») купца Н. Трапезникова было уничтожено алеутами на о. Уналашка.

Судно «Святой Николай», 1763 г.

Судно «Святой Николай» морехода Л. Наседкина было уничтожено алеутами у о-ва Унимак или п-ова Аляска в 1763 г.

Судно «Вера, Надежда, Любовь», 1765 г.

Устюжские купцы Иван Бахов и Никита Шалауров задумали отправить судно на промысел не из Камчатки или Охотска, а из устья реки Лены, что существенно сокращало затраты. Летом 1759 г. судно «Вера, Надежда, Любовь» вышло из Ленского устья и взяло курс на восток, но в начале сентября было затерто льдами у устья Яны и стало на зимовку. Только два года спустя, с колоссальными трудностями судно достигло устья Колымы, открыло неизвестные острова и вернулись обратно.

Летом 1762 г. Шалауров поехал в Москву, просить поддержки экспедиции для отыскания водного пути на восток через Ледовитый океан. Сенат прикомандировал к экспедиции штурманского ученика Турчанинова «… для составления полной и подробной карты вновь открытым островам…».

В середине июля 1765 г. Шалауров направился на восток, но в этом походе экспедиция пропала без вести.

В книге русского мореплавателя Ф.П. Врангеля «Путешествие по берегам Сибири и Ледовитому океану…» и в архивных источниках сохранились записи о том, что летом 1765 г. чукчи видели у устья р. Чауны палатку, в которой было 40 мертвых человек, одетых в суконное и холщовое платье. Считается, что коряки отравили русских, но насколько эта версия правдива - судить трудно.

Судно «Петр», 1765 г.

Купеческое судно «Петр» отправилось на промысел по новому маршруту – на юг, к Курильским островам. Плавание было неудачным, «Петр» потерпел крушение, почти вся

команда, включая и морехода А. Толстых, погибла. Спаслось всего три человека.

Галиот «Святой Захарий», 1766 г.

Это «…очень ветхое и плохо вооруженное судно…», ведомое штурманом И. Балакиревым, с командою из казаков и ссыльных, с казенным и частым грузом, и пассажирами, по утру 25 октябри было прижато к берегу Камчатки, между речек Кола и Немтина, а затем выброшено па берег и разбито. Погибло 16 человек, в том числе жена и дочь капитана, жены двух офицеров и двое детей. Почти весь груз потерян.

Судно «Петр и Павел», 1766 г.

В 1765 г. «Петр и Павел» купца Трапезникова вышло на промысел. Однако плавание с самого начала сложилось неудачно: осенью судно было выброшено на берег у реки Ходутки. Отремонтировав судно, летом 1766 г. Трапезников отправился на промысел, но судно потерпело крушение у Медного острова. В последующие два года, из остатков «Петра и Павла» было выстроено новое судно, которое к исходу 1768 г. вернулось с промыслом, уплатив десятую пошлину 249 руб. 33 коп.

Бригантина «Святая Екатерина», 1766 г.

«Святая Екатерина» вышла из Охотска в середине октября под командой капитана Креницына для открытий на Восточном океане, возглавляя отряд из галиота «Святой Павел» и бота «Святой Гавриил».

На всем продолжении пути бригантина имела сильную течь, «а по приходу к камчатскому берегу, в ночь на 25 октября была выброшена на берег левым боком у р. Утки, в 2 верстах от нее к югу, на 25 верст выше Большерецка и разбита». Команда с большим трудом перебралась на берег, когда уже «сбыла вода».

«Павел» и «Гавриил» были так же выброшены на берег, но в последствии сняты и исправлены.

Галиот «Святой Павел», 1766 г.

Исправленный после аварии у р. Утка (см. выше), «Святой Павел» вышел в Тихий океан первым Курильским проливом и к 21 ноября добрался до Авачинской губы. Под встреченными льдами и противными ветрами, галиот потерял бушприт, реи, паруса и такелаж, дрейфуя в открытый океан. По истечении месяца дрейфа, галиот был выброшен на Шикотан, погибло 30 чел.

13 спасенных, включая капитана Дудина второго, зимовали на острове у местного населения и по истечении следующего года добрались до Большерецка.

Купеческое судно, до 1766 г.

Неизвестное купеческое судно «разбилось до основания и много людей потонуло…» у устья р. Колы. В декабре 1766 г. было обследовано П.К. Креницыным на предмет восстановления.

Бот «Николай», 1767 г.

В 1767 г. бот «Николай» разбился в 130 верстах от Гижиги. Иные обстоятельства гибели судна нам не ведомы. Бот был заложен в 1755 г. и спущен 3 июля 1756 г., в
Охотске. Строитель – Захаров.

Бригантина «Святая Елизавета»,до 1768 г.

По сообщениям камчатских промышленников, сделанных капитану Креницыну, бригантина «Святая Елизавета» затонула «…у устья р. Морошенной (Морошечной) впадающий в Пенжинское море (залив)…», следуя из Охотска с грузом продовольствия для Тагильской крепости. Обследовав указанное место Креницын судна не нашел.

Судно «Петр и Павел», 1774 г.

Первоначально поименованное как «Иоанн Предтеча», судно и участвовало в промыслах 1763 г. В последствии, три года простояло невостребованным, а в течение еще двух лет осуществляло перевозки между Охотском и Камчаткой. Выкупленное купцами П. Осокиным и М. Шевцовым в 1774 г., судно было поименовано «Петр и Павел» и направлено на промысел. Однако после выхода в море, было серьезно повреждено о прибрежные скалы и было брошено в 40 верстах от Большерецка.

Шмак «Екатерина», 1774 г.

Следуя из Охотска на Камчатку под командой штурмана Должантова, 30 сентября шмак «Екатерина» встал на якорь около рек Опалы и Голыгиной, где в последующие дни и был разбит.

Галиот «Святой Павел», 1774 г.

Галиот «Святой Павел» под командой штурмана А. Очередина следовал из Охотска в Большерецк, с казенным провиантом, частным грузом и 33 пассажирами. 26 сентября находясь в близи назначенного места, «Святой Павел» был вынужден туманами и противными ветрами отстаиваться на якорях и лежать и дрейфе до 3 октября. За это время галиот потерял оба якоря и два паруса, и был отнесен от своего места в море. Когда, наконец, галиот подошел к устью р. Большой, он сел на мель и вскоре был разбит штормовой волной. Капитан был приговорен «…к написанию в рядовые на шесть месяцев…».

Судно «Николай», 1775 г.

Учитывая важность установления торговых отношений с Японией, купцы Шелихов и Лебедев-Ласточкин, с разрешения камчатской администрации, направили на паях судно «Николай» «…для заведения с японцами знакомства и восстановления торгу…». Достигнувший к середине лета о-ва Уруп, «Николай» был разбит о скалы. Погибших не было, спасшиеся были сняты с острова два года спустя.

Бригантина «Наталья», 1780 г.

В 1777 г. после гибели судна «Николай» (см.

выше), для спасения потерпевших кораблекрушение была отправлена казенная бригантина «Наталья». На судно так же была возложена задача организации торговых отношений с Японией.

Сняв моряков, потерпевших крушение, «Наталья» продолжила свое путешествие по Курильским островам, встретив 19 июня 1778 г. японское судно «Танги-Мару». Несмотря на отказ вступить с русскими в торговые отношения, японцы согласились встреться с ними здесь же, год спустя. В последующий год, японцы так же отказались установить торговые отношения, однако расстались вполне дружественно. Пришедшая же на Уруп для зимовки, «Наталья» была выброшена на камни 18 июня 1780 г. при землетрясении.

Бригантина «Надежда Благополучия», 1782 г.

Отравленная из Охотска в Нижнекамчатск с богатым грузом, бригантина была выброшена на один из курильских островов (в источнике не указало на какой именно - Ю.В.). Только через два года стало известным это бедствие. Все члены экипажа погибли. Известно, что бригантина была спущена в Охотске в 1779 г.

Судно «Евпл», 1785 г.

В 1781 г. «Евпл», ведомый мореходом Д. Панковым, направилось к Алеутским островам на промысел. Возвращаясь на Камчатку в апреле 1785 г., «Евпл» потерпел крушение у о-ва Амля. Всей команде судна удалось спастись, спасли и пушнину, стоимость которой составила 71 746 руб.

Судно «Иоанн Рыльский», 1786 г.

Судно «Иоанн Рыльский», выстроенное на средства купца Г. Шелихова «со товарищи», вышло на промысел в 1780 г. к Алеутским о-вам. В 1786 г., возвращаясь с промысла, при входе в Авачинскую бухту, судно было выброшено на берег и было разбито. Весь груз промок. Компания понесла серьезные убытки, что даже доставленная пушнина, оцененная в 93 827 руб., не компенсировала их.

Пакетбот «Св. Константин», 1786 г.

Пакетбот «Святой Константин» спущен на воду в 1764 г. в Охотске и в 1786 г. разбился в близи Ямской крепости.

Бот «Святая Мария», 1786 г.

Бот «Святая Мария» разбился в 1786 году близь устья р. Камчатки.

Судно «Михаил», 1786 г.

Судно «Михаил» купца А. Холодилова разбилось в 1876 г. возле о. Унимак или в Чугацком заливе.

Бот «Святой Николай», 1787 г.

Бот «Святой Николай» разбился у большерецкого устья в 1787 г. Данными, как о самом корабле, так и об обстоятельствах его гибели мы не располагаем.

Судно «Петр и Павел», 1787 г.

Судно «Петр и Павел» ведомое мореходом Т. Сапожниковым разбилось у о-ва Амчитка в 1787 г.

Судно «Доброе намерение», 1788 г.

Казенное судно «Доброе намерение», построенное в Охотске для экспедиции Биллингса потерпело крушение 8 сентября 1788 г. Выйдя под командой кап.- лейт. Галле из Охотска, бригантина была поставлена волной на банку и сильно повреждена. Груз и команда во время отлива были спасены, а судно на следующий день сожжено, «…дабы скрыть порочность оного и высказанное рапортом Биллингса великое иждивение…».

Пакетбот «Возобновленный Охотск», 1789 г.

Пакетбот «Возобновленный Охотск» разбился вблизи Гижиги в 1789 г. Иными сведениями об обстоятельствах гибели судна Составитель не располагает.

Судно «Трех святителей», 1790 г.

Судно «Трех святителей» Северо - восточной компании под командой штурмана Бочарова, имея на борту купца Баранова, потерпело крушение на Уналашке. Во время зимовки, Барановым было составлено подробное описание острова «…и при рапорте от апреля 1791 г. представлено охотскому начальнику г. Коху…».

Пакетбот «Святая Надежда», 1792 г.

Пакетбот «Святая Надежда» разбился вблизи Большерецка в 1792 г. Данными об обстоятельствах гибели судна Составитель не располагает. Известно, что пакетбот был заложен 29 октября 1790 г. и спущен на воду в Охотске 21 мая 1791 г. Строитель - Кузьмин.

Бригантина «Обновление храма России», 1796 г.

Бригантина «Обновление храма России» разбилась на большерецком рейде в 1796 году. Данными об обстоятельствах гибели бригантины Составитель не располагает, хотя известно, что судно было заложено в Нижнекамчатске и спущено на воду 15 июля 1789 г.

Судно «Святой Павел», 1789 г.

Судно «Святой Павел», ведомое мореходом С. Зайковым, разбилось у о. Медный в 1789 г.

Судно «Феникс», 1799 г.

«Феникс» - первое судно, построенное в Русской Америке в 1794 г. Известно, что «Феникс» погиб в августе-сентябре 1799 г., в пр. Шелихова, вместе со всей командой и пассажирами, среди которых были русская православная миссия и строитель судна Шилдс.

Эта трагедия имела существенные и негативные последствия для Русской Америки. Вместе с возвращавшимся духовным наставником Аляски – о. Иоасафом погибли его первые сподвижники, вновь направляемые свя-

щеннослужители, певчие и преподаватели духовной школы, которую предполагалось открыть в Кадьяке. Активная миссионерская деятельность прекратилась, на всей Аляске остались священник и три монаха.

Приведенный выше перечень погибших промысловых судов является не полным, поскольку в источниках не указывались суда, которые потерпели крушение у берегов Камчатки еще до выхода в основные районы промысла, а также те, о которых нет достоверных сведений.

Пакетбот «Надежда», 1800 г.

Пакетбот «Надежда» разбился вблизи Ямского острога в 1800 г.

Судно «Слава России», 1801 г.

По окончании исследований Биллингса и Сарычева экспедиционное судно «Слава России» было оставлено в Петропавловской гавани. Стоявшее «без всякого употребления» 27 марта 1801 г. судно затонуло на трехсаженной глубине вместе с находившимися на нем запасами и материалами. Спустя много лет остов «Славы России» еще могли наблюдать моряки клипера «Гайдамак», посетившие Петропавловск в 1877 г.

Судно «Дмитрий», 1803 г.

Судно «Дмитрий», отправленное из Охотска в Кадьяк в 1803 г. под командой штурмана Бубнова, разбилось у острова Умнак в октябре этого года. Груз и люди были спасены и доставлены судном «Александр» в 1805 г.

Пакетбот «Охотск», 1805 г.

Пакетбот «Охотск» был спущен на воду 16 июня 1805 г., в Охотске строителями Вашуткиным и Поповым. В том же, 1805 г. пакетбот разбился на Курильской гряде.

Крушение байдар, 1805 г.

В 1805 г. у о-ва Кадьяк «…при крепких ветрах…» опрокинулось шесть байдар и утонуло около 100 человек.

Бот «Кадьяк», 1805 г.

Летом 1805 г., «Кадьяк» направился для обзора берега к югу от Охотска. В последовавшем походе, бот был противными снесен ветрами к Шантарским о-вам. И 18 октября, отстаиваясь возле м. Баранджи, против о-ва Медвежьего, был выброшен на берег. Команда спаслась и перешла в Удский острог, а в следующем году добралась до Охотска на байдарах. По пути, посетив место крушения, моряки разгрузили выброшенное судно и сложили собранное имущество в амбар, а корпус за негодностью сожгли.

Как писал историк флота А.Н. Соколов в своей книге, изданной в 1855 г., часть этих вещей снята в 1831 г., а «…прочее же, в том числе и семь пушек большого калибра, два больших якоря и один малый, остаются на месте и поныне…».

В 1953 г. экспедиция географа Б. Сушкова обнаружила на месте крушения, между м. Баранджи и м. Клин, две пушки и якорь, с обломанным веретеном, и передала их в Музей ТОФ. Остальные пушки и якоря, по-видимому, остается на острове и поныне…

Пакетбот «Святой Николай», 1806 г.

Возвращаясь из Нижнекамчатска, с одними пассажирами и без груза, 19 сентября пакетбот находился вблизи Охотска, в виду м. Марекап. Но капитан, штурман В.И. Кожевин, по ошибке в счислении полагал себя на 120 миль восточнее и продолжал лавировать к западу. 7 октября с «общего совета команды и пассажиров» решили спуститься к удскому берегу на зимовье. А 12 октября в виду крепкого ветра, пакетбот выбросился на берег выше р. Уды, у речки Варбот. Спасшиеся около двух лет прожили в селениях у р. Уда, поскольку начальник Охотского порта Бухарин, зная об их бедственном положении, показывал в своих рапортах судно числившимся в кампании. Только со сменой начальника порта, спасенные были перевезены в Охотск, а судно по ветхости сожжено в 1808 г.

Галиот «Охотск», 1806 г.

Посланный из Охотска в Петропавловск галиот к 3 октября был в виду камней «Три брата», обозначающих вход в Авачу. Маловетрие, а затем и крепкие противные ветры заставили «Охотск» сначала продрейфовать до 15 октября, затем отнесли судно на 54 мили к SO. Учитывая позднее время, капитан - штурман С. Трубников, «с общего согласия» решил зимовать на Курильских островах. 27 октября встали на якорь «в проливе между Первого и Второго островов» (ныне - Второй Курильский пролив; о-ва Шумшу и Парамушир соответственно), выбрав для зимовья бухту первого острова. В последующие дни, задувший от *NW* крепкий ветер начал сносить судно на каменный утес и для спасения «Охотск» выбросился на песчаную отмель этого же острова. Спасшиеся, «…иззябшие и перемокшие, все поспешили в ближайшее курильское селение, которое отстояло в 4 верстах, не оставя на судне часового, потому, что по не имению дров опасались замерзнуть...». Незакрепленный галиот потащило дальше в берег и разбило через два-три дня.

Судно «Ситха», 1807 (?) г.

Судно Российско-Американской компании «Ситха» погибла у берегов Камчатки, возвращаясь из Кадьяка. Груз утрачен, но всем членам экипажа и пассажирам удалось спастись.

Транспорт «Святой Иоанн», 1807 г.

«Святой Иоанн», по приходе на Нижнекамчатский рейд, 28 сентября встал на якорь в 4,5 милях от устья реки. Двумя днями позже крепким ветром транспорт был сорван с якорей и понесен на берег. Для спасения, поста-

вив парус транспорт «… вошел в берег в саженях десяти от Солеваренной кошки». Команда была спасена стоявшим на рейде транспортом «Феодосий». В последующие дни судно было разбито, груз погиб, экипаж не досчитался пяти утонувших матросов. Командир транспорта «Феодосий» мичман Норманский за спасение моряков «Иоанна», а так же ранее погибшего частного судна «Ситха» был «…награжден от Государя Императора золотыми часами…». По другим данным транспорт назывался «Иоанн Богослов».

Судно «Николай», 1808 г.

Суда Российско-Американской компании «Николай» под командой штурмана Булыгина и «Кадьяк» штурмана Петрова были направлены правителем компании на исследование калифорнийского побережья. Плавание «Николая» закончилось трагедией. Судно потерпело крушение, 21 человек попали в плен к индейцам. Булыгин и еще семь человек умерли, а остальные двумя годами позже были выкуплены «американским капитаном Бораун» и доставлены на Кадьяк.

Галиот «Святая Екатерина», 1809 г.

24 сентября 1809 года под командой штурмана К. Петрова галиот «Святая Екатерина» вышел из Охотска в Петропавловскую гавань с грузом провианта, разных вещей и пятью пассажирами. На пути сильно потек и так как ветер стоял противный, 7 октября спустился в Большерецк. Входя в устье реки Большой и уже миновав бар, 14 октября от внезапно налетевшего с *NW* ветра, галиот был прижат к мели, на которой к 30 октября, «…мало помалу разрушаясь, был совсем разбит…».

Транспорт «Св. Феодосий», 1811 г.

Транспорт «Святой Феодосий», под командой штурмана В. Астафьева, вышел из Охотска на Нижнекамчатск, имея груз провианта и различных вещей (казенного - на сумму 37 704 рубля, купеческого – на 287 неоцененных мест), с несколькими пассажирами, среди которых были женщины и дети.

К полудню 4 сентября транспорт подошел к Первому Курильскому проливу. Капитан, будучи «в порядочной подгулке и уговоренный купцом Выходцевым», приказал спуститься в пролив, хотя Адмиралтейств-коллегией, этим проливом было запрещено ходить. Противными ветрами и неудачными маневрами пройти пролив не удалось и к ночи эти попытки прекратили. С рассветом следующего утра капитан решился на повторный вход. Однако, сильным ветром судно прижимало к берегу, попытка отстоятся на якорях не удалась, транспорт ударился о грунт и лег на борт возле Первого Курильского острова. Паника была изрядная: «…испуганные и полуодетые команда и пассажиры, женщины и дети столпились на юте. Кто-то кричал в отчаянии, кто-то молился, несколько человек разломали сундуки, пьянствовали...».

В последующие два дня при помощи местных жителей выживших удалось перевезти на берег. Спасенные зимовали на острове, «…питаясь охотою и выбрасыванием провианта с затонувшего судна…».

Суд, рассмотрев обстоятельства крушения, заключил, что «…он (капитан – Ю.В.) не должен был идти Первым проливом… худо рассчитал парусность..., поздно встал на якорь... и пытался утаить шканечный журнал...». Что же касается «подгулок», то комиссии положила: «... это не могло помешать ему заниматься делом, зная его слабое сложение, если он и был в необыкновенном виде, то весьма вероятно более по нужде, нежели по пристрастию…».

Судно «Юнона», 1811 г.

Судно «Юнона» РАК погибла в бухте Вилючинской на Камчатке. Из 22 членов экипажа спаслось только трое, вместе с судном погиб груз стоимостью 22 тыс. руб. В памяти соотечественников, это судно сохранилось в названии рок-оперы А. Рыбникова - «Юнона и Авось»…

Катер «Святой Зотик», 1812 г.

Парусный катер «Святой Зотик» был заложен 23 марта и спущен 28 июля 1806 года в Охотске. В 1812 г. «Святой Зотик» разбился у Большерецка.

Шлюп «Нева», 1813 г.

Во второй половине сентября 1812 г. компанейский шлюп «Нева» вышел из Охотска на Аляску, имея на борту пассажиров - 15 служащих компании, 56 промысловых людей и 4 женщин. Преодолевая штормы, отстаиваясь в бухтах и исправляя повреждения, «Нева» только в начале декабря достигла м. Эджкомб (о. Круза) у входа в Ситхский залив, но была отнесена в море противными ветрами. Лишь к ночи 20 января 1813 г. «Нева» вновь приблизились к мысу. Капитан, опасаясь, что судно опять отнесет в море, принял решение зайти в залив. За два часа до рассвета, 21 января 1813 г., заметили землю прямо по курсу. Встать на якорь или совершить поворот не успели, и шлюп выбросило на берег. С большим трудом спаслось всего 25 чел. Спасшимся пришлось пережить суровую зиму, постоянно отражая нападения враждебного населения. Двое из них на шлюпке добрались до Ново-Архангельска, выслали помощь. К этому времени в живых осталось всего 10 человек.

Судно «Беринг», 1815 г.

В 1814 г. Баранов отправил на Гавайские острова компанейское судно «Беринг», которое потерпело крушение у о. Кауаи в январе следующего года и было разграблено туземцами.

Транспорт «Святой Иоанн», 1819 г.

Второго июня 1819 г. транспорт «Святой Иоанн» под командой штурмана Кашина, подходя к устью р. Камчатка, был затерт льдами и выброшен на берег. Все люди и груз спасены.

Бриг «Ильмен», 1820 г.

Бриг «Ильмен» сел на мель у м. Барро де Арена у берегов Нового Альбиона. Вскоре корабль разбило, экипаж и пассажиры спаслись.

Бригантина «Святой Павел», 1822 г.

Бригантина «Святой Павел», следуя из Охотска к Гижиге с провизией и разными вещами, по утру 6 октября подошла к берегу. Когда туман несколько «подобрало», заметили, что попали не туда, а губу образуемую р. Германда. Для выхода, стали лавировать назад, все прижимаемые ветром к берегу. Вечером «Святой Павел» встал на якоря, но судно дрейфовало – «... неурядица была большая: оторопелый капитан спрашивал команду: что ему делать? рубить ли мачты? идти ли в берег?». Один из бывших на борту казаков - Инешин, вызвался провести транспорт в реку - и ему это удалось, поставив судно на мель носом к берегу. Связав плот, направили его к берегу и организовали переправу. Подоспевшие коряки, помогли команде перебраться по натянутому канату. Рапортом капитана отмечено, что казак Инешин «…показал много усердия при спасении. Первым вышедший на берег, помогал другим, не раз кидаясь для этого в воду…». Спустя неделю, транспорт был разбит. Потеря только одного груза была оценена в 22 144 руб.

Бриг «Михаил», 1823 г.

Бриг «Михаил», ведомый лейт. Стоговым, следуя к Гижиге и находясь у Тигильского устья, ударился о банку и был выброшен на берег у мыса Амвон.

Бриг «Александр», 1827 г.

Бриг «Александр», следуя из Охотска в Петропавловск, получил повреждение руля и был вынужден спустится к Большерецку, став вечером 22 сентября на якорь, против устья р. Большой. На следующий день бриг был снесен крепким северным ветром на 30 миль ниже. Затем, когда ветер переменился, бриг опять пошел к Большерецку, но, миновав в темноте устье, поднялся на четыре мили выше. Здесь «…в четыре часа по полудни сентября 28 числа «Александр» был принужден идти в берег…». При касании грунта потеряли фальшкиль и руль, и бриг, разворачиваемый кормой, поставило левым бортом к берегу и повалило, сильно заливая волнами наступившего прилива. С отливом команда благополучно перебралась на берег. Большая часть груза была спасена, а судно разбито.

Шхуна «Николай», 1827 г.

При выходе из Охотска, «эта очень ветхая и худо скрепленная шхуна» под управлением штурмана Курицына, 18 августа приткнулась к Тунгузской кошке. Облегченная грузом и рангоутом во время отлива, но оставленная с незакрытыми и не законопаченными люками, в следующий прилив шхуна была залита прибывавшими волнами.

Бриг «Елизавета», 1835 г.

Осенью 1835 г. бриг «Елизавета» подошел к Авачинской губе, куда отправился из Охотска. 3 октября находись всего в 16 милях от Авачи, бриг был застигнут густым туманом с дождем. Усилившимся ветром судно прибило к песчаному берегу и, боясь быть выброшенным на камни, отдали якорь. Однако, в этот момент бриг ударило о грунт, вышибло руль, а трюм наполовину заполнило водой. Опасаясь затонуть, капитан решил выброситься на песчаный берег, приказав перерубить канат. Встав на отмель в ста метрах от берега, организовали канатную переправу, чем и спасли команду. Через три дня после крушения бриг был разгружен, а к 24 декабря 1835 г. был окончательно разрушен штормом.

Бриг «Екатерина», 1838 г.

Направленный на исходе сентября 1838 г. из Охотска в Тигилъ, с грузом и пассажирами, бриг «Екатерина» разбился «…у южного мыса о-ва Симусира, одного из Курильских островов…». Все погибли – капитан штабс-капитан Д.В. Олесов, два штурманских ученика - Астафьев и Семчин, 13 человек нижних чинов и пассажиры. О месте крушения узнали только два года спустя, по найденным на берегу обломкам.

Шхуна «Чилькат», 1838 г.

Компанейская шхуна «Чилькат» потерпела крушение в 1838 г. у о-ва Баранова, возвращаясь с Курильских островов. Погиб весь экипаж.

Бриг «Камчатка», 1841 г.

Бриг «Камчатка» следовал из Охотска в Петропавловскую гавань, подходя к Курильским проливам. 30 сентября 1841 г. был задержан противными ветрами, получил сильную течь и, потеряв некоторые паруса, был принужден идти в Большерецк. Вечером 13 октября бриг был прижат ветром к берегу и выброшен между устий рек Большой и Опальной. На рассвете команда благополучно перебралась на берег, а бриг в последствии разбит.

Бриг «Николай», 1842 г.

При выходе из Охотска после полудня 27 августа 1842 г., внезапно изменившимся ветром бриг «Николай» был прижат к Тунгузской кошке. Снять его не смогли и впоследствии, в 1846 г., разобрали. Команда и груз были спасены.

Транспорт «Наследник Александр»,1842 г.

«Наследник Александр», водоизмещением 300 тонн, было приобретено Российско-Американской компанией в 1841 г. На следующий год, идя под командой Н. К. Кадниско-

ва судно потерпело крушение на переходе из Сан-Франциско в Ново-Архангельск. При гибели транспорта спастись удалось немногим.

Транспорт «Гижига», 1845 г.

Возвращаясь в Петропавловск 15 сентября 1845 г. транспорт «Гижига» встал на якорь у входа в Авачинскую губу, в миле от камней «Три брата», на глубине 17 метров. К полуночи задул сильный ветер, транспорт стало сносить к берегу и выбросило на камни бух. Ягодной. «Гижига» легла на левый борт, 14 моряков были смыты и погибли. К восьми утра транспорт перебросило через камни и прибило к берегу. Организовав канатную переправу, спасли остальной экипаж, Подоспевшая помощь из Петропавловска сняла груз, почту и денежный ящик.

Бриг «Чичагов», 1845 г.

Компанейский бриг «Чичагов» разбился осенью 1845 г. у о-ва Медный. Команда и груз были спасены.

Бот «Ангара», 1850 г.

Бот «Ангара», следуя под командой прапорщика А. Чудинова на Петропавловск восточной стороной Камчатки, получил повреждение руля вечером 17 сентября. Исправив повреждение, «Ангара» далее двигалась с большим дрейфом, постепенно приближаясь к берегу. Ближе к полуночи, показались буруны. Отстоятся на якорях не получилось и капитан, «чтобы очистить свою совесть перед лицом Бога и Закона», приказал «идти в берег», посадив судно на камни в 100 саженях от земли. На рассвете, организовав канатную переправу, перебрались на берег. Место крушения: широта - 54 град. 20 мин. N, долгота – 202 град. 43 мин. E, в двух верстах севернее камня Гавриил. Основав из обломков бота временные жилища, послали четырех моряков за помощью. Один из них боцманмат Осипов, пропал без вести, а трое дошли до Явлинского и направили на помощь трех камчадалов. Спасенные к 20 октября добрались до указанного села, «…оставив на месте крушения шесть мужчин и одну женщину - по слабости их в ногах…».

Транспорт «Курил», 1850 г

Транспорт «Курил» под командой кап.-лейт. А. Григорьева был направлен из Охотска в Петропавловск 14 сентября 1850 г., имея на борту казенный и частный груз, десант и пассажиров. На переходе транспорт пропал без вести. Вместе с транспортом погибло 42 человека: 2 офицера, 1 кондуктор, 25 нижних чинов, 7 «служителей и мастеровых десанта», пассажир, 3 женщины, 2 мальчика и девочка. В 1851 г. на о-ве Атха были найдены обломки военного судна, что возможно свидетельствует о гибели «Курила» в этих местах.

Шхуна «Анадырь», 1854 г.

Шхуна «Анадырь» Российско - Американской компании была захвачена соединенной англо-французской эскадрой в бух. Авача и сожжена в 1854 г.

Суда каравана Первого Амурского сплава, 1854 г.

Караван русских судов, сплавлявшихся в первом походе Н.Н. Муравьева, попал в шторм, в месте на 150 верст ниже по течению Амура, от впадения Уссури. Налетевший шквал выбросил на берег и разбил несколько тяжелых лодок и плотов.

Фрегат «Диана», 1855 г.

В 1853 г. для установления дипломатических и коммерческих отношений между Россией и Японией на фрегате «Паллада» отбыла миссия адм. Е.В. Путятина. Для поддержки дипломатической миссии 4 октября 1853 г. из Кронштадта на Японию вышел фрегат «Диана». 11 июня 1854 г. фрегат пришел в Де-Кастри, где соединился с отрядом кораблей адм. Путятина. Оставив на зимовку «Палладу», «Диана» с дипломатической миссией адмирала, посетила порты Хакодате и Осака, и 22 ноября 1854 г. прибыла в порт Симода, где ожидала окончание переговоров.

9 декабря 1854 г. задул штормовой ветер, заставивший «Диану» встать на два якоря, спустить реи и стеньги. Двумя днями позже началось землетрясение. Прилив и отлив часто менялись, фрегат бросало то в одну, то в другую сторону. Когда шторм прекратился, фрегат для ремонта решили перевести в бухту Хеда. К рассвету 3 января 1855 г. «Диана» встала на якорь напротив горы Фудзи и для спасения было решено посадить фрегат на отмель. 7 января японцы собрали до сотни джонок и стали буксировать фрегат. Но налетевшим шквалом «Диана» была опрокинута и потоплена.

В последующее время русские моряки построили шхуну «Хеда», на которой и вернулись на Родину. Известно, что в 1980-е гг. японцы обследовали затонувший фрегат и подняли часть его конструктивных элементов.

Бриг «Охотск», 1855 г.

Бриг «Охотск» Российско-Американской компании был настигнут английским военным пароходом у входа в Амурский лиман. Во избежание захвата бриг был подожжен командой и взорвался от перевозимого пороха.

Барк «Шелехов», 1855 г.

Трехмачтовый компанейский барк «Шелихов» стоял в Аяне, груженый припасами для доставки на Ситху. Однако по условиям военного времени, было решено отправить барк вместе с транспортом «Байкал» в пост Петровский, для доставки подкреплений, под общим командованием Г.И. Невельского.

На подходе к зал. Счастья корабли попали в туман, и «Байкал» сел на песчаную отмель. «Шелехов» послал ему помощь, но «… вдруг (на нем) возникла тревожная суета. В трюме

открылась течь, вода прибывала с угрожающей быстротой. Помпы не успевали откачивать ее, и «Шелехов» заметно погружался в море…. Между тем благоприятный ветер, на берег, и близость мели позволили команде спасти судно… «Шелехов» скрипя грузным корпусом с полощущими парусами, наскочил на мель….». Следственная комиссия установила причину – слабость корпусных конструкций и определила, что «… потопление барка «Шелехов» в спокойном песчаном заливе не есть крушение, но избавление команды и более половины груза от весьма вероятного крушения в океане…».

Китобойное судно «Аян», 1855 г.

Китобойное судно «Аян», принадлежавшее Русско-финляндской китобойной компании было сожжено англо-французской эскадрой на рейде Авачи в 1855 г.

Фрегат «Паллада», 1856 г.

Всевозрастающий интерес западных стран к Японии обусловил посылку на фрегате «Паллада» русской дипломатической миссии адм. Путятина. Утром 7 октября 1852 г. «Паллада» покинула Кронштадт, а 10 августа 1853 г. достигла Японии. С началом Крымской войны, русские корабли на Тихом океане получили приказ собраться в зал. Де-Кастри. Прибывшая «Паллада» подверглась «освидетельствованию на предмет ее благонадежности», итогом которого стало установление необходимости проведения капитального ремонта корабля. Подошедший фрегат «Диана», забрав миссию Путятина, ушел в Японию, а «Паллада» осталась зимовать в бухте Константиновской Императорской гавани.

Оставленный экипаж по мере сил старался поддерживать на корабле порядок, откачивал воду из трюма, а зимой - обкалывал лед. Весной 1855 г. зашедшие в бухту фрегат «Аврора» и корвет «Оливуца», застали «Палладу» «…в жалком виде, с разрушенными баком и ютом, обвислыми вантами и водой в трюмах, по батарейную палубу…». В силу этого, и во избежание захвата неприятелем, «Палладу» решили затопить, что и было исполнено почти год спустя - 31 января 1856 г.

В последующие годы для русских кораблей, посещающих Императорскую гавань, стало традицией спускать водолазов на фрегат. Первым это сделал клипер «Джигит» в 1885 г. Тремя годами позже, экипаж корвета «Витязь» составил отчет о состоянии фрегата, установив, что «Паллада» лежит на правом борту, твердом грунте, носом к береговой черте и в 37 саженях от нее. В 1914 г. очередное освидетельствование показало погружение правого борта фрегата в грунт на шесть метров, в 1923 г. ледокол «Красный октябрь» поднял один из якорей фрегата и доставил его во Владивосток. В 1940 г. Дальневосточной партией ЭПРОН был составлен проект подъема фрегата, но начавшаяся Великая Отечественная война помещала его осуществить.

С развитием легководолазного дела фрегат «подвергся нашествию любителей старины» - из частей корпуса делались сувениры влиятельным лицам, просто растаскивали по частным коллекциям.

В 1950-е гг. в бухте Постовой было дислоцировано соединение подводных лодок ТОФ, а непосредственно над «Палладой» установили судно-отопитель. Отработанные шлаки вываливались за борт, погребая фрегат. Но зло обратилось во благо - доступ к «Палладе» был ограничен, а отработанный шлак надежно скрыл уцелевшие конструкции. К концу 1980-х гг. от близкого к поверхности левого борта остался набор шпангоутов.

Летом 1988 г. Канский клуб подводного поиска провел обследование фрегата. Год спустя «Всесоюзная экспедиция «Паллада - 89»» (рук. Ю. Прокопьев) и при участии Приморского клуба подводного поиска «Восток» (рук. С.А. Бевз, экспедиционные суда «Громобой», «Вектор» (капитан В.М. Волошин) и «Пеленг» (капитан Б.Ф. Горохов)) провели очистку конструкций затонувшего корабля от шлака, мусора и т.д., желая в перспективе подъем фрегата. Но очередная «смена эпох», последовавшая в 1991 г., похоронила эти планы.

Транспорт «Камчадал», 1858 г.

11 октября 1858 г. транспорт «Камчадал» снялся с рейда Николаевска на Амуре для доставки грузов в Удск. К месту назначения «Камчадал» не прибыл и был обнаружен 12 декабря 1858 года в Амурском лимане, лежащим на правом борту. Через проруби в палубе вытащили трупы офицера, пяти матросов и одной женщины. Обстоятельства гибели судна не выяснены до сих пор.

* * * * *



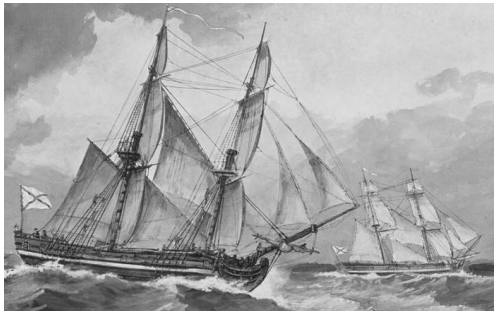
Карта северной части Тихого океана, 1776 год



Казачий коч

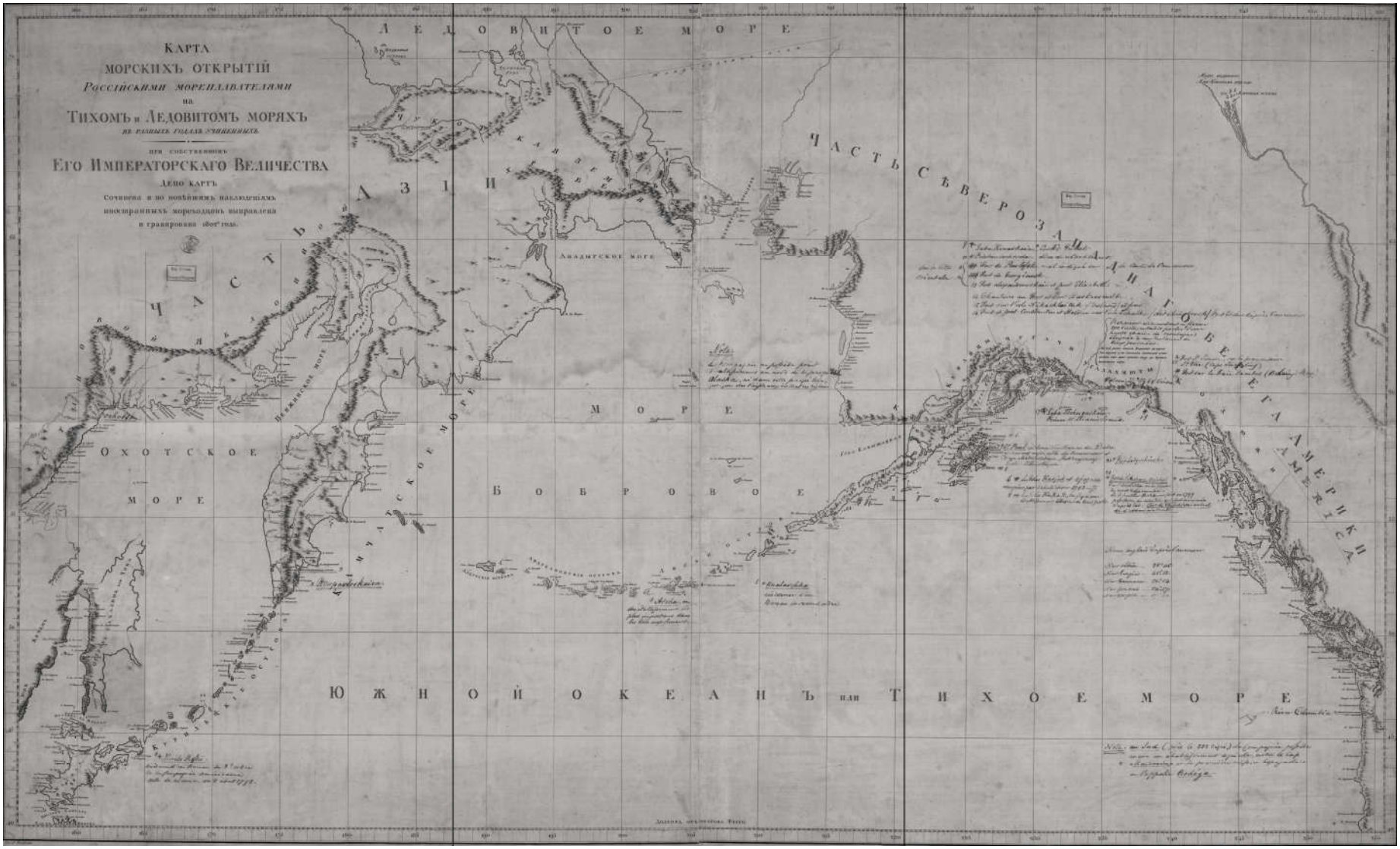


Промысловый коч

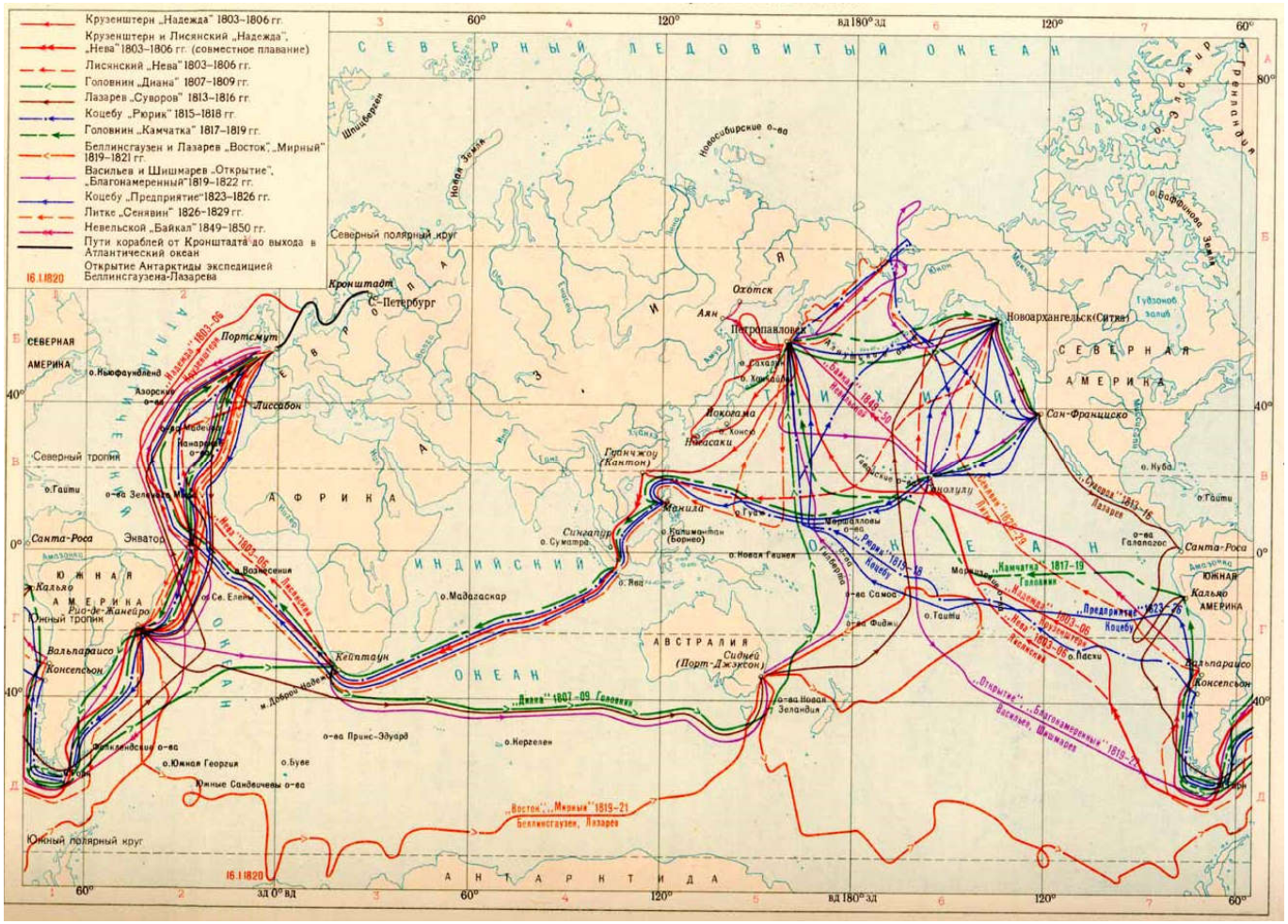


Пакетботы
«Святой Петр» и «Святой Павел»

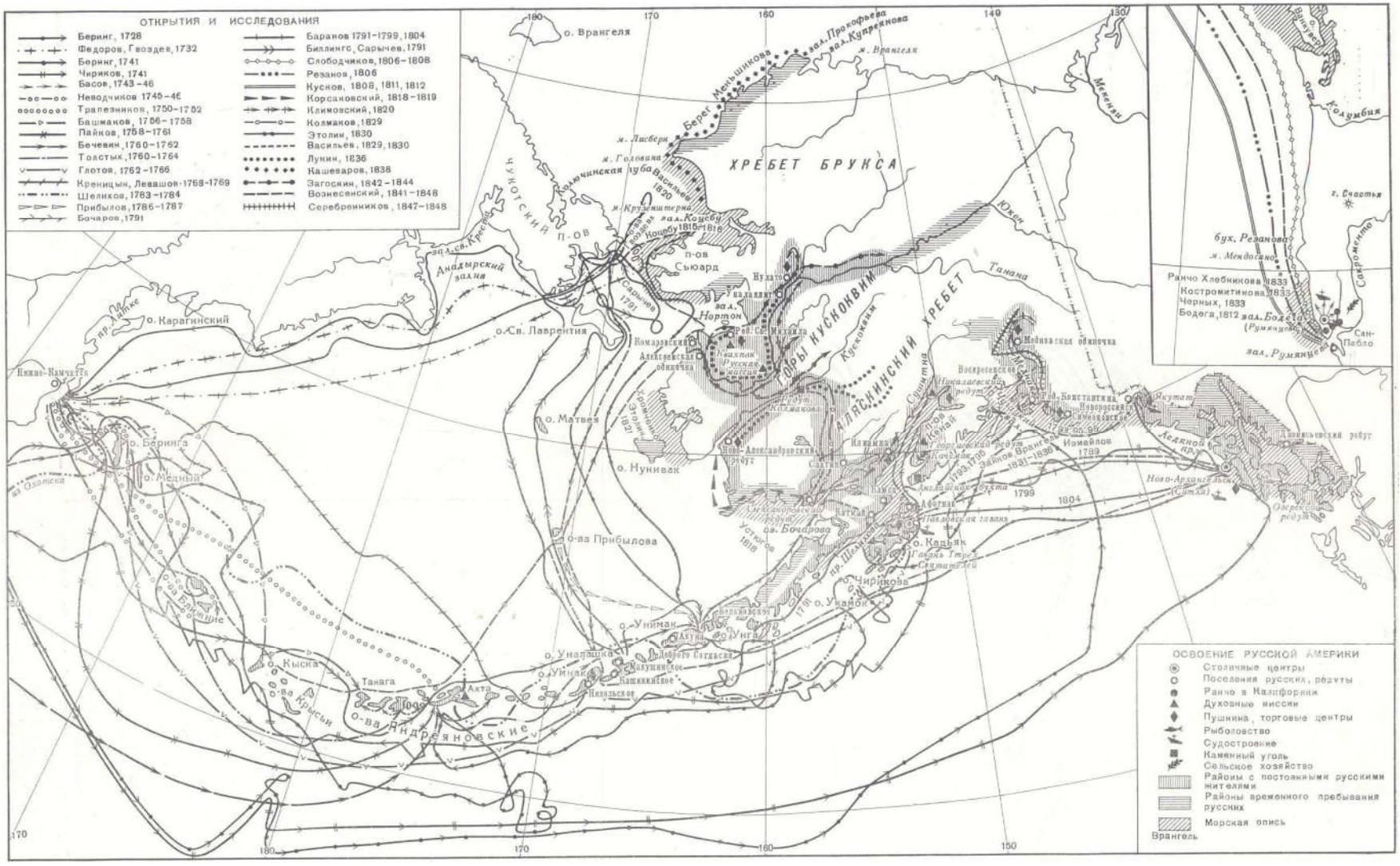
В начале славных дел



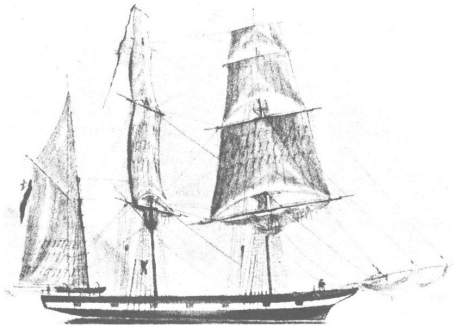
Репродукция с «Карты открытий российскими мореплавателями…», 1802 г.

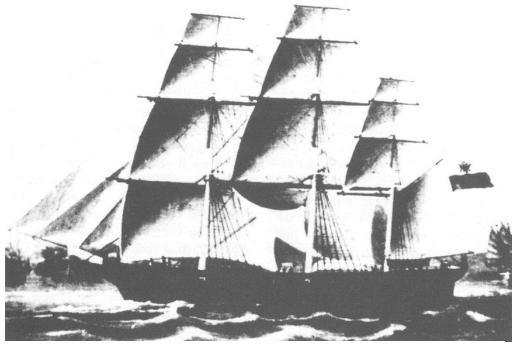

Крузенштерн „Надежда" 1803–1806 гг.
Крузенштерн и Лисянский „Надежда", „Нева" 1803–1806 гг. (совместное плавание)
Лисянский „Нева" 1803–1806 гг.
Головнин „Диана" 1807–1809 гг.
Лазарев „Суворов" 1813–1816 гг.
Коцебу „Рюрик" 1815–1818 гг.
Головнин „Камчатка" 1817–1819 гг.
Беллинсгаузен и Лазарев „Восток", „Мирный" 1819–1821 гг.
Васильев и Шишмарев „Открытие", „Благонамеренный" 1819–1822 гг.
Коцебу „Предприятие" 1823–1826 гг.
Литке „Сенявин" 1826–1829 гг.
Невельской „Байкал" 1849–1850 гг.
Пути кораблей от Кронштадта до выхода в Атлантический океан
Открытие Антарктиды экспедицией Беллинсгаузена-Лазарева
16.1.1820
СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН
Северный полярный круг
Кронштадт
С.-Петербург
Охотск
Петропавловск
Новоархангельск (Ситка)
Сан-Франциско
Гонолулу
Манила
Сидней (Порт-Джексон)
Кейптаун
Вальпараисо
Консепсьон
Санта-Роса
Северный тропик
Южный тропик
Южный полярный круг
Экватор
ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН
ТИХИЙ ОКЕАН
АНТАРКТИДА
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА
ЮЖНАЯ АМЕРИКА
АВСТРАЛИЯ
АФРИКА
Япония
Камчатка
Курильские о-ва
Алеутские о-ва
Гавайские о-ва
Маршалловы о-ва
Каролинские о-ва
Новая Зеландия
Галапагос
Мадагаскар
Суматра
Ява
Борнео
Таити
Пасха
Самоа
Фиджи
Новая Гвинея
Бразилия
Рио-де-Жанейро
Лиссабон
Азорские о-ва
Мадейра
Канарские о-ва
Гибралтар
Ньюфаундленд
Гренландия
Шпицберген
Новая Земля
Новосибирские о-ва
Земля Франца-Иосифа
Земля Баффинова
Гудзонов залив
Берингов пролив
Берингово море
Охотское море
Японское море
Желтое море
Южно-Китайское море
Филиппинское море
Коралловое море
Тасманово море
Арафурское море
Тиморское море
Яванское море
Целебесское море
Молуккское море
Суломское море
Банда море
Флорес море
Саргассово море
Карибское море
Мексиканский залив
Средиземное море
Красное море
Персидский залив
Аравийское море
Бенгальский залив
Андаманское море
Южно-Китайское море
Сиамский залив
Гонконг
Гуанчжоу (Кантон)
Макао
Нагасаки
Иокогама
Сингапур
Калимантан (Борнео)
Мыс Доброй Надежды
Мыс Горн
Мыс Лувен
Мыс Челюскин
Мыс Дежнева
Мыс Лопатка
Мыс Шелагский
Мыс Барроу
Мыс Принца Уэльского
Мыс Флаттери
Мыс Горда
Мыс Сан-Лукас
Мыс Гаттерас
Мыс Флорида
Мыс Доминикан
Мыс Фроуард
Мыс Игольный
Мыс Рейнга
Мыс Северный
Мыс Восточный
Мыс Таранаки
Мыс Рейнга
Мыс Доброй Надежды
Мыс Игольный
Мыс Агульяс
Мыс Доминикан
Мыс Фроуард

.

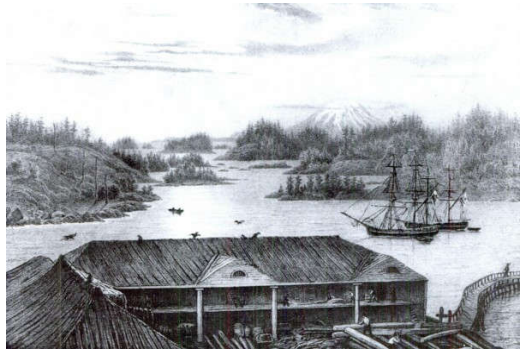


Русские исследования в северной части Тихого океана, 1728-1848 гг.
(из книги А.И. Алексеева «Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки»)

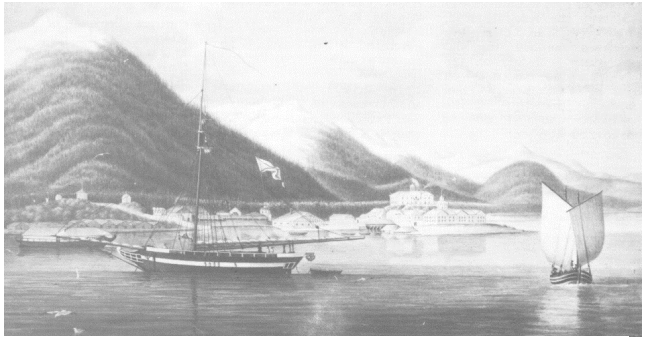




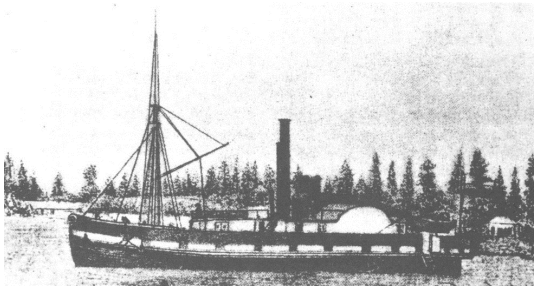
Компанейские барки –
«Князь Меньшиков» (слева)
и «Николай I»

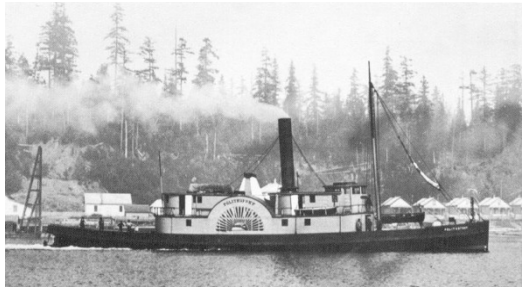


Один из портопунктов
Русской Америки



Тендер
«Камчадал»
построенный
в Ситхе в
1843 г. и
погибший в
1858 г.





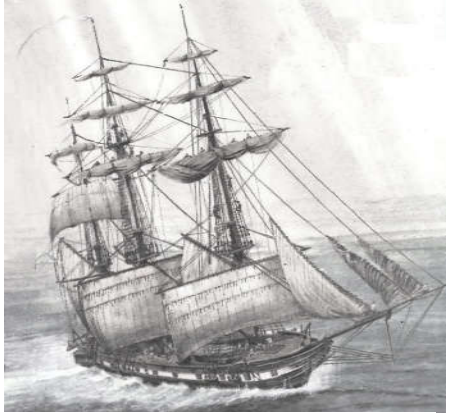
Первый пароход, построенный на Тихом океане – компанейский «Николай I», (1839 г., слева)
и пароход «Политковский», построенный в 1864 г. (под американским флагом, фото 1870-х гг.)





Американские китобои у берегов Чукотки
(фото 1885 г.)

Корвет «Оливуца»,
прибывший в 1851 г. для
охраны промыслов



.





Фрегаты «Паллада» (слева) и «Диана» - посланники Балтики,
упокоившиеся на Дальнем Востоке





Амурский сплав



Транспорт «Байкал»

Амурская экспедиция –
континентальное движение русских на Дальний Восток…



Ново-Архангельск (середина XIX века.) с утратой которого тихоокеанская
геополитическая стратегия России потерпела сокрушительное поражение…

В финале двухсотлетней эпохи.

Глава 2. Эпоха «Далекой окраины»: русское дальневосточное мореплавание 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», 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 русского корвета «Калевала» защитило судно от конфискации.

Особенно эффективно эскадра Тихого океана проявила себя в 1863 г. во время Польского кризиса, когда Англия, Франция и Австрия воспользовавшись польским восстанием, как поводом для политического давления на Россию. В ответ русское правительство сосредоточило две эскадры: Атлантическую, адм. С.С. Лесовского, в Нью-Йорке и Тихоокеанскую, адм. 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 зафрахтованные 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., 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» (ранее построенный для Российско-Американской компании), 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 осуще-

ствлял небольшой пароход «Камчатка», принадлежавший А.Ф. Филлипеусу. 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 существенную экономию времени и денег. 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[19] 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. С началом 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°», с конца 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 45 588 пудов груза. В 1880 г. во Владивосток пришел пароход «Москва», а с 1883 г. суда этого Доброфлота приступили к регулярным грузо- и пассажироперевозкам в Приморскую область. В этом же году регулярными рейсами парохода «Владивосток» была открыта постоянная линия малого каботажа Добровольного флота, от Владивостока до Николаевска на Амуре, и «Северная линия Доброфлота», на которой «Владивосток» осуществлял два раза в год рейсы на Петропавловск, Усть-Камчатск, Тигиль, Гижигу, Аян, Охотск и Удск.

Грузооборот Владивостокского порта увеличивался из года в год. Если в 1891 г. он составлял 3,87 млн. пудов, то десятилетием позже 25,9 млн. пудов. При этом ввоз составлял 77 и 84 проц. по итогам рассмотренных периодов. Количество пассажиров, прибывающих во Владивосток так же постоянно увеличивалось: в 1891 г. прибыло 8 737 пассажиров, в 1895 г. – 18 072 чел., а в 1900 г. – 34 751 чел.

К исходу 1890-х гг. на дальневосточной линии работали семь пароходов Добровольного флота и 11 иностранных судов. В этих условиях, имея небольшие прибыли от дальневосточных рейсов, Доброфлот уже на третий год своего существования оказался на грани банкротства и запросил казенные субсидии.

Преобладание иностранного тоннажа в морских коммерческих перевозках России было характерно для русского судоходства того времени[20]. Так, по итогу 1887 г. всего через русские порты было перевезено товаров более чем на один млрд. руб., но из 12 423 рейсов, русскими судами было выполнено только 1 451 (11,7%).

Аналогичная ситуация сложилась и на Дальнем Востоке: в 1866 г. порт Владивосток принял девять судов, в 1871 г. – один пароход и 28 парусников, из которых только три судна принадлежали русским владельцам, в 1880 г. - 71 судно из которых 13 русских, а в 1890 г. – 117 судов, в том числе 28 под российским флагом.

Тем не менее, роль Добровольного флота в заселении, в развитии и обороне русского Дальнего Востока существенна. С 1883 по 1901 гг. на его судах было перевезено 57,3 тыс. переселенцев, миллионы пудов рельсов для дальневосточных железных дорог и иных грузов, тяжелая крепостная артиллерия и миноноски для обороны Владивостока, и другие важные грузы.

---

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

[20] *Впрочем, русский торговый флот всегда был пасынком в сравнении с флотом военным.* Так, столетием ранее, удельный вес российских коммерческих судов в судообороте русских портов составлял 6-7 процентов., что давало иностранным купцам абсолютные конкурентные преимущества. К примеру, в 1720 г. пуд железа (основная категория русского экспорта) стоил в Петербурге 0,45 руб., в Лондоне 0,89 руб., а в 1798 г. – 1,16 и 2,90 руб. соответственно.

С развитием Владивостока как военно-морского и коммерческого порта, возникла необходимость и в судоремонтной базе. Летом 1868 г. под руководством лейт. Этолина, был построен простейший плавучий док, а через четыре года во Владивосток был переведен Амурский экипаж, переименованный в Сибирский, и вместе с ним «Кадр постоянных мастеровых и рабочих Восточного океана». В 1883-1886 гг. ввели в строй металлический плавучий док, а в октябре 1887 г. были открыты «Мастерские Военного порта» (до 1919 г. – «Военный порт», в последующем - «Дальзавод»). В 1890 г. приступили к строительству сухого дока, постройка которого заняла семь лет.

Но судоремонтные возможности Владивостока, как технические, так и кадровые, оставались недостаточными и могли осуществлять только ремонт небольших судов Сибирской флотилии. И не случайно, до конца XIX века корабли «фрегатского ранга» (т.е. крейсера) проходили ремонт в портах Японии[21].

Первое китобойное предприятие на Дальнем Востоке – «Российско-финляндская китобойная компания», организованная в 1849 г., просуществовала до 1862 г. и, несмотря на получаемую прибыль, была закрыта.

Другим успешным китобойным предприятием стала «Тугурская китобойная компания» О.В. Линдгольма, начавшая промысел в 1862 г. Через четыре года китобои имели уже четыре вельбота и небольшую шхуну, а за десять лет промысла доходы составили 400 тыс. руб. В 1877 г. для компании была приобретена паровая шхуна «Сибирь», первоначально осуществлявшая китовый промысел в Охотском море, а затем торговые рейсы к восточным берегам Камчатки, Чукотки, дойдя в 1885 г. до м. Сердце-Камень в Чукотском море. С 1886 по 1893 гг. на китовом промысле и в прибрежном снабжении работало и другое судно Линдгольма – шхуна «Котик», ранее конфискованная у браконьеров и носившая имя «Элиза».

Успешно занимался добычей китов А. Эльсфберг, в прошлом морской офицер. За три года деятельности (1863-1865 гг.) его компанией от промысла было получено 2,7 тыс. бочек жира и 31 тыс. фунтов китового уса.

С 1870-х гг. к промыслу китов приступили финские китобои, перебравшиеся на жительство в Приморье из Або. Наиболее известный из них, шкипер Ф.К. Гек, владевший шхунами «Аннушка» и «Акула», вел промысел у берегов южного Приморья.

Именно опыт Ф.К. Гека в китобойном промысле способствовал созданию предприятия А.Г. Дыдымова, отставного морского офицера, владельца парового китобойного судна «Геннадий Невельской» и транспортной шхуны «Надежда», развивавший дело на государственные субсидии и денежные средства М.Г. Шевелева. Местом для фактории была избрана бух. Гайдамак. За четыре месяца 1890 г. было добыто 23 кита, получено чистой прибыли около 20 тыс. руб. Сбыт продукции китового жира производился в Нагасаки, китовый ус отправлялся в Лондон. Но развитие это предприятия прекратилось в 1891 г. с гибелью А.Г. Дыдымова вместе со своим судном.

С 1895 г. в китобойном промысле стали участвовать пароходы графа Г.Г. Кейзерлинга «Николай» и «Георгий», ведя промысел в акваториях Приморья и Северной Кореи. Одновременно предприниматель создал перерабатывающее производство в бух. Гайдамак. С начала промысла до 1 декабря 1897 г. предприятие добыло 225 китов, получив доход порядка 411 тыс. руб., что составило более чем 300 проц. от вложений.

В 1899 г. предприятие приобрело новое китобойное судно «Александр», транспортные шхуны «Камеранг» и «Лесник». Существенными издержками промысла была доставка китов на береговую базу. Для устранения этого, «Тихоокеанским китобойным рыбопромышленным акционерным обществом графа Г.Г. Кейзерлинга и К°» было приобретено и переоборудовано под плавзавод судно «Михаил», грузоподъемностью 5000 т., с размещением 40 чел. экипажа и 60 чел. рабочих завода. Предполагалось довести добычу до 300-400 китов в год.

Русско-японская война поломала планы развития предприятия: «Михаил», «Александр» и «Николай» были конфискованы японским правительством. С окончанием войны, «Михаил» был выкуплен у японцев и в паре с «Георгием» вел промысел у южных берегов Приморья. С крушением же плавзавода осенью 1905 г. китобойный промысел Кейзерлинга закончился, предприятие перешло на береговую обработку рыбы, скупая ее рыбаков, а затем стало работать на грузовых перевозках.

Продажа Аляски в 1867 г. привела к бесконтрольному бою котиков. Привилегия на бой котиков в водах Командорских островов, островов Прибылова и Тюленьих на 20 лет было передана американской фирме «Гутчисон, Кооль и К°». Несмотря на принятые фирмой обязательства по охране зверя, ею было добыто более 2 млн. голов. Когда же, этой компании было отказано в

[21] Фактически в те годы сформировалась характерная и негативная черта дальневосточного мореплавания, сохранившаяся до современности и заключавшаяся в отставании мощностей судоремонтной базы от опережающего роста корабельного и судового состава флота.

продолжении аренды, она хищнически уничтожила 56 978 котиков (по другим свидетельствам, более 100 тыс.), что послужило толчком к снижению популяции.

С 1874 г. «… наблюдения за соблюдением условий промысла…» были поручены кораблям Балтийского флота - «Крейсеру», «Джигиту», «Наезднику», «Разбойнику» и др., и судам Сибирской флотилии - паровым шхунам «Алеут», «Ермак» и «Тунгус». За короткий срок русские корабли задержали несколько браконьерских шхун. Судьба конфискованных шхун была различной. Например, американская шхуна «Генриетта» была задержана клипером «Крейсер» в 1887 г. и под названием «Крейсерок» участвовала в охране котиковых промыслов у о-ва Тюлений до своей гибели в 1889 г.

В том же 1889 г., было создано Приморское управление охраны рыбных и зверобойных промыслов. Три паровые шхуны, из ранее конфискованных у браконьеров и получивших названия «Надежда» (1889 г.), «Сторож» (1892 г.) и «Касатка» (1900 г.), были приобретены Приморским управлением. Вместе с казенными ботами («Гонец» и др.) они составили «Отдельный отряд вооруженных судов», которыми командовал шкипер шхуны «Сторож» Ф.К. Гек. Начиная с 1893 г. и до своей смерти в 1904 г., шкипер Гек осуществлял патрулирование побережья, вел гидрографические и краеведческие исследования, содействовал переселению русских на Дальний Восток и практике учащихся Владивостокских мореходных классов. Всего «Сторож» прослужил 20 лет. В 1912 г. ветеран охраны морских промыслов передал эстафету новому судну, названному «Фридольф Гек», совершив с ним последнее плавание.

1890-е гг. характерны особенно интенсивным развитием браконьерства. С началом этого десятилетия (1891 г.) САСШ объявили запрет морского промысла в 100-мильной зоне от побережья Аляски. И тогда армада американских, канадских и японских браконьеров ринулись в русские районы. Быстроходные браконьерские парусно-паровые китобойные и зверобойные шхуны (в отдельные годы до 200 судов), оснащенные гарпунными пушками и ружьями незаконно били китов и морского зверя у берегов Сахалина, Камчатки, Командорских островов, за бесценок скупали меха у туземцев, спаивали их. Только в Беринговом море действовали 34 американских и 48 английских шхун, браконьерский бой которых составлял порядка 58 тыс. котиков в год.

Хотя незаконная добыча зверя в русских водах и приносила хорошую прибыль, наказание за браконьерство было суровым: в соответствии с «Общими правилами рыболовства» (1884 г.) в случае задержания судно, орудия добычи и сама добыча подлежали конфискации, а команду ждали каторжные работы. А так как обе стороны конфликта были вооружены, то дело доходило до серьезных столкновений.

В 1891 г. монопольное право легального промысла морского зверя в русских водах было передано «Русскому товариществу котиковых промыслов» (1891-1901 гг.). Установленный для них «лимит» составил 200 тыс. котиков и 2,5 тыс. каланов в год.

Но естественное восстановление популяции не могло восполнять даже легальную убыль. В 1893 г. Россия ввела запрет на морской промысел котиков в 10-мильной зоне русских берегов и 30-мильной зоне вокруг Командор и о-ва Тюлений. Административные меры успеха не имели: в том же году, транспорт «Якут» задержал 34 английских шхуны, на которых было обнаружено котиковых шкур на 775 тыс. руб.

В итоге, деятельность по борьбе с хищническим промыслом оказалась практически безрезультатной: достаточный состав стражников и быстроходные суда у России отсутствовали, должного авторитета в дальневосточных морях Россия не имела и проблема была отдана на откуп будущих поколений.

Следует вспомнить и о другой напасти – пиратах. Большой бедой Уссурийского края были китайские разбойники – хунхузы, не оставлявшие без внимания и «морской промысел». Первые столкновения с пиратами произошли в 1867 г., когда шхуна «Алеут» пыталась пресечь незаконную добычу золота на о-ве Аскольд. Дело дошло до боевых столкновений и в этом, и последующем годах, известных как «Манзовская война». Разбойниками были уничтожены деревни Шкотовая, Суйфунская и Никольская. Объектом промысла «морских хунхузов» были китайские купеческие джонки. Борьба с пиратством шла ни шатко, ни валко, до 1881 г., когда хунхузы напали на казенное судно. Команды стрелков, посланные на гребных судах провели рейд, разгромив базы на п-ове Песчаном, о-ве Попова и южной части о-ва Русский, в бух. Холуай. С 1885 г. в приморских водах начинаются антипиратские крейсерства кораблей Сибирской флотилии, не имевшие особого успеха, равно как и периодические «зачистки» близлежащих островов залива Петра Великого.

Со строительством КВЖД на водных путях Маньчжурии и Дальнего Востока появились и «речные хунхузы». Для борьбы с ними были построены небольшие «номерные» пароходы – «крейсера пограничной стражи», вооруженные скорострельными пушками и защищенных «чугунными щитами». В 1896 г. была проведена целая военно-речная экспедиция на пароходе «Ингода» и двух баржах с русско-китайским десантом более 300 чел. В итоге, в 1897 г., была учреждена Амурско-Уссурийская казачья флотилия, состоявшая из двух пароходов, двух барж

и патрульного катера.

Самое дерзкое нападение хунхузы совершили в сентябре 1906 г., ограбив немецкий грузопассажирский пароход «Эрна», стоявший на рейде коммерческого порта Владивостока. И только к 1910-м гг. удалось обуздать «джентльменов удачи» регулярным патрулированием миноносцев Сибирской флотилии. «Сухопутный» же разбой хунхузов продолжался до начала - середины 1930-х гг.

Военные моряки продолжали исследования дальневосточного края. В 1866-1870 гг. корвет «Варяг» кап.-лейт. Старицкого обследовал побережье Охотского, Берингова и Японского морей. Уже в 1869 г. российский академик Л.И. Шренк по материалам собственных наблюдений опубликовал «Очерк физической географии Северо-Японского моря», а через пять лет – работу «О течениях Охотского, Японского и смежных с ними морей». Так, на основе анализа первичных гидрологических и гидрохимических измерений, а также биологических анализов проб морской воды были сформулированы океанографические особенности дальневосточных морей России, составивших основу для будущих исследований.

В 1874-1877 гг. гидрографические исследования в Охотском и Беринговом морях вел лейт. Онацевич, плавая на шхуне «Восток» и клипере «Всадник». В 1876 г. кап. 2 р. Новосильский на клипере «Всадник» изучал воды Чукотского моря. В 1887-1888 гг. исследования морей Дальнего Востока осуществлял корвет «Витязь» под командованием С.О. Макарова. Материалы этих исследований стали частью международно-признанной двухтомной работы ««Витязь» и Тихий океан».

С 1880 г. систематичным описанием дальневосточных морей стала заниматься «Отдельная съемка Восточного океана» (с 1898 г. – «Гидрографическая экспедиция Восточного океана»). Завершив исследования зал. Петра Великого, к концу XIX века перед «Экспедицией» была поставлена задача изучения лимана Амура и Татарского пролива, а с 1900 г. работы велись у побережья Квантунского п-ова в Желтом море.

Регулярные исследования проводили служащие охраны рыбных и зверобойных промыслов. Первая работа, научно обосновывающая ведение добычи - «Промысловые богатства Камчатки, Сахалина и Командорских островов», была выполнена Н.В. Слюниным, по итогам плавания на транспорте «Якут» в 1892-1893 гг. В течение пяти лет научные исследования на шхуне «Сторож» проводил В. К. Бражников, собравший богатый материал по состоянию промыслового хозяйства, топографии, физической географии, фауны морских акваторий Камчатки, южного Сахалина, Татарского пролива, низовий и лимана Амура, и Шантарских о-вов. Важным результатом научных исследований стал выход в 1910 г. книги «Рыбы залива Петр Великий» М.Н. Павленко, обобщившего сведения о 123 видах дальневосточных рыб.

Первые хлопоты об учреждении морского образования во Владивостоке относятся к 1876 г., когда губернатор края к.-адм. Г.Ф. Эрдман ходатайствовал перед Комитетом министров об организации мореходных классов, взамен закрытого годом ранее Штурманского училища в Николаевске на Амуре. После длительных хлопот, мореходные классы, поименованные в честь Александра II, были открыты во Владивостоке в ноябре 1889 г., для подготовки штурманов малого и дальнего плавания. В первое десятилетие XX века «Александровское мореходное училище дальнего плавания» приступило к подготовке судовых механиков и радиотелеграфистов.

Но, ранее Александровских классов, в 1878 г., была открыта «Кадровая школа при портовых мастерских во Владивостоке», десятью годами позже переименованная в «Портовую школу Морского ведомства».

Помимо этого для Дальнего Востока готовили кадры «Тобольские мореходные классы» (1883-1889 гг.) и, с 1899 г. «Благовещенское речное училище», двумя годами позже открывшее «класс для подготовления судовых машинистов и их помощников».

Уместно вспомнить, что первый владивостокский яхт-клуб был создан в 1899 г. Килевые яхты закупались в Петербурге и за границей, швертботы строили местные умельцы. Регулярно проводились гонки швертботов, акваториями которых служили Золотой Рог и Улисс, и Амурский залив. Килевые яхты использовались их владельцами для дальних плаваний и экспедиций, осуществляя походы до Японии и Китая. В истории сохранились названия некоторых владивостокских яхт – краснодеревого «Дельфина», двухмачтовой «Эльсионы».

Конец XIX века характерен существенными изменениями геополитических реалий тихоокеанского региона. Внешнеполитическая и экономическая экспансия Японии во второй половине XIX века привели к ее столкновению с Китаем, осуществлявшим сюзеренитет над Кореей. Общий социально-экономический упадок цинского Китая, его поражение в войне с Японией в 1894-1895 гг., вызвали оккупацию ряда городов и областей. Японские войска заняли Вей-Хай-Вей, Ляодун и часть Маньчжурии. На Дальнем Востоке начала формироваться новая, Японская империя, поддерживаемая Великобританией и США.

Сосредоточив свои боевые корабли на рейде Чифу, Франция, Германия и Россия выставили

Японии ультиматум ограничить свои территориальные притязания к Китаю. Японии пришлось освободить порты Вей-Хай-Вей, Киао-Чао и Артур, и они стали добычей Великобритании, Германии и России.

Стратегия освоения Россией дальневосточных пространств, начатая «Амурскими сплавами» середины XIX века, получило свое масштабное развитие в 1891 г. строительством «Великого Сибирского железнодорожного пути» - Транссибирской магистрали, связующей восточную часть империи с ее центральными областями, ставшей базисом перехода от колонизации к экономическому освоению территорий Забайкалья и Дальнего Востока.

В начале 1890-х гг. российское правительство приступило к выбору места для сооружения главного коммерческого порта на Дальнем Востоке. В итоге было принято решение строить порт на берегу бух. Золотой рог, закрепляя часть побережья за Добровольным флотом. Владивостокский коммерческий порт, в сочетании с Транссибирской железной дорогой, формировал естественный выход России к бассейну Тихого океана и оказал существенное влияние на жизнь Приамурского края.

Существенным ограничением использования Владивостокского порта было замерзание бух. Золотой Рог и пролива Босфор Восточный на три-четыре месяца в году. Первым ледокольным судном на Дальнем Востоке стал буксир «Силач», прибывший во Владивосток в июне 1893 г. В последующую зиму, благодаря этому судну, навигация была продлена на один месяц. В 1897 г. к работе в порту приступил ледокол «Надежный», что обеспечило навигацию практически круглый год. Впоследствии «Силач» перешел в Порт-Артур, где отличился и погиб во время Русско-японской войны.

Для сокращения дистанции (спрямления пути), было предложено часть железной дороги проложить по территории Маньчжурии. Так, возникла Китайская Восточная железная дорога (КВЖД), построенная с 1896 г. по 1903 г., соединившая Восточную Сибирь с портами Артур и Дальний, «боковой веткой» выходившая во Владивосток. Неосвоенными оставались русские земли по Амуру - от Сретенска до Хабаровска.

Не стоит рассматривать КВЖД как исключительно железную дорогу. «Общество КВЖД» – это гигантское *империалистическое* предприятие, государство в государстве, объединившее в себе русский и, главным образом, иностранный капиталы, основа экономической экспансии в страны юго-восточной Азии. Помимо железной дороги в состав КВЖД вошли Морское пароходство и речной флот. Общество имело телеграф, вело разведку полезных ископаемых в Маньчжурии, вдоль дороги строились города – Цицикар, Харбин, Мукден и Дальний, развивались его добывающие и торговые предприятия. Финансирование всех работ осуществлялось Русско-китайским банком.

Начатое созданием в 1899 г., к исходу 1903 г. Морское пароходство КВЖД имело два грузопассажирских судна - «Маньчжурию» и «Монголию» и 18 грузовых пароходов, общей стоимостью 11,5 млн. руб., большинство из которых вступило в строй в 1900-1901 гг. При посредничестве Русского Восточно-Азиатского пароходства осваивались рейсы в Японию, Корею и Китай. Пароходству КВЖД были преданы субсидии на охотско-камчатские рейсы и подряды на военные перевозки между Владивостоком и Порт-Артуром. В 1903 г. по объему грузоперевозок «Морское пароходство КВЖД» вышло на третье место среди пароходных компаний России. Речной флот КВЖД, работавший на р. Сунгари, состоял из одного пассажирского и 15 буксирных пароходов, 58 грузовых барж и нескольких джонок, приспособленных для грузопассажирских перевозок. Главным русским коммерческим портом стал Дальний, хорошо оборудованный и занявший, в скором времени, второе, после Шанхая, место по грузообороту на Дальнем Востоке. На рубеже веков в перевозках на Дальний Восток стали участвовать «Общество Русского Восточно-Азиатского пароходства» - с 1899 г., и «Северное пароходное общество» - с октября 1900 г. *Впервые в своей истории, Россия подошла к реализации цели деятельности коммерческого флота - экспорта национальной продукции на отечественных судах*.

Для обеспечения безопасности и расширения русской экспансии в восточноазиатском направлении был создан третий, после Балтийского и Черноморского, и самый мощный флот российского государства - Эскадра Тихого океана. К началу Русско-японской войны в Желтом море находились семь эскадренных броненосцев, один броненосный и шесть бронепалубных крейсеров, два минных заградителя, семь канонерских лодок и 24 миноносца, во Владивостоке - три броненосных и один бронепалубный крейсеры, несколько миноносцев.

Встречное движение Российской и Японской империй делало неизбежным их столкновение – 27 января (9 февраля) 1904 г. японские миноносцы напали на русскую эскадру, стоявшую на внешнем рейде Порт-Артура, блокировали стоявшие в Чемульпо крейсер «Варяг», канонерскую лодку «Кореец» и пароход «Сунгари».

Первый основной этап морских боевых действий Русско-японской войны проходил в Желтом море. После нескольких морских сражений, японцы блокировали русские корабли в Порт-Артуре. Осадив крепость с суши, к исходу 1904 г. японцы овладели ею, и уничтожили остав-

шиеся корабли эскадры.

Владивостокский отряд крейсеров совершил пять боевых рейдов в Японское море, имевших тактический успех. Стратегические же задачи, а именно - блокада морских коммуникаций Японии, решены не были. Единственное крейсерство в юго-восточных водах Японии завершилось потоплением семи судов и досрочным оставлением района русскими кораблями. В мае 1904 г. сел на камни и до конца войны вышел из строя крейсер «Богатырь», в августе героически погиб крейсер «Рюрик». Оставшиеся в строю «Россия» и «Громобой» до конца года восстанавливали свою боеспособность, а затем были блокированы минными постановками[22], «периодическими» навигационными авариями и собственной маломощной судоремонтной базой.

Для обороны Владивостока было развернуто первое соединение подводных лодок Русского флота. Доставленные по Транссибу «Дельфин», «Сом», «Касатка», «Форель» и другие лодки патрулировали в приморской акватории, по мере возможностей препятствуя действиям японского флота.

Апофеозом военных действий на море стало Цусимское сражение 14(27) мая 1905 г., в результате которого была разгромлена Вторая Тихоокеанская эскадра, сражение лишившее Россию и морских сил на Дальнем Востоке и статуса мировой военно-морской державы.

При отсутствии русских кораблей, летом 1905 г. японский флот провел десантную операцию на Сахалин, что в последующем повлекло потерю для России южной части этого острова. Десанты японцев на Камчатку и Командорские о-ва были отбиты местным ополчением.

Русско-японская война закончилась в сентябре 1905 г., заключением Портсмутского договора и «…полным крахом самодержавия…»[23]. *Естественным итогом поражения в войне стало утрата Россией статуса субъекта мировой политики на Тихом океане, возвращение к экономической политики колонизации региона, комплексное и планомерное развитие которого было отложено на полвека*.

Поражение России существенно отразилось на ее дальневосточном судоходстве. Только в 1904 г. японцами было задержано 23 торговых судна (в т.ч. 13 русских), пытавшихся прорвать блокаду Владивостока, прекратил работу малый каботаж Приморья, наступил двухлетний перерыв в большом каботаже Добровольного флота. Было уничтожено «Морское пароходство КВЖД», большинство судов которого погибли в Порт-Артуре.

В этих условиях было создано «Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке», более известное как «Пароходство прапорщиков», поскольку его учредителями выступали безработные моряки торгового флота, демобилизованные по окончанию войны, и имевшие чин «прапорщик флота». Правительство России пошло навстречу этим начинаниям, передав «Пароходству прапорщиков» шесть военных транспортов Морского ведомства, предоставив кредит с десятилетней рассрочкой и помильную плату за навигацию.

Начало деятельности этого пароходства было бурным. В 1906 г. субсидируемые линии обслуживали пароходы «Амур», а затем «Енисей» в направлении «Владивосток – Славянка» и пароход «Днепр» - в направлении «Владивосток - Находка». С августа 1906 г. эти пароходы стали работать на линии «Владивосток – Посьет – Чифу - Вэй-хай-вей – Циндао», а на местных линиях их заменили зафрахтованные суда. Пароход «Уссури» совершал рейсы до бух. Ольга, на Сахалин и Николаевск на Амуре, рефрижератор «Нева» вывозил рыбопродукцию с Амура. Пароходы «Селенга» и «Сунгари» обслуживали линию «Владивосток-Одесса», работая совместно с «Российским обществом пароходства и торговли» (РОПиТ).

Но деятельность «Пароходства прапорщиков» продолжалось недолго. Ряд аварий и крушений судов, внутренние дрязги пайщиков, нечистоплотность ряда работников и частая замена руководство предприятия, неграмотная финансовая политика и арест судов в иностранных портах за долги привели к банкротству предприятия в 1908 г.

Часть пароходов «прапорщиков» выкупил Г.Г. Кейзерлинг, в 1905 г. создавший пароходство «Русь». Так, пароход «Амур», переименованный в «Георгий» начинает работать в 1909 г., «Днепр», переименованный в «Трувор» в 1910 г. Помимо этих судов, в пароходстве «Русь» в разные годы работают «Сибирь» и «Волга», арендованные – российские «Эльдорадо» и «Чифу», «Алеут» и «Воевода», и иностранные – «Варг» и «Яков Дидерхсен». В целом, пароходство «Русь», упоминаемое официальных документах как «Пароходство графа Г.Г. Кейзерлинга», проработало до его национализации в 1924 г.

Добровольный флот, восстановившийся после Русско-японской войны, приступил к большому каботажу осенью 1905 г., перевозя грузы для строящейся Амурской железной дороги, демоби-

---

[22] Всего под Владивостоком за время Русско-японской войны было выставлено 2943 русских и 841 японских мин. На японской мине погиб миноносец № 208, а на русской, после войны – пароход «Варягин», у капитана которого не было соответствующих карт…

[23] Цитирование В.И. Ленина, хотя в современности это «не в моде». Однако, на наш взгляд, эта фраза полностью раскрывает суть вещей.

лизованных солдат, возвращающихся в европейскую часть России и пленных из Японии. Обновляется судовой состав Доброфлота, перешедшего в 1911 г. в ведение Министерства торговли и промышленности. В 1910 г. были получены новые пароходы «Кишинев» и «Тула», в 1911 г. – «Курск» и «Могилев», в 1913 г. на Дальний Восток начинают приходить «Астрахань», «Симферополь», «Томск», «Тверь», «Тобольск» и «Эривань».

Владивосток был связан пароходными линиями с различными пунктами мира. На линии «Владивосток – Цуруга» в основном работали пароходы Добровольного флота и частично японских компаний «Осака» и «Сио-сен-Кайша», на шанхайской линии - только пароходы Добровольного флота. На линии «Владивосток - Чифу» - арендованные иностранные суда, которые также обслуживали перевозки по линии «Владивосток – Корея». Доброфлот обслуживал линию генеральную линию «Владивосток – Шанхай – Сингапур - Суэцкий – Одесса». Помимо этого его суда работали и на внутренних дальневосточных линиях - камчатской и охотской, доставляя грузы и людей из Владивостока на Охотское побережье и в пункты северо-восточной части материка. На местных линиях «Владивосток – Николаевск на Амуре», по зал. Петра Великого и между бухтами приморского побережья работали суда Кейзерлинга. Сообщение между городом и о-вом Русский поддерживалось судами 9-й Сибирской дивизии Приамурского военного округа.

С потерей порта Дальний, Владивосток вновь становится ведущим внешнеторговым портом России на Дальнем Востоке, восстанавливая грузооборот после войны. Если в 1903 г. грузооборот порта составлял более 18 млн. пудов, то в 1904 г. – лишь около 8,5 млн. пудов, в 1908 г. – 24,4 млн. пудов и в 1913 г. – уже 88,2 млн. пудов. Порт обслуживался двумя плавучими кранами, двумя сухими доками. Коммерческие суда ремонтировались либо в сухом доке Добровольного флота, либо в Японии и Шанхае. Однако портовых мощностей для обслуживания грузопотока уже не хватало. Известно, что в 1910 г. порт располагал складскими помещениями на 12,5 млн. пудов, в то время как грузооборот составлял 41,6 млн. пудов.

Первые проекты расширения Владивостокского порта относятся к началу века, но они были отложены по внутриполитическим причинам. В 1909 г. во Владивостоке под председательством министра финансов Коковцева, с участием генерал-губернатора Приамурского края Унтербергера, представителей военной и гражданской администрации области и крепости, КВЖД, коммерческого порта, Уссурийской ЖД и Добровольного флота состоялось «Особое совещание о нуждах Владивостокского порта». После совещания в 1910 г. разрабатывается новый проект реконструкции порта, которым учитывался оборот порта за последние годы. Окончательно работа над проектом была закончена лишь в начале 1914 г., в канун войны.

Продолжительное время обсуждался вопрос и о порто-франко на Дальнем Востоке, и объявлении Владивостока вольной гаванью. В мае 1904 г. во Владивостоке введено порто-франко. Фактически же, свободная торговля могла проводиться только после заключения Портсмутского мира, с весны 1906 г. Предпринимались попытки ликвидировать этот статус, но ввиду энергичного противодействия дальневосточных промышленников и купцов, представителей власти и иностранных фирм, Русскому правительству не удалось отменить порто-франко и обложить все ввозимые товары через Владивостокский порт.

Наличие одного ледокола во Владивостокском порту существенно ограничивало его использование и вело к трагедиям. Так, первой декаде 1910 г. на подходах к Владивостоку 9 транспортных судов получили ледовые повреждения. А пароход «Георгий», имея на борту 300 пассажиров, застрял во льду у о-ва Скрыплева. Не надеясь в ближайшие дни попасть во Владивосток, пассажиры пошли пешком по льду, в результате было много обмороженных, а некоторые из них погибли. В помощь портовому ледоколу «Надежный», в 1913 г. был приобретен портовый ледокольный буксир «Славянка». Эти ледоколы вполне обеспечивали судооборот порта.

На начало января 1915 г. дальневосточный торговый флот России состоял из 49 пароходов полной вместимостью 41 828 т. Крупными судовладельцами являлись «Общество Добровольного флота» - 14 судов при 34 220 т. полной вместимости, и «Пароходство графа Г.Г. Кейзерлинга» - пять судов при 5 259 т. полной вместимости.

Но, несмотря на позитивный рост русского судоходства в целом, и дальневосточного в частном, *роль морского транспорта в экономике Российской империи осталась на уровне, что и треть века назад*. Так, в итоге 1912 г. экспорт через морские России был 1 396 млн. пудов, что составляло 66,8% от совокупного экспорта государства. При этом российскими судами было перевезено 8,3%, а иностранными 91,7%.

Последствием крайне неудачной войны, стала «Русско-японская рыбная конвенция 1907 г.», заключение которой специально оговаривалось Портсмутским договором. Согласно этому Япония получила 12-летнее право ловить и обрабатывать все виды рыб вдоль русского побережья Японского, Охотского и Берингова морей, на специально выделенных акваториях и участках (конвенционных водах), приобретаемых с торгов.

Японцы сразу же воспользовались полученным преимуществом, ведя активный лов – т.е.

промысел в открытом море и захватив рынки сбыта. Русское же рыболовство осуществлялось в прибрежной полосе (пассивный лов). Только в июле 1911 г. во Владивосток прибыло первое русское рыболовное судно активного лова – траулер «Находка» купца О.В. Линдгольма, для промысла в зал. Петра Великого. Несколько месяцев позже к промыслу приступило второе судно - траулер «Федя», приобретенный на Черном море.

Но, получив возможность заниматься промыслом в русских водах, японцы не прекратили браконьерского лова. Например, в 1907 г. в условиях запрещения промысла, николаевский рыбопромысловый район посетило 112 японских судов – 69 пароходов и 43 шхуны. В том же, 1907 г., в Охотско-Камчатском рыболовном районе действовало 109 японских промысловых судов – 98 шхун и 11 пароходов, в 1913 г. - 289 шхун и 124 парохода, а четырьмя годами спустя - 121 шхуна и 273 парохода Японии.

В июне 1907 г. во Владивосток прибыли охранные крейсера «Командор Беринг» и «Лейтенант Дыдымов». Годом спустя эти крейсера совместно со шхуной «Сторож» пресекли 58 случаев браконьерского лова японцами. А в 1909 г. «Лейтенант Дыдымов» и гидрографическое судно «Охотск» патрулировали западное побережье Камчатки у устья р. Большой, надзирая за японскими промыслами, охраняемыми японским крейсером «Хиэй».

Хищнический бой морского котика привел к катастрофическому снижению популяции. Точно определить число японских шхун разбойничающих у Командорских островов невозможно, но по данным караулов в 1905-1910 гг. было замечено 56 шхун. Были отмечены неоднократные случаи нападения на лежбища, и даже разграбление пос. Глинка на о-ве Медном. Вторжение браконьеров и перестрелки с ними в отдельные месяцы происходили практически ежедневно. По данным губернатора П.Ф. Унтербергера в сезон работало 30-35 японских хищнических шхун, с итоговой добычей 10-12 тыс. котиков (по другим свидетельствам – до 20 тыс.), что в три-четыре раза превышало разрешенный промысел.

Ситуация начала несколько исправляться в 1911 г., после заключения конвенции о международной охране котиков и запретом промыслов на Командорских о-вах: если в 1914 г. на о-ве Беринга насчитывалось 1,8 тыс. котиков, то в 1915 – 8,6 тыс. голов. Но, как и четверть века назад, говорить о гарантированной защите русских морских промыслов не приходится.

Сибирская флотилия, сверстанная из «остатков» тихоокеанских эскадр, по-сути своей представляла «обозначенные силы». После поражения в Русско-японской войне Тихоокеанский театр стал на долгое время вторичным для обороны государства. В условиях бюджетной экономии и явной угрозы на Балтике и Черном море, Россия могла содержать на Дальнем Востоке ограниченные силы. Накануне Первой мировой войны во Владивостоке находились два крейсера - «Аскольд» и «Жемчуг», 7 эсминцев и 9 миноносцев действующего состава, 14 подводных лодок сомнительной боевой ценности[24] и корабли резерва - старые канонерская лодка «Манджур» и 10 миноносцев. Существенным был некомплект команд: в 1914 г. в составе Сибирской флотилии было 4 207 нижних чинов, что обеспечило комплектацию на 84%.

Знаковым событием стало создание военно-речной силы на Амуре. Учитывая, стратегическую значимость этой водной магистрали, к лету 1910 г. была создана Амурская флотилия из восьми мониторов (башенных канонерских лодок) типа «Шквал», девяти легких канонерских лодок и 10 бронекатеров. Общее же число боевых и вспомогательных судов составило 38 вымпелов, полностью укомплектованных личным составом. Наличие этой силы способствовало пересмотру ряда договоров с Китаем об условиях судоходства по реке Амур.

По окончании Русско-японской войны возобновила свою работу «Гидрографическая экспедиция Восточного океана», имея в распоряжении семь партий, гидрографическое судно «Охотск» и две шхуны. В 1908-1909 гг. под руководством М.Е. Жданко велись съемочные и описные работы в Охотском и Беринговом морях, что позволило к 1910 г. закончить работу над «Лоцией северо-западной частью Восточного океана», рассматривающего районы от северной Кореи до Берингова моря. С 1913 г. и до 1920 г. под руководством Б.В. Давыдова проводилось систематичное изучение отдельных районов дальневосточных морей. Составленная к этому времени лоция охватывала 6 тыс. миль русского дальневосточного побережья, на котором было выполнено 111 астрономических пунктов.

С 1910 г. к исследованиям в северной части Тихого океана и в Восточной Арктике приступили ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач», годом ранее совершившие переход из Кронштадта во Владивосток, вокруг Африки. В 1913 г. данными судами была открыта Северная земля, а в 1914-1915 гг. суда выполнили сквозной проход Северным морским путем с востока на запад одной зимовкой.

[24] К 1914 г. подводные лодки «Форель», «Осетр», «Кефаль», «Бычок», и «Плотва» были сданы на хранение в военный порт и дальнейшая их судьба неизвестна. Возможно, их продали на металлом, а может быть они со временем затонули где-то в черте Владивостока. Несколько ранее, в 1908 г., в Николаевске на Амуре сдали в порт малую (8 т.) ПЛ «Кета» которая так же «потерялась в истории»…

С началом Первой Мировой войны, Владивосток и Архангельск[25] остались единственными русскими портами, неблокированные неприятелем. Общий грузооборот Владивостокского порта быстро увеличивался: если в 1913 г. было обработано 88,2 млн. пудов, то в 1916 г. эта величина составила 160,4 млн. пудов. Совокупный же грузооборот, с 1914 по 1917 гг. порта составил 458,4 млн. пудов. Были расширены портовые мощности, построены новые гавани, подведены железнодорожные пути. В 1916 г. прибыли ледоколы «Казак Поярков» и «Добрыня Никитич», что обеспечило круглогодичную навигацию порта.

Между тем проекты реконструкции порта полностью осуществлены не были, в силу чего портовое хозяйство не обеспечивало значительно возросших потребностей. Разгружать одновременно можно было не более 16 судов, складская площадь, включая навесы, обеспечивала хранение 7,6 млн. пудов. Разгрузка и погрузка на суда производились вручную русскими и китайскими рабочими.

«Первые залежи» военных грузов образовались осенью 1915 г., поскольку МПС вместо 160 требуемых вагонов ежесуточно выставляло только 114. В итоге, в порту образовались завалы грузов, имеющих стратегическое значение для страны. Как сообщала «Торгово-промышленная газета», «...на обширной территории Владивостока находились десятки миллионов пудов всякого груза, оставшихся без движения, пробки образовались в Сибири, администрация оказалась не приспособленной к усиленному грузовому движению…». В марте 1917 г. вспыхнул сильнейший пожар, уничтоживший многие товарные запасы.

С началом войны понес потери Добровольный флот. В 1914 г. германский крейсер «Эмден» захватил в Цусимском проливе пароход «Рязань», а в порту Коломбо сгорел пароход «Пермь». Пароход «Орел» стал вспомогательным крейсером и был зачислен в состав Сибирской флотилии. В 1916 г. был мобилизован пароход «Москва» (3-я), как вспомогательный крейсер «Печенга», для нужд Флотилии Северного Ледовитого океана. Дойти до Мурманска, по ряду причин, «Печенга» не смогла и вернулось во Владивосток. В 1919 г. судно возвращено Доброфлоту под прежним именем, но в неходовом состоянии и была поставлена на отстой в Военном порту.

Большая часть боеспособных кораблей Сибирской флотилии, вооружения и личного состава были переведены на действующие флоты. Крейсера «Аскольд» и «Жемчуг» в составе союзной эскадры участвовали в поиске «Эмдена». При этом германский крейсер потопил «Жемчуг» в порту Пенанг. Из кораблей и моряков Сибирской флотилии формировалась Флотилия Северного Ледовитого океана, а в 1916 г. Военный порт и Сибирский флотский экипаж обеспечивали приемку кораблей, выкупленных у Японии - линкора «Чесма» (бывший броненосец «Полтава»), крейсеров «Пересвет» (бывший броненосец) и «Варяг». На 1 января 1917 г. в составе Сибирской военной флотилии находились вспомогательный крейсер, старые канонерская лодка «Манджур» и миноносцы, четыре минных заградителя и вспомогательные суда.

Гражданская война и интервенция прошли по Дальнему Востоку калейдоскопом идей, знамен и переворотов. Установившаяся осенью 1917 г. Советская власть была свергнута в следующем году. В 1920 г. власть от колчаковского генерал Розанова, перешла к Приморской земской управе, ее сменила просоветская Дальневосточная республика, а в мае 1921 г. в результате переворота власть перешла к Правительству братьев Меркуловых.

После меркуловского переворота, красными моряками были уведены в бух. Ольга охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов», буксир «Диомид», пароход «Монгугай» и несколько паровых катеров. В связи с отсутствием топлива, нехваткой вооружения и недостаточностью экипажей корабли бездействовали. Посыльное судно «Адмирал Завойко» доставило оружие камчатским партизанам, а затем ушло в Шанхай, осуществляя охрану пароходов Доброфлота, стоявших под красным флагом.

В июне 1921 г. была воссоздана Сибирская флотилия белых, а в сентябре флотилия получила неожиданное пополнение: во Владивосток на пароходе «Франц Фердинанд» прибыли моряки белой Каспийской флотилии - 80 офицеров и свыше 200 матросов всех специальностей. Укомплектовав корабли, в ноябре белые атаковали бух. Ольга, и высадив десант, захватили суда красных. Помимо этого суда флотилии снабжали отряды белых: на Камчатке – отряд Бочкарева, и в Аяне и Охотске – Пепеляева.

В 1919 г. истекла «Российско-японская рыбная конвенция 1907 г.». Правительство Колчака продлило это соглашение еще на 12 лет. Однако японцы самовольно объявили в русских водах «свободный лов» и охраняли свои рыбопромышленников с помощью военных кораблей. Более того, Япония взяла на себя право сдавать в аренду промыслы в русских водах, реализуя цель Портсмутского договора – «…предоставление монопольного права японским подданным экс-

[25] Впрочем, Архангельск может быть назван внешнеторговым портом достаточно условно, поскольку был соединен «с материком» узкоколейной железной дорогой. К январю 1915 г. в порту скопилось 20 млн. пудов импортного груза, а пропускная способность составила 170 вагонов в сутки. Только к маю 1916 г. железная дорога могла пропускать до 400 вагонов в день, а в октябре - до 600 вагонов.

плуатации русских вод на вечные времена…».

Но и в это смутное время продолжалась охрана морских промыслов. Известно, что «Командор Беринг» в 1917 г. задержал у м. Лопатка пять браконьерских катеров японцев и осуществлял патрулирование дальневосточных вод до своей гибели в 1920 г. В мае 1922 г. «Лейтенант Дыдымов» провел патрулирование приморского побережья до Императорской гавани, конфисковав незаконную продукцию японского крабового завода и приведя во Владивосток пароход «Зен-Вей-Мару» с контрабандным лесом.

В этом же походе «Лейтенант Дыдымов» вел разведку побережья, выявляя степень влияния красных партизан. В итоге Сибирская флотилия белых летом 1922 г. предприняла набеговую операцию в бух. Терней. Красные ушли в сопки, бросив катер «Рында». Белые обнаружили на рейде несколько японских судов, грузивших лес, в ходе дальнейшего крейсерства были задержаны еще с десяток пароходов-лесовозов и два завода-краболова. С японцев была взыскана пошлина, хотя для защиты японских интересов прибыл крейсер «Ниссин».

В ноябре 1918 г. по приказу адм. А.В. Колчака организовано «Морское училище (Гардемаринские классы)». Двумя годами позже училище было эвакуировано из Владивостока, а 11 апреля, в Сингапуре, был произведен первый выпуск дальневосточных гардемаринов. В июле 1921 г. при Сибирской флотилии сформировали новый «Гардемаринский класс», последний выпуск которого состоялся в марте 1923 г. на Филиппинах, уже во время изгнания.

С поражением белых на Дальнем Востоке, 23.10.1922 г. суда Сибирской флотилии ушли в Гензан. Всего в исходе участвовали порядка 30-ти судов: канонерская лодка «Манджур», вспомогательные транспорты, пароходы, военные буксиры, посыльные суда, катера, на которых разместилось почти 9 тыс. чел. Все это были суда, давно отслужившие свой срок и мало пригодные для морского перехода. Не имея возможности оставаться в Гензане, суда пошли в Шанхай. Жертвой налетевшего тайфуна стал «Лейтенант Дыдымов». Изгнанная из Шанхая, в начале 1923 г. белая флотилия прибыла на Филиппины, где и была расформирована. На пути в Манилу погиб «Аякс»…

* * * * *

Так закончился второй, 62-летний период истории русского мореплавания на Дальнем Востоке.

Получившее новый импульс развития, началом континентального, организованно-массового движения русских на Дальний Восток, национальное мореплавание в какой-то мере обеспечивало интересы колонизации Приамурья и Приморья, оставаясь адекватным низкому уровню экономического развития Далекой окраины.

Попытка трансформации экономической политики от колонизации новых земель к их комплексному освоению закончилась крахом, что было полностью обусловлено политическим и социально-экономическим укладом Российской империи.

В целом, надо признать, что дальневосточное судоходство, как и весь русский торговый флот, не обеспечивал потребностей государства, обслуживая десятую часть национальной торговли и несколько большую часть национального каботажа.

Это равным образом относится и к рыболовным и к морским промыслам, богатства которых оставались на протяжении этого времени как незащищенными, так и неиспользованными русскими людьми.

* * * * *

Девять дней спустя, после исхода Белого движения, 2 ноября 1922 г. во Владивосток под советским флагом пришел пароход «Кишинев». Началась новая – советская эпоха мореплавания на Дальнем Востоке.

Пароход «Св. Иннокентий», 1860 г.

Деревянный почтовый пароход «Святой Иннокентий» Амурской компании потерпел крушение в устье Амура. 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 в 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 установлен в Кронштадте.

Следует так же вспомнить другую трагическую гибель тихоокеанского корабля: клипер «Пластун», возвращавшийся с Тихого океана, взорвался и затонул 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» был направлен в составе Тихоокеанской эскадры 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...» 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.

Шхуна «Первая», 1863 г.

В 1863 г. шхуна перевозила грузы в Тигиль и в Нижнекамчатск, а затем направилась в южные тихоокеанские порты России. 16 октября 1863 г. шхуна прибыла в Хакодате, где исправила такелаж, починила шлюпки, пополнила запасы воды и провизии. 29 октября шхуна снялась на Владивосток. В ночь на 30 октября ветер сильно засвежел, так что пришлось уменьшить парусность – «взять два рифа». Несмотря на это был порваны паруса, сначала фок, а затем и грот. Глубина не позволяла встать на якорь, течением и ветром шхуну относило к острову Ниппон при входе в Сангарский пролив у мыса Арагова. Утром увидели под ветром берег и около 8 часов бросили якорь на 26-ти метровой глубине. Вслед за этим шхуна сразу же ударились о подводный камень и стало быстро наполняться водой. Команда перебралась на берег. В последовавшую ночь «Первая» была постепенно разбита на части.

Шхуна «Сахалин», 1867 г.

Известно, что шхуна «Сахалин» Сибирской флотилии под командой кап.-лейт. Тобизина потерпела крушение в Охотском море в четырех милях от Тигиля.

Пароход «Находка», 1869 г.

Пароход «Находка» купленный на артельные средства финских переселенцев погиб у берегов Кореи. Ранее, 30 апреля 1869 г. это судно доставило в залив Америка первую партию переселенцев - 57 человек, из финского города Або.

Шхуна «Пурга», 1869 г.

Шхуна «Пурга» 31 июля 1869 г. вышла из Петропавловска на Николаевск на Амуре, имея на борту командира, штурмана, 16 человек команды и 17 пассажиров, груз и почту. 10

августа в разыгравшийся шторм, шхуну отнесло к берегу, оборвало паруса, а воду откачивали каждые полчаса. Отданные якоря не держали, шхуну дрейфовало, и она ударилась кормой о камни. Для спасения экипажа и пассажиров организовали беседочную переправу. Шхуна была окончательно разбита 14 августа 1869 г. у о-ва Котой Курильской гряды. После злоключений спасенные перебрались на Симушир, откуда и были сняты 1 мая 1870 г. пароходом «Курьер».

Транспорт «Байкал», 1871 г.

Современник и соплаватель «Паллады» и «Дианы» - парусный транспорт «Байкал» был флагманом Амурской экспедиции Г.И. Невельского. К исходу 1860 г. транспорт «…по ветхости и гнилости…» был признан негодным к плаванию и исключен из состава судов Сибирской флотилии с переоборудованием в блокшив. В марте 1871 г. стоя у берега во Владивостоке транспорт затонул. После его осмотра подъем признали нецелесообразным, ограничившись снятием части оборудования. Предполагаемое место затопления – бухта Золотой Рог, береговая черта напротив памятника адмиралу Г.И. Невельскому.

Пароход «Николай», 1873 (?) г.

В работе К. Скальковского «Русская торговля в Тихом океане» упоминается о гибели парохода «Николай», принадлежавшего «Товариществу Амурскаго пароходства», возле берегов Японии. Иными сведениями об этом крушении мы не располагаем.

Пароход «Алиса Гак», 1875 (?) г.

В книге А.С. Павлова «Пароходы Сибири,1844-1918» упоминается о гибели парохода «Алиса Гак» в 1873-1875 гг. Известно, что данный пароход перевозил разобранные конструкции пароходов «Кяхта» и «Вера» для амурского судоходства. Конструкции пароходов были подняты и собраны, а дальнейшая судьба «Алисы Гак» осталась неизвестной. Предполагаем, что крушение произошло в акваториях прилегающих к Николаевску на Амуре.

Винтовая шхуна «Алеут», 1877 г.

03.11.1877 г. винтовая шхуна «Алеут» Сибирской военной флотилии (командир - лейт. Крашенников) погибла у берегов Японии.

Пароход «Батрак», 1878 г.

28.09.1878 г. пароход «Батрак» компании «Токмаков, Шевелев и К°», внезапно набежавшим шквалом, выброшен на берег возле поста Дуэ. Пароход разгрузили и стащили на глубину, но он «...сильною течью опрокинулся и затонул...».

Китобойные суда САСШ, 1879 г.

Известно, что два американских китобойных судна пропали без вести во время промысла в р-не о-ва Врангеля. Для их поиска, а так же поиска экспедиции Де-Лонга, ходили американские суда «Корвин» и «Роджерс», но безрезультатно.

Парусно-паровой барк «Жаннетта», 1881 г.

В 1879 г. Северо-американская экспедиция лейт. Де-Лонга, на парусно-паровом барке «Жаннетта», пошла Беринговым проливом и направилась к кромке дрейфующих льдов, с целью достижения Северного полюса. 4 сентября вблизи о-ва Геральд барк затерло льдами. Все попытки освободиться от ледового плена были тщетными и в течении последующих 20(!) месяцев судно дрейфовало вместе с ними, пройдя вперед всего 500 км. За время дрейфа были открыты и описаны о-ва Жаннетты и Генриетты. 10.06.1881 г. льды вокруг судна разошлись, но через два дня «Жаннетта» была раздавлена льдами и затонула в треугольнике, образованном о-вами Жаннетты, Генриетты и Беннета.

Экипаж успел снять припасы и три бота. По дрейфующим льдам экспедиция направилась к материку, держа курс на юг. Однако дрейф льдов происходил гораздо быстрее, чем движение людей. Когда Де-Лонг это осознал, то потерпевшие бедствие были на 45 км дальше к северу, чем в момент старта. Люди пошли к кромке льда, чтобы продолжить спасение на ботах. Один из них, бот лейт. Чиппа, них пропал без вести, другой бот механика Мелвилла удачно достиг берега и был спасен якутами.

Бот Де-Лонга вышел к устью р. Лены 17.09.1881 г. К 30 октября люди Де-Лонга прошли по тундре 100 км от места высадки, когда силы их иссякли. Многие из них умерли от голода, а двое побрели дальше и через пару-тройку километров наткнулись на стойбище кочевников. Посланная помощь застала Де-Лонга и его спутников уже мертвыми...

Американский военный корабль «Роджерс», 1881 г.

Пароход «Роджерс» был направлен правительством США для поисков пропавшей «Жаннетты» экспедиции Де-Лонга и двух американских китобоев, в помощь вышедшему ранее таможенному судну «Корвин». Не достигнув успеха, «Роджерс» пришел на зимовку в бухту Лаврентия Берингова моря, где выгорел от пожара и затонул 31.09.1881 г. Экипаж «Роджерса» жил в ближайшем эскимосском селении и весной 1882 г. был вывезен на судне «Корвин» в Америку.

Пароход «Москва», 1882 г.

Один из первенцев Добровольного флота, пароход «Москва» потерпел крушение у входа в Красное море у м. Расгафун в 1882 г.

Пароход «Augustus», 1882 (?) г.

Германский пароход «Augustus», следуя амурским фарватером, наскочил на затопленный якорь и для спасения выбросился на мель, что отражено в решении Гамбургского

морского суда, состоявшегося 14.12.1882 г.

Парусно-паровая шхуна «Восток», 1883 г.

Современник и соплаватель фрегата «Паллада» - парусно-паровая шхуна «Восток» последние годы своей жизни входила в состав Отдельной съемки Восточного океана. 28.07.1883 г. при промерах возле о-ва Редклиф (ныне - Стенина), шхуна наткнулась на риф у северной оконечности. Сойти с рифа, ни своими силами, ни с помощью подошедших судов, шхуна не смогла и затонула.

Поиск шхуны «Восток» производился в 1960-х гг. группой П.А. Курилова и Г.П. Костина и был продолжен в 1980-х гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ, 178-го завода и Славянки. Шхуна погибла на каменной косе меняющей свое положение и «жернова времени» уничтожили металлический корпус. На месте гибели были подняты элементы конструкций железного корпуса, но идентифицировать их принадлежность шхуне не представляется возможным. Осталась не найденной паровая машина шхуны – технический раритет первой половины XIX века.

Шхуна «Алеут», 1883 г.

Шхуна «Алеут», принадлежавшая владивостокскому купцу Я.Л.Семенову, погибла от налетевшего шквала в районе промысла морской капусты на о-ве Сахалин в 1883 г. Предположительное место гибели - акватория современного порта Холмск.

Пароход «Кострома», 1887 г.

Пароход «Кострома» Добровольного флота 16.05.1887 г. вышел из Корсаковского поста (южный Сахалин) на Александровский пост (западное побережье острова), имея на борту 410 человек и 60 000 пудов казенного и частного груза. Вечером того же дня, в половине восьмого вечера, пароход выскочил на мыс Крильон (в будущем место крушения получило название - м. Кострома), получив пробоины в носовых трюмах и машинном отделении. Вода стала подступать к топкам паровых котлов и в 9 часов вечера приступили к свозу на берег женщин и детей. К часу пополудни следующего дня с парохода сняли всех людей и часть провизии. 18 мая, следовавший мимо пароход «Владивосток» снял всех людей с берега и часть груза с судна, и доставил их на Александровский пост.

Шхуны «Крейсерок» и «Роза», 1889 г.

Охранная шхуна «Крейсерок» была конфискована у браконьеров и ранее имела название «Генриетта» в 1887 г.

В 1889 г. шхуна под командованием лейт. Соболева вышла на патрулирование к о-ву Тюлений. В октябре «Крейсерок» задержал браконьерскую шхуну «Роза» под американским флагом. Высадив призовую команду, корабли взяли курс на Владивосток. Ночью 16 октября «Роза», потеряв из виду «Крейсерок», у м. Терпения наскочила на камни, а поднявшийся к полудню шторм разбил ее. Спаслось всего несколько человек. По словам спасенного унт.-оф. Корсунцева, крушению «Розы» предшествовала поножовщина, затеянная американскими браконьерами, которым в России грозила каторга.

Последний раз «Крейсерок» видели 25 октября у м. Крильон, где он узнал о гибели «Розы» и принял на борт спасенных американских матросов. «Крейсерок» вышел на Владивосток и пропал без вести…

В ноябре пропавшую шхуну безрезультатно искал пароход «Владивосток». Только в конце 1887 г. в русскую дипломатическую миссию поступило сообщение об обнаружении останков шхуны на северо-западе о-ва Хоккайдо, у пос. Вакканай. Прибывшая русская военно-морская комиссия обнаружила доску с названием корабля, труп человека в форме русского военного моряка и Андреевский флаг. По мнению японцев шхуна погибла от обледенения, русская версия трагедии так же рассматривала и возможность мятежа американских моряков, находившихся на «Крейсерке». Заметим, что годом ранее на «Крейсерке» случайно погиб его командир - лейт. Россет С.С., который «… отличался безупречной честностью, мягким и уживчивым характером, был всегда приятным собеседником…».

Для потомков же остались памятник погибшей шхуне в сквере Матросского клуба ТОФ во Владивостоке, мыс и маяк Россета в Амурском заливе, мыс и бухта «Крейсерок» в Японском море.

Лодки б/имени, 1889 г.

В Амурском лимане возле м. Головачева потерпели крушение несколько лодок с оборудованием для нефтеразведочных работ.

Шведский пароход «Атлас», 1890 г.

Прибывший на Сахалин А.П. Чехов (июль 1890 г.) в письме к брату упоминал - «…гавани здесь нет и берега опасны, о чем внушительно свидетельствует шведский пароход «Атлас», потерпевший крушение незадолго до моего приезда и лежащий теперь на берегу…».

Иными свидетельствами об этом крушении Составитель не располагает.

Китобойное судно «Геннадий Невельской», 1891 г.

Паровое китобойное судно «Геннадий Невельской» пропало без вести во время шторма у Северной Кореи, вместе со всем экипажем и капитаном судна – А.Г. Дыдымовым, прообразом главного героя популярного в свое время романа «Трагедия капитана Лигова».

Крейсер «Витязь», 1893 г.

Утром 28 апреля 1893 года крейсер «Витязь» шел в бухту Лазарева. Старший штурман крейсера был на берегу, занятый астрономи-

ческими наблюдениями. Командир крейсера для сокращения времени похода (примерно часа на полтора) в качестве входа в бухту выбрал северный проход - самый узкий и малоизученный. В результате «экономии времени» крейсер выскочил на камни вблизи о. Завалишина на 10-ти узловом ходу, всем днищем.

К спасению крейсера подключились русские корабли - крейсера «Забияка» и «Адмирал Корнилов», канонерские лодки «Бобр» и «Сивуч», шхуна «Алеут», спасательное судно «Силач» и пароход Доброфлота «Россия» под общим командованием адм. П. Тыртова. Их совместными усилиями крейсер был разгружен, доступ воды внутрь корпуса приостановлен. К 28 мая «Алеут» и «Силач» привели из Владивостока понтоны, что дало надежду на спасение крейсера. Однако 30 мая задул свежий *NO* от 8 до 9 баллов. «Витязь» сидел на месте, открытом волнению с моря, и его стало непрестанно и сильно бить о камни. 4 июня, когда шторм прекратился, выяснилось, что спасать уже нечего - крейсер был полностью разбит. Русские корабли, забрав команду и все, что можно было снять с погибшего крейсера, ушли во Владивосток.

Ранее, в 1886-1889 гг., крейсер совершил кругосветное плавание под командованием кап. 1 р. С.О. Макарова, во время которого были произведены важные океанографические исследования в Тихом океане. Научный материал был изложен С.О. Макаровым в книге «Витязь» и Тихий океан». Название крейсера выбито на фронтоне здания Океанографического музея в Монако, в числе самых известных кораблей науки.

Пароход «Владивосток», 1893 г.

Четвертого июня 1893 г. во время перехода с поселенцами из Владивостока в Николаевск на Амуре, в сильный туман пароход «Владивосток» Добровольного флота выскочил на камни Сивуч, южнее Императорской Гавани. Благодаря умелым действиям капитана судна - лейт. С. Андреева, экипаж и пассажиры, не пострадали, но груз и пароход были потеряны. Спасшиеся прожили на берегу до прихода парохода Добровольного флота. У одной из пассажирок в эти дни родилась девочка. Подобрав выброшенные морем на берег бревна, солдаты смастерили огромный крест, установив его на самом видном месте, прикрепив доску с надписью: «Дивны дела твоя, Господи! В память избавления от гибели при крушении парохода Добровольного флота «Владивосток» под командою лейтенанта Андреева 4 июня 1893 г. в 4 часа пополудни близ Императорской Гавани у мыса святого Николая. На пароходе находилось 386 человек нижних чинов, 114 женщин, 138 детей, 11 пассажиров и 51 человек экипажа…».

После крушения парохода в прессе появилось сообщение: «…грузоотправители погибшего парохода «Владивосток», застраховавшие свой товар, начали предъявлять иски к страховым обществам. Всего исков было заявлено более чем на 60 тыс. руб. …». Останки парохода были проданы на лом.

Шхуна «Пурга», 1895 г.

Двухмачтовая шхуна «Пурга» была конфискована у браконьеров под названием «Кармоляйт» и передана военному губернатору о-ва Сахалин. 18 сентября 1895 г. шхуна с грузом рыбы вышла из Тымлаво и прибыла на Александровский пост. Вскоре после этого шхуну выбросило на берег штормовым ветром чуть севернее устья р. Дуйка

Пароход «Владимир», 1897 г.

Пароход «Владимир» компании «Шевелев и К°» следуя из Владивостока в Посьет утром 21.06. 1897 г. выскочил на камни м. Гамова. Нос парохода оказался на берегу, у отвесной скалы, под кормой же оказалось 5 саженей глубины. Пароход получил пробоины в носовом трюме, а затем и в машинном отделении.

Прибывшие ледокол «Надежный», крейсер «Дмитрий Донской», канонерская лодка «Отважный» и транспорт «Камчадал» существенной помощи оказать не смогли, сняли пассажиров, команду и наиболее ценный судовой инвентарь. В вахтенном журнале «Камчадала» от 24.07.1897 г. отмечено, что: «… «Владимир» стоял на камнях в 1/3 мили к *NO* от мыса Гамова…, пришла шлюпка, с которой сообщили, что машинное отделение парохода залито водой…».

В период с 1994 по 1996 гг. место гибели парохода «Владимир» было обследовано В.Ю. Трубниковым на парусно-моторной яхте «Командор». Поиск останков «Владимира» увенчался успехом - были обнаружены элементы кормовой части корпуса, винто-рулевой группы, паровая машина и вспомогательные механизмы, дельные вещи, якорь-цепи с адмиралтейским якорем. Летом 1997 г. при участии Составителя на место гибели «Владимира» выходила экспедиция под вымпелом «Общества изучения Амурского края», с целью картографировать остатки «Владимира» и снять видеофильм, что и было исполнено.

Пароход «Стрелок», 1897 г.

Пароход «Стрелок», постройки 1876 г., принадлежавший компании «Шевелев и К°» сел на камни о-ва Устричного (залив Де-Кастри) и погиб. Заметим, что отчет начальника ДВ партии ЭПРОН, составленный в 1930-х гг., содержит сведения о гибели в 1906 г. парохода «Стрелок» без указания места и времени этого события. Возможно, имеется в виду «Стрелок» погибший в 1897 г.?

Пароходы «Nevading» и «Викинг», 1897 г.

Известно, что пароходы «Nevading» и «Викинг», привлеченные для обслуживания линии

«Владивосток - Николаевск на Амуре», погибли недалеко от Императорской гавани, в тех же местах и по той же причине, что и «Владивосток» в 1893 г.

Пароход «Космополит», 1898 г.

Германский пароход «Космополит» разбился о камни мыса Анива в 1898 г.

Пароход «Уссури», 1900 г.

Пароход «Уссури» Морского пароходства КВЖД погиб на камнях м. Хирадо в 65-ти милях от Нагасаки.

В рапорте командира крейсера «Владимир Мономах», прибывшего на спасение парохода, было сказано «… «Уссури» идя рейсом из Владивостока в Порт-Артур, во время тумана сел на камни 11 мая… Стоявшие с 11-го по 14-е мая штили давали пароходу полную возможность отправить многочисленных пассажиров или на берег, или сдать их на шедшие мимо суда, предлагавшие свою помощь. Но этого сделано не было, и когда 14 мая задул *NO* и сообщение с берегом, вследствие крупной волны и образовавшихся около парохода бурунов, прекратилось, все пассажиры были на нем… Сам пароход, не имевший до сих пор течи, 14 мая от ударов о камни получил большие пробоины… положение его было опасное… Баркасам («Мономаха» - Ю.В.) удалось подойти к пароходу и стать у его борта в корме, бывшей на свободной воде. В первую очередь приняли женщин и детей. Ветер *NO* засвежел до 8-9 баллов, причем порывы его доходили до 10 баллов. Крейсер имел размахи до 20°…, пошел проливной дождь. Подняв баркасы и видя, что в этот день дальнейшая помощь пароходу невозможна, в 2 часа пополудни ушел за Хирадский пролив… Снятие с парохода пассажиров при таких тяжелых обстоятельствах погоды, бывших 14 мая, могло состояться только благодаря… молодецкой работе гг. офицеров и команды вверенного мне крейсера…»

Среди погибшего имущества находились и дальномеры, которые так и не были получены кораблями артурской эскадры до начала Русско-японской войны.

Миноносец № 207, 1900 г.

Миноносец № 207 (бывш. «Борго»), следуя в Желтом море к Цинвандао, 18.09.1900 г. столкнулся с миноносцем № 204 и затонул на глубине 32 м. Погибших не было.

Шхуна «Заря», 1902 г.

В июне 1900 года из Петербурга вышла парусно-паровая шхуна «Заря» с экспедицией барона Э.В. Толля. Пройдя по маршруту «Санкт-Петербург - Ревель - Мурман - о. Вайгач - о. Кузькин (Диксон)»,

1 октября 1900 г. шхуна вошла во льды и легла вместе с ними в дрейф у о-ва Боневи (Таймырский пролив). В августе 1901 г., освободившись ото льдов, «Заря» продолжила свой путь к мысу Челюскина, в поисках мифической Земли Санникова. В сентябре шхуна того же года, «Заря» вторично встала на зимовку в р-не о-ва Котельный (Восточно-Сибирское море). Во время зимовки, шхуна вместе с дрейфующими льдами, проделала путь между о-вами Котельный и Бельковский и проливом между о-вом Котельный и мысом Ляховский. В летнюю навигацию 1902 г. шхуна пошла к Земле Беннета, но встретила льды и была принуждена остановиться. Барон Э.В. Толь совместно с тремя спутниками сошел со шхуны и попробовал на лыжах достичь Земли Санникова (в дальнейшем путешественники пропали без вести). Испытывая нужду в топливе и продовольствии, «Заря» под командой лейт. Матиссена отошла к устью р. Лена, где была оставлена экипажем и затонула в 1902-1903 гг.

По данным известного исследователя А.С. Павлова, «Заря» не погибла в устье Лены, а была продана якутской судоходной фирме А.И. Громовой. В 1915 г. на судне, стоявшем возле северной оконечности о-ва Бруснева, вспыхнул пожар, и оно обгорело по ватерлинию. В последствии корпус судна использовался как основание нефтепричала в порту Тикси, а паровой котел, извлеченный в 1944-1945 гг., исправно проработал на местной теплостанции несколько лет.

В экспедиции на шхуне «Заря» принял активное участие лейт. А.В. Колчак, в будущем - командир миноносца «Сердитый» и кавалер Золотого оружия в Русско-японскую войну, адмирал - командующий Черноморским флотом и кавалер ордена Св. Георгия в годы Первой мировой войны и Верховный правитель России в годы Гражданской.

Паровой катер «Князь Шаховский», 1903 г.

Паровой катер «Князь Шаховский» погиб в ноябре 1903 г., в шторм, у поста Александровский на Сахалине. Вместе с катером погибло 8 человек.

Грузовой пароход «Минеола», 1904 г.

Американский грузовой пароход «Минеола» был зафрахтован для снабжения камчатских населенных пунктов.

Утром 23 августа 1904 г. на подходе к Тигилю, находясь в десяти милях от берега, «Минеола» налетела на подводную скалу, получив три сильных удара. В трюмы стала поступать вода. Попытки разгрузить пароход и снять его с камней не удались. К ночи его стало сильно бить о скалы. Людей пересадили в шлюпки, в половине второго ночи 24 августа капитан и старший механик последними покинули «Минеолу». К пяти часам утра ее экипаж и пассажиры благополучно прибыли в устье реки Тигиль.

В последующие годы место гибели судна получило название «Банка «Минеола».

Ниже мы публикуем заметки о гибели кораблей и судов в Русско-японскую войну.

Крейсер «Варяг», канонерская лодка «Кореец» и пароход «Сунгари», 1904 г.

Начавшаяся Русско-японская война застала «Варяга», «Корейца» и «Сунгари» в корейском порту Чемульпо. 26 января, японские корабли блокировали русские корабли, предъявив ультиматум - «…В виду существующих в настоящее время враждебных действий между правительствами Японии и России, я почтительно прошу Вас, покинуть порт Чемульпо... до полудня 27 января 1904 года. В противном случае я буду обязан открыть против Вас огонь в порту...».

Командир «Варяга», кап. 1 р. Руднев отдал приказ о подготовке к бою и построенной по большому сбору команде и офицерам объявил: «...Мы идем на порыв и вступим в бой с эскадрой, как бы сильна она не была. Никаких вопросов о сдаче крейсера быть не может - мы не сдадим крейсера и самих себя и будем сражаться до последней капли крови...». Тоже происходило и на «Корейце». Громкое «Ура!» на обоих кораблях было одобрением команд действий своих командиров. За кромкой извилистого фарватера-выхода из Чемульпо российские корабли поджидали один броненосный, пять бронепалубных крейсеров, одно посыльное судно и восемь миноносцев Японии. Только один флагман Уриу - броненосный крейсер «Асама» почти в 10 раз превосходил совокупную мощь двух русских кораблей. Основное же преимущество «Варяга», стоившегося как быстроходный крейсер - разведчик, не могло быть реализовано из-за узости фарватера и тихоходности «Корейца» и неисправности собственных паровых котлов.

За полуторачасовой бой «Варяг» получил четыре подводных пробоины, из главного калибра крейсера - 12-ти шестидюймовых орудий в строю осталось только два, из 252 чел. команды, расписанной по боевой тревоге по верхним постам, выбыло из строя 112 матросов и 8 офицеров, по врагу выпущено 1105 снарядов. На «Корейце» была одна пробоина в носу, жертв среди экипажа не было. Корабли вернулись в Чемульпо.

Собравшийся военный совет постановил: «… ввиду больших повреждений крейсера и неспособности его вести бой, крейсер уничтожить, команду разместить на иностранных стационерах…». На исходе дня русские моряки затопили «Варяга» и «Сунгари», и взорвали «Корейца».

В 1906 г. «Варяг» был поднят японцами и служил в японском флоте под названием «Сойя». В 1916 г. крейсер был выкуплен Русским правительством, включен в состав Флотилии Северного Ледовитого океана, придя для приемки и комплектации во Владивосток. Прибыв на Север, «Варяг» был направлен на ремонт и позже был захвачен англичанами. В 1918 г., во время буксировки на слом «Варяг» был выброшен на камни на побережье Ирландии, вблизи г. Лендалфут.

Минный транспорт «Енисей», 1904 г.

Начало военных действий и бомбардировка Порт-Артура японским флотом сделали порт Дальний (Талиенван) совершенно беззащитными. Поэтому Наместник распорядился заминировать подступы к Дальнему, оставив средний проход в порт свободным. «Енисей», выполнил заграждение Талиенванского рейда, выставив 320 мин на протяжении семи миль. К полудню 29 января, все было окончено, только две мины оказались всплывшими. Желая уничтожить огнем артиллерии всплывшие мины, «Енисей» для удобства расстрела, стал подходить к ним задним ходом. Расстреляв последнюю мину, «Енисей» дал ход вперед, но в тот момент последовал взрыв у правого борта, как раз против погреба, где хранился пироксилин для подрывных партий. По словам спасшихся команды и офицеров, транспорт получил от взрыва мины огромную пробоину в носу, что спасение его было невозможно. Командир до последней минуты находился на мостике и погиб вместе с кораблем. Команда, горячо любившая командира, просила его сесть в одну из шлюпок, но кап. 2 р. Степанов категорически отказался. Спасавшиеся видели командира и слышали его последние слова: «…Спасайтесь, ребята, кто может! Обо мне не беспокойтесь…!».

Крейсер «Боярин», 1904 г.

Крейсер «Боярин» вышел в море в сопровождении четырех миноносцев для поиска потерявшегося «Енисея» и обеспечения ему поддержки против возможных атак японских миноносцев. Не встретив «Енисея» и находясь в полутора-двух милях на *S* от южной оконечности Зюйд-Саншантау, крейсер подорвался на мине и накренился до 15°. Предполагая, что корабль находится на минном заграждении, боясь повторного взрыва и не надеясь спасти крейсер, командир приказал спустить шлюпки и находящимся рядом миноносцам принять экипаж. Около 5 часов вечера «Боярин» был совершенно оставлен. Миноносцы ушли в Порт-Артур, предприняв неудачную попытку потопить (!) крейсер торпедой.

На следующее утро 30 января февраля на поиски крейсера, были направлены миноносцы и портовое судно «Сибиряк». Подойдя к месту аварии, увидели «Боярин» стоящий против южной оконечности о-ва Зюйд-Саншантау, у самого берега. На крейсер была высажена аварийная партия для осмотра повреждений, в ходе которых установлено, что «... кормовая часть до машинной переборки совершенно свободна от воды… Левая машина была совершенно свободна от воды… Вода имелась только в трюме ниже площадок… Правая ма-

шина была залита до днища цилиндров. Котельные отделения залиты водой до верхних решеток, равно и палуба над этими отделениями… Носовые отделения впереди непроницаемой переборки котельнаго отделения тоже были совершенно свободны от воды. Броневые люки, водонепроницаемые двери и глухие крышки иллюминаторов были… задраены хорошо… Повреждений главных и вспомогательных механизмов в осмотренных помещениях незамечено…».

Оценив запас плавучести крейсера как достаточный для спасания, вечером аварийная партия сошла с корабля (!!!) для отдыха, намереваясь заняться определением размеров пробоины на следующий день. Последовавшим днем была пурга и спасательные работы были отложены, а ночью был слышен целый ряд взрывов. Прибыв на место аварии 31 января, моряки «Боярина» не увидели. Считается, что в ночной шторм его стащило на глубокое место и крейсер еще несколько раз подорвался на минах «Енисея».

Дважды брошенный «Боярин» окончательно затонул на расстоянии 40 сажен от юго-западного мыса острова Зюйд-Саншантау. В полную воду видны были ноки реев и гафели, в малую же воду часть правого борта, так как крейсер лежал на левом боку.

Миноносец «Внушительный», 1904 г.

«Внушительный» совместно с другими миноносцами ночь с 11 на 12 февраля провел в разведке расположения японских сил. К утру, подходя к Артуру, отряд был перехвачен японскими кораблями. Шедший концевым «Внушительный» не успевал зайти в Артур и решил укрыться в Голубиной бухте. Это заметили японцы и четыре крейсера направились на перехват корабля. Один из первых японских снарядов пробил носовое отделение, миноносец накренился на правый борт и сел на нос. Команда затопила миноносец и сошла на берег. В дальнейшем командир выхлопотал разрешение на подъем корабля, работы велись до мая. Но с началом осады эти работы были прекращены.

Пароходы КВЖД, 1904 г.

Для ограждения внешнего рейда Артура от проникновения вражеских брандеров 25 февраля 1904 г. были затоплены пароходы «Хайлар» и «Харбин», а 28-го - «Шилка» и «Эдуард Бари» Морского пароходства КВЖД.

Миноносец «Стерегущий», 1904 г.

Миноносцы «Решительный» и «Стерегущий» в ночь на 26 февраля вышли на разведку. К утру, возвращающиеся корабли были перехвачены четырьмя японскими миноносцами. Завязался бой. Вскоре один из снарядов, попал в котельное отделение «Стерегущего», миноносец окутался паром и потерял ход. «Решительный» увидев отчаянное положение товарища и понимая невозможность что-либо сделать против сильнейшего неприятеля, направился в Артур, за подмогой.

Оставшийся один, «Стерегущий» отчаянно отбивался от врага. С первых же выстрелов неприятеля командир миноносца лейт. Сергеев был тяжело ранен и передал командование старшему офицеру лейт. Головизину-второму. Чувствуя свои последние минуты, лейт. Сергеев обратился к команде с напоминанием, чтобы: «…каждый выполнил свой долг перед Родиной до конца, не помышляя о позорной сдаче неприятелю родного судна…». К восьми часам утра «Стерегущий» утратил возможность сопротивляться. Абордажная партия японцев захватила четырех тяжело раненых русских моряков. По легенде, двое последних защитников «Стерегущего» закрылись в машинном отделении и затопили корабль вместе с собой. Миноносец затонул на *OSO* 7 миль от маяка Ляотешаня. Погибли командир, три офицера и 45 человек нижних чинов.

Пароход «Нонни», 1904 г.

Пароход «Нонни» Морского пароходства КВЖД 29 марта 1904 г. следовал из Дальнего в Артур. В проходе между о-вами Саншантау подорвался кормой на мине «Енисея» и через два часа затонул на глубине 17 сажен. Экипаж, за исключением двух убитых взрывом кочегаров, спасся на сопровождающем пароход паровом катере.

Миноносец «Страшный», 1904 г.

В ночь на 31 марта отряд русских миноносцев вышел на разведку к о-вам Эллиота. Шедший концевым миноносец «Страшный» отстал от отряда. Его командир – лейт. Юрасовский незадолго до этого похода прибыл на Дальний Восток и был незнаком с местным театром. Чувствуя себя «совершенно оставленным» в три часа ночи он прекратил поиск отряда и изменил курс на маяк Ляотешаня. В ночной темноте «Страшным» были обнаружены шесть миноносцев следовавших малым ходом в сторону Артура. Сделав опознавательный сигнал и не получив ответа и не допуская мысли что отряд может быть вражеским, «Страшный» присоединился к нему и около получаса шел совместно малым ходом. С рассветом, когда туман и дождь несколько поутихли, «Страшный» поднял опознавательный сигнал и все шесть кораблей, оказавшихся японскими, сразу же открыли огонь.

Увидев свою ошибку Юрасовский немедленно положил руль на борт и дал самый полный ход, но был убит вторым залпом. В командование вступил лейт. Малеев. Через семь минут с начала боя в торпедный аппарат «Страшного» попал вражеский снаряд. Последовавшим взрывом торпеды была разрушена прилегающая палуба, паровые машины и главный паропровод. Миноносец остановился, но «...одобряемая храбрым лейтенантом Малеевым, команда продолжала отстрели-

ваться от наседавшего вплотную и окружившего миноносец неприятеля…». В начале седьмого часа утра, «Страшный» затонул. Несколько минут спустя к месту гибели подошел спешивший на помощь «Баян» и поднял из воды 5 человек. Остальной экипаж - 3 офицера и 53 нижних чина погибли.

Эскадренный броненосец «Петропавловск», 1904 г.

Для блокады русской эскадры японцами был задуман план постановки минного заграждения поперек выхода из артурской бухты. Затем предполагалось заманить на него русскую эскадру, выставив за заграждением крейсерский отряд - «приманку». Минные постановки успешно осуществил транспорт «Корю-Мару», его сопровождение и отвлечение внимания русских сторожевых кораблей выполняли группы миноносцев, а отрядом - «приманкой» служили пять крейсеров. О перемещениях неизвестных миноносцев по внешнему рейду было доложено адм. Макарову, но тот, посчитав миноносцы своими, посланными ранее в разведку, никаких мер не предпринял.

С рассветом 31 марта адм. Макаров послал крейсер «Баян» на выручку погибавшему миноносцу «Страшный», а затем, с четырьмя броненосцами и тремя крейсерами, вышел на поддержку «Баяна». В 9 час. 39 мин. под шедшим головным «Петропавловском», находившимся в двух милях от маяка на Тигровом полуострове, взорвалась мина. «...Со страшным взрывом... над броненосцем вырос громадный столб, в два раза превышающий величину броненосца, который совершенно окутал броненосец, закрыв нос и середину корабля…».

Силой этого взрыва были сорваны носовая башни, фок-мачта, мостик, труба и часть кожуха, при чем мачта всей своей частью обрушилась на развороченный мостик. Броненосец быстро накренился на правый борт и стал погружаться носом. Через три минуты «Петропавловска» затонул. Вместе с кораблем погибли вице-адмирал С.О. Макаров, начальник штаба контр-адмирал М.П. Молас, известный русский художник В.В.Верещагин, 27 офицеров и 652 нижних чина.

В 1912 г. японской фирмой были обследованы останки «Петропавловска». Водолазы нашли носовую часть корабля лежащей на глубине 36 м., на ровном киле, а кормовую – отдельно лежащей и перевернутой кверху днищем. В воздушных подушках кормовой части были обнаружены останки шести русских моряков, причем по документам опознали М.П. Моласа. Погибшие похоронены на военном кладбище Порт-Артура 24 июня 1913 г. со всеми воинскими почестями.

Пароход «Нагадан», 1904 г.

При оставлении порта Дальний русской армией, колесной пароход «Нагадан» КВЖД был затоплен командой у входа в сухой док в апреле 1904 г.

Минные катера, 1904 г.

Возвращаясь 1 мая 1904 г. в Артур из оставленного порта Дальний три катера (с броненосцев «Севастополь» и «Ретвизан», и с крейсера «Аскольд») были замечены четырьмя японскими миноносцами возле о-ва Кэп, бросившимися за ними в погоню. Выполняя приказ командовавшего отрядом, катера вошли в бухту Мэланхе, выбросились на камни и были взорваны.

Миноносец «Внимательный», 1904 г.

В ночь на 14 мая отряд русских миноносцев вышел к о-ву Мурчинсон для атаки японских кораблей. Через некоторое время с идущего головным «Внимательного» были замечены прямо по курсу буруны. Несмотря на задний ход, миноносец выскочил на камни, а остальные корабли избежали аварии, предупрежденные об опасности свистками.

Попытки снять миноносец с камней успеха не имели, корабль било зыбью о камни, внутрь корпуса стала поступать вода. Ввиду наступления отлива и приближающегося рассвета, с корабля сняли экипаж, а так же все ценное, а сам миноносец взорвали торпедами, пущенными «Выносливым».

Миноносец № 204, 1904 г.

Для недопущения перевозки частей японской армии на материк, вспомогательный крейсер «Лена» с восемью миноносцами, вышел из Владивостока в море, «для диверсий в порту Гензан». При подходе к берегу, миноносец № 204 коснулся каменной гряды и повредил рулевое устройство. Первая попытка буксировать аварийный корабль едва не обернулась трагедией - миноносец чуть не перевернулся. Попытка сломать поврежденный руль при помощи талей паровых лебедок «Лены» была безуспешной. Опасаясь близости корейского берега и в виду свежеющей погоды, начальник отряда решил потопить мешавший «204-ый». К восьми часам вечера 17 июня, после снятия вооружения и экипажа, миноносец был потоплен.

Миноносец № 208, 1904 г.

С целью блокирования действий владивостокских крейсеров, японский флот минировал подходы к Владивостоку.

Утром, 4(17) июля 1904 года, миноносцы №№ 202, 208, 210, 211 и 209, вышли в залив Петра Великого, для осмотра бухт и островов. В 8 час.18 мин. «208-й» подорвался кормой на мине. Переборка машинного отделения некоторое время держала воду, удалось снять только пулемет, спасением команды занялись шлюпки, подошедшие с других кораблей. Через восемь-девять минут, «208-й» затонул, встав на корму. На месте гибели миноносца (пеленг на маяк о-ва Скрыплева *NO* 38^{o}, дис-

танция - 1,5 мили) был поставлен красный буек, после чего отряд вернулся во Владивосток. В том же, 1904 г. предпринимались безуспешные попытки подъема миноносца, ограничившиеся снятием орудий. В дальнейшем к вопросу о подъеме не возвращались.

В начале 1930-х годов ЭПРОНом были «…приняты меры по установлению точного места, миноносца, затонувшего против Русского острова…» (цит. по отчету начальника ДВ партии ЭПРОН), но, по-видимому, безрезультатные.

По найденным нами (Ю.В.) архивным документам, в 1987-1990 гг. аквалангистами Владивостокского клуба ДОСААФ и Клуба подводного поиска «Восток» был проведен поиск миноносца, но безуспешно. Затем последовали поиски иных дайверов, но с тем же итогом. И только летом 2011 г. судьба улыбнулась Фадееву Р.А., обнаружившему миноносец и снявшему видеофильм.

Миноносец «Лейтенант Бураков», 1904 г.

Миноносец «Лейтенант Бураков» нес обычное боевое дежурство в бухте Тахэ, совместно с миноносцами «Грозовой» и «Боевой». В ночь на 11 июля 1904 г. минные катера с японских броненосцев «Микаса» и «Фудзи» прокрались в бухту, выпустили торпеды по русским кораблям. Одна из торпед попала в корму «Буракову», а вторая - в «Боевой».

Подошедшая из Артура помощь застала «Бураков» стоявшим приткнувшись носом к берегу, кормой на кряже, переломленный на середине. Машинные и котельные отделения были затоплены водой. 17 июля 1904 г. ввиду угрозы захвата миноносца японцами он был взорван. «Боевой» же был выведен из строя и в конце осады Артура его взорвали.

Канонерская лодка «Сивуч», 1904 г.

Канонерская лодка «Сивуч» застала начало войны стационером в Инкоу. 2 июля в виду угрозы захвата японцами Инкоу «Сивуч», вместе с паровыми катерами «Часовой» и «Инкоу», и пароходом «Лаохэ» вышли в верх по реке Лаохэ в направлении г. Санчахэ. Остановившись от города в 1,5 верстах и не имея возможности следовать дальше 20 июля лодку взорвали. «…«Сивуч» погрузился кормой выше планширя, а носовой частью до иллюминаторов, ходовой мостик и штурманская рубка были сорваны…».

Миноносец «Бурный», 1904 г.

«Бурный» прорвавшись после боя 28 июля 1904 г. в Желтом море пошел во Владивосток. На следующий день миноносец выскочил на камни м. Шантунг и был взорван экипажем. Координаты места гибели: широта - 37 град. 23 мин. N, долгота - 123 град. 44 мин. E.

Крейсер «Рюрик», 1904 г.

В июле 1904 г. захватив господствующие высоты, японцы, начали обстрел кораблей Артурской эскадры. В виду реальной угрозы кораблям, было принято решение прорываться во Владивосток. Прорыв эскадры планировалось поддержать выходом владивостокских крейсеров, с возможным рандеву в Корейском проливе. 29 июля начальник Владивостокского отряда крейсеров к.- адм. Иессен, получил, преступную, по своей бестолковости, телеграмму - «…Эскадра вышла в море, сражается с неприятелем, вышлите крейсера в Корейский пролив…». Фактически же, днем раньше, эскадра уже имела бой в Желтом море и потерпела поражение. 31 июля 1904 г. «Россия», «Громобой» и «Рюрик» вышли курсом на Корейский пролив.

К 5 часам утра следующего дня русские увидели силуэты кораблей, опознанные ими как японские крейсера. На кораблях пробили боевую тревогу и повернули на обратный курс. Японцы, сблизившись, открыли огонь. При очередном маневре, крейсер «Рюрик» попал под сосредоточенный огонь японских кораблей и потерял управление. Заметив бедственное положение товарища, «Россия» и «Громобой» пошли на выручку. Маневрируя вокруг поврежденного крейсера, отвлекали огонь на себя, давая возможность «Рюрику» исправить повреждения. Через некоторое время, в силу тяжелых повреждений и расхода боезапаса, Иессен повел два крейсера на Владивосток, увлекая японские броненосные крейсера и считая, что от легких крейсеров «Рюрик» может отбиться самостоятельно.

Не имея возможности управляться и чуть-чуть двигаясь, «Рюрик» продолжал вести бой с пятью легкими крейсерами. Они держали его под огнем, нанося большие повреждения, оставаясь на расстоянии - вне опасности. Попытка «Рюрика» таранить японские корабли не увенчалась успехом. Противник, имея преимущество в скорости, легко уклонился. Заметив возвращение японских броненосных крейсеров, лейт. Иванов, вступивший в командование «Рюриком» после гибели командира и старших офицеров, приказал затопить крейсер, открыв кингстоны. Ближе к полудню 1 августа, «Рюрик» затонул. Из воды японцами было подобрано 625 чел., из них 230 раненых. Место гибели корабля: широта - 35 град.11 мин. N, долгота - 130 град. 8 мин. E.

Канонерская лодка «Гремящий», 1904 г.

Пятого августа 1904 г. около полудня к Артуру подошел прорвавший японскую блокаду французский пароход «Georges» со снабжением, вставший на якорь в Голубиной бухте. Для его встречи и конвоирования в бухту были высланы канонерская лодка «Грозящий» и отряд миноносцев. Через полчаса хода, на расстоянии приблизительно трех миль от прохода в артурскую гавань, под левым крамболом «Гремящего» взорвалась японская ми-

на. Корабль стал погружаться носом, со сторожевых судов и из гавани была послана помощь, но лодка затонула на глубине 22 сажень, через 26 минут после взрыва. Погибло 8 кочегаров.

Пароход «Уинсон» и шхуна «Луция», 1904 г.

Пароход «Уинсон» и шхуна «Луция» были приобретены русским правительством для доставки снабжения в осажденный Артур.

Во время прорыва «Уинсон» натолкнулся на скалу в 30-ти милях от крепости и затонул. Часть груза была снята. Шхуна «Луция», подойдя 28.08.1904 г. к осажденной крепости, ожидала русские корабли, которые должны были ее провести через минные заграждения. Но, не дождавшись русских миноносцев, блокированных японским флотом, «Луция» самостоятельно пошла к Артуру, подорвалась на мине и затонула.

Крейсер «Новик», 1904 г.

После боя в Желтом море 28 июля крейсер «Новик» под командованием кап.2 р. Шульца прорвался в Циндао. Наскоро исправив повреждения и приняв запасы угля, крейсер пошел во Владивосток, обходя японские острова по Тихому океану.

К 6 августа крейсер вышел к посту Корсаков, но был замечен японскими береговыми постами. На следующий день, «Новик» был блокирован крейсером «Цусима» и принял бой. Получив серьезные повреждения в вооружении и механизмах, не имея возможности оторваться от «Цусимы» и подошедшего крейсера «Титосэ», «Новик» был затоплен своим экипажем 8 августа.

В последствии несколько орудий и часть моряков крейсера участвовали в обороне Сахалина от высадившихся японских войск.

По окончании Русско-японской войны южная часть о-ва Сахалин отошла японцам. «Новик» был ими поднят, восстановлен и служил в качестве учебного корабля до 1913 г.

Миноносец «Выносливый», 1904 г.

Для охраны тралящего каравана 11 августа в море вышли миноносцы «Разящий», «Выносливый» и «Расторопный». Около 6 часов вечера под миделем миноносца «Разящий» произошел взрыв японской мины, корабль остановился, но удержался на воде. Миноносец «Выносливый», увидев бедственное положение товарища, полным ходом пошел на помощь, но подорвался на мине и быстро погрузился: «...корма с работающими винтами поднялась в воздух и все скрылось под водой…». Погибли командир, вахтенный начальник и 10 нижних чинов.

Миноносец «Стройный», 1904 г.

31 октября миноносцы «Стройный» и «Сильный» стояли на якорях на внешнем рейде под батареей № 9, прикрытые минами заграждения. Из-за перемены ветра и течения миноносцы стало разворачивать и утром под «Стройным» в районе машинного отделения взорвалась мина. Машинное отделение было полностью разрушено и миноносец стал быстро погружаться. Команда и офицеры сошли на «Сильный» и подоспевшие с других с удов шлюпки. Миноносец затонул.

Миноносец «Расторопный», 1904 г.

В ночь с 2 на 3 ноября в Чифу был послан миноносец «Расторопный» с депешами в адрес русского командования. Передав документы и не имея возможности вернуться в Артур, так как у выхода ожидали японские корабли, командир решил уничтожить миноносец. Были открыты кингстоны и одновременно произведены взрывы пяти подрывных патронов в разных местах. «Расторопный» затонул на глубине 16 футов.

По окончании же войны было принято решение передать затопленный миноносец в распоряжение китайского правительства, с условием не пользоваться им как военным кораблем и в случае его подъема вернуть российскому правительству вооружение миноносца.

Эскадренный броненосец «Севастополь», 1904 г.

К концу ноября 1904 г. японской армии осаждающей Артур огнем осадной артиллерии удалось повредить все крупные корабли русской эскадры. Броненосец «Севастополь» под командованием кап. 1 р. Эссена во избежание обстрела и с целью прорыва из Артура в ночь с 25 на 26 ноября перешел из Артура в б. Белый Волк.

О выходе броненосца узнали японцы, решившие атаковать «Севастополь» в бухте миноносцами, держась с главными силами к югу от Артура. Ночами, в период с конца ноября по первые числа декабря японцы произвели шесть атак на «Севастополь», стоявшие в его охранении миноносцы и канонерскую лодку «Отважный».

Потеряв при атаках три миноносца, японцы выпустили по кораблю до восьмидесяти торпед. От близких разрывов торпед (в противоторпедных сетях) была повреждена обшивка корабля в подводной части, что привело к затоплению отсеков правого борта. Одна торпеда попала в незащищенную кормовую часть, в результате чего было повреждено рулевое управление. Во избежание затопления броненосец посадили кормой на грунт. По выражению Эссена «…корабль тек, как решето…», спущенные водолазы обнаружили в корме пробоину и повреждения дейдвудной трубы. Несостоятельность прорыва стала очевидна и броненосец приступил к перекидной стрельбе, включившись в оборону Артура.

Последнюю стрельбу броненосец провел 19 декабря. Вечером этого дня броненосец был

выведен с помощью парохода «Силач» на глубокую воду и затоплен. При этом из-за невозможности развести бон, его затопили вместе с кораблем. При погружении корабль опрокинулся на правый борт и лег на дно кверху килем на глубине 50 м.

В 2010-х гг. в китайской газете была опубликована заметка о расчистке дна и подъеме конструкций затонувших кораблей у Люйшуня (Порт Артура). На приведенных фотографиях были «ясно видны» кнехты и опорная плита шестидюймовой башни. Но чьи это конструкции, «Петропавловска» или «Севастополя», из содержания статьи не было ясно.

Канонерская лодка «Отважный», 1904 г.

С началом боевых действий канонерская лодка «Отважный» несла бессменную сторожевую службу по охране внутреннего рейда Артура. 26 октября 1904 г. лодка была повреждена 11-ти дюймовым снарядом. Корабль было решено оставить у бухты Белый Волк, в качестве неподвижной батареи, часть артиллерии передали на сухопутный фронт. В декабре «Отважный» участвовал в отражении атак японских миноносцев на броненосец «Севастополь». В связи с падением крепости «Отважный» был взорван экипажем в бухте Белый Волк 26 декабря 1904 года.

Затопление русских кораблей и судов в Артуре, декабрь 1904 г.

В декабре, перед сдачей Артура, оставшиеся на плаву корабли эскадры и коммерческие суда были взорваны и потоплены в гавани. При этом офицеры этих кораблей и судов категорически утверждали, что оставленные корабли так разрушены взрывами, что дальнейшее их использование невозможно. Однако после беседы с ними заведующий Опытовым бассейном (в будущем академик) А.Н. Крылов, сделал выводы, что взрывы нарушили водонепроницаемость, но не общую прочность кораблей и по этому они легко могут быть подняты, что в последующем и произошло.

Всего русскими моряками были затоплены: броненосцы «Ретвизан», «Пересвет», «Победа» и «Полтава», крейсера «Баян» и «Паллада», учебные крейсера «Разбойник», «Забияка» и «Джигит», минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак», канонерские лодки «Бобр» и «Гиляк», минный транспорт «Амур», миноносцы «Сильный», «Бесшумный», «Боевой», «Разящий» и «Сторожевой»; госпитальные суда «Ангара» и «Казань», пароходы Доброфлота «Богатырь», «Силач», «Казань», «Ермак»; пароходы КВЖД «Гирин», «Мукден», «Инкоу», «Зея», «Бурея», «Нингута», «Цицикар», «Новик», «Амур», «Артур», «Лифат» и «Сибиряк»; восемь паровых катеров, 12 землечерпалок и 18 малых паровых судов.

Все корабли и суда были подняты японскими моряками, а «Ретвизан», «Пересвет», «Победа», «Полтава», «Баян», «Паллада», «Всадник», «Гайдамак» и «Сильный» были восстановлены и введены в состав японского военно-морского флота.

Ниже приведены сведения о гибели русских судов в Цусимском сражении, произошедшим 14 (27) мая 1905 года.

Эскадренный броненосец «Ослябя», 1905 г.

В начале Цусимского сражения, неудачным маневрированием адм. Рожественского, «Ослябя» был вынужден застопорить ход, и превратился в отличную мишень для главных сил японского флота. Через полчаса, «Ослябя», с разбитой носовой частью, севший носом по самые клюзы и пожаром на рострах, опрокинулся на левый борт и затонул. Подоспевшими миноносцами «Бравый», «Буйный» и «Быстрый», и пароходом «Свирь» была спасена часть экипажа корабля. Всего же с броненосцем погибло 14 офицеров, 8 кондукторов и 472 нижних чина. Из машинной команды броненосца не спасся никто.

Эскадренный броненосец «Князь Суворов», 1905 г.

Во втором часу боя, флагманский броненосец «Суворов» перестал слушаться руля и выкатился из строя. Большинство артиллерии корабля было уничтожено, управление броненосцем с трудом осуществлялось машинами, «Суворов» представлял собой огромный костер, двигавшийся 10-ти узловой скоростью.

Вечером миноносец «Буйный» снял адм. Рожественского и часть его штаба. Уцелевшие офицеры броненосца - Вырубов, Богданов и Курсель, и команда «Суворова» оставшиеся на корабле, кричали «Ура!», махали фуражками и торопили «Буйный» отваливать - слева подходили японские миноносцы…

Последние обойдя броненосец с правого борта и с носа, и находясь вне сектора обстрела кормовых орудий, с 300 метров выпустили торпеды. Их попало не меньше трех. Броненосец, извергая пламя, окутанный черно-желтым дымом, перевернулся. На короткое время его днище было над поверхностью, а затем эскадренный броненосец «Князь Суворов» погрузился вместе с оставшийся на нем командой и офицерами. Вместе с кораблем погибло 38 офицеров, 16 кондукторов и 871 нижний чин.

Эскадренный броненосец «Император Александр III», 1905 г.

Эскадренный броненосец «Александр III», приписанный к Гвардейскому флотскому экипажу, после повреждения «Суворова» самостоятельно повел эскадру.

Выступая в качестве флагмана всего 25 минут, «Александр III» проведя контрманевр под кормой японских броненосцев, дал русской эскадре передышку, а сам попал под продоль-

ный огонь крейсеров противника. Сильно избитый, броненосец уступил свое место идущему следом броненосцу «Бородино».

Около пяти часов вечера «Александр III» вышел из строя с большим пожаром и креном на правый борт, изредка стреляя из орудий левого борта. Броненосец погибал. С поднятого левого борта команда бросалась в воду, правый борт быстро уходил в воду и по нему быстро перебегая, двигалось 20-30 человек. Опрокинувшись, броненосец еще долго плавал верх днищем, среди сотен голов.

Со славного корабля не спасся никто. Вместе с броненосцем погибло 29 офицеров, 11 кондукторов и 827 нижних чинов.

Вспомогательный крейсер «Урал», 1905 г.

Вспомогательный крейсер «Урал» получил подводную пробоину и повреждения руля. Погибли 22 нижних чина. По последующим показаниям старшего механика крен мог быть быстро устранен и крейсер не утратил своей боеспособности. Но пришедшие на помощь транспорты «Анадырь» и «Свирь», буксир «Русь» и миноносец «Грозный» сняли экипаж. Корабль был потоплен гораздо позже, проходящими мимо японскими броненосцами и выпущенной в него торпедой.

Буксирный пароход «Русь», 1905 г.

Буксирный пароход «Русь» при оказании помощи поврежденному «Уралу» был протаранен транспортом «Анадырь». Вольнонаемная команда буксира оставила его и перешла на «Свирь».

Плавмастерская «Камчатка», 1905 г.

Во время дневного боя, находясь в отряде транспортов «Камчатка» получила сильные повреждения от японских снарядов и накренилась на правый борт. К вечеру, проходя мимо «Суворова» и видя его бедственное положение, «Камчатка» пыталась оказать ему поддержку в отражении атаки японских миноносцев огнем своих 47-мм «пушчонок». В шестом часу вечера, японские крейсера расстреляли «Камчатку», она опрокинулась и затонула недалеко от «Суворова». Спаслось всего 11 членов экипажа и 13 мастеровых. Вместе с кораблем погибло 16 офицеров, 4 кондуктора, 239 нижних чинов и 68 мастеровых.

Эскадренный броненосец «Бородино», 1905 г.

После потери управления «Александром III», эскадренный броненосец «Бородино» вел русскую эскадру до вечера. Почти при заходе солнца, крен вдруг стал резко увеличиваться, из полупортиков правого борта вырвались языки пламени, орудия правого борта сделали последние два выстрела и корабль опрокинулся. Еще некоторое время броненосец плыл кверху килем, по днищу бегало до 40 человек команды. Спасен был всего один человек - матрос С. Ющин. Вместе с броненосцем погибло 34 офицера, 12 кондукторов и 819 нижних чинов.

Эскадренный броненосец «Наварин», 1905 г.

В дневном бою «Наварин» получил пробоины в носу и в корме, и вследствие поступления воды сел носом. Во время ночных атак японских миноносцев «Наварин» получил попадание торпедой в корму, приведшее к погружению корпуса до кормовой башни. Во втором часу ночи «Наварин» опять получил две торпеды. Корабль опрокинулся и затонул. С корабля спаслось всего три матроса. Вместе с броненосцем погибло 27 офицеров, 11 кондукторов и 662 нижних чина.

Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков», 1905 г.

В дневном бою броненосец «Адмирал Ушаков» получил попадания крупнокалиберными снарядами, что привело к затоплению форпика. Корабль сел носом, уменьшил ход, стал плохо слушаться руля и отстал от эскадры.

К вечеру 15 мая, «Ушаков» был обнаружен японскими крейсерами, поднявшими сигнал – «Советую Вам сдаться. Ваш флагман сдался...». Разобрав первую часть сигнала, командир броненосца – кап. 1 р. Миклуха сказал «…Продолжение сигнала нам знать не надо…» и приказал открыть огонь. Японцы отвечали. Недолеты и разброс своих снарядов заставили «Ушакова» пойти на сближение с противником. Японцы, пользуясь преимуществом в скорости, уклонились и с больших дистанций расстреливали «Ушакова». Через полчаса с начала боя японцам отвечала только одно 120-мм орудие. Броненосец погибал, остановился и начал быстро оседать на правый борт. Команда начала бросаться в воду, а ст. офицер, кап. 2 р. Мусатов доложил командиру – «...броненосец скоро утонет». «Адмирал Ушаков» под крики «Ура!» плававших вокруг русских моряков, лег на правый борт и опрокинувшись, погрузился кормой вводу, унося с собой на гафеле Андреевский флаг.

Место гибели корабля в 60 милях к западу от о-ва Оки, в точке с координатами широта 37 град. 00 мин. N, долгота - 133 град. 30 мин.Е. Вместе с броненосцем погибли - командир и 6 офицеров, 3 кондуктора и 84 нижних чина.

Оставшихся в живых офицеров броненосца наградили за подвиг только в январе 1907 года, а возбужденное ходатайство о посмертном награждении командира броненосца - кап.1 р. Миклухи, орденом Георгия было отклонено в 1910 г.

Эскадренный броненосец «Сисой Великий», 1905 г.

Броненосец «Сисой Великий» от полученной в дневном бою пробоины постепенно погружался на нос. К трем часам ночи над водой оставался едва один фут форштевня. Опаса-

ясь, что носовые переборки долго не выдержат, броненосец двигался кормой вперед к видневшимся берегам о-ва Цусима. К утру 15 мая к броненосцу подошли японские корабли, которые после непродолжительных переговоров, приступили к спасению русских моряков. Броненосец опрокинулся и затонул в трех милях на *NO* от м. Карасаки под Андреевским флагом. Часть людей была подобрана из воды. За время боевых действий на броненосце погибло 2 офицера, 1 кондуктор и 56 нижних чинов. Координаты места гибели корабля - 35 град., N., 130 град., E.

Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», 1905 г.

В дневном бою 14 мая «Нахимов» не получил значительных повреждений, но во время ночных атак был подорван японской торпедой. Экипаж крейсера всю ночь тщетно боролся с полученными повреждениями. В начале шестого часа утра следующего дня появились японские корабли. Не имея возможности сопротивляться на «Нахимове» были открыты кингстоны. К восьми часам утра крейсер пошел на дно под Андреевским флагом. Всего за время боевых действий на крейсере погибло 1 офицер, 1 кондуктор и 52 нижних чина. Координаты места гибели корабля - 34 град., 34мин., N., 129 град., 32 мин., E.

В 1979 г. в Японии было организована компания «Ниппон Марин Девеломемент» якобы для поиска русского золота, находившегося на борту затонувшего крейсера. В 1980 г. водолазы произвели погружение на корабль, но толком ничего не нашли, а газетная шумиха не утихала долго. Восьмидюймовая пушка поднятая с крейсера хранится в японском музее.

Крейсер «Владимир Мономах», 1905 г.

После дневного боя, «Владимир Мономах» в ночных сумерках был атакован японскими миноносцами и поражен одной торпедой. К утру, от полученной пробоины вода подошла к топкам котлов. Крейсер потерял ход и был затоплен ввиду приближающихся японцев. За время боевых действий на крейсере погиб 1 человек. Координаты места гибели корабля - 34 град., 32 мин., N., 129 град., 40 мин., E.

Миноносец «Громкий», 1905 г.

На следующее, после Цусимского сражения, утро, миноносец «Громкий» следовал курсом на Владивосток, был настигнут тремя японскими миноносцами и принял бой. К началу первого часа «Громкий» расстрелял весь боезапас, вся артиллерия вышла из строя, корабль получил существенные повреждения. Японцы пытались завладеть «Громким», но он пошел ко дну. В месте с миноносцем погибло 2 офицера и 21 нижний чин.

Миноносец «Безупречный», 1905 г.

Миноносец «Безупречный» под командой кап. 2 р. Матусевича шедший после боя за русскими кораблями курсом на север, был настигнут около 4 часов утра крейсером «Читосе» и миноносцем «Ариаке». Отказавшись сдаться, «Безупречный» погиб вместе со всем экипажем в составе 5 офицеров, 2 кондукторов и 66 нижних чинов.

Крейсер «Светлана», 1905 г.

Утром 15 мая крейсер «Светлана» и миноносец «Быстрый» были перехвачены несколькими японскими крейсерами и миноносцами. «Быстрый» пошел на прорыв, а «Светлана» из-за повреждений отстала. Ближе к полудню, три японских крейсера настигли «Светлану» и после часового боя потопили ее. Только через полтора - два часа к месту гибели подошел вспомогательный крейсер «Америка-мару» и стал подбирать русских моряков из воды. Вместе с крейсером погибли 10 офицеров, 4 кондуктора и 156 нижних чинов. «Светлана» затонула в месте с координатами - широта 34 град. N., долгота 129 град. 50 мин. E.

Миноносец «Быстрый», 1905 г.

После гибели «Светланы» миноносец «Быстрый», преследуемый крейсером «Нийтака» и миноносцем «Муракумо», пошел к корейскому берегу. Почти настигнутый японцами, «Быстрый» выбросился на берег к северу от Чикупен-вана. Экипаж и спасенные моряки «Осляби» сошли на берег и ушли в горы, а миноносец был взорван минным квартирмейстером Галкиным.

Транспорт «Иртыш», 1905 г.

В Цусимском бою транспорт «Иртыш» получил от крупнокалиберного снаряда большую пробоину. Ночью транспорт пошел во Владивосток, следуя вдоль западного побережья Японии. Прибывавшая вода не оставила надежд на прорыв и к середине 15 мая «Иртыш» встал на якорь в полутора милях от г. Хамада. К пяти часам вечера свезли команду на берег и к 10 часам транспорт затонул. В боевых действиях погибло 14 нижних чинов.

В конце 1990 - начале 2000 гг. пресса приписала «Иртышу» роль перевозчика золота Второй эскадры. Пароход был обследован, подняли несколько вещей, но золота, как и следовало ожидать, на нем не оказалось.

Миноносец «Блестящий», 1905 г.

Во время сражения, спасая команду гибнущего «Осляби», миноносец «Блестящий» получил несколько пробоин. После поражения русской эскадры, «Блестящий» пошел на юг, погрузившись носом и плохо слушаясь руля. К вечеру он встретил миноносец «Бодрый», также двигавшийся в этом направлении. С рассветом, находясь южнее Цусимы, «Блестящий» начал тонуть, а его команда и восемь моряков спасенных с «Осляби» перешли на «Бодрый». Всего на миноносце погибли один офицер и 2 матроса.

Миноносец «Буйный» и крейсер «Дмитрий Донской», 1905 г.

После дневного боя крейсер «Дмитрий Донской» шел во Владивосток, сопровождаемый миноносцами «Буйный», «Бедовый» и «Грозный». «Буйный» из-за неисправностей в машине начал отставать и потерял ход. «Бедовый» и «Грозный» ушли курсом *NO* 23°. «Буйный» решили затопить, его экипаж и моряки, спасенные с «Осляби», перешли на «Донской». После неудачной попытки подрыва, миноносец был потоплен шестидюймовой артиллерией крейсера, примерно в 70 милях к югу от о-ва Дажелет. В четвертом часу дня крейсер был перехвачен отрядом из 10 японских кораблей. К началу седьмого часа вечера, сблизившись на 50 кабельтовых, японцы окружили «Дмитрия Донского» и завязался бой на оба борта, длившийся до наступления ночи. Из-за полученных повреждений, было принято решение направиться к Дажелету, свезти команду и утопить крейсер. К утру 16 мая крейсер был отведен на полторы - две мили от берега и затоплен на большой глубине, в День кончины князя Дмитрия Донского. Примерные координаты места гибели - 37 град., 30 мин., N., 130 град., 57 мин., E. Всего за время боевых действий на крейсере погибло 4 офицера и 55 нижних чинов своей команды, 22 нижних чина с «Осляби» и три с «Буйного».

В 2003 г. крейсер был обследован южнокорейской фирмой «Тона Констракшн», обнаружившей его на глубине 400 м. Искали, «как обычно», золото Второй эскадры. И, «как обычно», безуспешно.

Крейсер «Изумруд», 1905 г.

К полудню 15 мая, остатки русской эскадры, прорывавшейся во Владивосток, были окружены главными силами японского флота и сдались. Увидев поднятый на броненосце «Николай I» сигнал о сдаче, «Изумруд» развив полный ход, пошел на прорыв. Японские крейсера преследовали его до двух часов дня, но затем вернулись обратно. Предполагая, что у Владивостока его могут ждать японские корабли, «Изумруд» пошел в бухту Владимир, куда и прибыл к первому часу ночи 16 мая. При входе в бухту корабль сел на мель. Не сумев сойти, крейсер был взорван экипажем, опасавшимся его захвата. Полтора месяца спустя, 13 июля, бухту посетил японский крейсер «Ниссин». Японцы обследовали «Изумруд», установили его полную боевую непригодность и удалились.

В последующие годы крейсер был поэтапно разобран и к 1988 г. от него остались небольшие части днищевого набора. В этом же году поисковой экспедицией на моторной яхте «Вектор» капитана В.М. Волошина была найдена и поднята 120-мм пушка с крейсера. В современности ее можно видеть возле музея Тихоокеанского флота.

Пароход «Ольдгамия», 1905 г.

Английский пароход «Ольдгамия» был задержан крейсером «Олег» по признакам военной контрабанды. Для выяснения обстоятельств дела судно было направлено во Владивосток с русской призовой командой, огибая Японию со стороны океана. Туманным утром 21.05.1905 г. «Ольдгамия» выскочила на камни о-ва Уруп в пр. Фриза. Попытка сняться с камней успеха не имела и моряки подожгли судовой груз - керосин, перевозимый в банках. В последующие два месяца моряки на шлюпках достигли Корсаковского поста, где и были взяты в плен японцами.

Считается что на «Ольдгамии» под грузом керосина скрывались пушки, предназначенные для Японии, но каких-либо подтверждений этому мы не имеем.

Плавзавод «Михаил», 1905 г.

Осенью 1905 г. плавзавод «Михаил», принадлежащий Кейзерлинга, был выброшен штормовым ветром на берег вблизи Александровского поста. Останки парохода находятся на месте гибели и поныне. С гибелью «Михаила» прекратился отечественный китобойный промысел – до прихода на Дальний Восток в 1932 г. советской флотилии «Алеут».

Пароход «Сурабая», 1905 г.

Из-за ранних холодов осени 1905 г. лоцманский пост на о-ве Лангр (ныне – о. Байдукова, Амурский лиман) был досрочно снят. Пошедший двумя днями позже пароход «Сурабая» не имея лоцманской проводки оказался в бедственном положении. Идти вокруг Сахалина во Владивосток не было угля, пройти к Александровску через лиман не было лоцмана. Судно было затерто льдами и затонуло. Сведениями о спасении экипажа мы не располагаем. Заметка составлена по публикации известного амурского краеведа Н.Н. Кошелева.

Пароход «Принцесса Луиза», 1905 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН пароход «Принцесса Луиза», водоизмещением 4500 т., затонул у м. Петра (в тексте неразборчиво) о-ва Русский в 1905 г. на глубине семи - восьми саженей.

Пароход «Герман Дересс», 1905 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН этот пароход, водоизмещением 400 т., затонул в 1905 г. в бухте Владимир на глубине 8 сажень и к 1932 г. не разбирался.

Пароход «Князь Горчаков», 1906 г.

Грузовой пароход «Князь Горчаков» Северного пароходного общества, следуя из Одессы на Владивосток, 18 мая подорвался на мине носовой частью корпуса на японском минном заграждении. Из-за размеров пробоины попытка откачать воду успеха не имела и через некоторое время судно погрузилось носом по верхнюю кромку форштевня. Команда сошла в спущенные шлюпки и «Горчаков»

встав на нос, погрузился в воду. К восьми часам вечера, команда «Горчакова» на шлюпках подошла к о-ву Попова и на следующий день была доставлена во Владивосток миноносцем.

Столб дыма от взрыва судна был замечен наблюдательным постом на о-ве Аскольд, сообщившим во Владивосток «…неизвестный пароход шедший около (по пеленгу-?) м. Гамова, взорвался на мине на *SW* 85 град. от Аскольда…». По прибытии капитана «Горчакова» во Владивосток был подан морской протест, успеха не имевший. Погибших среди экипажа не было. Считается, что пароход затонул на линии между о-вами Стенина и Аскольд. Сведений о перевозимом грузе нами не обнаружено, хотя известно, что иск Морском ведомству от Страхового товарищества «Саламандра» составлял серьезную сумму – 1 465 529 руб. 71 коп.

Парусное судно «Муки» и японская шхуна «Риорюши-Мару», 1906 г.

Официальное издание Главного гидрографического управления - сборник «Кораблекрушения в водах Российской империи за 1906 г.» отметило гибель русского парусного судна «Муки» 6 сентября этого года у мыса Страшный бухты Терней. Так же это издание отмечало гибель японской шхуны «Риорюши-Мару» в 57 тонн водоизмещением на зюйд-вест от мыса Низменный залива Ольга в октябре 1906 г.

Пароход «Варягин», 1906 г.

Осенью 1906 г. «Пароходство прапорщиков» арендовало у владивостокского купца А.С. Варягина пароход «Варягин», намереваясь использовать его на каботажных линиях Приморья.

Утром 7 октября 1906 г., судно, приняв 13 пассажиров первого класса, 210 пассажиров третьего класса и разнообразный груз вышло в рейс по Приморскому краю. Обогнув м. Басаргина, «Варягин» шел Уссурийским заливом, где подорвался на мине и мгновенно затонул. Шлюпки спустить не успели и из почти 300 человек спаслось не более 15-ти, в том числе и капитан судна Овчинников.

Как показало последовавшее следствие, причинами гибели стали - русская мина заграждения и отсутствие на борту судна карт с указанием районов минных заграждений времен прошедшей войны. По окончании следствия Овчинников от ответственности был освобожден, а в покрытии убытков от гибели парохода купцу Варягину было отказано. В перечне утраченного при гибели имущества упоминалось особо ценный груз и *60 000 рублей золотом* (*второй позицией перечня утраченного*), следовавших в сопровождении чиновника и охраны. В последующие годы Овчинниковым была организована судоподъемная экспедиция. Работая на глубине 13 сажен, водолазы подняли часть груза. Пароход был основательно замыт песком, а начавшиеся осенние шторма заставили перенести работы «на потом». Последовавшие затем войны и смены властей заставили отложить дело, а потом оно само собой забылось за давностью лет.

В конце 1980-х гг. известный приморский краевед А.М. Буяков разыскал в архивах сведения об этой трагедии и сделал ряд газетных публикаций, часть которых использована нами. По слухам, в 1990-е гг. было несколько поисковых экспедиций в этом районе и, якобы, пароход был обнаружен, но каких-либо документальных подтверждений этому мы не имеем. И только летом 2015 г. «Варягин» был обнаружен поисковой экспедицией Б.П. Левашко в сильно разрушенном состоянии.

Паровой катер «Соломон», 1906 г.

Паровой катер «Соломон» был утоплен при выгрузке с грузового судна в районе поста Александровский на о-ве Сахалин осенью 1906 г.

Пароход «Казань», 1906 г.

«Казань» - второй пароход с таким именем, был приобретен Добровольным флотом в 1906 г. Служба «Казани» оказалось недолгой. 6 апреля 1906 г. при выполнении первого рейса «Одесса – Владивосток» судно погибло в районе Коломбо, наскочив на остатки ранее затонувшего судна.

Пароход «Люция-Виктория», 1906 г.

Майской номер газеты «Дальний Восток» сообщал «...итальянский пароход «Люция - Виктория», шедший из Чифу, потерпел крушение у *SW*-ой оконечности м. Вятлина о-ва Русский. Жертв нет. Пароход налетел носовой оконечностью на утес и сел всем корпусом на плитняк, весь груз (оказался – Ю.В.) под водой... «Лютеция - Виктория» застрахована на 80 тыс. иен, груз тоже застрахован...».

В 2014 г. пароход был обследован дайверской группой Неупокоева И.Р., обнаружившей останки корпуса и паровой машины.

Пароход «Эльдорадо», 1907 г.

Пароход «Эльдорадо» в ноябре 1907 года вышел из б. Преображения на север. В носовых трюмах возник пожар, судно вернулось в бухту, но пожар ликвидировать не удалось и судно было затоплено на небольшой глубине. В последующем судно было поднято и восстановлено.

Шхуна «Дельфин», 1909 г.

В газете «Дальний Восток» от 8 апреля 1909 года было опубликовано объявление «Не откажите поместить на страницах Вашей уважаемой газеты настоящее выражение благодарности командиру военного порта и его младшему помощнику г. Феклину за их содействие по спасению шхуны «Дельфин», а также смотрителю маяка о-ва Аскольд за оказанную помощь потерпевшему аварию судну и заботы

об экипаже и пассажирах шхуны за время пребывания их на острове. Примите уверение в совершенном почтении, (капитан – Ю.В.) владивостокской шхуны «Дельфин» В. Рябоконь».

Иными сведениями об этом случае мы не располагаем.

Пароход «Тордис», 1911 г.

Известно, что зафрахтованный пароход «Тордис» выскочил на камни м. Тайганос в Охотском море 22 июня 1911 г.

Пароход « «Транзит», 1911 г.

Известно, что зафрахтованный пароход «Транзит» погиб на камнях м. Африка на восточном побережье Камчатки в августе 1911 г.

Пароход «Трувор», 1911 г.

В послевоенном становлении русского судоходства пароход «Трувор» несколько раз переходил «из рук в руки». Так, в 1906 г. это судно было передано «Пароходству прапорщиков» из Морского ведомства, где носило имя «Тунгчао». «Прапорщики» наименовали его «Днепр» и использовали до ареста в Японии, за долги своего пароходства. В 1909 г. «Днепр» выкупил у «прапорщиков» граф Кейзерлинг и переименовал его в «Трувор». О крушении же этого судна известно, что оно погибло на побережье Приморья в 1911 г.

Заметим, что данные Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН, содержат сведения о пароходе «Трувор», водоизмещением 2000-3000 т., погибшем в 1917 г. у мыса Поворотный. Может быть это «одно и тоже»?

Японский минный заградитель «Нанива», 1912 г.

Японский минный заградитель «Нанива» погиб на камнях о-ва Уруп 26 июля 1907 г. во время шторма. Корабль был построена в Англии в 1885 г. как крейсер и отличился в Японо-китайской и Русско-японской войнах (бои при Чемульпо и Цусиме).

Пароход «Суйфун» («Кудесник»), 1912 г.

В книге А.С. Павлова «Пароходы Сибири,1844-1918» упоминается о затоплении парохода «Суйфун» осенью 1912 г. Известно, что судно было построено как паровой бот в 1861 г. для Российско-Американской компании, использовалось на р. Суйфун (ныне - Раздольная) и на приморских линиях, и в последние годы жизни носило имя «Кудесник».

Пароход «Кострома», 1913 г.

Пароход «Кострома» - долгожитель Добровольного флота и ветеран Дальнего Востока. Приобретенный в 1888 г., вместо погибшей годом ранее первой «Костромы», пароход обслуживал главную линию Доброфлота «Владивосток-Одесса», а в годы Русско-японской войны исполнял функции госпитального судна. 7 сентября 1913 г., выполняя плановый рейс по районам Чукотки, «Кострома» села на каменную отмель (косу) о-ва Карагинский. Из грузов удалось снять только самое ценное – рыбу и икру.

По воспоминаниям митрополита о. Нестора (Анисимова), духовного подвижника православия на Камчатке и Чукотке, следовавшего этим рейсом, во время крушения погиб один матрос, а пароход «…непригодный для дальнейшего эксплуатационного плавания, передается в дар Камчатскому благотворительному братству… Впоследствии в селении Карага, неподалеку от места аварии, я из материалов, снятых с подаренного парохода, устроил зимовку деревенской школы. Остов же этого злополучного судна я, в свою очередь, подарил местному населению….».

В марте 1937 г. «Кострому» осмотрели на предмет пригодности ее паровых котлов для нужд местного рыбокомбината. Они оказались в удовлетворительном состоянии. Одновременно с ними сняли и часть судовых трубопроводов, нашедших применение на этом предприятии.

Канадское судно «Карлук», 1913 г.

В 1913 г. канадское правительство организовало экспедицию для обследования прилежащих к Канаде арктических районов. Во время экспедиции, судно «Карлук» с частью экипажа унесло в море и после пятимесячного дрейфа, оно было раздавлено льдами у о-ва Геральд. Спасшиеся прожили на острове до сентября 1914 г., пока их не сняло американское спасательное судно «Кинг энд Вайнг».

Крейсер «Жемчуг», 1914 г.

С началом Первой Мировой войны крейсер «Жемчуг» был направлен в состав эскадры Антанты для поиска немецких крейсеров и конвоирования союзных транспортов. 16 октября «Жемчуг» прибыл в Пенанг. Командир съехал на берег, оставшийся старший офицер приказал зарядить лишь два орудия. Под парами находился только один котел, сигнальная вахта состояла лишь из одного сигнальщика. «Жемчуг» стоял под якорными огнями, команда спала на верхней палубе.

Германский крейсер «Эмден» прокрался на рейд, введя лоцманский катер в заблуждение фальшивой четвертой трубой (все английские и японские крейсеры, оперировавшие в Индийском океане, были четырехтрубными). Идя без огней, «Эмден» приблизился к «Жемчугу», выпустил торпеду и открыл артиллерийский огонь. Взрывы вызвали детонацию снарядного погреба и «Жемчуг» пошел ко дну.

В декабре 1914-го для производства водолазных работ на затонувшем «Жемчуге» в Пенанг зашел вспомогательный крейсер «Орел». Подъем крейсера был признан нецелесообразным и «Орел» ушел, забрав раненых. Крейсер впоследствии подняли англичане и сдали на слом.

Пароход «Пермь», 1914 г.

В 1914 г. на пароходе «Пермь» Добровольного флота, стоявшем в порту Коломбо, возник пожар, для тушения которого судно было затоплено. Причиной пожара считается диверсия. Годом спустя пароход был поднят и сдан на слом британской компании. До 1910 г. судно носило имя «Сунгари».

Буксир «Лебедь», 1915 г.

В книге А.С. Павлова «Пароходы Сибири, 1844-1918» упоминается о затоплении буксира «Лебедь» в 1915 г. Место крушения не указано, но полагаем что в лимане р. Амур. Дальнейшая судьба судна неизвестна.

Пароход «Взрыватель», 1916 г.

Пароход «Взрыватель» Добровольного флота, ранее минный транспорт Сибирской флотилии, сел на камни и затонул возле Владивостока. Впоследствии был поднят, в 1922 г. участвовал в Белом исходе, а затем, после продажи - служил в китайском флоте до 1937 г.

Пароход «Полтава», 1917 г.

Пароход «Полтава» Добровольного флота 21 марта 1917 года потерпел кораблекрушение в Шанхае, выскочив на камни у Седельных о-вов во время шторма.

Пароход «Барх», 1917 (1919-?) г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН пароход «Барх», погиб в 1917 или 1919 гг. в бухте Опричник.

Канонерская лодка «Орочанин» и пароход «Владимир Кувшинов», 1918 г.

Канонерская лодка «Орочанин» и посыльное судно «Пика» охраняли караван из пароходов, следовавших с отступающими красными войсками по Амуру к реке Зея. 17 сентября возле зейского железнодорожного моста караван был перехвачен японскими войсками. После боя, «Орочанин» получивший большие повреждения, был отведен на 12 км ниже моста и взорван, а караван расформирован. В числе судов, расстрелянных японской артиллерией, значится пароход «Владимир Кувшинов».

По некоторым данным, «Орочанин» вез приисковое (не казенное) золото, «заимствованное» красными в Благовещенске. Официальных подтверждений этому мы не имеем, но в конце 1980-х гг. местный житель деревни Князевка нашел золотой брусок. По этому поводу был даже снят, «подленько-перестроечный» (наше мнение – Ю.В.) телефильм «Нечистая сила» (1989 г.), в котором говорилось об 11 пудах золота и о поощрении местного жителя в размере 147 тыс. советских рублей.

В 2020-х гг. в интернет-пространстве нами была найдена фотография, отражающая надстройку амурской канонерской лодки типа «Бурят», к которому принадлежал и «Орочанин», с массовыми пулевыми и осколочными повреждениями. Поскольку две другие канлодки этого типа («Бурятии» и «Монгол») боевых столкновений и, соответственно, повреждений не имели, автор данной заметки высказывал сомнение в том, что «Орочанин» не был взорван в 1918 году. Подтвердить или опровергнуть эту информацию мы не можем.

Пароход «Север», 1918 г.

Известно, что пароход «Север» в 286 т. водоизмещения, пропал без вести в Японском море в октябре 1918 г.

Портовый буксир «Воевода», 1918 г.

Из сообщения известного амурского краеведа Н.Н. Кошелева известно, что портовый буксир «Воевода» затонул в октябре 1918 г. у Частых остров в Амурском лимане. Спастись удалось только капитану, взобравшемуся на мачту и снятому рыбаками в условиях штормовой погоды.

Пароход «Аланд», 1918 (?) г.

Известно, что русский пароход «Аланд» потерпел крушение на рифе Неокуиби в Новой Каледонии во время Первой Мировой войны. Каким образом данное судно оказалось в «этих краях» мы не знаем.

Пароход «Зоя», 1918 г.

Пароход «Зоя», принадлежащий купцу А.А. Шипову, затонул в 1918 г. у Николаевска на Амуре.

Грузовая шхуна «Екатерина», 1918 г.

Грузовая моторная шхуна «Екатерина» была взорвана японцами в 1918 г., по-видимому в Николаевске на Амуре или в близлежащих акваториях. Известно, что десятилетием спустя ЭПРОН производил поиск одноименной шхуны в этих местах, якобы перевозившая ценный груз (см. следующую главу).

Пароход «Линда», 1918 г.

В книге А.С. Павлова «Пароходы Сибири, 1844-1918» упоминается о затоплении парохода «Линда» в Амурском лимане в 1918 г.

Шхуна «Бельведер», 1919 г.

Шхуна «Бельведер», принадлежавшая американской компании «Гиббард, Свенсон и К°», занимавшейся торговлей с русским северовостоком, погибла в водах Ледовитого океана на пути в Нижне-Колымск. Помощь его экипажу оказали моряки парохода Добровольного флота «Ставрополь».

Пароход «Владимир», 1919 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН пароход «Владимир» погиб в 1919 г. «…в бухте Святого Николая (так указано в отчете – Ю.В.)…».

Охранный крейсер «Командор Беринг», 1920 г.

«Командор Беринг», ведя охрану промыслов в Охотском море, в темное время суток вошел в Первый Курильский пролив и ранним утром 14 июня 1920 г. выскочил на камни м. Лопат-

ка. На шлюпках удалось вывезти часть груза, пострадавших не было. В спасении существенную помощь оказали японские миноносцы, подошедшие к месту крушения. Известие о крушении дошло до «Большой земли» лишь полтора месяца спустя. Но к этому времени «Командор Беринг» затонул, разломившись пополам.

Шхуна «Диана», 1920 г.

В сентябре 1920 г. из бух. Корфа в Петропавловск отправилась шхуна «Диана», принадлежавшая купцам Барыкину и Морозову, но до середины апреля 1921 г. в порт она так и не зашла. Высказывались предположения, что шхуну осенними штормами отнесло к северу, при выходе из бух. Корфа, были слухи о гибели «Дианы» возле м. Лопатка…

Буксир «Зея», 1920 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН буксирный пароход «Зея», 300 сил, затоплен японцами в 1920 г. на р. Зея (пристань Суражевка, г. Свободный). На начало 1930-х гг. «…работ никаких не производилось».

Шхуна «Камчатка», 1921 г.

Шхуна «Камчатка», принадлежащая американскому Торговому дому «Гиббард, Свенсон и К°», шедшая с товарами из США, погибла от пожара вблизи Алеутских островов, о чем стало известно в Петропавловске в мае 1921 г.

Шхуна «Чайка», 1921 г.

В конце лета 1921 г. на пути к Командорам потерпела аварию шхуна «Чайка». Подоспевший на помощь пароход «Магнит» взял ее на буксир и отвел к о-ву Медному. Внезапно налетевший шторм выбросил шхуну на берег. Команде удалось спастись.

Шхуна «Bender Brothers», 1922 г.

10 марта 1922 г. из Сиэтла в Петропавловск вышла шхуна «Bender Brothers» Торгового дома «Сайденберг и Виттенберг». 2 июня, находясь в 25 милях от Тигиля, шхуна ударилась о подводную льдину и получив пробоину, стала наполняться водой. Капитан направил судно к берегу, но так как оно быстро погружалось, экипажу пришлось спустить катер и спасаться на нем. Вместе со шхуной утонули груз и вещи команды. Все спаслись.

Шхуна «Камчатка», 1922 г.

Шхуна «Камчатка» (вторая с таким именем) японской торговой фирмы «Нихон Моохи» в 1921-1922 гг. осуществляла торговое снабжение Камчатки. 15 июня она ушла на западный берег, намереваясь оттуда отправиться в Хакодате. Через месяц в Петропавловске получили известие, что при плавании в плотном тумане на западном побережье «Камчатка» наткнулась на подводный камень в районе м. Утхолокского и погибла. Судьба ее команды осталась неизвестна.

Японский крейсер «Нийтака», 1922 г.

В августе 1922 г. крейсер «Нийтака», патрулировавший западное побережье Камчатки, был застигнут ураганом. О том, как разворачивались дальнейшие события, повествует опубликованное в русской печати японское сообщение: «…Крейсер «Нийтака» стоял на якоре в море около реки Озерной… Утром 26 августа… тайфун подул с юго-запада. Набежали волны и покрыли палубу сплошным водяным валом, откуда вода полилась во внутренние части и лишила возможности топить котел…, корабль соприкасался с берегом моря… Когда «Нийтака» тонул, оркестр играл национальный гимн за императорское государство и за крейсер «Нийтака»…». Из всего экипажа крейсера спаслось только 16 человек. Во время этого шторма так же погибло 13 японских шхун.

Заметим, что крейсер был построен в 1903 г. и отличился во время Русско-японской войны в боях с крейсерами «Варяг», «Рюрик» и «Светлана».

Железные баржи, 1922 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «… 4 железных баржи по 100 тонн… затоплены в лимане на фарватере красными партизанами, путем перегрузки камнем в 1922 году в полной исправности, ниже Николаевска на 76 километров…». На начало 1930-х гг. никаких работ по подъему не производилось.

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. 22 октября, при переходе, «Барс» затонул на озере Ханка 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» водоизмещением 2500 т. погиб в 1922 г. у мыса Гамова.

Моторный катер «Горностай», 1922 г.

При исходе Белого движения неисправный «Горностай» покидал Владивосток, ведомый 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.

При исходе Белого движения 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.

Покинувший Владивосток «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 «Лейтенанта Дыдымова» 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.

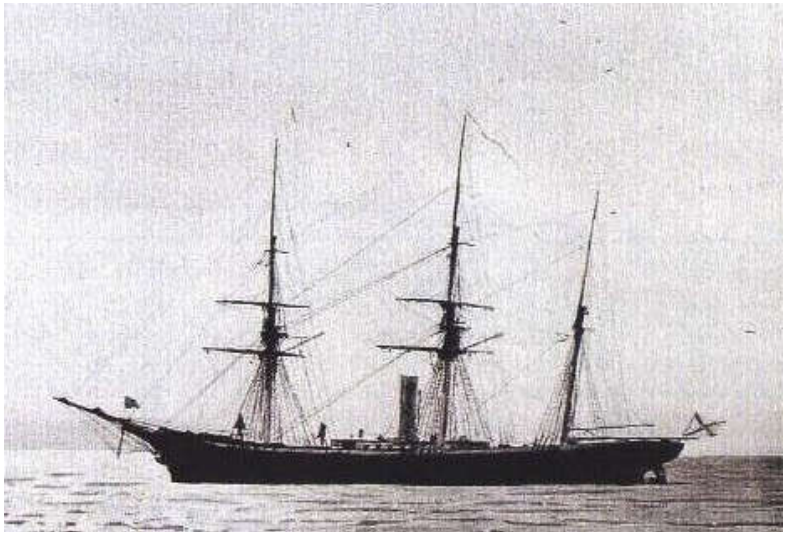
Тральщик «Аякс», 1923 г.

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

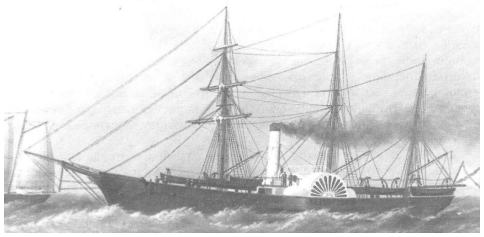
В октябре 1922 г. «Аякс» участвовал в Белом исходе. А 16 января 1923 г. при переходе из Шанхая в Манилу, тральщик, ведомый мичманом Б.Е. Петренко, разбился у Пескадорских островов. Число же погибших при этом нам не ведомо.

* * * * *

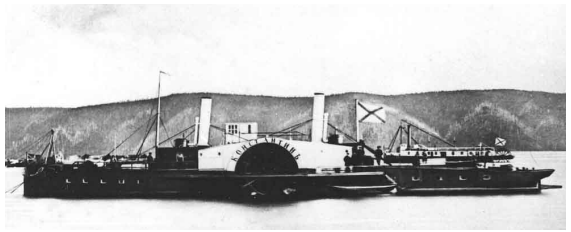
Мы понимаем, что по формальным признакам структуризации нашего исследования, заметка об «Аяксе» должна «переместиться» в следующую главу. Но, так или иначе, «Аякс» стал последним кораблем, потерпевшим крушение в море под русским Андреевским флагом, как заплутавший символ ушедшей эпохи.



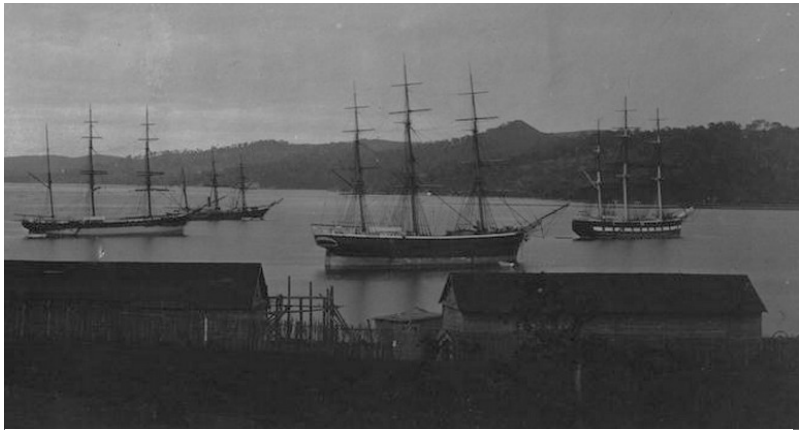
Транспорт «Манджур»
- основатель порта Владивосток в 1860 г.



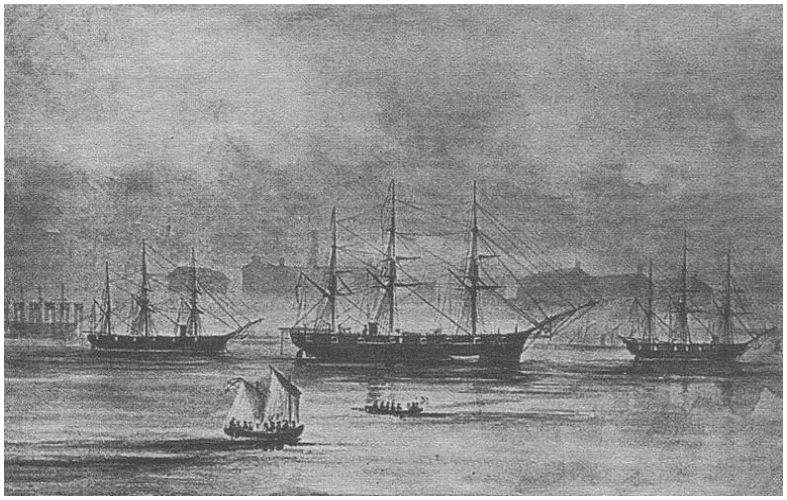
Пароходо-корвет «Америка», 1860-е гг.



Пароход «Константин» на Амуре, 1870-е гг.



Владивосток,
1860-е - первая полови-
на 1870-х гг.
Справа – фрегат
«Светлана» (?)

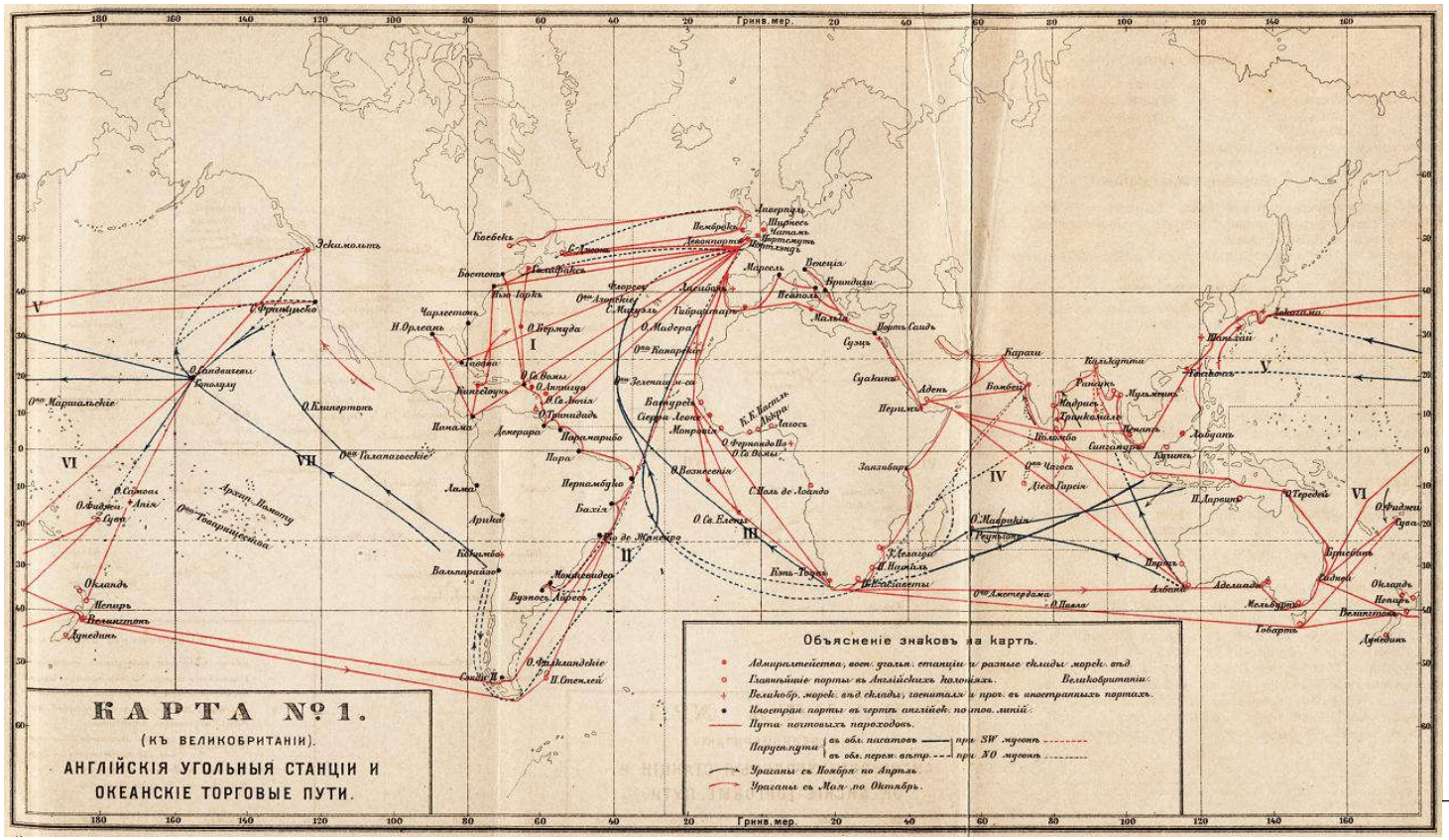


Корабли эскадры адм. А.А. Попова на рейде Сан-Франциско:
корветы «Рында» (слева), «Богатырь» и «Калевала», 1863 г.

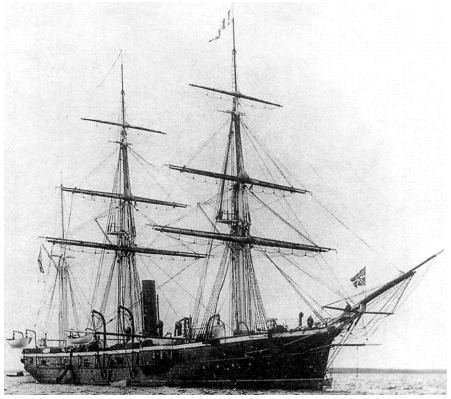


Шхуна «Восток» (слева)
и пароход «Москва»,
Владивосток 1880 г.

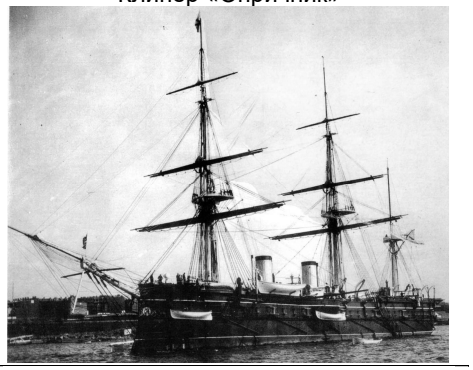
В начале освоения русского Приамурья и Приморья



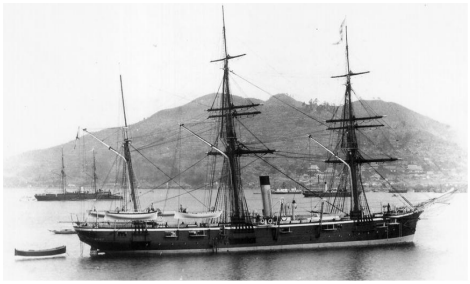
Репродукция страницы справочника Великого князя Алексея Михайловича, 1891 г.



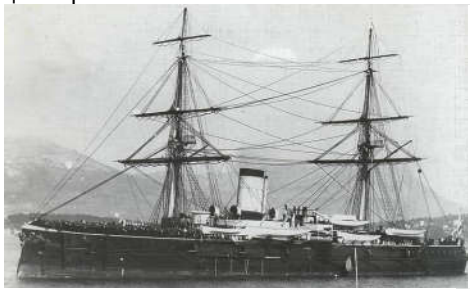
Клипер «Опричник»



Броненосный фрегат
«Дмитрий Донской»



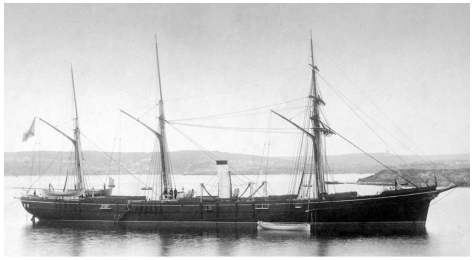
Корвет «Наездник»



Броненосный фрегат
«Адмирал Нахимов»

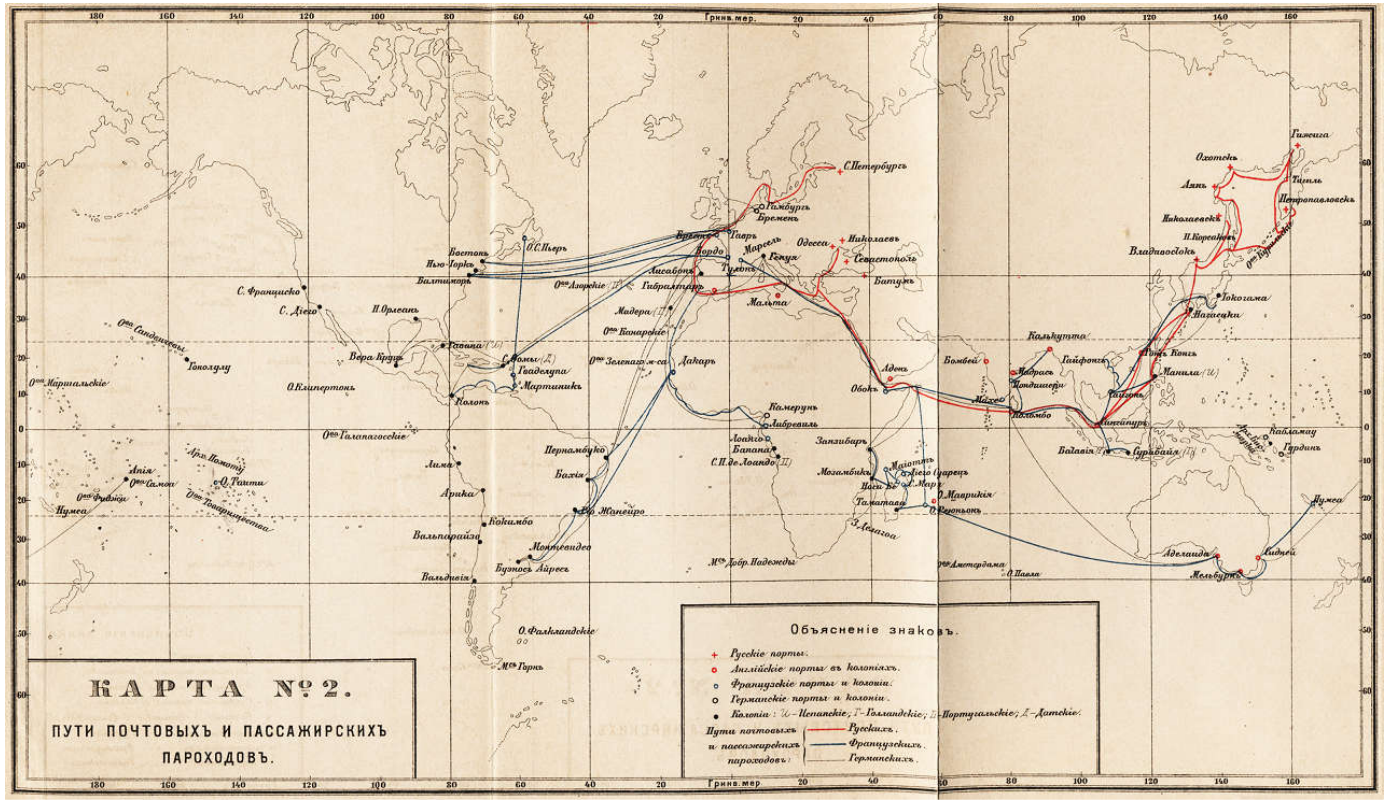


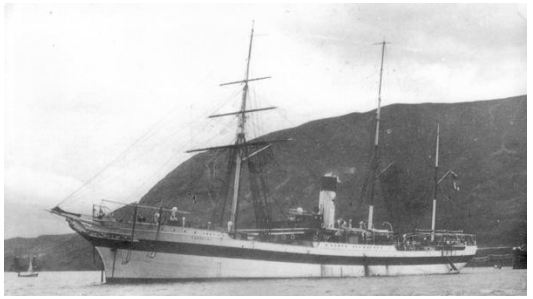
Броненосный фрегат
«Владимир Мономах»



Крейсер «Забияка

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



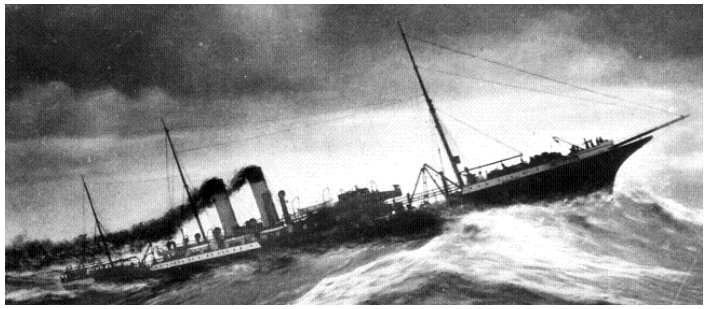


Пароход «Кострома» (вторая):госпитальное судно во время Русско-японской войны

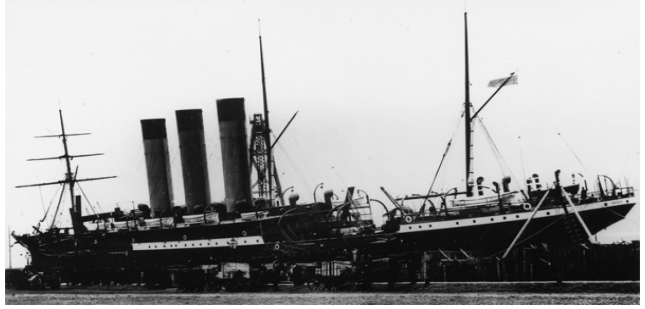


Пароход «Херсон»
Добровольного флота

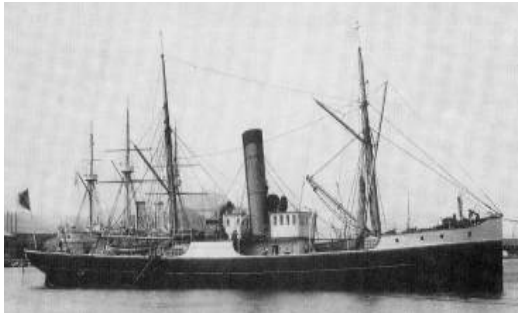
Слева: репродукция страницы справочника Великого князя Алексея Михайловича, 1891 г.



Пароход Добровольного флота «Петербург» идет на Дальний Восток

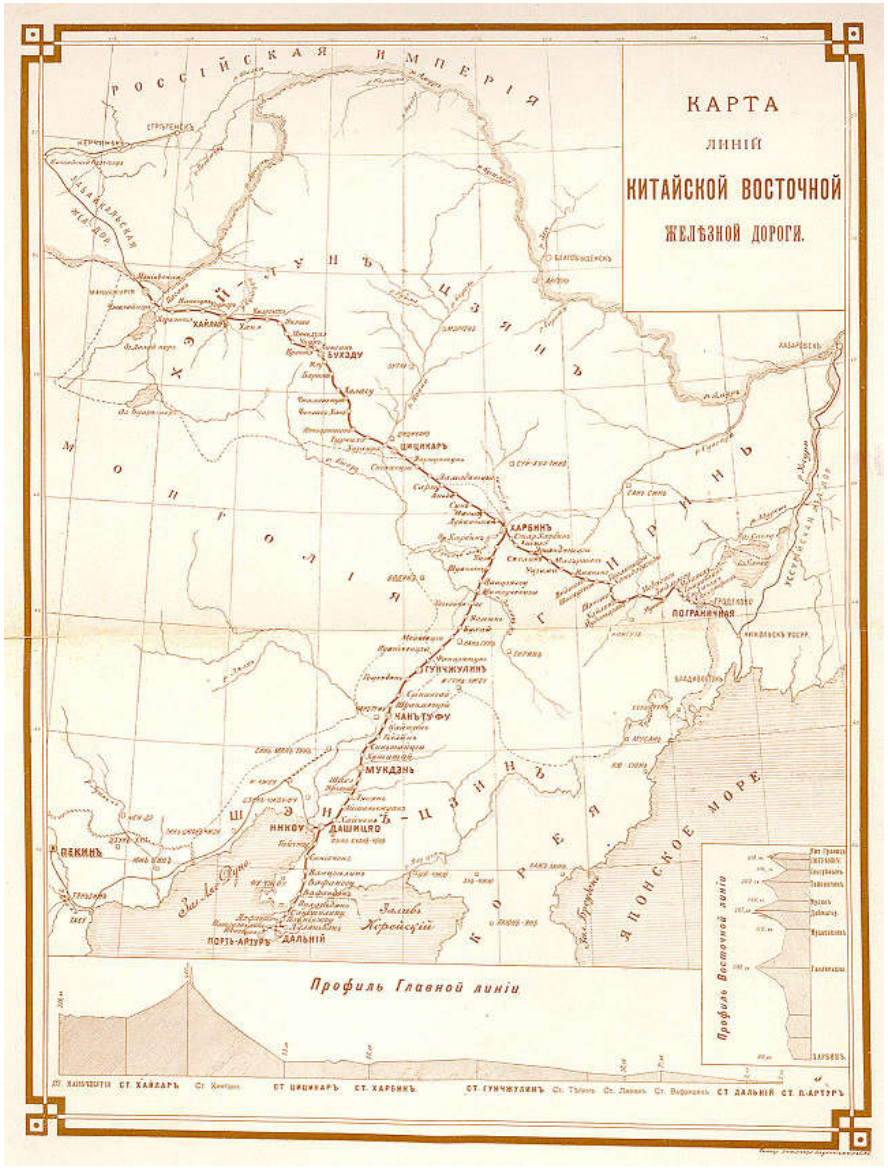


Пароход «Москва» (3-я),
остов которого покоится в Амурском заливе

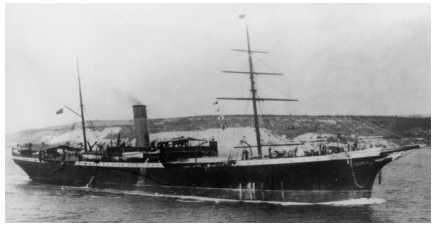


Портовое судно «Силач» - первый ледокол во Владивостоке и герой Артура

Добровольный Флот – основа транспортной связности «Далекой окраины» с центром России

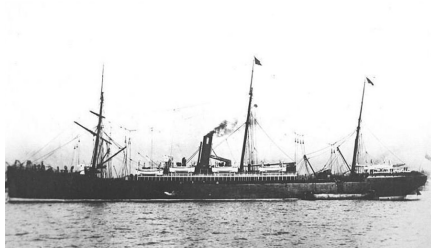


«Желтороссии» - политическая и экономическая экспансия России на Дальнем Востоке в начале XX века



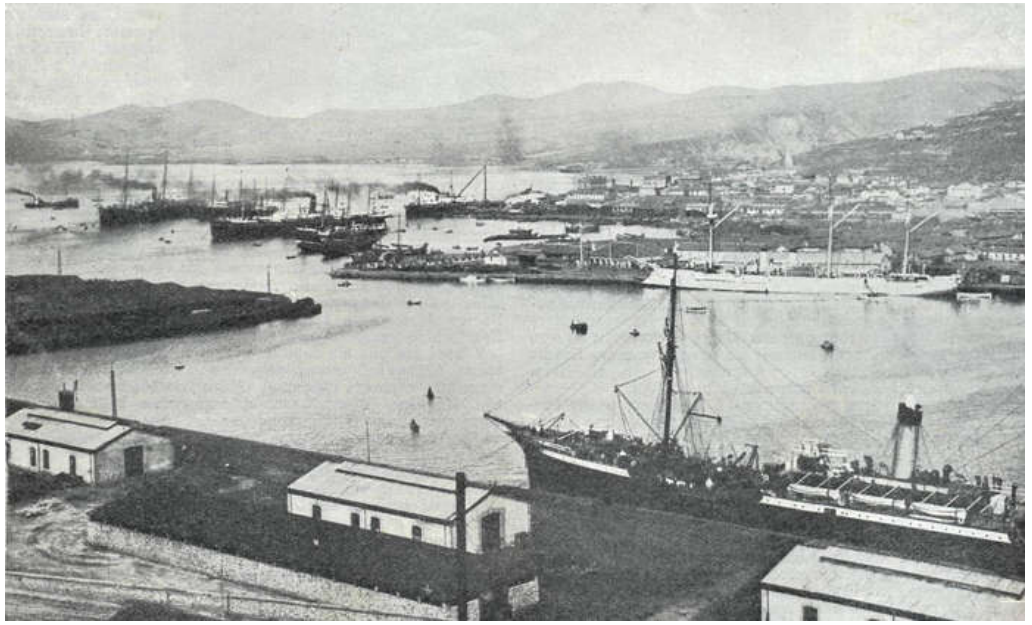


Пароходы Добровольного флота: «Екатеринослав» (слева) и «Казань»





Пароходы КВЖД: «Хайлар» и «Монголия» (справа)



Русские торговые суда
в Западном бассейне Порт-Артура, начало 1900-х гг.

РОСПИСАНІЕ РЕЙСОВЪ

На 1903 годъ.

МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО

Пароходы Добровольнаго флота.

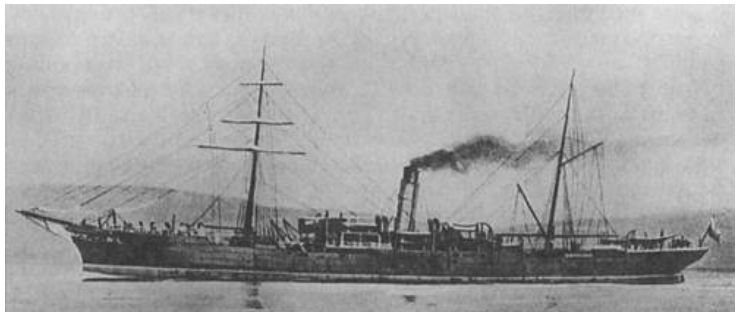
№ № рейсовъ	Названіе пароходовъ.	Одесса.	Г.-Артуръ.	Нагасаки.	Владивостокъ.		Нагасаки.	Г.-Артуръ.	Шанхай.	Одесса.
		Отходъ.	Отходъ.	Отходъ.	Приходъ.	Отходъ.	Отходъ.	Отходъ.	Отходъ.	Приходъ.
7	Кострома	—	—	—	—	—	—	—	4 іюля	13 авг.
8	Ниж.-Новгородъ	—	—	—	—	—	—	8 іюля	25 „	8 сент.
9	Екатеринославль	—	4 іюля	7 іюля	10 іюля	18 іюля	22 іюля	—	26 „	4 „
10	Владиміръ	—	—	15 „	18 „	26 „	30 „	7 авг.	11 авг.	20 „
11	Кіевъ	—	4 авг.	7 авг.	10 авг.	18 авг.	22 авг.	—	26 „	5 окт.
12	Казань	10 іюля.	—	19 „	22 „	30 „	3 сен.	11 сен.	15 сент.	25 „
13	Воронежъ	1 авг.	15 сент.	18 сен.	21 сен.	1 окт.	5 окт.	—	9 окт.	18 ноя.
14	Ярославль	15 „	—	24 „	27 „ / 19 ок.	7 „ / 21 „	25 „	29 окт.	2 нояб.	12 дек.
15	Тамбовъ	1 сен.	16 окт.	19 окт.	22 „	1 ноя.	5 ноя.	—	9 „	19 „
16	Кострома	15 „	—	25 „	28 „	7 „	11 „	19 нояб.	23 „	2 янв.
17	Ниж. Новгородъ	15 окт.	5 дек.	9 дек.	12 дек.	22 дек.	26 дек.	—	31 дек.	14 фев.
18	Владиміръ	1 нояб.	—	11 „	14 „	24 „	28 „	5 янв.	9 янв.	18 „
19	Екатеринославль	20 „	4 янв.	7 янв.	10 янв.	20 янв.	24 янв.	—	28 „	8 мар.
20	Кіевъ	20 дек.	—	29 „	1 фев.	11 фев.	15 фев.	23 фев.	27 фев.	7 апр.
21	Воронежъ	30 „	13 фев	16 фев.	19 „	29 „	4 мар.	—	8 мар.	17 апр.

Примѣчаніе: Пароходъ „Ярославль" заходитъ на Сахалинъ въ п. Александровскій 10 октяб и въ п. Корсаковскій 15 октября. Двойныя числа прихода и отхода одного и того-же рейса показываютъ, что пароходъ заходитъ въ портъ на возвратномъ пути.

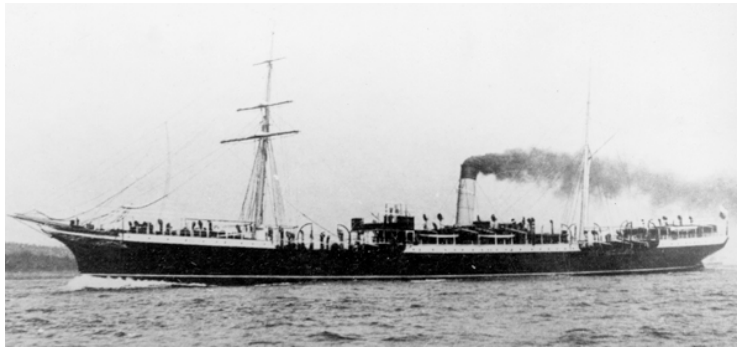


Владивосток в начале XX века

«Тамбов»



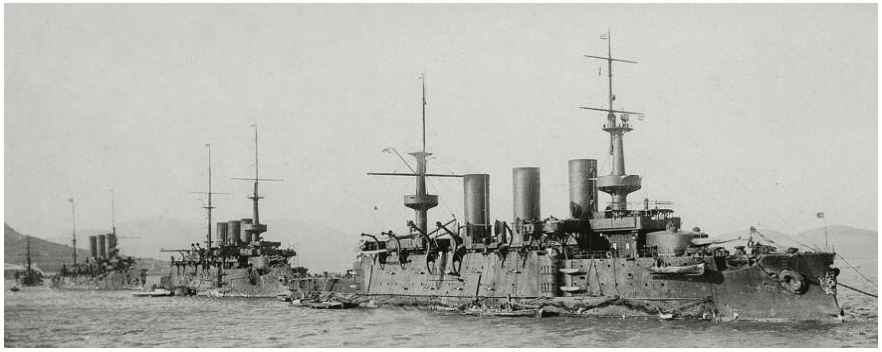
«Киев»



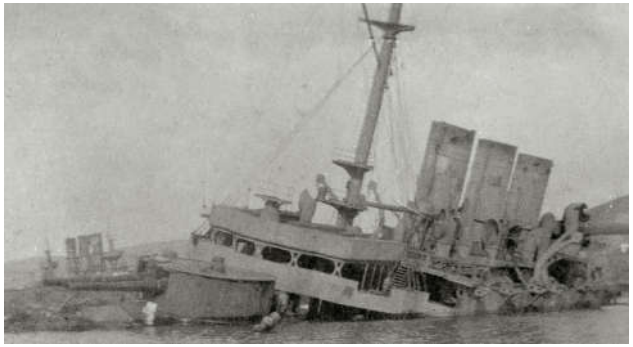
«Кострома» (вторая)



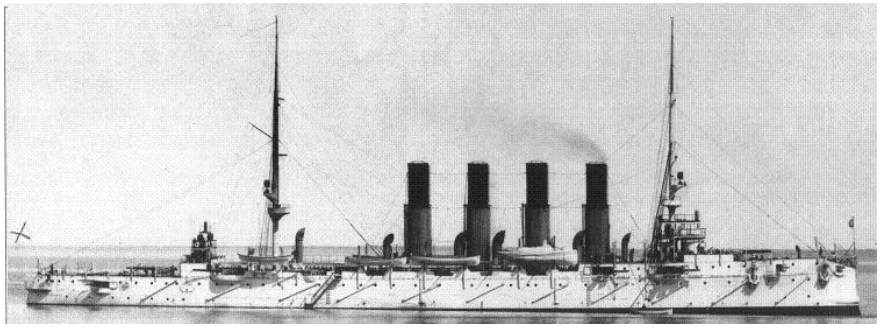
Пароходы Добровольного флота



Корабли Эскадры Тихого океана на внешнем рейде Порт-Артура



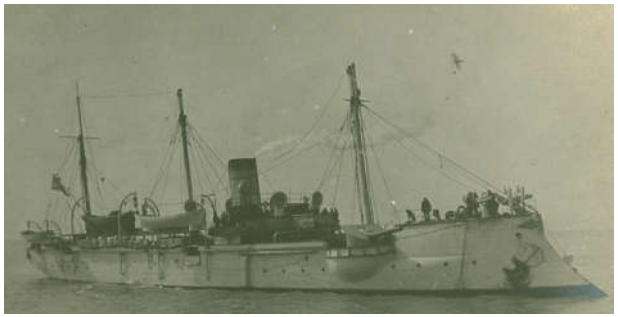




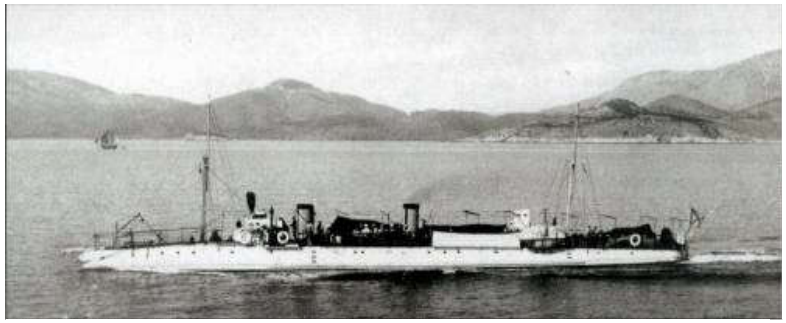
Крейсер «Варяг»



Русские корабли, затопленные в Порт-Артуре



Канонерская лодка «Кореец»

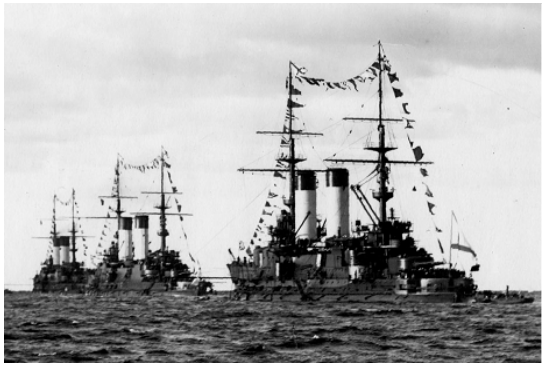


Миноносец № 208, погибший у о-ва Скрыплева

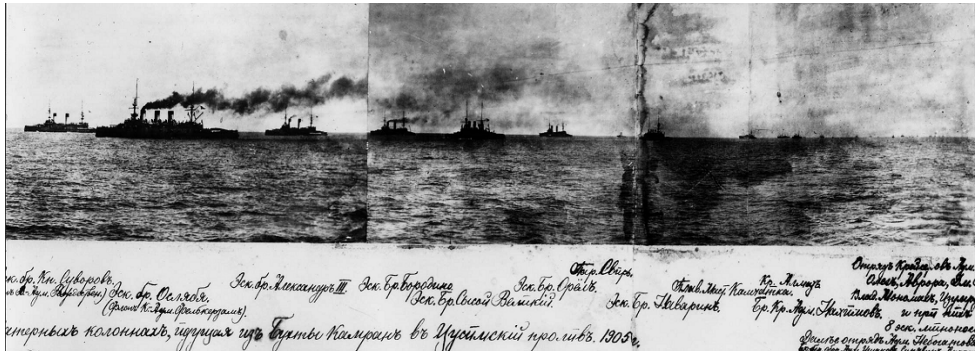


Крейсер «Рюрик»

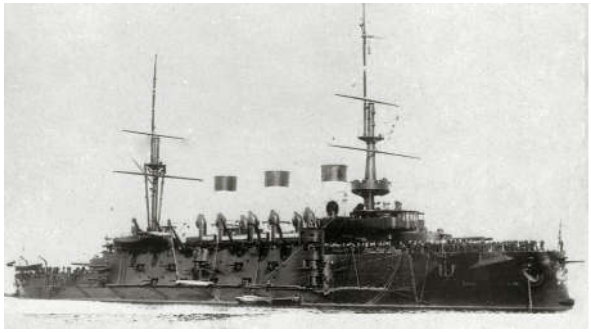
Крах «Желтороссии» – очередное геополитическое поражение России на Тихом океане…



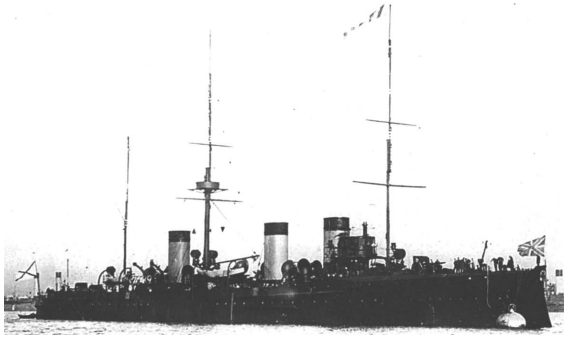
Балтика: эскадренные броненосцы «Кн. Суворов», «Александр III» и «Бородино» в парадном строю, перед походом на Дальний Восток. 1904 г.

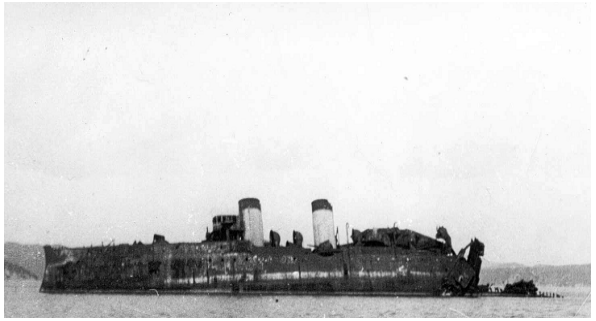


Вторая Тихоокеанская эскадра за несколько дней до Цусимского сражения, май 1905 г.



Эскадренный броненосец «Ослябя»

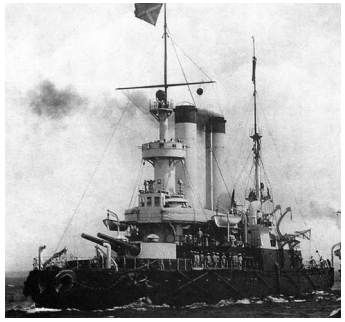




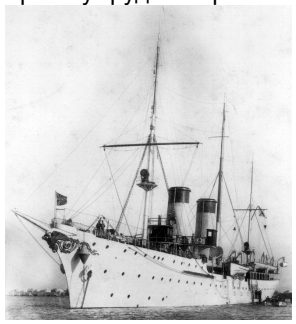
Крейсер «Изумруд» в строю эскадры и в бухте Владимир, после взрыва



Эскадренный броненосец «Наварин»



Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков»



Крейсер «Алмаз», прорвавшийся во Владивосток

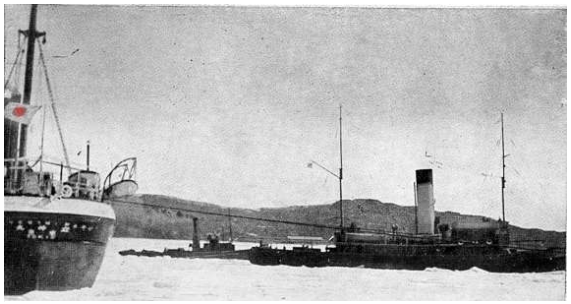


Эскадренный броненосец «Сисой Великий»

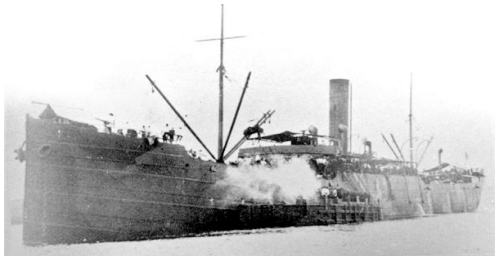
Мученики Цусимы – корабли Второй Тихоокеанской эскадры:
«…Волею Всевышнего не суждено было увенчать ваш подвиг успехом, но беззаветным мужеством вашим Отечество всегда будет гордится…»



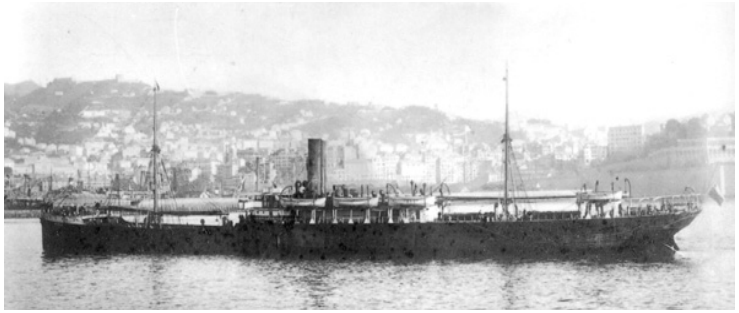
Пароход «Колыма» осуществлявший правильные рейсы на северное побережье Охотского моря



Портовый ледокол «Казак Хабаров» во Владивостоке



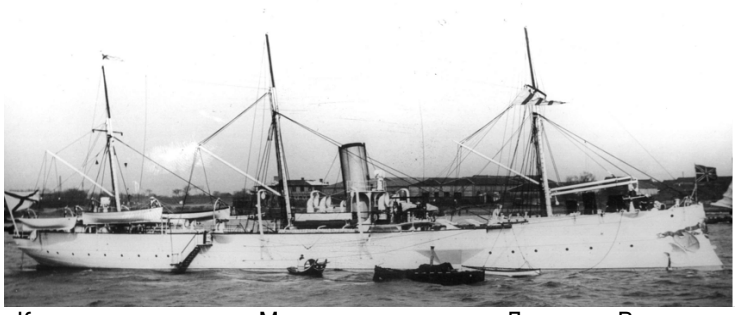
Пароход «Пермь» («Сунгари»)



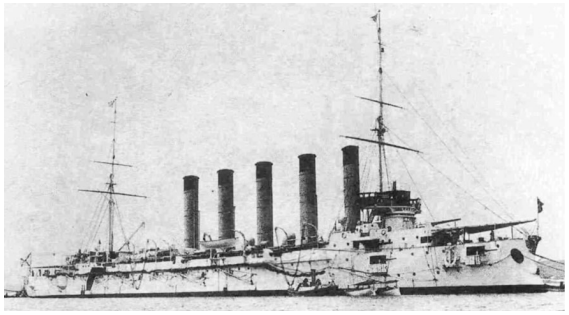
Пароход «Казань» (2-я)

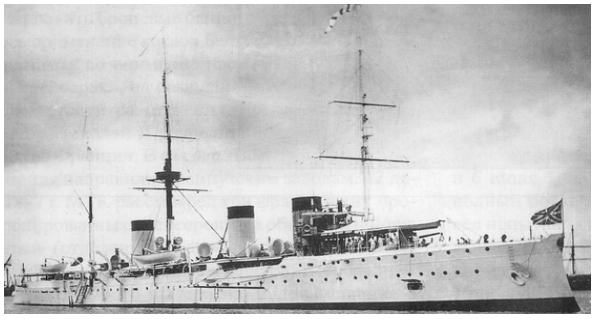
Канонерская лодка «Орочанин» (слева) и пароходы на Амуре, 1910-е гг.





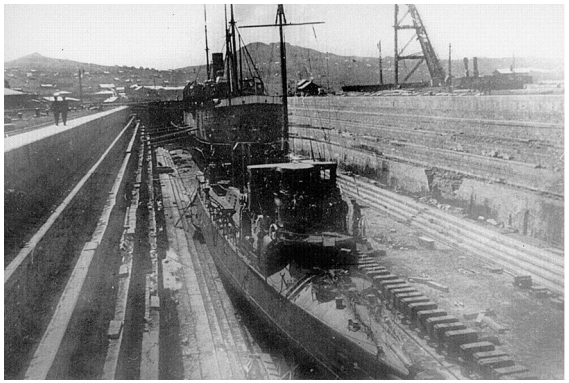
Канонерская лодка «Манджур» - ветеран Дальнего Востока



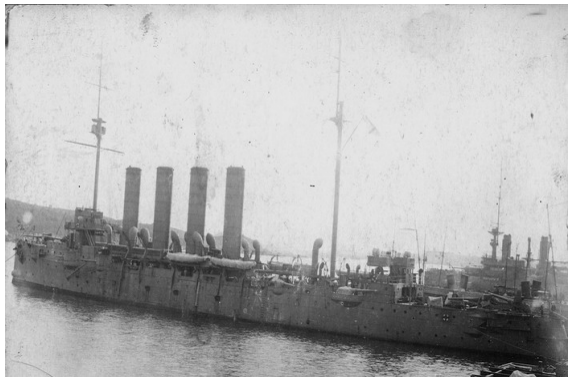


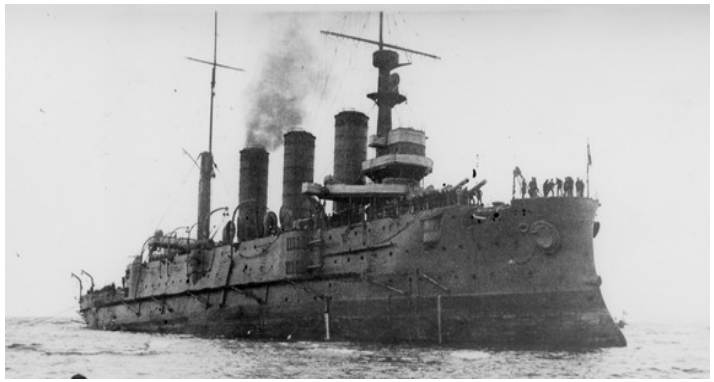
Крейсера «Аскольд» (в центре) и «Жемчуг» - остатки двух тихоокеанских эскадр

Перед великими потрясениями



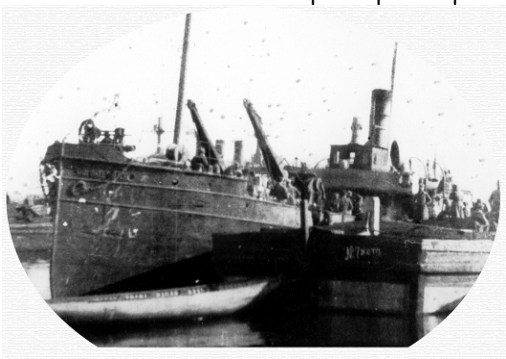
Док Цесаревича Николая. 1917 г.



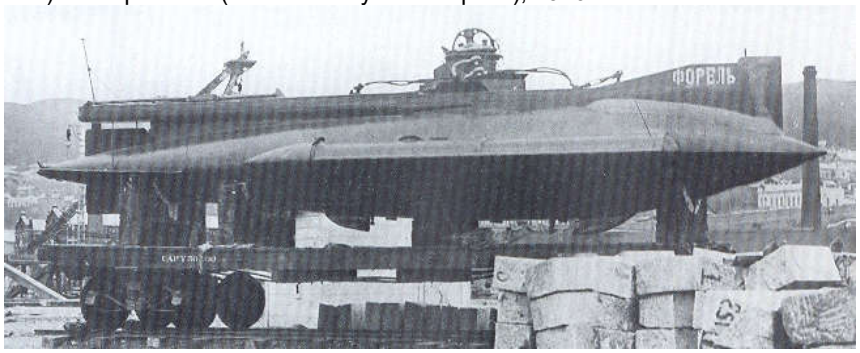


Крейсера «Варяг» (слева) и «Пересвет» (на камнях бухты Патрокл), 1916 г.

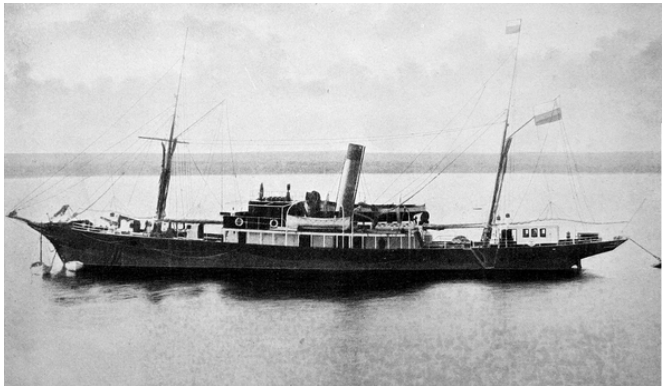




Портовый буксирный катер «Надежный» (слева) и траулер «Смельчак» во Владивостоке, 1917 г.

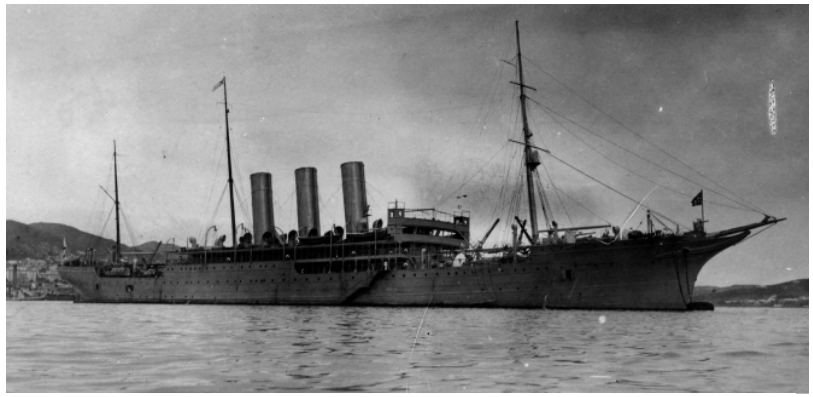


Подводная лодка «Форель», «потерявшаяся» во Владивостокском порту…



Охранный крейсер «Командор Беринг»

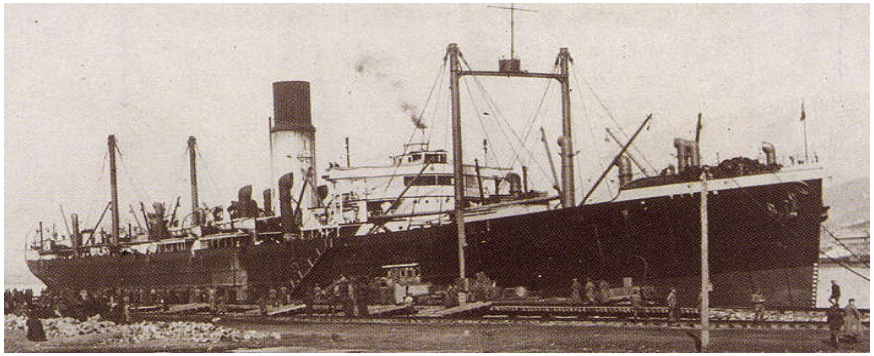
Вспомогательный крейсер «Печенга» (бывш. 3-я «Москва»), 1917 г.



В начале великих потрясений





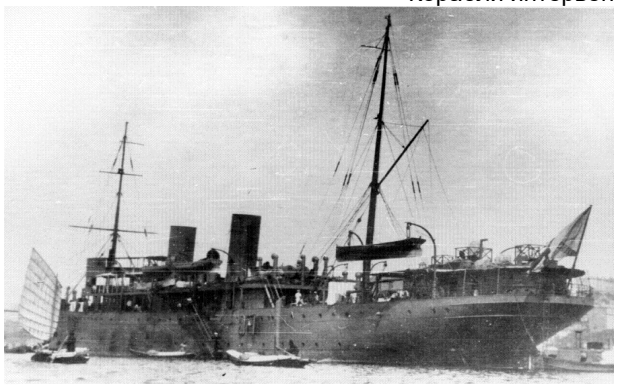


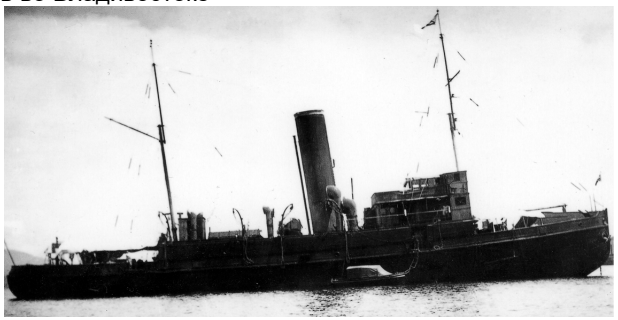


Корабли интервентов во Владивостоке

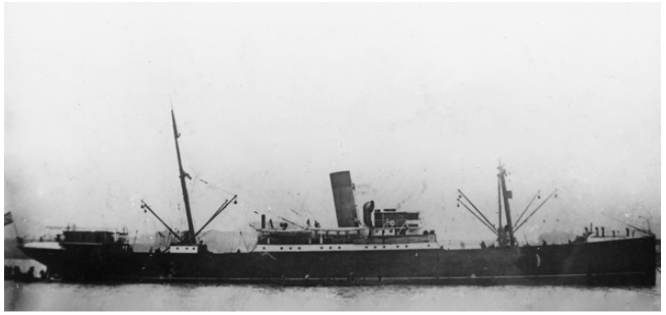


Портовый ледокол «Казак Поярков», 1918 г.
(на втором плане – японский броненосец «Хизен»,
бывший русский «Ретвизан»)





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

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 СССР 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 на Родину 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 через месяц 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 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». Однако в целом, обслуживание экспортно-импортного оборота страны оставалось на дореволюционном уровне – пор. 90 проц. внешнеторговых грузов перевозилось иностранным тоннажем.

Всего же, во 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 1 147 тыс. т. грузов, в то время как грузообработка Ленинградского порта составила 1 514 тыс. т., Бакинского – 2 830 тыс. т., Новороссийского – 1 244 тыс. т., Батумского 1 087 тыс. т. и Архангельского – 919 тыс. т.

Возобновили работу мастерские «Военного порта» (в будущем Завод № 202, а затем «Дальзавод»). Наряду с выполнением капитального ремонта судов, завод ремонтировал паровозы, железнодорожные вагоны, восстанавливал железнодорожные мосты, изготавливал различное оборудование для лесопильных заводов, нефтяной и рыбной промышленности, и для угольных копей Приморья. В 1923 г. мастерские отремонтировали миноносцы «Бравый», «Точный» и «Твердый», и канонерскую лодку «Красный октябрь».

В ноябре 1925 г. на заводе создается профессионально-техническая школа, а спустя год организуется школа фабзавуч (фабрично-заводского ученичества) по металлопромышленности. В эти же годы в мастерских осваивается сварочное производство под руководством проф. В.П. Вологдина и в 1930 г. было построено первое в мире цельносварное судно.

Оживление рыбной промышленности на Дальнем Востоке началось в 1922 г., по времени совпавшее с «Новой экономической политикой» в Советской России. О государственном восстановлении отрасли речи пока не шло – в стране не хватало оборотных средств, отсутствовала материально-техническая база. Ближайшей задачей 1923-1924 гг. стало создание государственных предприятий в союзе с частным и кооперативным капиталом и предоставление концессий. Так, в 1923 г. «Дальгосрыбпром» и частный предприниматель М.М. Люри образовали акционерное общество «Дальморепродукт», а для промысла сельди в Охотском море и на Камчатке, и снабжения населения рыбопродукцией были образованы «Акционерное Камчатское общество» и «Акционерное Сахалинское общество».

На паях с иностранным капиталом возрождался и китобойный промысел: в 1923 г. был подписан концессионный договор с норвежским предпринимателем Х. Христиансеном, которому предоставлялось право ведения промысла китов от мыса Сердце-Камень до мыса Лопатка. За первый сезон 1925 г. четыре китобойных судна и плавбаза «Комодорен-I» норвежцев добыли 286 китов. В 1926 г. флотилия добыла 284 кита, а в последующем году - 283 кита.

Развитие отечественного рыбного хозяйства на Дальнем Востоке в значительной мере сдерживала активная деятельность японских рыбопромышленников, присутствие которых создавало условия экономической зависимости для отечественных предпринимателей. Еще в 1921-1922 гг., пользуясь сложной военно-политической обстановкой, Япония прекратила платежи за аренду рыбопромысловых участков в водах ДВР. В 1923 г. японцы вели промысел в 90,5% акваторий конвенционных вод, в то время как на советские, частные и кооперативные промыслы приходилось 6,9 и 2,6 проц. Последующий, 1924 г., был знаковым, завершающим «смутное время» использования Японией морских биоресурсов русских морей. Твердая позиция Советского правительства позволила вернуть задолженность Японии по концессионным платежам в размере 2,78 млн. иен, доля японского лова в конвенционных водах сократилась до 77%, у них изъяли 13 участков для передачи их государственной рыбной промышленности СССР (7%), удельный вес русского частного и кооперативного промысла составил 16% в итоге года. К исходу 1925 г. общий улов в регионе превысил дореволюционный уровень на 15% (11,5 млн. пудов против 10 млн.). А в 1928 г. положения советско-японских рыбопромысловых концессий были пересмотрены.

Но и в этих условиях Япония к середине 1920-х гг. ежегодно вылавливала в советских водах и вывозила рыбу на 16-18 млн. руб., имела на берегах 22 крабоконсервных завода, количество плавучих крабоконсервных заводов «…вообще не поддавалась учету…». Всего же за 1920-1926 гг., японцы вывезли 605,5 тыс. ящиков переработанного краба, увеличив производство в 55 (!) раз. В 1924 г. советский рыбнадзор установил в районах западного побережья Камчатки 13 браконьерских судов – 8 пароходов и 4 шхуны, в 1926 г. – 12 плавучих заводов и 10 шхун, промышлявших краба. Японские суда, в случае необходимости, пользовались своей быстроходностью и покидали пределы 12-мильной зоны, либо уходили под защиту японских миноносцев, крейсировавших в районе Камчатки в течение всего промыслового сезона.

В сложившихся обстоятельствах и условиях восстановления национальной экономики, перво-

очередными задачами морских сил Дальневосточного края стала не военная, а пограничная охрана морских рубежей. Однако в 1923 г. надзор за морскими промыслами вела только одна парусно-моторная шхуна «Брюханов».

Весной 1924 г. в Приморский отдел ОГПУ, ведавший охраной государственной границы, от таможенной службы поступило два судна – парусно-моторные шхуны «Красный приморец» и «Пролетарское око». У фирмы «Бриннер и К°» было приобретено судно «Воевода», переименованное в «Менжинский», а на деньги, вырученные от реализации контрабанды, было приобретено 14 прибрежных судов. В совокупности это позволило организовать охрану побережья от залива Посьет до Советской Гавани, где наиболее активно действовали контрабандисты. Дальневосточная морская граница протяженностью 15 тыс. км практически не охранялась. Для усиления охраны морских промыслов из Архангельска на Дальний Восток пришло посыльное судно «Воровский», совершив с 14 июля по 20 ноября 1924 г. переход в 13 927 миль. Это был первый дальний поход советского боевого корабля. На переходе корабль посетил европейские и азиатские порты – Плимут, Неаполь, Порт-Саид, Аден, Коломбо, Сингапур, Гонконг и Кантон, демонстрируя военно-морской флаг Советской России.

В навигацию 1925 г. для охраны государственной границы привлекались и военные корабли – посыльные суда «Красный вымпел» и «Воровский», миноносцы «Лазо» и «Потапенко», канонерская лодка «Красный октябрь», сторожевые катера. Так, десант моряков-пограничников «Воровского» пресек браконьерскую деятельность о-ве Ратманова, захваченного американцами и поднял над островом Государственный флаг СССР. В 1926 г. «Воровский» задержал 10 судов, ведущих браконьерский промысел в Японском море.

К навигации 1927 г. пограничная охрана Дальневосточного края имела две базы – морскую во Владивостоке и речную в Хабаровске, в составе 10 и 14 судов соответственно. Охрана морской границы был разделена на участки: первый – Владивостокский, с общей протяженностью береговой черты 140 км, от залива Петра Великого до бухты Владимира; второй – Сахалино-Совгаванский, протяженностью 1 107 км от зал. Владимира (включительно) - побережье северного Сахалина и Татарский пролив; третий – Охотско-Камчатский, протяженностью 5 142 км.

Всего же в 1927 г. в состав морской пограничной охраны входило 27 судов и плавучих единиц. Однако пограничные корабли, в силу их малочисленности и слабых мореходных качеств, несли службу только в первом районе, второй район не охранялся, в третий – обслуживался с апреля по октябрь периодическими походами посыльного судна «Красный вымпел».

Морские силы на Дальнем Востоке, созданные в ноябре 1922 г., были несущественны в количественном отношении до конца этого десятилетия. На начало 1923 г. во Владивостоке, относительно боеспособном состоянии находились старые миноносцы «Анисимов» (бывш. «Бравый», участник Цусимы), «Лазо» («Твердый») и «Потапенко» («Точный»), и посыльное судно «Красный вымпел». Для решения военных задач периодически мобилизовались гражданские суда. Как вспомогательные крейсера в 1922-1923 гг. привлекались пароходы «Индигирка», «Томск», «Олег» и «Ставрополь», был мобилизован ледокол «Красный октябрь».

В 1926 г. все военно-морские силы на театре были подчинены командующему Амурской речной военной флотилии (годом позже - Дальневосточная военная флотилия (ДВВФ)), в состав которой вошли 6 канонерских лодок, 3 бронекатера и минный заградитель на Амуре, 2 сторожевых корабля во Владивостоке, Хабаровский военный порт (главная база), береговые части и 3 гидрографических судна во Владивостоке. На следующий, 1927 г., в состав речных сил ДВВФ вошли еще две восстановленных канонерских лодки.

Флотилия усиленно готовилась к обороне Дальнего Востока совместно с частями Красной армии. Так, 3-4 ноября 1928 г. были проведены совместные маневры ДВВФ с сухопутными войсками, «…по прорыву сильно укрепленной минно-артиллерийской (речной - Ю.В.) позиции…». 5-12 сентября 1929 г. состоялись учения ДВВФ с полевыми частями РККА, для проверки возможностей обороны нижнего плеса Амура и подступов к Хабаровску.

Боевая проверка Дальневосточной военной флотилии состоялась во время Советско-китайского конфликта на КВЖД. К исходу 1920-х гг. на Дальнем Востоке существенно осложнилась военная обстановка, что было обусловлено как внутриполитической нестабильностью Китая «эпохи военных начальников», так и начавшейся японской агрессией в эту страну. В феврале 1927 г. китайскими милитаристами в районе Нанкина был захвачен и затоплен пароход «Память Ленина» (бывш. доброфлотовский «Кишинев»). Пик напряженности приходится на 1929 г. Весной с китайской стороны, контролируемой генералом Чжан Сюэлян, существенно усилились враждебные акты против СССР – диверсии и обстрелы стали обыденностью. С началом лета на территории северной Маньчжурии было введено военное положение, началось сосредоточение вооруженных сил китайского генерала. 10 июля китайцами была захвачена КВЖД, находящаяся в совместном пользовании обоих стран.

В августе 1929 г., как превентивная мера, была создана Особая Дальневосточная армия (ОДВА), а приданные ей корабли ДВВФ начали рассредоточение из Хабаровска в передовые пунк-

ты. В течение этого месяца, мониторы «Свердлов» и «Ленин», и бронекатер «Пика» несколько раз артиллерийским огнем и десантом срывали попытки нарушения государственной границы.

К сентябрю на китайской стороне в боевой готовности была сосредоточена Мукденская армия - до 300 тыс. китайских солдат, белогвардейцев и хунхузов, и Сунгарийская флотилия - 12 боевых кораблей. В сложившейся обстановке ОДВА нанесло упреждающий удар, в реализации которого существенная роль принадлежала кораблям Дальневосточной военной флотилии. 12 октября 1923 г. отряд кораблей и авиация ДВВФ, с приданым батальоном пехоты, преодолев минные заграждения, высадил десант и овладел укрепленным пунктом Лахасусу. Во время боя были уничтожены четыре китайских корабля, разрушены укрепления и береговые батареи, взяты трофеи. К концу дня корабли вернулись на советскую территорию, не имея потерь.

В последующие дни корабли ДВВФ с приданными пехотными частями самостоятельно провела разгром Фугдинской группировки противника. С 30 октября, преодолевая минные заграждения и сопротивление белокитайцев, амурцы высадили десант, уничтожили береговые укрепления и остатки Сунгарийской флотилии и к исходу 2 ноября ушли в Хабаровск. В ходе последующих операций ОДВА войска маньчжурского правителя Чжан Сюэляна потерпели окончательное поражение. 22 декабря в Хабаровске был подписан протокол, восстанавливающий положение, существовавшее на КВЖД до начала конфликта. Как признание Родиной этих боевых заслуг, ОДВА стала «Краснознаменной» (ОКДВА), а ДВВФ - Амурской Краснознаменной военной флотилией (АКВФ).

С установлением Советской власти научные исследования в дальневосточных морях постепенно ставились на постоянную основу. В 1925 г. организована «Тихоокеанская научно-промысловая станция» (с 1928 г. – «Тихоокеанский институт рыбного хозяйства (ТИРХ)», с 1934 г. – «Тихоокеанский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ТИНРО)»), начавшая регулярные океанографические и гидробиологические исследования в Японском, Беринговом и Чукотском морях. В том же году гидрографические исследования в Японском море выполнило судно «Гидрограф», а в последующее время в районах этого моря работали суда «Муравей», «Палтус» и ледокол «Добрыня Никитич» (1926 г., зал. Петра Великого), ледокол «Казак Поярков» и судно «Юный пионер» (1928 г.). Известны гидрографические исследования парохода «Колыма» (1930 г.) в Восточно-Сибирском море и парохода «Совет» (1932 г.) - в Охотском. Совершая патрулирование в дальневосточных морях, вели исследования сторожевые корабли «Красный вымпел» и «Воровский».

Следующий этап отечественного мореплавания на Дальнем Востоке начался с процессом индустриализации СССР. В ходе Первой (1928-1932 гг.) и Второй (1933-1937 гг.) пятилеток из всех выделенных Дальневосточному краю средств 70% было направлено в тяжелую промышленность. Была существенно расширена имеемая промышленная база в Хабаровске и Владивостоке, создан новый индустриальный центр – Комсомольск на Амуре, включающий в себя судостроительный, авиационный и металлургический заводы. Дальневосточный край постепенно становился экономически самодостаточным форпостом СССР на Тихом океане.

Широкомасштабное промышленное производство нуждалось в транспортном обеспечении. В Восточной Сибири началось строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, была сооружена автомобильная Амуро-Якутская магистраль – от Амурской области, через Якутию, на Колыму. Началось освоение Северного морского пути (СМП).

Для большей хозяйственной самостоятельности в системе морского транспорта страны было создано восемь пароходств, в числе которых и «Дальневосточное государственное морское пароходство» (ДВГМП).

Флот ДВГМП пополнялся судами отечественной постройки. Так, с 1928 г. на Дальнем Востоке начал работу первенец советского судостроения - пароход «Товарищ Красин» (затем - «Алтай»), входивший в состав ДВГМП до своей гибели в 1946 г. на минном заграждении в Балтийском море. В тоже году начала работу «Григорий Зиновьев» (позднее – «Красный партизан», погибший в 1943 г. в Северной Атлантике). На Тихий океан были переведены балтийские пароходы «Совет» (в прошлом гидроавиатранспорт «Орлица») и «Лейтенант Шмидт», и черноморский пароход «Теодор Нетте», воспетый В. Маяковским.

В начале 1930-х гг. стали поступать суда отечественного «новостроя» - семь грузопассажирских пароходов типа «Анадырь», пять теплоходов – лесовозов типа «Волголес», танкеры «Лок-Батан» и «Азербайджан», и другие.

С переходом отечественного судостроения на военные корабли, для пополнения торгового флота в США были приобретены «лейки» - пароходы «Лейк Фарлей», «Лейк Фаблюс» и еще пять аналогичных «корпусов». Тогда же поступили американские однотипные сухогрузы – «Днепрострой», «Волховстрой», «Каширстрой», «Невастрой», «Свирьстрой», «Сясьстрой» и «Шатурстрой», а к концу 1930-х гг. поступили пароходы ледового класса «Кузнецкстрой» и «Уралмаш», построенные в Дании.

Созданный в ходе индустриализации промышленный центр в Комсомольске-на-Амуре нуждался в постоянном транспортном обеспечении для осуществления экспортно-импортных перевозок. С этой целью в июне 1939 г. в Николаевске-на-Амуре было создано Николаевское-на-Амуре государственное морское пароходство (НГМП). Сформированное большей частью из судов ДВГМП, новое пароходство осуществляло импортно-экспортные перевозки в зарубежные порты, а также выполняло каботажные перевозки в Александровск-Сахалинский. В составе НГМП к началу войны состояло 20 судов.

В ноябре 1931 г. был создан «Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районах Верхней Колымы», более известный как «Дальстрой». В навигацию 1932 г. дальневосточные суда доставили в Нагаево 28 тракторов, 67 автомашин, большое количество других грузов и 10 тыс. рабочих (в том числе заключенные), создав материальную базу для освоения Колымского края. В 1935 г. трест приобретя в Голландии пароходы «Дальстрой», «Джурма», «Кулу» и, получив портовые участки в Находке, Ванино и Нагаево, создал свое пароходство. В последующем в состав дальстроевского флота вошли пароходы «Феликс Дзержинский» и «Индигирка», теплоход «Советская Латвия» и 54 речных судна[26].

Для снабжения продовольствием и промышленными товарами населения Якутии и Чукотки во Владивостоке была организована «Северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода», в состав которой вошли ледорез «Литке», шхуна и шесть грузовых судов, начавших планомерное снабжение этих районов с 1932 г.

Освоение Северного морского пути стало одной из характерных черт советской индустриализации - 17.12.1932 г. было создано Главное управление Севморпути (ГУСМП) для обслуживания судоходства от Белого моря до Берингова пролива. Новому главку передали Арктический институт, ледокольный флот, вспомогательные суда и все полярные станции в Арктике. Первое, экспериментальное плавание парохода «Челюскин» в 1933-1934 гг. закончилось трагедией – судно затонуло, раздавленное льдами. Но в навигацию 1934 г ледорез «Ф. Литке» прошел по СМП с востока на запад, подтвердив возможность систематических грузовых рейсов.

Опыт «Челюскина» и «Ф. Литке» учли, как в техническом, так и в организационном плане. Навигация 1935 г. была успешной. Около 100 морских и речных судов перевезли по арктическим морям 585 тыс. т. груза. За эту навигацию сквозными рейсами с запада на восток прошли 12 судов, и с востока на запад – два судна.

Впрочем, успех навигации 1935 г. был обусловлен не только организационно-технической подготовкой арктических экспедиций, но и благоприятной ледовой обстановкой. Так, двумя годами позже, из 64 судов находившихся в различных районах Арктики, 25 были вынуждены зазимовать, а от сжатия льдов погиб пароход «Рабочий». Из 275 тыс. т. груза по назначению были доставлены только 204 тыс. т.

Для ледокольного обеспечения арктической навигации были созданы Мурманское и Владивостокское арктические пароходства ГУСМП. Так, в 1938-1941 гг. состав «Владивостокского (с 1955 г. – Восточного морского) арктического пароходства» пополнился новыми мощными ледоколами типа «И. Сталин», ставшими на долгие годы визитной карточкой советского судоходства в Арктике.

Одновременно с развитием транспортного флота шло создание и расширение восточно-арктических и дальневосточных портов Тикси, Провидения, Магадан, Москальво, Николаевск на Амуре, Александровск на Сахалине. Но бо́льшую часть средств, отпущенных на портостроение, поглощал Владивосток.

В итоге, к концу 1930-х гг. Морской флот СССР составлял 604 судна общей грузоподъемностью 1697,9 тыс. т., что в два раза превышало дедвейт русского торгового флота в 1913 г. На Дальневосточном бассейне работало 93 судна совокупной грузоподъемностью 363,3 тыс. т., из них 5 танкеров общей вместимостью 30,6 тыс. т.

Моряки Дальнего Востока ежегодно делали до 550 рейсов, обслуживая более 200 портопунктов Дальнего Востока и Восточной Арктики. В их активе такие уникальные операции как буксировки плавучих кранов из Японии во Владивосток в 1936 г., двух плавучих доков из Черного моря на Тихий океан в 1937 и 1938 гг., переход каравана землечерпательных судов из Европы, через Атлантику, Панамский канал и Тихий океан к устью Амура в 1939 г.

В целом, в итоге двух пятилеток существенно возросла роль морского транспорта во внешней торговле СССР - *удельный вес отечественного торгового флота в экспортно-импортных перевозках страны увеличился с 10 (1925 г.) до 35 (1937 г.) проц.*

[26] Вклад «Дальстроя» в индустриализацию страны огромен. Если в 1932 г. на пяти колымских приисках было добыто 511 кг химически чистого золота, то в 1940 г. – уже 80,028 т. В 1932 г. оловодобыча составила с 40,7 т., а в 1941 г. - 3226 т., или 75 проц. всей оловодобычи в СССР. В 1941 г. в Дальстрое действовало 45 золотодобывающих и 12 оловодобывающих приисков и рудников.

Годы первой пятилетки характеризуется созданием первой морской аварийно-спасательной службы на Дальнем Востоке - с 1930-х гг. начала свою деятельность Дальневосточная партия ЭПРОН (Экспедиция подводных работ особого назначения). Известно, что в 1932 г. эпроновцами были подняты 300-тонный миноносец, ледокол «Богатырь» и пароход «Сишан», а двумя годами позже - шаланда «Уссурийская», катер «Работник» и сейнер. В течение 1930-х гг. ДВ-партия ЭПРОН, участвовала в спасении аварийных судов в дальневосточном бассейне, выполнила большой объем гидротехнических работ при расширении и строительстве портов, судостроительных и судоремонтных заводов.

Успехи социалистической индустриализации наглядно отразились на количественном и качественном состоянии рыбопромыслового флота Дальнего Востока. Если в 1929 г. на Дальнем Востоке было 584, то в 1932 – 3033 рыбопромысловых судна.

За первую пятилетку количество плавзаводов увеличилось с 3 до 10, траулеров, дрифтеров и сейнеров - с 1 до 31, мотобаркасов – с 91 до 1051, парусных судов – с 489 до 1936. Практически «с нуля» был создан активный (т.е. морской) промысел и качественно обновлен прибрежный. Если в 1929 г. активный промысел могли вести только 4 судна, то в 1932 – 46. В прибрежном лове 1929 г. было задействовано 15,7 проц. моторных судов, то в 1932 году – 35 проц.

В два с половиной раза вырос объем дальневосточного рыбного промысла - с 171,8 тыс. т морепродуктов в 1929 г. до 416,4 тыс. т. в 1932-м. Совокупный же вылов первой пятилетки составил 1 222,0 тыс. т. морских биологических ресурсов.

Итогом первой пятилетки стало создание советской рыбной промышленности – в 1932 г. на долю Дальнего Востока приходилось 29,2% общей добычи в стране. Сформировались новые промысловые районы - Охотско-Камчатский, Приморский и Амуро-Сахалинский. Доля государственной рыбопромышленности в дальневосточных водах постепенно росла: в 1923 г. она составляла 4%, в 1924 г. - около 16%, в 1926 г. - 27%, а в 1937 г. - 84% (вместе с рыболовецкими колхозами).

Через 37 лет возродился отечественный китобойный промысел, с приходом на Камчатку в 1932 г. плавбазы «Алеут» и трех китобойцев - «Трудфронт», «Энтузиаст» и «Авангард». За первый промысловый сезон флотилией было добыто 203 кита. Расширялся краболовный промысел. В 1932 г. в море вели промысел 11 судов-краболовов и работал береговой консервный завод «Кработреста».

Для технической поддержки рыболовецких колхозов, в 1932 г. по стране и на Дальнем Востоке начала создаваться сеть моторно-рыболовных станций (МРС). В целом по стране мощность флота МРС возросла с 1932 по 1940 гг. в 12,8 раза, удельный вес механизированного лова рыболовецких колхозов в 1940 г. составил 29,7%.

Рыбное хозяйство Дальнего Востока стало основной стратегической отраслью народного хозяйства, обеспечивающего валютные доходы СССР. За 1927-1930 гг. дальневосточный рыбный экспорт позволил получить стране валюты эквивалентной 120,9 млн. золотых рублей.

Со строительством стационарного холодильника в 1929 г. начал свою деятельность трест «Востокрыбхолод». В конце 1932 г. первая очередь холодильника была сдана в эксплуатацию, в 1933 г. для обслуживания холодильника были выделены два судна - теплоходы «Рефрижератор № 1» и «Рефрижератор № 2». В 1937 г. из состава Владторгпорта выделен Владивостокский морской рыбный порт. При управлении порта была организована коммерческая служба, три эксплуатационных района, портофлот, авточасть и грузовой отдел, в состав которого входил морской вокзал.

В годы первых пятилеток велось активное строительство береговой рыбопромышленной инфраструктуры. К концу второй пятилетки рыбная промышленность Дальнего Востока обладала материально-технической базой, состоящей из 2700 судов различного типа, 55 береговых консервных заводов, 412 береговых рыбозаводов, 26 холодильников, 28 утильзаводов, 14 верфей деревянного судостроения, 26 бондарных мастерских, 3 завода для ремонта флота и завода мотостроения. Объемы промысла увеличились в полтора раза, с 214,2 тыс. т в 1933 г. до 334,3 тыс. т. в 1937 г., совокупный пятилетний вылов составил 1415 тыс. т.

Список предприятий и объединений Дальнего Востока в 1930-е гг. содержал: рыболовецкие колхозы системы «Далькрайрыбаксоюза», «Акционерное Камчатское общество», «Акционерное Сахалинское общество», «Востокрыба», «Востокрыбхолод», «Главвостокрыбпром», «Дальгосрыбтрест», «Дальгосрыбпром», «Дальморепродукт», «Крабоморзвертрест», «Рыбакколхозцентросоюз», «Охото-Аянский госрыбтрест», «Нижне-Амурский госрыбтрест», «Средне-Амурский госрыбтрест», «Сахалинский госрыбтрест», «Трест по эксплуатации морепродуктов». В эти же годы был создан «Моторрыбцентр Дальневосточного края Всесоюзного центра моторно-рыболовных станций».

В итоге 1940 г. Дальневосточный рыбопромысловый бассейн, наряду с Каспием, занял первое место по объемам добычи морепродуктов - 332,0 тыс.т., существенно опередив, Азово-Черноморский (221,0 тыс. т.), Североморский (218,0 тыс. т.) и Балтийский (18,0 тыс. т.) бассейны.

Качественно улучшилась и охрана морских рубежей. В 1933 г. была сформирована Дальневосточная флотилия погранохраны ГПУ. За годы второй пятилетки моряки-пограничники получили 4 сторожевых корабля для патрулирования в морских районах - два тральщика от ВМФ и два СКР, построенных в Италии - «Дзержинский» и «Киров». В 1938-1939 гг. на Дальний Восток прибыли 24 пограничных катера типа «МО-4», размещенные по дивизионам на Камчатке, Колыме, Сахалине и Приморье. В 1935 г. во Владивостоке была создана школа специалистов и младшего начсостава Морпогранохраны, для обслуживания 212 плавучих единиц флотилии.

Между тем, японская политика рыбных промыслов не претерпела принципиальных изменений. Так, в августе 1935 г. пограничный корабль «Кит» задержал японскую браконьерскую шхуну, для защиты которой прибыл японский эсминец, а затем еще два военных корабля. На помощь подошли пограничные сторожевики «Воровский», «Киров» и «Дзержинский», а инцидент стал утихать только после того, как к его месту прибыли самолеты пограничной авиации.

В 1932-1933 гг., в рамках «Второго Международного полярного года», океанографические работы в дальневосточных морях выполняли объединенные в «Тихоокеанскую экспедицию» исследовательские отряды «Государственного гидрологического института» и ТИРХ (ТИНРО). Исследования велись на переоборудованных под НИС траулерах «Дальневосточник» (проработавший до 1979 г. (!)) и «Блюхер», и на парусно-моторной шхуне «Росинант». Серия исследований была выполнена в 1930-1936 гг. ТИРХ (ТИНРО) в Охотском и Беринговом морях на шхуне «Росинант». В 1932 и 1933 г. работала гидрологическая экспедиция на НИС «Дальневосточник» в Беринговом и Чукотском морях, а спустя год гидрологическая партия на судне «Темп» исследовала Тикси. Три навигации 1934, 1935 и 1937 гг., проводил гидрологические исследования в Чукотском и Восточно-Сибирском морях ледокол «Красин». В 1937 г. аналогичные работы проводились на судах «Лебедь» в Охотском море, «Нейва», «ГС-273», «Разведчик» и «Ост» в Японском море.

Существенных результатов в исследовании восточно-арктических морей достиг гидрографический отряд Я.К. Смирницкого, обследовавший в 1936-1939 гг. бух. Тикси и пр. Лаптева, а год спустя - пр. Санникова. В 1940 г. отряд погиб вместе ледокольным пароходом «Малыгин», затонувшим в шторм у северо-восточных берегов Камчатки.

Освоение Арктики обусловило появление нового вида научного исследования как «ледовые наблюдения», начатые ледоколом «Красин» в 1929 г. в Карском море и поставленные в арктических морях на постоянную основу пароходами «Капитан Поспелов» и «Капитан Воронин» в 1936 г. Для обеспечения безопасности мореплавания в 1939 г. в ледовый патруль по Беринговому морю вышел «Вилюй», а в 1940 г. в Чукотское море пароход «Смольный». В том же году НИС «Темп» исследовал арктические пр. Санникова и о. Малый Ляховский. Продолжались исследования и в Японском море - в 1936 г. гидрографические работы выполнил ГиСу «Норд», в 1939 г. – пароход «Полярник», в 1940 г. была реализована научная экспедиция на судах «Осташков», «Воейков», «Альбатрос» и «Ока-1».

Первый пятилетний план развития Дальнего Востока предусматривал расширение сети образовательных учреждений в сфере мореплавания, морепользования, судостроения и судоремонта. Еще в 1923 г. «Училище дальнего плавания» реорганизовано в «Водный техникум путей сообщения» (с 1929 г. – «Владивостокский морской техникум»), а в 1926 г. при «Совторгфлоте» создана двухлетняя «Школа морского ученичества (ШМУч)». В декабре 1927 г. во Владивостоке был открыт «Дальневосточный рыбопромышленный техникум» с четырехгодичным курсом обучения, а с октября 1930 г. начал работу «Дальневосточный институт рыбной промышленности – Дальрыбвтуз». В 1931 г. во Владивостоке был организован «Гидрометеорологический техникум», для подготовки метеорологов и гидрологов. В этом же году на базе «Владивостокского морского техникума» открыты гидротехническое отделение и курсы среднего комсостава, а годом позже это образовательное учреждение стало учебным комбинатом, состоящим из «Института инженеров водного транспорта» и «Морского техникума». В последующие годы во Владивостоке, Николаевске на Амуре, в Петропавловске-Камчатском, в Магадане и на Сахалине организованы курсы подготовки морских специалистов при ДВГМП и при «Главвостокрыбпроме», ускоренно готовившие из практиков-судоводителей маломерных судов, штурманов малого плавания и механиков 3-го разряда. А 1937 г. приморский «Крайрыбакколхозсоюз» открыл учебный комбинат для подготовки рыболовецких кадров. В 1935 г. создан «Владивостокский судостроительный техникум», в 1940 г. открыт Кораблестроительный факультет в Дальневосточном политехническом институте.

В условиях развития научного и индустриального потенциала создавалась судостроительная и судоремонтная база дальневосточного мореплавания. Всего к началу войны в Наркомате морского флота было два судоремонтных завода в Совгавани и во Владивостоке, судоремонтные мастерские в Николаевске на Амуре и один плавучий док. Рыбная промышленность Дальнего Востока использовала верфи малого судостроения в бух. Диомид Владивостока и в Нико-

лаевске на Амуре, и судоремонтную верфь в Петропавловске-Камчатском, оснащенную плавучим доком. Судоремонтными мастерскими располагали портопункты Нагаево (НКВД) и Проведения (ГУСМП), а так же Хабаровск (НКСП), оснащенный плавучим доком. В 1931 г. Благовещенская судостроительная верфь (НКСП) начала строительство серии нефтеналивных барж грузоподъемностью три-четыре тыс. т. и буксирных пароходов для доставки сахалинской нефти на Хабаровский нефтеперегонный завод. Военное кораблестроение было представлено заводом № 199 в Комсомольске на Амуре и Заводом № 202 во Владивостоке. В 1932 г. было создано «Дальневосточное монтажно-производственное предприятие» Электромортреста (в будущем «Владивостокское предприятие «Эра»), для производства электромонтажных работ на судах, ремонта и изготовления электрооборудования.

Будущий флагман дальневосточного судоремонта, Завод № 202 («Дальзавод»), в 1927-1932 гг. построил свыше 700 мелких судов и плавучих единиц. В числе построенных судов стальные и деревянные катера, портовые буксиры, сейнеры, понтоны, баржи и разъездные катера. Государственное же значение «Дальзавод» приобрел с началом строительства Морских сил Дальнего Востока - в 1932 г. страна приступила к созданию Тихоокеанского флота.

С учетом военно-политической обстановки и экономического потенциала страны, защита советского Дальнего Востока строилась на береговой обороне, подводных лодках, торпедных катерах и морской авиации. Задачи флота предусматривали - «…активно оборонять дальневосточное побережье от залива Посьет до Советской Гавани и удерживать при всех обстоятельствах Владивостокский район…, развивать активные крейсерские действия подводных лодок на коммуникациях противника (в Японском море – Ю.В.), обратив особое внимание на Цусимский пролив и на подходы к корейским портам…, тяжелой и легкой авиацией (действовать – Ю.В.) – по портам Гензан, Сейсин, Расин и Юки…».

В 1930-е гг. были созданы Владивостокский, Шкотовский, Сучанский, Владимиро-Ольгинской и Советско-Гаванский укрепленные районы с полевыми частями прикрытия, со стационарными и подвижными береговыми батареями. К июню 1941 г. в составе Береговой обороны ТОФ насчитывалось 46 орудий крупного калибра (180, 305 и 356-мм), 269 орудий среднего калибра (от 100 до 152-мм) и 152 орудия малого калибра (менее 100-мм). Береговые батареи, в сочетании с минами заграждения образовывали минно-артиллерийские позиции, защищающие приморское побережье, Татарский пролив и устье Амура.

Для обеспечения минных постановок и реализации вспомогательных задач мобилизовались гражданские суда – «Ставрополь», «Эривань» и «Томск» переоборудовали под минные заградители, буксиры «Диомид», «Скрыплев», «Воевода», «Славянка» и «Босфор» стали тральщиками, пароходы «Приморье» и «Чукча» - стали гидрографическими судами. Минный арсенал ТОФ к началу Великой Отечественной войны содержал 20168 мин и 4286 минных защитников.

Строительство подводных лодок для Тихоокеанского флота было развернуто на верфях Ленинграда и Николаева. Затем, готовые секции доставлялись Транссибом, собирались на «Дальзаводе» и после испытаний подводные лодки входили в состав флота. Всего к лету 1937 г. на флот поступило 75 подводных лодок, из них 13 больших ПЛ - минных заградителей типа «Л», 34 средних ПЛ типа «Щ» и 28 малых ПЛ типа «М». В последующие годы подплав ТОФ начал пополняться современными средними лодками типа «С» («Сталинец»).

Поступающие подводные лодки начали активно решать задачи боевой подготовки (БП). Так, в конце 1933 г. дивизион подводных лодок с целью апробации круглогодичной БП разместился и зазимовал в одной из удаленных бухт Приморья. В январе 1936 г. ПЛ «Щ-117» совершила поход на максимальную автономность, двукратно перекрыв расчетные показатели[27]. В последующем такие походы совершили «Щ-122» и «Щ-123». По опыту тихоокеанских походов подводная автономность «щук» была увеличена до 40 сут. В августе-сентябре 1936 г. сбор-поход в Охотском море выполнили пять ПЛ и плавбаза «Саратов».

В этом же году состоялся первый разведвыход надводного корабля – катер «Пчела» Разведотдела штаба ТОФ совершил поход по Японскому морю. В 1937 г. подводная лодка «Щ-105» совершила поход в Японском и Охотском морях для обеспечения гравиметрических съемок. В предвоенный, 1940 г. «Л-13» выполнила задачу «Выход подводной лодки подо льдом из базы», а лодки «М-2», «М-19», «М-20» и «М-24» совершили первое в истории групповое подледное плавание.

Пополнялся Тихоокеанский флот и надводными кораблями. В 1934-1935 гг. на «Дальзаводе» были собраны шесть сторожевых кораблей типа «Ураган», из секций, построенных в Ленинграде и Николаеве. К 1937 г. в составе флота было 92 торпедных катера.

Пополнение флота крупными кораблями планировалось еще в конце 1920-х гг., переводом на Дальний Восток крейсеров «Профинтерн» или «Червона Украина» и шести устаревших эсминцев-«новиков» царской постройки.

[27] За этот поход весь экипаж подводной лодки был награжден орденами и медалями.

Однако на флот пришли только два «новика» - эсминцы «Сталин» и «Войков». Корабли, оборудованные «ледовыми шубами», в начале июня 1936 г. вышли из Кронштадта на север Беломоро-Балтийским каналом. В составе «Экспедиция особого назначения (ЭОН)-3» и обеспечении танкеров «Лок-Батан» и «Майкоп», парохода «Анадырь» и ледореза «Ф. Литке», эсминцы пошли Севморпутем. За Диксоном к каравану присоединился ледокол «Ленин», в проливе Лонга – ледокол «Красин». Отличная организация экспедиции обеспечила отсутствие в ее ходе каких-либо чрезвычайных происшествий – 17.10.1936 г. «Сталин» и «Войков» пришли во Владивосток и были включены в состав Тихоокеанского флота.

В 1937 г. Севморпутем на ТОФ пришли гидрографические суда (затем - минные заградители) «Охотск» и «Океан», в 1938 г. походом чрез Атлантику, Панамский канал и Тихий океан пришли ГиСу «Полярный» и «Партизан». В следующем году на флот поступили морские тральщики специальной постройки. Так, отряд из четырех черноморских тральщиков выйдя из Одессы в марте 1939 г. и проследовав по маршруту «Севастополь - Порт-Саид - Аден - Коломбо - Манила – Владивосток», 17 мая прибыл на Тихоокеанский флот. Четыре балтийских тральщика, начав движение 15.06.1939 г. по маршруту через Атлантический океан, Панамский канал и Тихий океан, оставив за кормой 15 385 миль, 24 августа пришли во Владивосток.

Развивалась и береговая инфраструктура флота, строящаяся с большим размахом. Помимо укрепленных районов береговой обороны, создавалась система базирования, снабжения и восстановления боеготовности, система наблюдения, разведки и управления сил флота. Флот получил военно-морские базы во Владивостоке, Советской Гавани, Петропавловске-Камчатском, Николаевске на Амуре, Де-Кастри, в заливе Владимира и в бухте Находка, сеть береговых и гидро- аэродромов. К концу 1930-х гг. была построена сеть радиоцентров, обеспечивающая управление силами во всей зоне ответственности ТОФ, устойчивую связь с Москвой, Петропавловском-Камчатским и Советской Гаванью. Создана система подводно-кабельной связи. В феврале 1941 г. в строй вступил защищенный КП флота «Скала». В период с 1932 по 1941 гг. системой СНиС (службы наблюдения и связи) было охвачено побережье Приморья – от зал. Посьета до Амурского лимана, северное побережье Сахалина и побережье Камчатки. Посты СНиС обеспечивала связь с кораблями в пунктах рассредоточения и в прибрежном плавании.

Для технического обслуживания кораблей и судов ТОФ в 1932 г. во Владивостоке был заложен 178-й судоремонтный завод ВМФ, на соединениях создавались береговые судоремонтные мастерские. Однако потребности технического обслуживания быстро растущего флота существенно опережали возможности судоремонтной базы. Например, в 1937-1940 гг. необходимый судоремонт кораблей был обеспечен на 65,5% от потребностей флота.

Одновременно с созданием флота, создавалась и учебная сеть для подготовки кадров. В 1933 г. приступил к работе «Учебный отряд ТОФ», в следующим году состоялся первый выпуск специалистов «Школы оружия» этого отряда. С 1939 г. профессиональная специализация Учебного отряда была расширена за счет «Школы связи» и «Электромеханической школы». Кадры для подплава флота начали готовиться в октябре 1938 г. в «Учебном отряде подводного плавания ТОФ». Подготовку личного состава осуществляла и «Электромеханическая школа АКВФ». Для тыловых подразделений флота подготовкой кадров занимались «Школа санитарных инструкторов ТОФ» (1936 г.), «Военно-хозяйственные курсы ТОФ» (1936 г.), «Владивостокская окружная школа ковочных кузнецов» (1937 г.), «Школа младшего командного состава Строительного корпуса ТОФ» (1939 г.) и «Школа шоферов ТОФ» (1939 г.). До передачи в «Государственные трудовые резервы» в 1940 г. подготовку рабочих кадров вела «Школа фабрично-заводского ученичества тыла ТОФ при Главном военном порте».

Для формирования командных кадров Тихоокеанского флота и в дополнение к двум балтийским ВВМУЗам, в 1937 г. было открыто «3-е военно-морское училище», с 1939 г. – Тихоокеанское военно-морское училище (ТОВВМУ), годом позже получившее статус учреждения высшего образования. Для подготовки школьников к поступлению в ТОВВМУ в 1940 г. создана «4-я Специализированная военно-морская средняя школа Наркомпроса РСФСР». Ускоренной подготовкой командного и начальствующего состава ТОФ и АКВФ занимались с 1938 г. «Параллельные курсы Тихоокеанского военно-морского училища», подготовкой политработников с 1938 г. – «Военно-политические курсы Тихоокеанского флота». Подготовка военных переводчиков китайского и японского языков осуществлялась с 1938 г. на Восточном отделении Государственного Дальне-Восточного университета (ныне ДВГТУ), а с 1940 г. – на специальных «Курсах военных переводчиков ТОФ». Подготовку кадрового резерва с 1940 г. вела «Новосибирская военно-морская школа запаса ТОФ».

Первую боевую проверку Тихоокеанский флот пошел во время Советско-японского вооруженного конфликта на Хасане с 31 июля по 11 августа 1938 г.

На протяжении всех предвоенных лет, военно-политическая обстановка на советском Дальнем Востоке оставалась сложной и постоянно ухудшающейся. Японская агрессия в Китай, начавшаяся в 1929 г., привела к оккупации северо-восточных территорий этой страны и созданию

«Квантунской армии» - мощной армейской группировки Японии на границах с Советским Союзом. На Тихом океане господствовал Императорский флот. Известно, что весной 1933 г. в р-не о-ва Аскольд территориальные воды СССР нарушил японский линейный корабль «Нагато», сопровождаемый двумя крейсерами. Если на 1933 г. число военных столкновений на сухопутной границе составило 26 случаев, то за два последующих года их число возросло до 176. В ходе Благовещенского инцидента 1937 г., японцы потопили советский бронекатер, повредили артобстрелом канонерскую лодку и другие суда, убив и ранив несколько краснофлотцев.

С началом Советско-японского вооруженного конфликта на Хасане, корабли Тихоокеанского флота рассредоточились по маневренным базам и перешли на повышенную боевую готовность. До 41-й параллели в Японском море началась вестись периодическая воздушная разведка, в заливе Петра Великого выставлены три линии корабельных дозоров.

В условиях ничтожной дорожной инфраструктуры южного Приморья основной задачей моряков тихоокеанцев и дальневосточников стало транспортное обеспечение боевых действий ОКДВА, развернутой в Дальневосточный фронт. Для решения этой задачи был создан «Морской отряд особого назначения» (МООН), в состав которого вошли 23 транспортных судна. Суда ДВГМП «Бурят», «Совет», «Франц Меринг», «Хабаровск», «Селенга» и др., в охранении кораблей ТОФ доставляли грузы в зал. Посьет, на обратном пути эвакуируя раненых. Пароход «Ильич» стал госпитальным судном. Всего за время конфликта судами МООН в Посьет было доставлено 27 тыс. бойцов и командиров РККА, 154 орудия, 65 танков и танкеток, 231 автомашина и 91 трактор и другие грузы, эвакуировано 2,8 тыс. раненных.

Для охраны портов разгрузки, на южном рубеже обороны, от устья р. Тюмень-ула до о-ва Фуругельма, была развернута дозорная линия надводных кораблей, мористее патрулировали подводные лодки. Минные заградители стояли на рейде б. Новик о-ва Русский, в готовности к немедленному выходу для постановки оборонительных минных заграждений. Для защиты северного побережья Приморья развернули подводные минные заградители типа «Л», в обеспечении плавбазы «Саратов». Непосредственное участие в боевых действиях на Хасане приняли «Специальный морской отряд особого назначения» (в современной терминологии «Спецназ» - Ю.В.), артдивизион и авиация ТОФ. В ходе конфликта отличился СКР «Метель», весь экипаж которого был награжден почетным знаком «Участник Хасанских боев».

Год спустя, во время Советско-японского конфликта на р. Халхин-Гол Тихоокеанский флот вновь был приведен в боевую готовность, а подводные лодки несли боевое патрулирование в течение всего лета и осени.

В 1940 г. состоялась первая проводка подводной лодки через Северный Ледовитый океан. С мая по октябрь в составе «ЭОН-10» в обеспечении ледокольных и транспортных судов Севморпутем прошла ПЛ «Щ-423». Многие современные историки связывают этот переход с проводкой через СМП немецкого вспомогательного крейсера «Комет», видя задачу нашей лодки в потоплении немецкого корабля при изменении военно-политической обстановки. При этом «на выходе из Восточной Арктики», рейдер должны были перехватить три тихоокеанские ПЛ[28].

К концу 1930-х гг. на ТОФ началось поступление новых эсминцев проекта 7. Головной «семеркой» должен был стать «Решительный», построенный к осени 1938 г. на комсомольском «Заводе № 199». Однако при буксировке во Владивосток, корабль попал в сильный шторм и был выброшен на камни.

Всего же к началу войны в составе ТОФ числилось пять эсминцев этого проекта, а в военные 1941-42 гг. в строй было введено еще семь кораблей. В дополнении к этому комсомольчане передали флоту два лидера – «Баку» и «Тбилиси» и строили два легких крейсера пр. 26-бис – «Калинин» и «Лазарь Каганович».

К началу Великой Отечественной войны в Тихоокеанский флот располагал 2 лидерами и 7 эсминцами, 6 сторожевыми кораблями, 136 торпедными и 19 сторожевыми катерами, 85 подводными лодками, 17 тральщиками, 6 минными заградителями и вспомогательными судами. Амурская флотилия состояла 8 мониторов и 5 канонерских лодок, 30 бронекатеров и 3 сторожевых катера, 2 минных заградителя и 4 тральщика, 15 глиссеров.

Катастрофичное начало Великой Отечественной войны актуализировало угрозу военного вторжения Японии на Дальний Восток СССР.

Тихоокеанский флот перешел на оперативную готовность № 2, а с 12 по 30 июля 1941 г. выполнил массированные минные постановки. Для обороны Владивостока, от зал. Посьет до м. Поворотный было выставлено 6385 мин заграждения, возле Петропавловска-Камчатского – 720

[28] Оторвавшись от советского сопровождения в Арктике, германский крейсер вышел на «чистую воду», сделал 15-ти месячный рейд по Тихому океану, водам Антарктики, Индийского океана и Атлантики. В ноябре 1941 г. «Комет» пришел в Германию, завершив «боевую полукругосветку». Для нас же важны не сколько боевые итоги рейда, *столько гидрографическая разведка советского Севморпути*, что в будущем обеспечило и действия германских ПЛ в Арктике и рейд крейсера «Шеер» к Диксону в 1942 г.

мин, в районах Советской Гавани – 1420 мин и Владимиро-Ольгинской ВМБ – 586 мин. С информированием дальневосточного судоходства о минной опасности и созданием военно-лоцманских пунктов, как водится, «опоздали». В результате этого на своих минных заграждениях погибло две подводных лодки, несколько торговых и рыбопромысловых судов[29].

Осенними штормами 1941 г. многие мины были сорваны с якорей и ноября на Тихоокеанском флоте ввели ежедневный осмотр авиацией и тральщиками внешней кромки заграждений. К середине 1943 г. число уничтоженных плавающих мин приблизилось к двум тысячам, а проведенные в 1943-1944 гг. контрольные траления восьми заграждений показали, что в них остались только единичные мины.

Для восполнения колоссальных людских потерь на западных фронтах, из моряков тихоокеанцев и амурцев комплектовались морские стрелковые бригады. До конца 1941 г. на фронт ушло 13553 тихоокеанцев и 985 амурцев. На второй день войны в ТОВВМУ досрочно прошел первый выпуск, а уже в ноябре 1941 г. второй досрочный выпуск курсантов четвертого курса.

Для усиления Северного флота в 1942 г. в составе «ЭОН-18» по Севморпути перешли лидер «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный», в обеспечении транспорта «Волга» и ледокола «А. Микоян»[30]. За 61 ходовые сутки корабли и суда прошли свыше 7 тыс. миль, из них около тысячи миль – во льдах.

Маршрутом через Тихий океан, Панамский канал и Атлантику на Север вышли подводные лодки. В походе японской подводной лодкой была потоплена «Л-16», оставшиеся пять лодок – «Л-15», «С-51», «С-54», «С-55» и «С-56»[31], благополучно пришли в Полярный в августе 1942 г.

В феврале 1944 г. на Северный флот был переведен экипаж подводного минзага «Л-19», принявший в Заполярье однотипную «Л-20». А летом и осенью этого года на Черноморский флот железной дорогой были перевезены 10 тихоокеанских ПЛ типа «М» вместе с экипажами.

Стратегически важная роль в Великой Отечественной войне принадлежит морякам-дальневосточникам, обеспечившим поставки по ленд-лизу.

Ленд-лиз, как инструмент военно-экономической помощи, был принят в США в марте 1941 г. в пользу воюющей Великобритании. С началом Великой Отечественной войны первые военно-технические поставки в СССР были сделаны из Великобритании на советский север, а с осени 1941 г. пошли американские поставки на Дальний Восток. К грузоперевозкам по ленд-лизу были привлечены все дальневосточные грузовые суда, а так же советские пароходы, переведенные с началом Второй Мировой войны из других морских бассейнов.

Однако транспортных судов не хватало. С 1942 г. в ДВГМП по ленд-лизу стали поступать сначала «подержанные» американские пароходы (22 парохода типа «Аргунь» (бывш. «West Modus») и другие), а затем и «новострой» - грузовые суда типа «Либерти», пять танкеров вместимостью 10448 брт. и три танкера по 7243 брт. каждый, и два топливных бункеровщика по 639,7 брт. «Владивостокское арктическое пароходство» получило три американских ледокола типа «Северный полюс», а так же вспомогательный флот – 15 морских буксиров и небольшой теплоход «Чукотка».

Эти грузовые суда обеспечили перевозку 80,6% «Тихоокеанского ленд-лиза». По окончании войны ледоколы и танкеры (за исключением двух погибших - «Донбасса» и «Майкопа») были возвращены США в 1948 г., а «либерти» составили основу советского транспортного флота. Всего к августу 1945 г. на дальневосточном бассейне работали порядка 185 транспортных судов, 16 танкеров, 11 ледоколов и 6 морских буксиров.

Транспорты с грузами ленд-лиза шли в Тихом океане вдоль западного побережья Америки и Алеутских о-вов, у о-ва Уналашка выходили в Берингово море. Когда открывалась навигация в Чукотском море, часть судов направлялась в Провидение, где собирались караваны для ледовой проводки через Берингов пролив в Восточный сектор Арктики.

Перевалочным пунктом служил Петропавловск-Камчатский. Часть судов разгружалась в порту, а затем возвращалась обратно в США, за новой партией груза. Остальные суда, проходя Первым Курильским проливом, следовали вдоль западного побережья Камчатки - на Магадан, к северному проходу Татарского пролива или к проливу Лаперуза. Небольшая часть судов заходила в Николаевске на Амуре, передавая грузы на речные суда для перевозки по Амуру до Комсомольска и Хабаровска. Большинство морских судов направлялось к Владивостоку. Сангарский пролив был закрыт для советского судоходства, а наиболее опасным и продолжи-

---

[29] Мы далеки от осуждения этих действий командования флота. В условиях разгрома РККА на западе и стратегической неопределенности на востоке, постановка *оборонительных* минных заграждений являлась логичным и обоснованным действием. Очевидно, что угроза японского вторжения была уменьшена после Перл-Харбора, а окончательно устранена только после победы советских войск под Сталинградом.

[30] Ранее, в 1941 г. ледокол «А. Микоян» совершил беспримерный и опаснейший одиночный переход из Черного моря через Суэцкий канал на Дальний Восток.

[31] «С-54» и «С-55» погибли в боях. «Л-15» и «С-51» остались на севере, «С-56» в 1954 г. выполнила поход по Севморпути и, прибыв на ТОФ, завершила свою кругосветку.

тельным являлся южный путь вокруг японских о-вов.

Массовые поставки ленд-лизовских грузов требовали модернизации портовой системы Дальнего Востока. Уже в сентябре 1941 г. Владивостокский порт был переполнен грузами, которые размещались на прилегающих улицах. В последующем году порт модернизировали с расширением причальной линии, грузовых площадей и установкой американских кранов. Существенной проблемой стала нехватка подвижного состава Транссиба. Для устранения этого приобретались локомотивы и вагоны, а разгрузка судов производилась сразу в формируемый эшелон. Тем не менее, как и в годы Первой Мировой войны, во Владивостокском порту периодически случались грузовые заторы, наиболее существенный из которых произошел в 1944 г.

В навигацию 1942 г. расширили Петропавловский порт, а с осени 1943 г. приступили к строительству нового механизированного морского торгового порта. В 1943 г. начинается строительство железной дороги от Комсомольска на Амуре до Советской Гавани и закладывается новый порт - Ванино. В 1944 г. начал работу новый портопункт в бух. Ольга. Для разгрузки Владивостокского порта был построены причалы в Посьете, откуда шла железнодорожная ветка до Уссурийска, и два причала для крупнотоннажных судов в Николаевске-на-Амуре. Был расширен и порт Нагаево, исполнявший функции «склада временного хранения»: в 1943 г. из 513,2 тыс. т переработанных грузов 170 тыс. т были грузами Народного комиссариата внешней торговли.

Всего же для ускорения прохождения грузов были дополнительно подключены к железнодорожным путям около 20 портов и портопунктов охотского, сахалинского и приморского побережий. Для обеспечения перевалки грузов в необорудованных портопунктах на 43 судах установили тяжеловесные стрелы грузоподъемностью до 30 т. Для технического обслуживания транспортного флота расширяется судоверфь в Николаевске на Амуре.

Важная роль в поставке грузов принадлежит Севморпути. Уже в июле-октябре 1941 г. пять грузовых судов прошли СМП с запада, в обеспечении ледокола «Красин» до Провидения, а оттуда в порты западного побережья США за грузами по ленд-лизу. В 1942 г. транспорты «Беломорканал», «Белоруссия», «Волга» и «Урицкий» прошли Северным морским путем из Владивостока в Архангельск и затем, через Атлантику и Тихий океан, возвратились во Владивосток, по-сути, выполнив кругосветное плавание.

К осени 1943 г. в Петропавловске-Камчатском скопилось 45 грузовых судов. Часть из них была направлена во Владивосток, а ряд судов переведены Северным морским путем в Архангельск. При этом, с ожидаемой тяжелой ледовой обстановкой зимой 1943-1944 гг. в Восточном секторе Арктики, из Архангельска на Дальний Восток были направлены ледоколы «Красин», «А. Микоян» и «Л. Каганович».

Поставки по ленд-лизу проходили в ходе войны между США и Японией, начавшейся в декабре 1941 г. В этих условиях дальневосточный торговый флот потерял несколько судов потопленных Японией, ряд пароходов были ошибочно потоплены американскими подводниками. Несколько судов погибли в штормовых условиях.

Реальную угрозу судоходству представляли и советские минные заграждения. Для обеспечения проводок транспортных судов были сформированы военно-лоцманские пункты в бухтах Ахомтен (ныне – Русская), возле Петропавловска-Камчатского и Валентин в Приморье, а так же возле Советской гавани. Только за 1941-1942 гг. по минным фарватерам было проведено 7084 судна. В 1942 г. были проведены курсы по подготовке военных лоцманов.

Растущий торговый флот требовал кадрового обеспечения. Если в 1940 г. количество работников водного транспорта Дальнего Востока составляло 15 тыс. чел., то в 1942 г., к моменту начала массовых поставок по ленд-лизу – 13,2 тыс. чел. Убывших на фронт мужчин стали заменять женщины. Если в 1941 г. на судах ДВГМП работало 264 женщины, то в 1944 г. – 886. В 1943 г. две женщины плавали старшим и вторым помощниками капитана, 4 - третьим и четвертым помощниками, 5 - учениками штурманов, 18 – радиооператорами. А.И. Щетинина стала первой в мире женщиной-капитаном дальнего плавания. В начале 1942 г. стали отзывать с фронта ранее мобилизованных специалистов торгового флота, приказом НКМФ вводится ученичество на судах. Для пополнения кадрового состава на Дальнем Востоке было созданы школы юнг торгового флота, 756 выпускников которой приняло участие в «Тихоокеанском ленд-лизе». В 1943-1944 гг. открываются школы морского обучения в Находке и во Владивостоке, ремесленное училище в Совгавани, морской техникум в Николаевске на Амуре (с 1944 г. - мореходное училище), Учебно-курсовой комбинат ДВГМП для ускоренной подготовки командных кадров из практиков. В 1944 г. «Владивостокский морской техникум» реорганизован в высшее мореходное училище.

В итоге 1944 г. на водном транспорте Дальнего Востока трудилось 20,4 тыс. чел. В этом же оду с Дальнего Востока для восполнения кадров морского флота было отправлено 1,7 тыс. чел., из них на Балтику – 489 чел., на Север – 173 и на Черное море – 404. Годом позже даль-

невосточный флот выделил еще 1,8 тыс. специалистов для восстановления кадрового потенциала морского транспорта страны.

Всего за годы войны по ленд-лизу в СССР было поставлено 17 501 тыс. различных грузов. На «Тихоокеанский ленд-лиз» приходится практически половина этих поставок - 47,1% или 8 244 тыс. т. различных грузов.

Оценка роли ленд-лиза в нашей Победе в среде отечественных историков неоднозначна. Так, поставки танков по ленд-лизу составили 12% от советского производства, а самолетов – 15%. В то же время, поставки автотехники составили 63,4% автопарка РККА в конце войны, железнодорожных рельсов - 622,1 тыс. т. (56,5 % от собственного производства СССР), локомотивов – 1900 ед. (в 2,4 раза больше, чем выпущено за годы войны в СССР) и вагонов – 11075 ед. (больше в 10,2 раза), сахара - 610 тыс. т. (41,8 %), мясных консервов - 664,6 тыс. т. (108 %). Советский Союз платил за это кровью и золотом[32].

С началом Великой Отечественной войны и загрузкой Транссиба ленд-лизовскими грузами основная нагрузка по снабжению северо-восточных территорий легла на морской транспорт. Уже в 1942 г. более 50% снабжения Якутии осуществлялось по Севморпути, а всего в этом году в арктические регионы с востока было завезено 63,0 тыс. т. груза. В 1943 г. начало работу стратегическое предприятие – Певекский олововольфрамовый комбинат. Сангарские копи на р. Лена обеспечивали углем арктический флот, местное судоходство и комбинат в Певеке. Всего за 1941-1945 гг. сквозной проход по СМП с востока на запад выполнили 19 транспортных судов, 4 ледокола и 3 боевых корабля, с запада на восток – 11 транспортных судов и 5 ледоколов.

Начавшаяся война резко сократила североморские и черноморские рыбные промыслы и уничтожила балтийский. Так, если в 1940 г. улов рыбы в СССР составил 1 404 тыс. т., то в итоге 1942 г. всего 962 тыс. т. В этих условиях основными поставщиками рыбопродукции стали Дальний Восток, Каспий и промыслы на внутренних водоемах.

Работа рыбаков Дальнего Востока проходила в условиях постоянно уменьшающихся трудовых ресурсов. Так, если в 1940 г. рыбная промышленность Приморья располагала 14,2 тыс. работников, то в 1945 г. на промыслах трудилось 9,7 тыс. чел. На место ушедших на фронт мужчин становились женщины и подростки – если в 1940 г. в приморских рыбколхозах непосредственно добычей рыбы занималось 5,8 проц. женщин от совокупного числа рыбаков, то в 1944 г. – 29,2 проц. Для пополнения кадров в 1942 г. в Петропавловске-Камчатском открыт рыбопромышленный техникум.

Во время войны рыбная промышленность Дальнего Востока существенно изменила характер своей деятельности, перейдя от сезонной добычи к круглогодичной, ведя активный промысел в море. Уже в 1943 г. улов рыбы в СССР составил 1 208 тыс. т. (86% от уровня 1940 г.), в 1944 – 1 235 тыс. т. (88%).

Рыбаки-дальневосточники принимали участия и в перевозках по ленд-лизу. Так, танкер Главкамчатрыбпрома «Максим Горький» и рефрижератор Востокрыбхолодфлота «Рион», осуществляли регулярные рейсы, а остальные транспортные и рефрижераторные суда (пор. 30), в том числе и плавбазы, совершали рейсы в Америку в межсезонье, как правило, совмещая их с ремонтом на заводах США и Канады.

В условиях войны продолжаются морские научные исследования. В Беринговом море работали НИС «Дальневосточник» и «Темп», сейнер «С-2», в Охотском море - «ГМК-027», «БМБ-22», «Онука» и «Кашалот», в Японском море – «Геофизик», «Витязь», «Азимут». Ледовый патруль в Восточной Арктике обеспечивали НИС «Смольный» и «Ост».

В годы войны ЭПРОН вошел в состав военно-морского фота СССР, а качестве аварийно-спасательной службы (АСС). Несмотря на отсутствие на Дальнем Востоке прямых военных действий, деятельность АСС ТОФ была весьма напряженной, что обусловлено огромным пространством морского театра и недостаточным материально-техническим оснащением. До 1944 г. ТОФ располагал спасательными судном «Находка» и буксиром «Тельман», водолазными катерами. Спасатели Амурской флотилии располагали судами «Сунгари» и «Кама», и несколькими рейдовыми водолазными ботами. В этих условиях АСС ТОФ были спасены пароходы «Херсон», «Войков», «Аргунь», «Клара Цеткин», «Выборг», «Беломорканал» и другие. Всего за

[32] Ленд-лиз стал становым хребтом подъема американской экономики после Великой депрессии и инструментом давления в ходе последующей Холодной войны. По окончании Второй мировой войны, США направили странам, получавшим помощь по ленд-лизу, предложение вернуть уцелевшую военную технику и погасить долг. Объем долга Великобритании перед США составил 4,33 млрд. долл. и был погашен за счет создания американских баз на территории Великобритании, а последний платеж был выполнен 26.12.2006 г. (!). Франция урегулировала долг по ленд-лизу в обмен на ряд торговых уступок со своей стороны. По состоянию на 2003 г. «ленд-лизовский долг» России составлял порядка 100 млн. долл. США…

1941-1944 гг. спасатели - тихоокеанцы и амурцы оказали помощи 116 аварийным судам и кораблям, подняли 78 единиц. АСС ТОФ выполнил ряд уникальных работ по подъему подводных лодок «Щ-138», «Щ-130» и «Щ-139».

Директивой Ставки Верховного Главнокомандования (ВГК) «…в случае внезапного нападения японских вооруженных сил…» на Тихоокеанский флот возлагаются задачи сухопутной обороны побережья от устья р. Тюмень-ула до бух. Озерная, защита дальневосточных акваторий и Татарского пролива от «…проникновения судов противника…», во взаимодействии с авиацией Дальневосточного фронта воспрепятствование перевозкам из японских о-вов в порты Кореи и Маньчжурии, ведения крейсерских операций подводных лодок в Японском, Охотском и Желтом (впоследствии исключено) морях, дальнебомбардировочной авиацией воздействовать по о-вам японской метрополии. Амурской флотилии ставились задачи не допустить форсирование противником Амура и Уссури, активными десантами защищать «…хабаровское направление и Уссурийскую железную дорогу….».

В тяжелый для страны период 1942 - начала 1943 гг., Тихоокеанский флот передал на сухопутные фронты 129,8 тыс., а Амурская флотилия – 8,6 тыс. моряков. Всего же за период со второй половины 1941 г. до мая 1943 г. на фронт ушло 143,4 тыс. тихоокеанцев и 9,5 тыс. амурцев. Учитывая предвоенное количество личного состава ТОФ и АКВФ (порядка 110-120 тыс. чел. в совокупности), очевидно обновление кадров за два года более чем на 100%.

В условиях катастрофичной убыли личного состава, ТОФ и АКВФ восстанавливали свою боеспособность, и готовились к обороне Дальнего Востока. Известно, что в 1942 г. Гидрографическая служба (ГС) ТОФ провела исследования и обозначила огневые позиции для надводных кораблей в Амурском и Славянском заливах, и в заливе Посьет. А в 1943-1944 гг. ГС ТОФ обеспечила 3 оперативных учения флота, 11 оперативно-тактических и 14 тактических учений, 18 учений по боевому управлению силами.

Формально, возможность вступления СССР в войну с Японией определилась между союзниками по антифашисткой коалиции в 1943 г., на Тегеранской конференции. Но еще в 1942 г., четыре номерных рыболовных сейнера из Преображения (№ 32), Тафуина (№ 6), Зарубино (№ 43) и с рыбозавода острова Попова (№ 20) были переданы в распоряжение якобы Авиапромразведки Главвостокрыбпрома, а фактически – выполняли походы в интересах флотской разведки. Транспорт «Красный партизан» и рыбацкая шхуна, числившиеся гражданскими судами, но принадлежавшие Разведотделу штаба ТОФ, совершая рейсы, забирали информацию, заложенную в тайники, закладывали материалы для нелегалов, высаживали разведчиков на берега Кореи, Китая, Японии, делали фотосъемки интересующих разведку районов[33].

Перед Разведотделом ТОФ ставились задачи по сбору данных о состоянии ПВО и береговой обороны портов северной Кореи - Юки, Сейсин и Расин, наличии аэродромов. Одновременно должны были быть составлены планы и подробные характеристики японских военно-морских баз и прилагающих к ним районов, а так же данные по побережью северных японских островов. Известно, что до начала Советско-японской войны, фотограмметристами ГС ТОФ, по данным, полученным от ВВС флота, было обработано 703 фотоснимка портов, из которых Юки – 85, Расин – 190, Сейсин – 250, Одецин – 40, Гензан – 58 и Дальний – 80.

С 1944 г. в преддверии войны с Японией ТОФ начал усиленно пополняться военными кораблями, поставляемыми по «ленд-лизу». Так, за два года на флот поступило 28 эскортных (сторожевых) кораблей (по американской классификации – «фрегаты» (PF), 55 тральщиков (типа «AM» и «YMS»), 32 больших охотника (SC-110), 30 сторожевых (RPC) и 32 торпедных («Воспер») катера, 40 малых десантных кораблей и катеров (типы «LCI» и «LCT»). С мая по сентябрь 1945 г. в Колд-Харборе прошли подготовку порядка 15 тыс. моряков ТОФ.

Формировались и новые военно-учебные заведения во Владивостоке. Так, для восполнения убыли личного состава в мае 1943 г. открыто «Ремесленное училище плавсостава ВМФ», осуществлявшее подготовку кадров вспомогательных судов ТОФ. В 1944 г. для подготовки офицерских кадров из подростков было открыто «Военно-морское подготовительное училище» со сроком обучения три года. В будущем, выпускники - «подготы» сформировали офицерские кадры советского ВМФ в 1950-1960 гг.

К исходу 1944 г. был подготовлен «Общий план действий ТОФ». Тихоокеанскому флоту были поставлены задачи нарушения японских морских коммуникаций между портами Северной Кореи и Японии, содействия советским войскам в наступлении на приморском направлении и обороны советского побережья, в операционной зоне до 90-120 миль в Приморье и 15-25 миль в Тихом океане и Беринговом море. Подводным лодкам ставилась задача во взаимодействии с

[33] В этой связи уместно вспомнить Фонарь Исаака Моисеевича (Фонарева Ивана Михайловича, 1910 г.р.) - офицера Разведки ВМФ, практически не известного Истории флота. Между тем, его служба на ТОФ с 1938 по 1957 гг. отмечена тремя орденами Боевого Красного Знамени (1944, 1945, 1954 гг.) и орденом Красной Звезды (1949 г.)… В биографическом справочнике «Военно-морская разведка СССР» сведения о нем отражены до 1959 г., хотя умер Исаак Моисеевич в 2002 г.

ВВС и легкими силами флота нарушать коммуникации Японии в отведенном оперативном районе, ведя неограниченную подводную войну. Часть подводных лодок получила задачу нести дозор у баз с целью своевременного обнаружения кораблей и судов противника и донесения о них. Кроме того, в ходе боевых действий подводные лодки привлекались для прикрытия кораблей, производивших минные постановки, разведки проходов к базам противника, высадки диверсионных групп, перевозки топлива. АКВФ предстояло обеспечить форсирование Амура и Уссури, и содействовать советским войскам в наступлении на Сунгарийском направлении. К началу Советско-Японской войны ТОФ имел 2 крейсера, 1 лидер, 12 эсминцев, 19 сторожевых кораблей, 10 минных заградителей, 52 тральщика, 49 охотников за подводными лодками, 204 торпедных катера, 78 подводных лодок, и 1382 боевых самолета. АКВФ располагала 8 мониторами, 11 канонерскими лодками, 52 бронекатерами, 12 тральщиками и судами.

Выполняя союзнический долг, в ночь с 8 на 9 августа советские войска начали боевые действия против Японии. Корабли Амурской флотилии, преодолев минные заграждения на Сунгари, высадили и поддержали огнем армейский десант в г. Фуюань. В последующие дни советские войска и речные корабли овладели рядом укрепленных районов противника и 20 августа, в Харбине, 1-я и 2-я бригада кораблей КАФ приняли капитуляцию японской Сунгарийской флотилии. Тихоокеанский флот успешно высадил ряд оперативных и тактических десантов. Так, с 14 по 16 августа десантом был захвачен порт Сейсин, а затем Одецин и Гензан. С 10 по 18 августа РККА был освобожден южный Сахалин, при содействии морских десантов в порты Торо (ныне - Шахтерск), Эсутору (Углегорск), Маока (Холмск) и Отомари (Корсаков). В середине августа началась Курильская десантная операция, закончившаяся к исходу месяца освобождением островов. В те же дни авиадесантом моряков-тихоокеанцев на гидросамолетах «Каталина» были заняты Порт-Артур и Дайрен. В ходе военных действий пропала без вести «Л-19».

В боевых действиях на море принимали участие и моряки-пограничники, моряки и рыбаки - дальневосточники. Как пример, камчатские пограничные корабли и рыболовные суда участвовали в высадке десанта на Курилы. При этом было потеряно два пограничных катера – «ПК-8», «ПК-9», мобилизованный сейнер «КТ-152» и мотобот краболовной базы «Менжинский». На оз. Ханка пограничные катера совместно с бронекатерами амурцев высадили десант на северный берег озера и захвалили опорный пункт японцев.

Большая роль в организации перевозок военных грузов принадлежит «Службе военных сообщений ВМФ». Для наступления советских войск в Маньчжурии были обеспечены паромные переправы в районах Благовещенска, Константиновки и Ленинского, осуществлялось транспортное снабжение с привлечением амурских боевых кораблей и судов. Отряды транспортов работали на Сунгари до конца навигации - 18 октября, перевезя за два месяца 151 тыс. человек, 6 тыс. ед. боевой техники и 250 тыс. т различных грузов. Морской транспорт привлекался к высадке морских десантов, к оперативным и снабженческим воинским перевозкам для 1-го Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота. В высадке десантов в Корее участвовало 13, а на Южный Сахалин и Курильские острова – 20 судов Дальневосточного морского пароходства. Всего же в рамках подготовки и реализации боевых операций Советско-японской войны было перевезено 677 тыс. т. груза и 276,7 тыс. чел.

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.

Хроники крушений советских кораблей и судов, 1923-1945 годы

Камчатские катера, 1923 г.

Землетрясение в Усть-Камчатске, произошедшее 14 апреля 1923 г. и 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». 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 не вдалеке 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-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.

Шхуна «Екатерина», 192(?) г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН моторно-парусная шхуна «Екатерина» затонула «…ниже Николаевска в 90 километрах… не вдалеке от берега с грузом меди и др. металла…». Точная дата затопления не указана, возможно, 1920-е - начало 1930-х годов.

Теплоход «Охотск», 1930 г.

Летом 1930 г. на грузовом теплоходе «Охотск», стоявшем в Петропавловске, произошел пожар. Для того чтобы предотвратить возможный взрыв судна и повреждение портовых сооружений, его отбуксировали на рейд и потопили в р-не м. Сигнального. Причиной пожара – возгорание вспомогательных бензомоторов. По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН судно затонуло «…в Авачинской губе… на фарватере Петропавловских створов… От пожара надстройки и палуба провалились». Сведениями о подъеме «Охотска» мы не располагаем.

Японский пароход «Касуга-Гава-Мару», 1930г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «…Японский грузовой пароход «Касуга-Гава-Мару»… выброшен во время шторма на Охе на Сахалине в 1930 году. Корпус железный, длиной около 200 фут, совершенно обмелел. Рангоут и палубные надстройки сохранены… ».

Английский пароход «Нэнси Моллер», 1930 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «…Английский товарно-пассажирский пароход «Нэнси Моллер», зафрахтованный Тихоокеанским Бассейном СТФ выброшен на берег во время шторма в Жупаново на Камчатке летом 1930 г…». В начале лета 1937 г. в Петропавловск было доставлено судоподъемное оборудование для партии ЭПРОНа, спасательный буксир «Кит» стал готовиться к выходу. Однако из-за неисправности котлов буксира выход был отложен, а последующими зимними штормами «Нэнси» была разбита.

Китайский пароход «Минхао», 1931 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «… Китайский товарно - пассажирский пароход «Минхао» (название в источнике неразборчиво – Ю.В.) СТВ ТОВ (так в источнике – Ю.В.), выброшен на берег во время шторма в Жупаново на Камчатке летом 1931 года. Корпус железный, длиной около 300 фут, совершенно обмелел, имеет сохранившийся рангоут и палубные надстройки».

Шхуна «Чукотка», 1931 г.

В 1920-х гг. шхуна «Чукотка», принадлежащая АКО, совершала регулярные плавания с грузами и пассажирами по восточному и западному побережьям Камчатки. Летом 1931 г. «Чукотку» отправили к о-ву. Врангеля. На пути шхуну затерли льды и 1 августа она затонула у м. Северный в Чукотском море. Моряки были спасены пароходом «Ительмен».

Пароход «Труд», 1931 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «… Пароход «Труд» затонул в 1931 году осенью в 56 километрах ниже Хабаровска… от взрыва. Со слов обследовавших его водолазов, имеется большая пробоина в левом борту, районе котельного отдела… В 1932 году зимой вели работы по его подъему путем вымораживания, но подняли только один поврежденный котел и других результатов не получили…».

Пароход «Юкагир», 1932 г.

Известно, что в мае 1932 г. ледорез «Литке» участвовал в спасении парохода «Юкагир», выброшенного штормом на берег бух. Ахомтен возле Петропавловска.

В тоже время, в Отчете начальника ДВ партии ЭПРОН содержится: «…Пароход «Иокагир» 6000 тонн, погиб в 1932 году с полным грузом, мыс Поворотный на Камчатке, глубина 9 сажень …».

Буксир «Эстафета» и баржа «Надежная», 1932 г.

Небольшой (длина 16,0 м, мощность 100 л.с.) ленский буксирный теплоход «Эстафета» и баржа «Надежная» были выделены НКВД для переброски отряда для уничтожения банды, действовавшей на р. Яна. Выполнив задачу, суда возвращались обратно в Тикси, но 8 сентября 1932 г. были застигнуты 10-балльным штормом и выброшены на берег м. Буор-Хая. На помощь был направлен пароход «Лена» который тоже был выброшен на берег. В последствии «Лена» была снята и восстановлена, а останки «Эстафеты» и «Надежной» остались на месте крушения.

Японский пароход «Ганза-Мару», 1932 г.

По данным Отчета начальника ДВ партии ЭПРОН «… п/х «Ганза-Мару» фрахтован СТФ – 4000 тонн, погиб в 1932 году на м. Кекурный, остров Карагинский, Камчатка, с грузом…».

Ледокол «Богатырь», пароход «Сишан», до 1932 г.

Известно, что в 1932 г. ДВ партией ЭПРОН были подняты ледокол «Богатырь» и корпус парохода «Сишан» (в источнике «Сешан» – Ю.В.). В то же время известно, что построенный в 1883 г., грузопассажирский пароход «Сишан» обслуживал Охотско-камчатское направление Доброфлота. В 1933 г. «Сишан» потерпел аварию во Владивостоке, был поднят и сдан на слом. Иными сведениями о крушениях этих судов мы не располагаем.

Пароход «Революционный» и баржи Первой Ленско-Колымской экспедиции, 1933 г.

Для пополнения флота Дальстроя Ленское пароходство выделило 22 судна, которые вышли из Тикси 14 августа 1933 г. Тремя днями позже, пройдя траверз м. Буор-Хая, караван попал в шторм в результате которого погиб пароход «Революционный» и 6 барж.

Пароход «Челюскин», 1934 г.

Пароход «Челюскин», предпринявший попытку сквозного плавания по Севморпути за одну навигацию, был затерт льдами и затонул «…13 февраля в 15 часов 30 минут в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэлен…». Погиб один моряк, а на льду оказалось 104 человека. Спасение челюскинцев стало эпопеей национального подвига. В течении последующих двух месяцев все они были вывезены на Большую землю.

Первые неудачные попытки поиска затонувшего «Челюскина» были предприняты в 1974 и 1979 гг. Успех был достигнут только в 1989 г. НИС «Дмитрий Лаптев» обнаружил судно. Но следующая экспедиция, в 2004 г. легендарного судна в указанном месте не нашла. Двумя годами позже, «Российская газета» сообщила об

обнаружении «Челюскина». Однако точными сведениями об этом мы не располагаем.

Катер № 9, 1934 г.

Катер № 9 Озерновского рыбокомбината Акционерного Камчатского общества, погиб 12.12.1934 г. вместе с экипажем и пассажирами, всего 13 человек.

Шаланда «Уссурийская», катер «Работник» и сейнер, до 1934 г.

Известно, что в 1934 г. ДВ партией ЭПРОН были подняты шаланда «Уссурийская», катер «Работник» и сейнер. Обстоятельствами крушения этих судов мы не располагаем.

Рыболовный катер АКО, 1935 г.

Кавасаки (рыболовный катер) Пымтинского рыбокомбината Акционерного Камчатского общества, затонул 9 сентября 1935 г., погибли три члена экипажа.

Подводная лодка «Щ-103», 1935 г.

Подводная лодка «Щ-103» выброшена штормом на камни между бухтой Безымянной и мыса Бойля в Уссурийском заливе 4 ноября 1935 г. Впоследствии лодка была разбита волнами, а весной 1936 г. ДВ партией ЭПРОН снята с камней и разобрана во Владивостоке.

Шхуна «Лаптев», 1935 г.

Деревянная шхуна «Лаптев», совместно с двумя однотипными судами («Прончищев» и «Челюскин») была построена на р. Лена для гидрографических исследований и снабжения прибрежных метеостанций. Известно, что шхуна погибла в 1935 г., будучи выброшенной на берег Хатанского залива. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Пароход «Сясьстрой», 1936 г.

Пароход «Сясьстрой», везший на рыбокомбинаты 1090 рабочих, 10 июня 1936 г. сел на рифы в 15 милях от м. Крашенинникова (южная часть о-ва Карагинский) и получил пробоины в трюмах. Получив сигнал бедствия, первым к аварийному судну пришел находившийся от него в 100 милях «Ительмен», из Усть - Камчатска на помощь вышел «Сучан», а из Петропавловска - спасательный буксир «Кит». Но «Сясьстрой» спасен не был.

Отметим, что в одной из наших первых публикаций, данный пароход был ошибочно поименован как «Связьстрой». И с той поры ошибка «гуляет по Интернету».

Пароход «Лейтенант Краскин», 1936 г.

Пароход «Лейтенант Краскин» вышел 29 июня 1936 года из Находки на Владивосток. К трем часам дня нашел туман, но капитан судна, потерю видимости не счел затруднительной, так как хорошо знал акваторию и своевременно выполнил обсервацию. Судно продолжало идти полным ходом в 10 узлов и вскоре выскочило на камни, завалившись на левый борт. В затопленных отсеках погибли 5 членов экипажа и пассажирка. В последующее время пароход был поднят Дальневосточной экспедицией ЭПРОН.

Парусно-моторная шхуна «Крестьянка», 1936 г.

Шхуна «Крестьянка» Дальморзверьпрома погибла в октябре 1936 года, затонув во время сильного шторма в Беринговом море, у берегов Камчатки, возвращаясь из Чукотского моря в Петропавловск-Камчатский.

Пароход «Камо», 1936 г.

Пароход «Камо» 7000 тонн водоизмещения 1 ноября 1936 г. сел на камни м. Кекурный восточного берега о-ва Карагинский и был разбит штормом. По другим сведениям сел на камни м. Ровный данного острова.

Рыболовный катер АКО, 1936 г.

Кавасаки № 4 Ичинского рыбокомбината Акционерного Камчатского общества, погиб 14 ноября 1936 г. вместе с 5 членами экипажа.

Бронекатер «БК-72» Амурской флотилии, 1937 г.

В июне 1937 г. на реке Амур возник очередной вооруженный конфликт между пограничными нарядами СССР и вооруженными силами Маньчжоу-Го. На о-ва Сеннуха и Большой высадился советский пограничный наряд. В ответ на эти действия японская армия нанесла артиллерийский удар, потопив бронекатер и повредив канонерскую лодку. Во избежание дальнейшей эскалации конфликта, стороны отвести свои войска с островов на прежние позиции.

Пароход «Хронометр», 1937 г.

Ленский пароход «Хронометр» был выброшен штормом на м. Буор-Хая 21 сентября 1937 г. в море Лаптевых. Экипаж спасен ледокольным пароходом «Садко».

Пароход «Рабочий», 1938 г.

В навигацию 1937 г., из 64 советских судов, ходивших в различные районы Арктики, 25 были вынуждены зазимовать. Во время зимовки, группа судов была вынесена дрейфующим льдом из Хатангского залива в море Лаптевых. Дрейф продолжался 292 дня, во время которого от сжатия льдов погиб пароход «Рабочий», затонув у о-ва Бегичева в море Лаптевых.

Пароход «Сучан», 1938 г.

Пароход «Сучан» ДВГМП сел на рифы и затонул 1 июня 1938 г. у о-ва Камень Опасности. Причина крушения - небрежность в счислении места судна.

Буксир «Кит», 1938 г.

Спасательный буксир «Кит» пропал без вести в ночь на 1 ноября 1938 г., следуя в Усть-Камчатск. Вместе с ним погибли 28 членов экипажа и 10 пассажиров. Поиски судами и авиацией, обследование береговой полосы, ведшиеся до конца ноября 1938 г., ни к чему не привели: «…никаких признаков буксирного парохода «Кит», его экипажа и пассажиров не обнаружено…».

Эскадренный миноносец «Решительный», 1938 г.

Эсминец «Решительный» был построен на судостроительном заводе № 198 (ныне Адмиралтейский завод) и окончательно собран и вооружен на судостроительном заводе № 199 в Комсомольске на Амуре. Для сдаточных испытаний и введения в строй корабль был направлен во Владивосток на буксире гидрографического судна «Охотск». 8 ноября 1938 г. корабль попал в сильный шторм, был выброшен на камни м. Золотой, в 90 милях от Советской гавани и разломился на части.

Пароход «Индигирка», 1939 г.

Пароход «Индигирка» Дальстроя, следуя во Владивосток, в ночь на 12.12.1939 г., в штормовых условиях сел камни о-ва Хоккайдо, недалеко от пос. Саруфуцу и лег на правый борт. Ближе к утру, команда предприняла попытку добраться до берега. Первая спущенная на воду лодка сразу же перевернулась. Вторая достигла своей цели и несколько матросов сообщили о катастрофе. На помощь из порта Вакканай были направлены три японских судна, однако из-за сильного шторма смогли приступить к спасанию только 13 декабря. Всего было спасено 430 чел., в т.ч. 35 женщин и 22 ребенка. Погибшими же считаются 741 чел.

От себя отметим, что полувеком ранее в этих местах погибла шхуна «Крейсерок».

Следует так же заметить, что СМИ, зачастую, с этой трагедией ассоциируют другой пароход с аналогичным именем. На момент трагедии «другая» «Индигирка» (1886 г. постройки, первоначальное имя - «Цинан-Фу», с 1914 г. в составе Доброфлота) была в составе ТОФ и полтора десятилетия спустя была потоплена как мишень (см. ниже). Данный вывод подтверждается исследованиями приморского дайвера И.Р. Неупокоева, детально обследовавшего это затонувшее судно.

Ледокольный пароход «Малыгин», 1940 г.

По воспоминаниям современников, возвращавшийся из экспедиции «Малыгин» был настигнут штормом «…севернее Олютарки... Береговые рации приняли радиограмму с борта корабля, что волной поломало палубные надстройки, затем сорвало крышку кормового люка, залило котельную, вывело котлы из строя. Капитан сообщал, что попытается где-нибудь укрыться. С той поры связь прервалась. Затем пришло сообщение, кажется от «Анадыря», что он принял радиограмму, из которой явствовало, что «Малыгин» погибает…». «Малыгин» пропал без вести в ночь с 27 на 28 октября 1940 года, у северо-восточного берега Камчатки. Вместе с ним погиб весь экипаж и персонал гидрографической экспедиции Я.К. Смирницкого. В последующие дни и до середины ноября проводились поиски «Малыгина», но безрезультатно. Авиаторами - пограничниками была найдена шлюпка судна, поисковые партии обнаружили труп девушки, входившей в состав экспедиции, а так же портфель Я.К. Смирницкого с деньгами и результатами научных исследований. В последний момент ученый обернул документы в целлофан, портфель, в котором они находились, набил пробкой и выбросил за борт в надежде, что волны вынесут его на берег. Пароход «Малыгин» до сих пор не найден.

Судьба «Малыгина» без прикрас легендарна: построенное в 1912 г. как ледокольный пароход «Брюс», судно было приобретено русским правительством, наименовавшим его «Соловей Будимирович». При исходе белых с Русского Севера, «Соловей Будимирович» чуть не погиб, затертый льдами, но спасенный ледоколом «Красин» и ледорезом «Литке». В августе 1921 года, ледокол, переименованный в «Малыгин», участвует в первой экспедиции Плавморнина (Плавучего морского научно-исследовательского института), а в 1928 г. – в спасении экспедиции Нобиля. В 1934 г. ледокол сел на камни о-ва Шпицберген, но был спасен экспедицией ЭПРОН.

Пароход «Снабженец», 1940 г.

Известно, что в 1940 г. пароход «Снабженец» сел на рифы о-ва Камень Опасности и был разбит штормами.

Пароход «Вацлав Воровский», 1941 г.

Пароход «Вацлав Воровский» после погрузки в п. Портленд (США) и следуя под проводкой лоцмана, сел на отмель в устье р. Колумбия и разломился 03.04.1941 г. Погибших нет.

Краболов «Второй снабженец», 1941 г.

Краболов «Второй снабженец» принадлежащий «Краболовному тресту» сел на рифы о-ва Камень Опасности и затонул 26 июня 1941 г. на небольшой глубине. Погибших нет.

Ледокол «Казак Поярков», 1941 г.

Ледокол «Казак Поярков» следовал вдоль берегов Приморья, ведя на буксире баржи с грузами. В половине шестого вечера 25 июля подорвался на советской мине в р-не бухты Ольга, у м. Южный. От поступления воды произошел взрыв паровых котлов и судно затонуло за полторы-две минуты. Погибло 30 человек, спаслось 15 моряков. Судьба ведомых барж нам неизвестна.

Краболов «Тунгус», 1941 г.

Краболов «Тунгус» подорвался на советском оборонительном минном заграждении 27 июля 1941 г. и затонул в Японском море в р-не м. Поворотный на глубине 120 метров. Вместе с судном погибло 22 моряка.

Подводные лодки «М-49» и «М-63»,1941 г.

Подводные лодки «М-49» и «М-63» пропали без вести в период между 10 и 17 августа 1941 г. в р-не залива Посьет. Предположительно,

лодки подорвались на минах советского заграждения. Всего погибло 43 подводника. Известно, что «М-49» ушла 09.08.1941 г. на боевую позицию южнее Уссурийского залива, а сутки позже в море вышла «М-63», патрулируя западнее позиций «49-й». Обе подлодки сообщили о прибытии в районы патрулирования, после чего связь с ними пропала. Поисковые операции результата не дали.

В 1987 г. Составитель получил письмо от Б.Г. Масленникова, автора книги «Морская карта рассказывает». В письме сообщались воспоминания одного аквалангиста, якобы видевшего в конце 1960-ых - начале 1970-ых гг. в одной из близлежащих бухт м. Гамова затонувшую подводную лодку. К сожалению, письмо не сохранилось, да и иных подтверждений этому тогда найдено не было.

В 2002 г., газета «Красная звезда» от 18 мая сообщала «…что летом 1954 года в заливе Посьета наши сторожевые катера преследовали иностранную подводную лодку. После взрыва глубинных бомб на поверхность всплыли пятна соляра. Однако, спустившись на грунт, водолазы обнаружили... советскую подлодку времен Великой Отечественной войны. Ее удалось поднять. В корпусе лодки были найдены останки команды, документы, оружие... Судя по имевшимся повреждениям, лодка затонула после подрыва на мине…».

И в современности (2010 г.) главным штурманом ТОФ кап. 1 р. М.И. Сажаевым на базе архивных документов выполнен анализ причин гибели подлодок, из которых основными считались – подрыв на оборонительных минных заграждениях вследствие навигационных ошибок, подрыв на минах, сорванных с якорей и дрейфовавших через позиции подводных лодок, и снос лодок на минные заграждения.

В первом случае «… наиболее вероятным местом гибели «М-49» можно считать район радиусом 5 миль с координатами центра 42°29,0' СШ, 132°12,0' ВД...

Наиболее вероятным местом гибели «М-63» можно считать район радиусом 5 миль с координатами центра 42°20,0' СШ 131°20,0' ВД…». Для поиска лодок районы могут быть увеличены в сторону берега, где располагались другие линии мин.

Во втором случае наиболее вероятными районами считаются:

- «М-63»: 41°58,0' СШ - 131°17,0' ВД; 42° 13,0' СШ - 131°17,0' ВД; 42°13,0' СШ - 131°49,0' ВД; 41°58,0' СШ - 131°49,0' ВД.
- «М-49»: 42°01,0' СШ - 132°11,0' ВД; 42°16,0' СШ - 131°09,0' ВД; 42°19,0' СШ - 132°41,0' ВД; 42°05,0' СШ - 132°44,0' ВД.

В третьем случае район поиска оценивается как «…достаточно большой и располагается в месте постановки минных заграждений… ».

М.И. Сажаевым были рассмотрены и иные версии, как-то: гибель лодок из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий, что предполагает их крушение в «в районе назначенных им позиций», и гибель лодок «в бою при встрече с вооруженным судном противника», что предполагает их потерю «за пределами назначенных подлодкам позиций». Однако до современности (2014 г.) данные подводные лодки остаются пропавшими без вести.

Спасательный буксир «Республика», 1941 г.

Спасательный буксир «Республика» Владивостокского торгового порта столкнулся 4 декабря 1941 г. с буксируемым им пароходом «Оха» (по другим источникам - «Ола»), получил пробоину в левом борту и затонул в 25 милях к югу от о-ва Аскольд. Погибло 3 чел., а убытки были оценены в 2 805 777 руб.

Пароходы «Кречет», «Свирьстрой», «Сергей Лазо», 1941 г.

Пароходы ДВГМП «Кречет», «Свирьстрой» и «Сергей Лазо» находились на капитальном ремонте в Гонконге и были потоплены в декабре 1941 г. при нападении японцев. Экипажи судов с большим трудом возвратились на Родину, потеряв двух человек.

Пароход «Перекоп», 1941 г.

«Перекоп», входивший в состав ДВГМП, следовал из Владивостока в Сурабайю. После начала военных действий Японии против США, Великобритании и Нидерландов, пароход несколько раз подвергался атакам японских самолетов, получил повреждения и загорелся. Было убито 8 и ранено 8 человек. Судно затонуло 18 декабря 1941 г. в Южно-Китайское море, 4° 50' N., 106° 30' E.

Танкер «Майкоп», 1941 г.

Танкер «Майкоп» следовал во Владивосток из Сурабайи. 20 и 21 декабря подвергся нескольким нападениям японской авиации, получил повреждения и затонул 26.12.1941 г. Место гибели: 05°45' N., 124° 55' E.

Землечерпалка «Тихоокеанская», 1941 г.

В обзоре «Анализ аварийности за 1941 г. по ДВУМФ» упоминается гибель землечерпалки «Тихоокеанская», принадлежавшей Техфлоту. Иным сведениями об этом крушении мы не располагаем.

Пароход «Турксиб», 1942 г.

Пароход «Турксиб» ДВГМП следуя пр. Унимак, 24 апреля 1942 года сел на камни и затонул. Координаты гибели: широта – 54 град., 24 мин. N., долгота – 164 град., 41 мин. E.

Пароход «Ангарстрой», 1942 г.

Пароход «Ангарстрой» следовал из Сан-Франциско во Владивосток вокруг Японии. 1 мая 1942 года в Восточно-Китайском море, пароход был торпедировав неизвестной подводной лодкой и затонул через 15 мин.

Экипаж и пассажиры, спасшиеся в двух шлюпках, были подобраны японским грузовым судном «Кайо-Мару» и доставлены в Шанхай.

Место гибели: Восточно-Китайское море, широта – 31° 55' N., долгота – 127° 42' E.

Подводные лодки «Щ-138», 1942 г.

Подводная лодка «Щ-138» погибла 18 июня 1942 года, от взрыва четырех торпед в первом отсеке, стоя в базе Николаевска на Амуре. Не исключается возможность диверсии. Поднята и выведена из состава флота год спустя.

Во время взрыва, стоявшая рядом ПЛ «Щ-118» получила пробоину и затонула. Часть экипажа успела задраиться в кормовых отсеках. Подошедший плавучий кран приподнял лодку и несколько человек успели выйти. Но лодка сорвалась с крана и пошла на дно, оказавшись могилой для остававшихся внутри подводников. Впоследствии поднята и восстановлена.

Пароход «Профессор Визе», 1942 г.

Известно, что пароход «Профессор Визе» затонул во время шторма в Янском заливе 17 августа 1942 г. Иными обстоятельствами этого крушения мы не располагаем.

Пароход «Микоян», 1942 г.

Пароход «Микоян» занимался перевозкой грузов из английских колоний в порты Персидского залива. Во время следования из Калькутты в Карачи, 03.10.1942 г. был торпедирован японской ПЛ «I-162». Экипаж оставил пароход и на шлюпках добрался до порта Гопалпур, затем, через Индию, Иран и Ирак, прибыли в Красноводск. Место гибели: Бенгальский залив, 19°09' N., 85° 25' E.

Американская подводная лодка «S-44», 1942 г.

Подводная лодка «S-44» вышла из Датч-Харбора в район северных курильских островов в конце сентября 1942 г. По прибытии в операционный район, 7 октября ночью, с помощью радара лодка установила контакт с небольшим, предположительно торговым судном и пошла на сближение в надводном положении. Когда дистанция сократилась, лодка открыла артиллерийский огонь, но неожиданно получила в ответ мощный артиллерийский залп – противником оказался японский эсминец. Уйти на глубину лодке не удалось - один снаряд попал в центральный пост ниже ватерлинии, второй в ограждении прочной рубки и третий в аккумуляторные ямы. Выбраться удалось только семи морякам, но лишь двое из них были подобраны миноносцем.

Заметим, что в источнике не оговорено точное место гибели «S-44», хотя на картах - вкладках указано место - миль на 30-40 мористее места между Озерновским и Октябрьским рыбокомбинатами на Камчатке.

Подводная лодка «Л-16», 1942 г.

К лету 1942 года подводная лодка «Л-16» была определена к переводу на Северный флот, куда вышла 24 сентября, курсом к Панамскому каналу. 11 октября 1942 года следуя в паре с «Л-15», «Л-16» была потоплена в 300 милях на *NW* от Сан-Франциско японской подводной лодкой «I-25».

Пароход «Симферополь», 1942 г.

Стоящий на ремонте в Гонконге «Симферополь» получил серьезные повреждения во время боевых действий между Японией и Великобританией, и погиб 1 декабря 1942 г.

После захвата Гонконга, японцы подняли и конфисковали судно, зачтя его как компенсацию за пассажирский пароход «Kehi Maru», потерянный 5.11.1941 на переходе из Сейсина в Цуругу в результате подрыва на дрейфующей советской мине (погибло 156 чел.).

Пароход «Большой Шантар», 1943 г.

Пароход «Большой Шантар» ДВГМП погиб 13 февраля 1943 г. в результате навигационной аварии - сел на камни м. Ющина о-ва Беринга.

Пароход «Кола», 1943 г.

Пароход «Кола» 13 февраля вышел из Владивостока на Петропавловск через Цусимский пролив. Идя вдоль восточного побережья Японии, судно было потоплено американской лодкой «Софиш» 17 февраля 1943 г. Из находившихся на борту 75-ти человек, на шлюпках спаслось 31. После двухнедельного дрейфа в океане, в живых осталось только четверо, которые были спасены японцами. Координаты места гибели парохода - Тихий океан, 30° 56' N., 136° 30' E.

Пароход «Ильмень», 1943 г.

Пароход «Ильмень» следовал в Петропавловск-Камчатский тем же путем, что и «Кола». 17 февраля 1943 г. «Ильмень» был торпедирован американской ПЛ «Софиш». Погибло 7 моряков. Остальные члены экипажа на двух шлюпках под парусами направились к берегам Японии. В этот же день их подобрал пароход «Каширстрой» и доставил в Петропавловск-Камчатский. Координаты места гибели парохода - Тихий океан, в 240 милях от о-ва Сикоку, 30° 35' N, 136° 30' E.

Пароход «Узбекистан», 1943 г.

«Узбекистан», следуя вдоль северо-западных берегов США, 1 апреля 1943 г., в плохую видимость сел на камни на подходе к проливу Хуан-де-Фуко и затонул. Координаты места гибели: широта - 48 град., 43 мин. N., долгота - 125 град., 03 мин. W.

Краболовная база «Ламут», 1943 г.

Следуя из Астории в Сиэтл краболовная база «Ламут» села на камни и затонула 01.04.1943 г.

Японский пароход «Гойосаки-мару», 1943 г.

Пароход «Гойосаки-мару» водоизмещением 4500 тонн был выброшен на берег в мае 1943 года в месте с координатами - широта 50° 49' 9" N., долгота – 155° 39' 8" E., восточная часть о.

Арандо-То. Причина гибели нам неизвестна, ведомо лишь, что пароход был обследован водолазами ТОФ 26.06.1947 г.

Американская подводная лодка «Херинг», 1943 г.

Подводная лодка «Херинг» вышла из Перл-Харбора в мае 1943 г., в свой восьмой боевой поход. В начале июня «Херинг» атаковала в надводном положении и потопила транспортные суда «Хибури Мару» и «Иваки Мару», стоявшие на рейде о-ва Матуа. В момент атаки лодка была обнаружена и потоплена японской береговой батареей. Заметим, что лодка погибла от огня береговой батареи - уникальный случай в мировой практике.

Гидрографическое судно «Чукча», 1943 г.

ГиСу «Чукча» следовало в Петропавловск, имея на борту запас мин заграждения. В ночь на 1 июня 1943 г. судно было потоплено американской подводной лодкой «S-34», принявшей его за японский грузовой пароход. Вместе с кораблем погибли 64 моряка. Место гибели: 50° 29' N, 156° 28' E.

Пароход «Херсон», 1943 г.

Пароход «Херсон» 4 июля 1943 г. следовал вдоль побережья Камчатки и в плохую видимость сел на мель. Подошедшие на помощь суда «Уссури», «Псков», «Терек», «Тунец», «Ладога» и «Коккинаки» сняли с аварийного судна 4500 т груза. 21 июля судно разломилось на две части. К концу июля кормовая и носовая части были прибуксированы в Петропавловск-Камчатский. Погибших не было.

Сейнер № 20, 1943 г.

Сейнер № 20 был потоплен 9 июня 1943 г. в р-не о-ва Ребун американской подводной лодкой «Пермит». Погибло 2 моряка, а остальных американцы подобрали и высадили их в Датч-Харборе, объясняя свои действия ошибкой. Только в 1990-х гг. стало известно, что погибший сейнер наряду с другими судами вел разведку в интересах ТОФ.

Подводная лодка «Щ-130», 1943 г.

При отработке ночных стрельб 31.08.1943 г. «Щ-130» столкнулась с подводной лодкой «Щ-128» и легла на грунт в зал. Америка с двумя затопленными отсеками. При этом два моряка задраились в затапливаемых отсеках, не дав воде распространиться по кораблю и погибли. Впоследствии поднята и восстановлена.

Траулер, 1943 г.

Советский траулер водоизмещением 179 тонн, имя или номер неизвестны, затонул в 1943 г. в месте с координатами широта 52° 47' N., долгота – 158° 41' 5" E. Что это было за судно и причину его гибели мы не знаем.

Танкер «Мариуполь», 1943 г.

Танкер «Мариуполь» потерпел крушение 14 ноября 1943 г. в Первом Курильском проливе, выскочив на камни о-ва Шумшу. В последствии, японцы установили артиллерию на корпусе танкера, сделав из него батарею, уничтоженную советскими десантниками в 1945 г.

К 1990-му году, остатки «Мариуполя» не сохранились. Так, во время экспедиции «Курильский десант-90» над водой мы их не наблюдали.

Японский грузовой пароход, 1943 г.

Японский грузовой пароход (имя не известно) потоплено торпедами американской подводной лодки (имя не известно) в р-не Озерновского рыбокомбината на Камчатке, затонув на глубине 20 м. Со слов дальневосточного моряка П.Д. Киселева, в годы Великой Отечественной войны ходившего капитаном парохода «Якут» сообщалось « … С «Чапаева» абсолютно точно видели: всплыла подводная лодка, подошла к японскому пароходу, выпустила торпеду и потопила его - так там и лежит - на рейде Озерновского комбината…».

Американская подводная лодка «Уаху», 1943 г.

Американская подводная лодка «Уаху» пропал без вести в проливе Лаперуза в 1943 г. В конце 1990-х гг. была обнаружена японцами и была предположительно опознана как советская «Л-19». В 2006 г. американскую лодку обследовали российские водолазы, погружаясь с яхты «Искра» (капитан В.А. Карташов).

Пароход «Тымлат», 1944 г.

Пароход «Тымлат» выйдя 12.01.1944 г. из Первого Курильского пролива в Тихий океан, попал в ураган. Волнами сорвало люковые закрытия и затопило носовой трюм. По сигналу «SOS» подошли пароходы «Киев» и «Выборг». Попытки буксировать аварийное судно не удались и около 8 часов утра судно затонуло. Спасено 9 чел., погибло 35. Место гибели: юго-западная часть Камчатки, 53° 12' N., 160° 15' E.

Пароход «Белоруссия», 1944 г.

Ранним утром 3 марта 1944 г. пароход «Белоруссия» был торпедирован японской подводной лодкой. Судно затонуло, погибло 15 чел., 28 спаслись на шлюпке. Через плавающие льды, на 20-е сутки, добраться до берега удалось только двоим. В числе погибших были и 15 юнг торгового флота. Место гибели: южная часть Охотского моря, 47° N., 146° E.

Пароход «Мста», 1944г.

Пароход «Мста» Николаевского на Амуре государственного морского пароходства был раздавлен льдами 6 июня 1944 г., к югу от бухты Нагаева.

Отметим, что в предшествующих публикациях нами была допущена ошибка и погибшая «Мста» была поименована как «Можа».

Японские пароходы «Синмей-Мару» и «Ниппе-Мару», 1944 г.

Американские подводники топили японские суда в непосредственной близости от камчат-

ских берегов. 05.07.1944 г. подводная лодка атаковала в районе Озерной стоявший против японского завода № 34 пароход «Синмей-Мару». Он затонул, но большинство японцев были спасены. Позже пароход «Дальстрой» спас 17 японцев из числа команды потопленного «Ниппе-Мару» и доставил их в Усть - Большерецк.

Пароход «Павлин Виноградов», 1944 г.

«Павлин Виноградов», следуя из Ванкувера на Владивосток, 22.04.1944 г. был торпедирован неизвестной подводной лодкой на подходе к Алеутским островам От детонации взорвались бочки с ацетоном, кормовую часть охватило пламя. Пароход затонул в течение двух минут. Место гибели: 53° 13' N., 159° 35' W. При взрыве и спуске шлюпок погибло 13 моряков. В уцелевшей шлюпке и на плоту оказалось 29 чел. Под парусом и на веслах шлюпка пошла по направлению к Алеутским островам. Но только на 6-е сутки оставшихся в живых 9 человек подобрал пароход «Ола».

Пароход «Ильич», 1944 г.

Старый пароход «Ильич» (1890-х годов постройки) в апреле 1944 г. прибыл на ремонт в США. 24.06.1944 г., стоя у пирса, судно по неизвестной причине быстро накренилось и погрузилось в воду. Погибла буфетчица. Ранее «Ильич» назывался «Император Николай II» , долгое время работал на Черном море, а с 1934 г. трудился на Дальнем Востоке.

Пароход «Обь», 1944 г.

В конце июня 1944 г. «Обь» вышла из Владивостока в Петропавловск-Камчатский. В полночь 6 июля в пароход был торпедирован неизвестной подводной лодкой и затонул в течении двух минут. Погибло 14 чел. Оставшиеся в живых члены экипажа успели сесть в шлюпку и на другой день подошли к берегу Камчатки. Место гибели: у западного берега п-ова Камчатка, 51° 27' N., 154° 58' E.

Пароход «Кузбасс», 1944 г.

Пароход «Кузбасс» сел на камни и затонул вблизи бухты Провидения у м. Улакчан 25 сентября 1944 г. Место гибели: широта – 64° 24' 5" N., долгота – 173° 56' 1" E.

Буксирный катер «Леваневский», 1944 г.

Буксирный катер «Леваневский» водоизмещением в 150 тонн затонул во время шторма в лимане Амура 10 октября 1944 г., в р-не буя № 13 на глубине 10 метров.

Подводная лодка «Щ-139», 1945 г.

25.04.1945 г. подводная лодка «Щ-139» затонула у причала в бух. Ракушка, после взрыва подрывных патронов. В последствии поднята и восстановлена.

Пароход «Узбекистан», 1945 г.

«Узбекистан», второй пароход с таким именем, при выходе 31.5.1945 г. из Датч - Харбора, столкнулся с американским пароходом «Американ Стар». Получив большие повреждения, судно и выбросилось на прибрежную отмель. Поднято и сдано на лом.

Пароход «Трансбалт», 1945 г.

«Трансбалт», следуя из Сиэтла на Владивосток и пройдя в ночное время пролив Лаперуза, 13 июня 1945 года был потоплен американской ПЛ «Спейдфиш». Погибло 5 чел. Место гибели: Японское море, в 50 милях западнее пролива Лаперуза, 45° 33' N., 140° 45' E. Две недели спустя, оставшиеся 94 члена экипажа на шлюпках добрались до японских портов, откуда были доставлены во Владивосток.

Японская краболовная база «Касадо-Мару», 1945 г.

Краболовная база «Касадо-Мару» затонула в Охотском море 10 августа 1945 г. в устье р. Кихчик (зап. побережье Камчатки), в результате повреждений, полученных при бомбардировке советскими гидросамолетами. Место гибели: широта – 53° 17' 4" N., долгота – 156° 02' 9" E. Плавбаза была обследована водолазами АСС ТОФ 31 .08.1949 г., обнаружившими ее на глубине 12 метров.

В «прошлой жизни», «Касадо-Мару» - это пароход Доброфлота «Казань», затопленный в Артуре в 1904 г. и впоследствии поднятый японцами.

Тральщик «ТЩ-279», 1945 г.

Тральщик «ТЩ-279», полученный по ленд-лизу, подорвался на мине и затонул в порту Расин 14 августа 1945 г.

Торпедный катер «ТК-565», 1945 г.

Торпедный катер «ТК-565» 16.08.1945 г. подорвался на американской неконтактной мине в п. Расин и затонул. Погибло 4 чел.

Пограничный катер «ПК-42», 1945 г.

Пограничный катер «ПК-42» («ПК-44»-?) получил повреждения от взрыва на американской неконтактной авиационной мине в п. Расин и во избежание гибели выбросился на берег о-ва Масеми 16 августа 1945 г.

Гидрографическое судно «ГОК-2», 1945 г.

Гидрографическое судно «ГОК-2» подорвалось на мине и затонуло в порту Расин 16 августа 1945 года.

Рыболовная шхуна, 1945 г.

Для обеспечения высадки советского десанта на Шумшу, к острову была направлена камчатская рыболовная шхуна с разведывательно-диверсионной группой на борту. Однако в последующем шхуна на связь не вышла и вместе с группой считается пропавшей без вести. Документального подтверждения этой истории мы не имеем и записали ее со слов североокурильца А. Котенко, во время экспедиции «Курильский десант», выполненный Приморским краевым клубом подводного поиска «Восток» в 1990 году.

Десантные суда «ДС-1», «ДС-3», «ДС-5», «ДС-8» и «ДС-43», 1945 г.

Десантные корабли «ДС-1», «ДС-3», «ДС-5», «ДС-8» и «ДС-43» участвовали в высадке десанта на Шумшу 18.08.1945 г. «ДС-1» получило ряд прямых попаданий и в результате детонации боеприпасов взорвалось и затонуло в Первом Курильском проливе. «ДС-3», «ДС-5», «ДС-8» и «ДС-43» получили ряд прямых попаданий и затонули на прибрежном мелководье между мысами Котомари-саки (ныне - м. Почтарева) и Кокутан-саки (ныне - Курбатова) этого острова.

Бортовой мотобот краболовной базы «Менжинский», 1945 г.

Во время высадки десанта на о-в Шумшу 18 августа 1945 года, от близкого разрыва снаряда мотобот плавбазы «Менжинский» перевернулся и затонул в р-не м. Котомари-саки.

Пограничные катера «ПК-8» и «ПК-9», 1945 г.

Пограничные катера «ПК-8» и «ПК-9» Камчатского морпогранотряда участвовали в высадке десанта на о-в Шумшу 18 августа 1945 г. «ПК-8» получил ряд прямых попаданий снарядов японской береговой артиллерии и погиб в результате пожара и детонации глубинных бомб в Первом Курильском проливе, у м. Котомари-саки. «ПК-9» лишился хода после столкновения с десантным судном «ДС-2» и затонул при буксировке в Петропавловск-Камчатский.

Катер-тральщик «КТ-152», 1945 г.

Мобилизованный сейнер «КТ-152» потоплен 18(19) августа 1945 г. у о. Шумшу японским самолетом, пилотируемым камикадзе.

Гидрографический катер, 1945 г.

Трофейный гидрографический катер (название неизвестно) подорвался на мине и затонул 19.08.1945 г. в п. Сейсин в месте с координатами 42° 26' 29" N., 129° 50' 53" E.

Сторожевой корабль «Партизан», 1945 г.

СКР (ГиСу) «Партизан» подорвался на мине и затонул 20 августа 1945 года в районе порта Гензан. Возможно это «Красный партизан» Разведки ТОФ, упоминаемый нами выше.

Подводная лодка «Л-19», 1945 г.

Подводная лодка «Л-19» 19.08.1945 г. вышла в боевой поход к порту Румой на о-ве Хоккайдо, под командой 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 судна. Дальнейших сведений от лодки не поступало. Считается, что «Л-19» пропала без вести со всем экипажем 22-23 августа 1945 года.

По современным японским данным, возможно, что «Л-19» покоится в районе 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 заграждения во время боевого траления 16 октября 1945 г. восточнее Петропавловска - Камчатского. Место гибели - широта 52° 48' 5" N., долгота – 158° 56' E.

Десантная баржа, 1945 г.

Самоходная десантная баржа, водоизмещением 20 тонн, затонула в шторм в месте с координатами широта - 54° 31' 5" N., долгота – 156° 28' 8" E. предположительно в 1945 г.

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. Летом 2015 г. на месте крушения судна и гибели людей воздвигнут крест. 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.

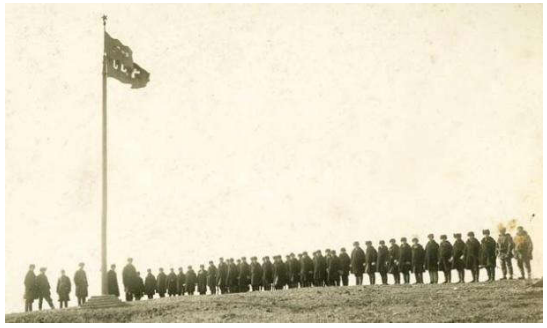
* * * * *



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

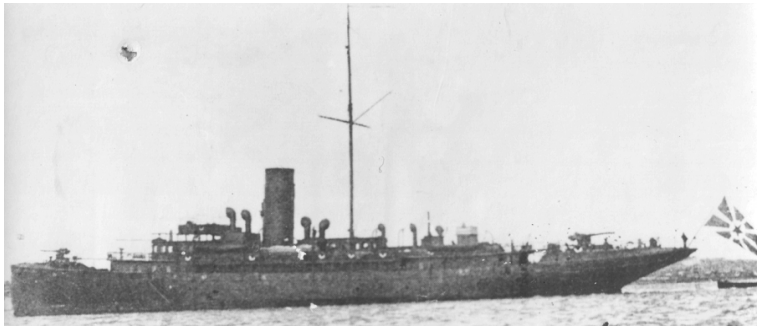


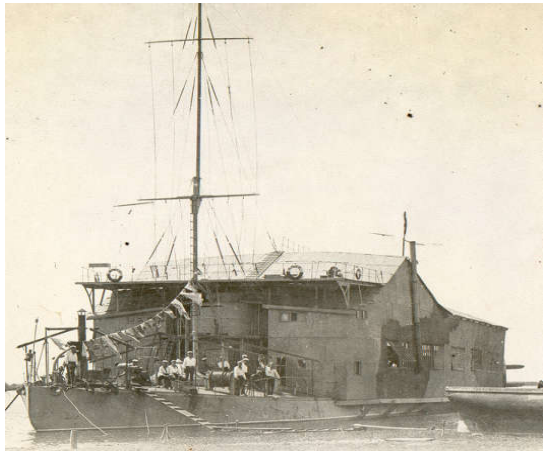
Канонерская лодка «Красный октябрь»
на пути к о-ву Врангеля в 1924 г.

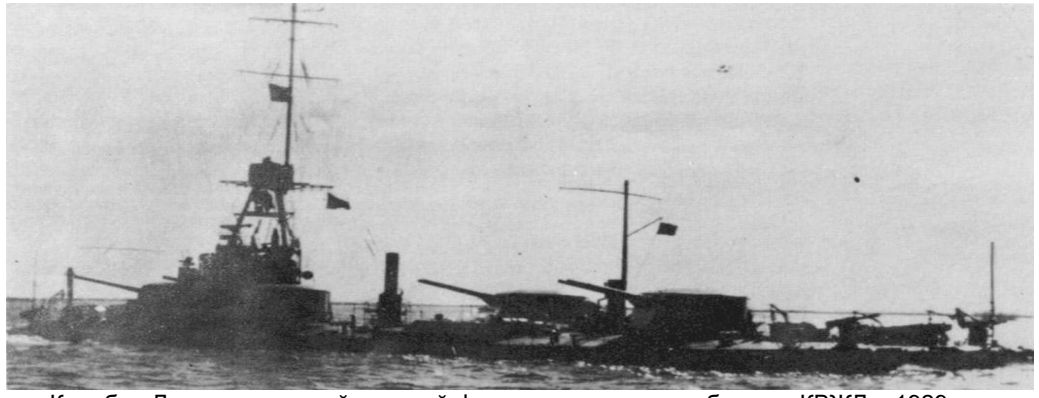


Государственный флаг СССР над о-вом Врангеля

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





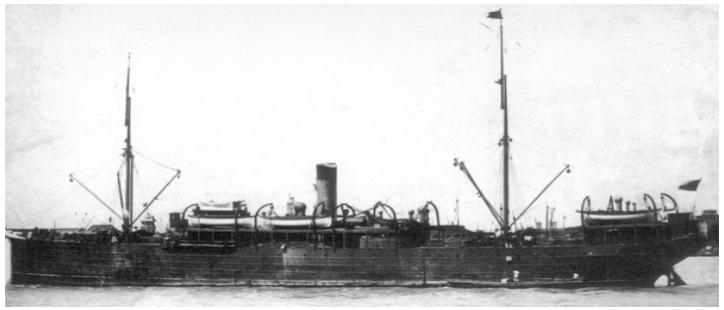




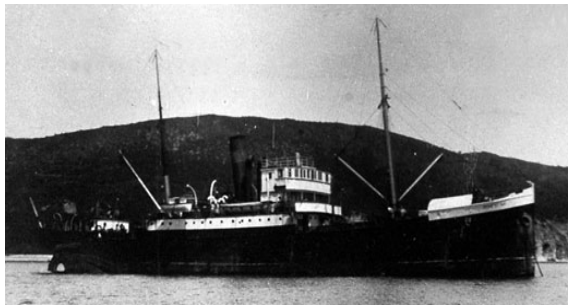
Корабли Дальневосточной военной флотилии, участники боев на КВЖД в 1929 г. –
гидроавиатранспорт «Амур» (слева), монитор «Сунь-Ят-Сен» (вверху) и
канонерская лодка «Вотяк»

В начале Новой эры – восстановление и защита государственного суверенитета





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

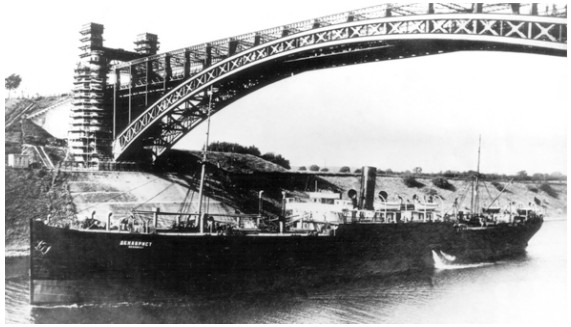


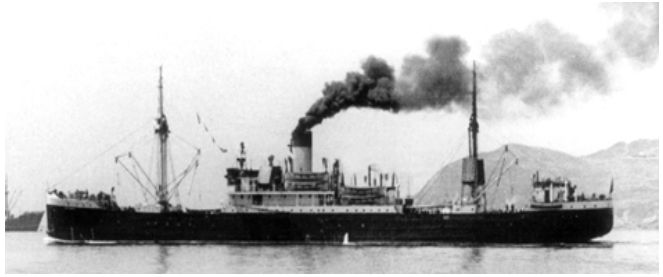
Пароход «Монгугай», на борту которого в 1925 г. вернулись на Родину оренбургские казаки



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.



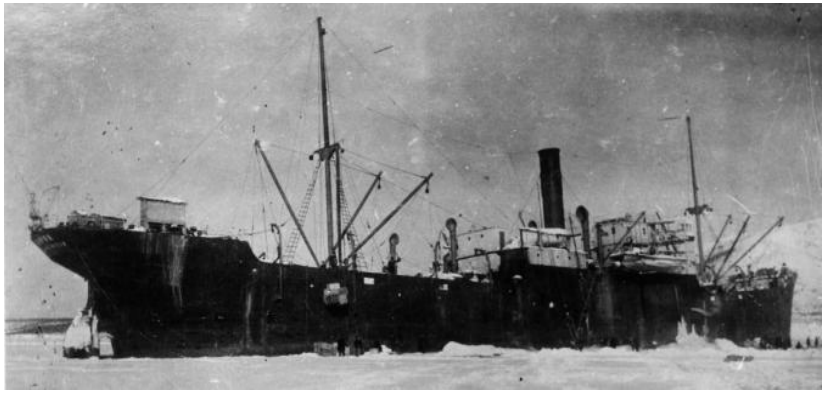
Грузовой пароход «Днепрострой»
- семь судов этого типа были приобретены в США в 1931-1934 гг.

Становление советского торгового судоходства на Дальнем Востоке

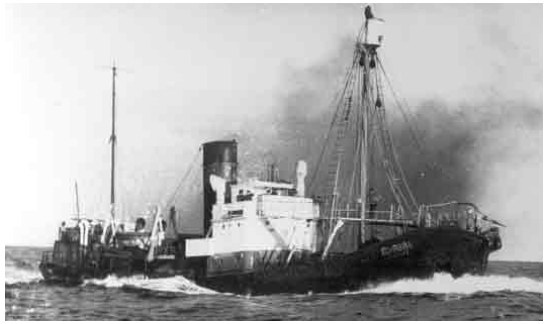


Плавзавод «Алеут», приход которого на Дальний Восток в 1932 г. возродил отечественный китобойный промысел

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»

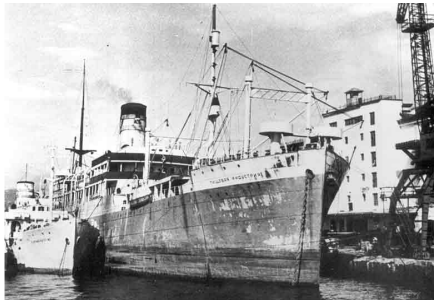


Траулер «Буревестник» и пароход «Чавыча» (на дальнем плане)

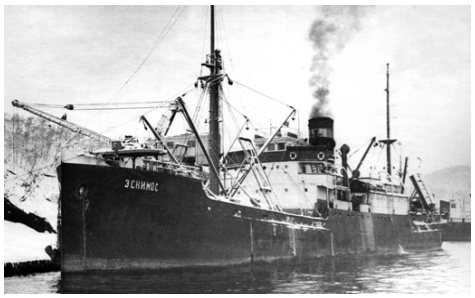




Шхуна «Росинант» - одно из первых научно- исследовательских судов на Дальнем Востоке



Рыбобаза «Пищевая индустрия» у причала Владморрыбпорта

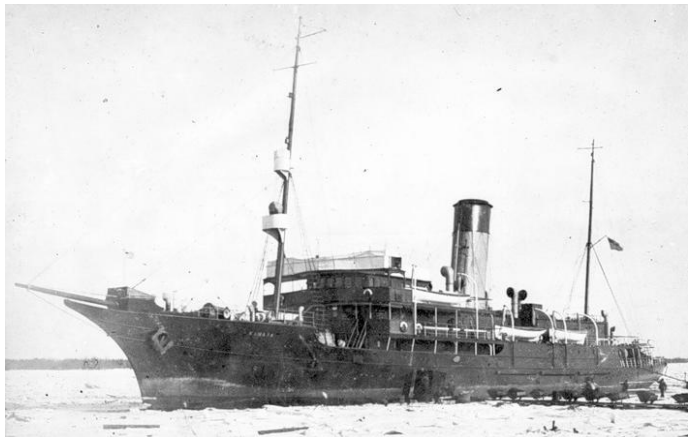


«Эскимос» - плавбаза «Акционерного Камчатского общества»

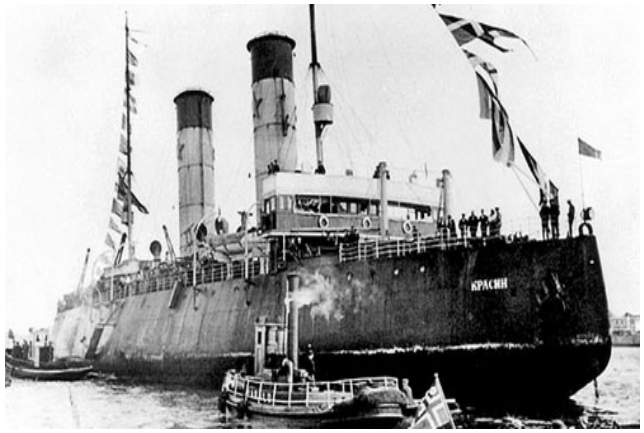


Моторно-рыболовные станции – техническая база развития рыболовецких колхозов

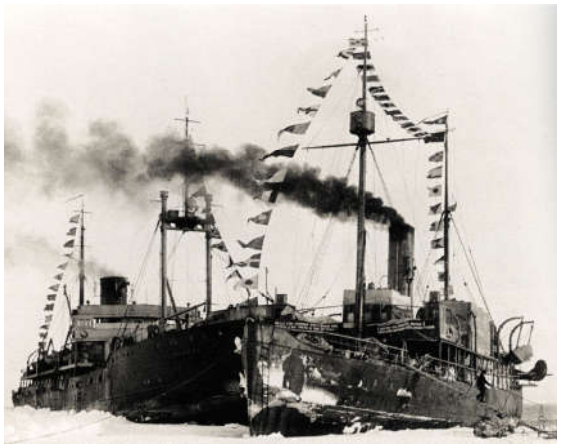
Становление советского рыбопромыслового флота на Дальнем Востоке



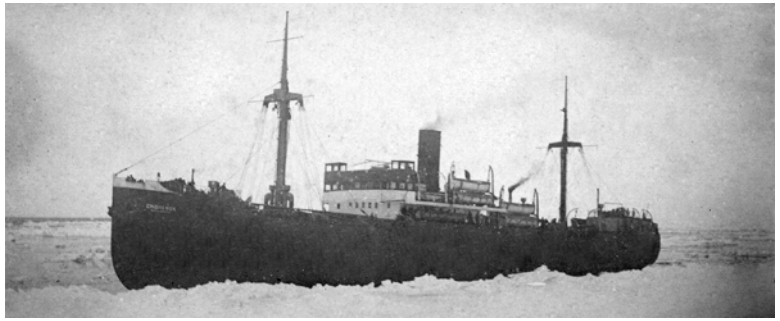
Ледорез «Ф. Литке»



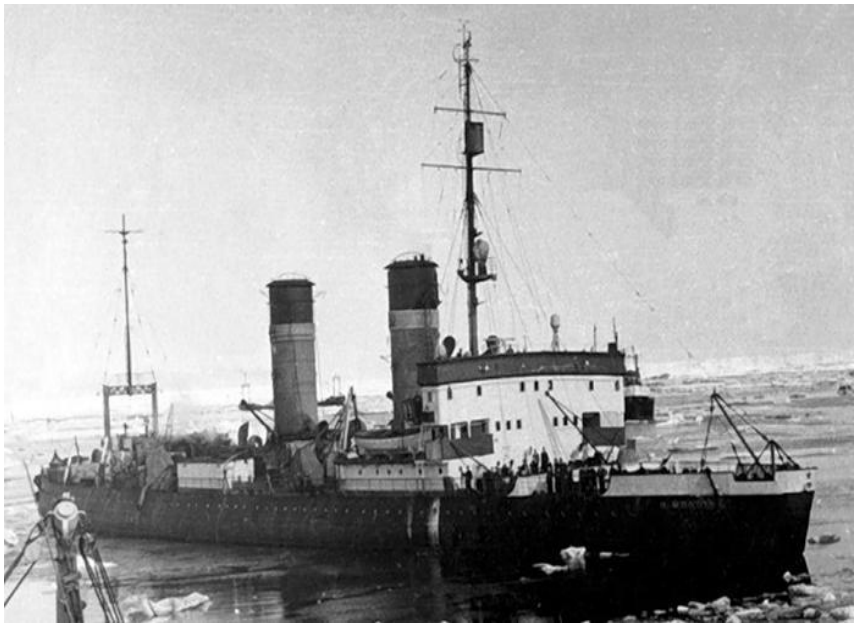
Ледокол «Красин»



Праздник в Арктике, 1930-е гг.



Дальневосточные пароходы во льдах Арктики



Линейный ледокол «В. Молотов» - символ Советской Арктики

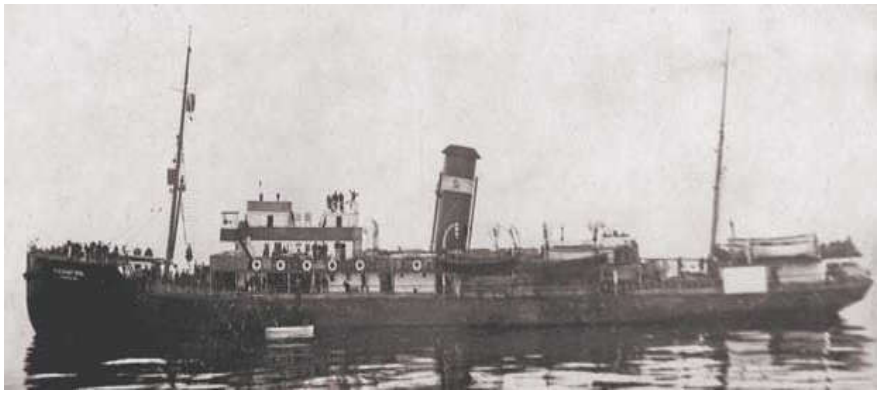


Советская Арктика - «Эпоха двух капитанов»

.



Шхуна «Чукотка» затертая льдами в 1931 г.



Ледокольный пароход «Малыгин» пропавший без вести в 1940 г.



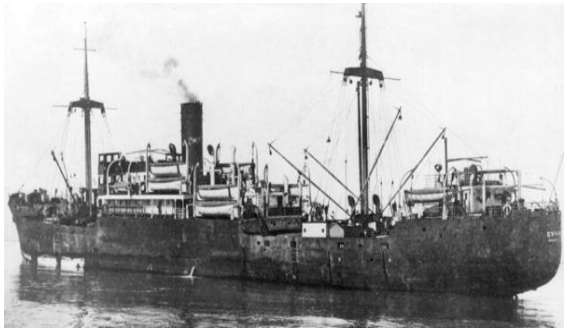
«Челюскин» во льдах, 1934 г..



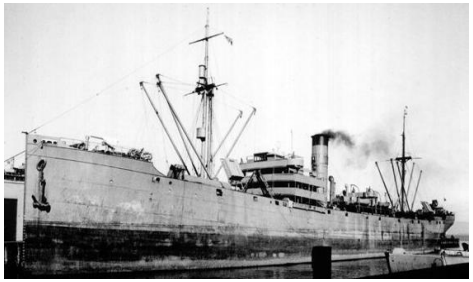
Гибнущий «Охотск», 1930 г



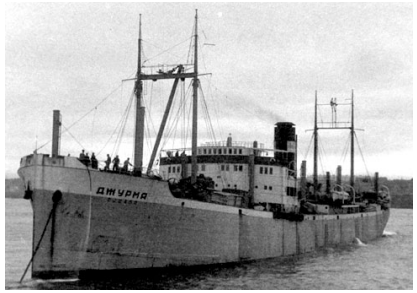
Пароход «Рабочий» раздавленный льдами
в Хатангском заливе в 1938 г.



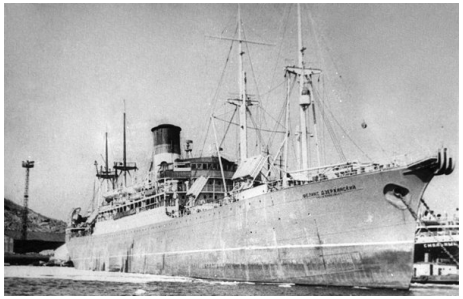
Пароход «Сучан»
погибший в 1938 г. у Камня Опасности



Пароход «Кулу»



Пароход «Джурма»



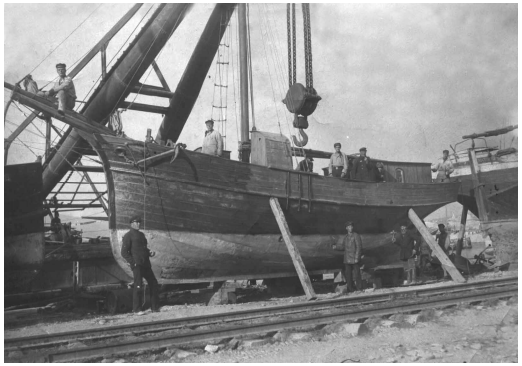
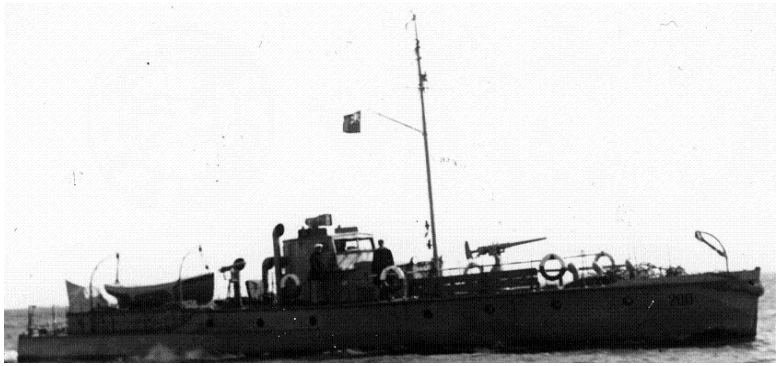
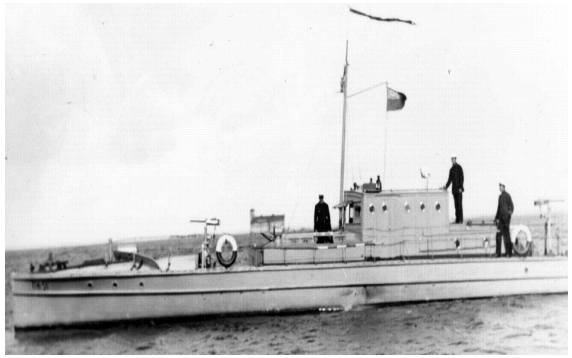
Пароход «Феликс Дзержинский»



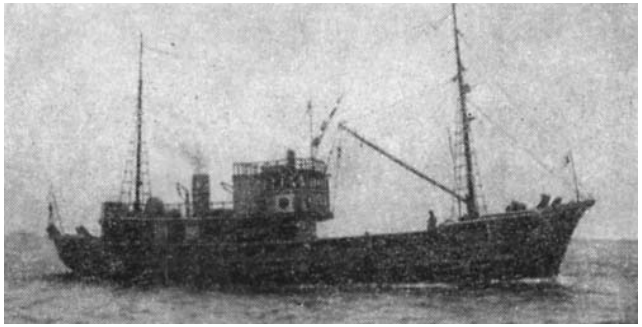
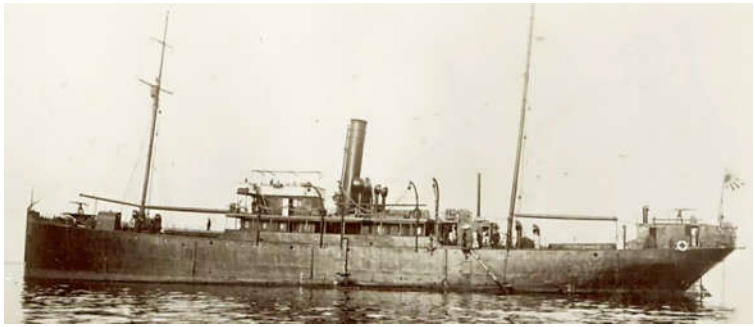
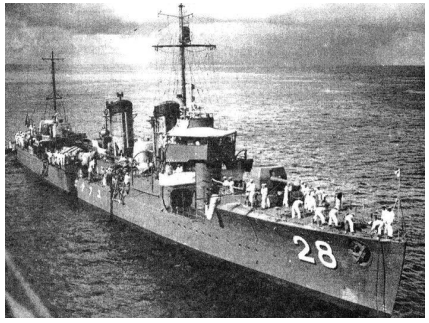
Пароход «Индигирка»

Пароходы «Дальстроя»

Тридцатые годы – успехи и трагедии Новой эры…

Шхуна (слева) и катера Морпогранохраны ОГПУ – основа охраны дальневосточных морских рубежей СССР в 1920-е гг.

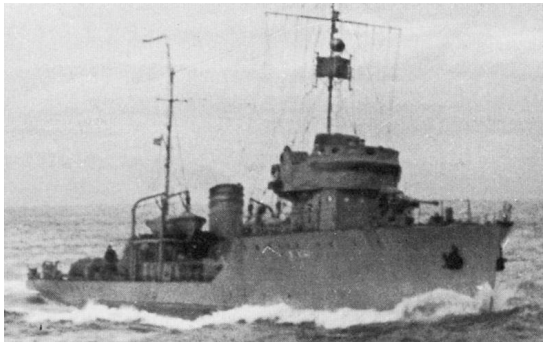
Японский браконьерский триумвират: промышляющая шхуна, обрабатывающий плавзавод и охраняющий миноносец



Пограничный катер типа «МО-4»



Пограничный СКР «Киров» идет на Дальний Восток



Пограничный СКР – тральщик, переданный из МСДВ

Корабли Морпогранохраны НКВД СССР в 1930-х…

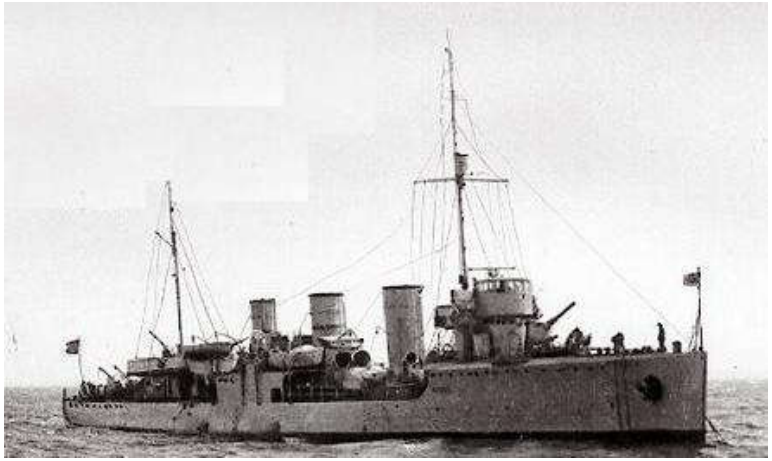
На дальневосточных пограничных рубежах Советского Союза



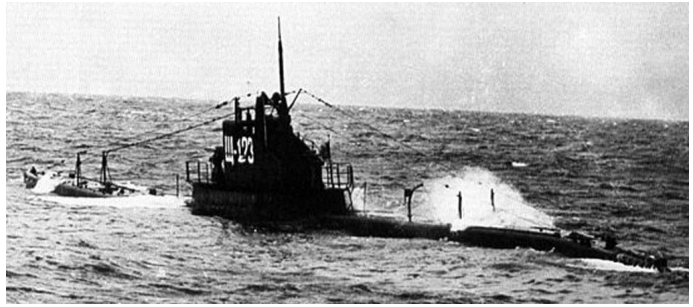
«Ворошиловская батарея» (№ 981) - символ обороны советского Дальнего Востока 1930-х…



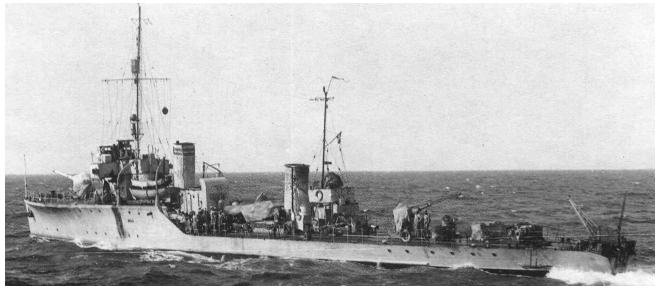
Подводный минный заградитель типа «Л»

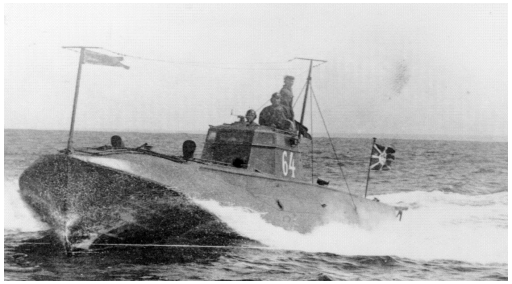


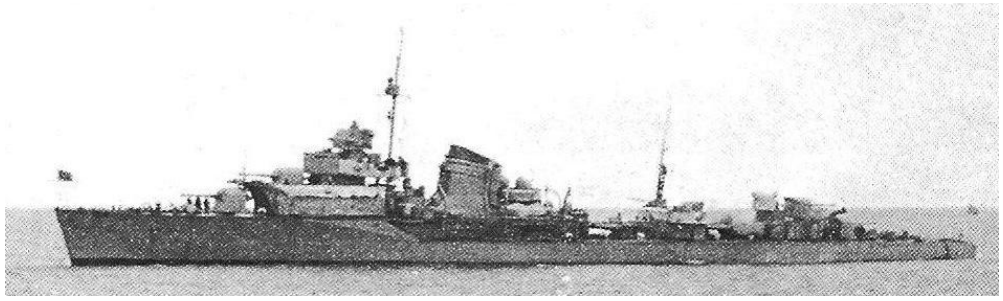
Ветеран Балтики и Тихого океана - эсминец «Войков», остов которого покоится в Амурском заливе, а 100-мм орудие установлено на Корабельной набережной Владивостока



Подводная лодка «Щ-123» , сторожевой корабль «Метель» и торпедный катер - участники Хасанских событий в 1938 г.







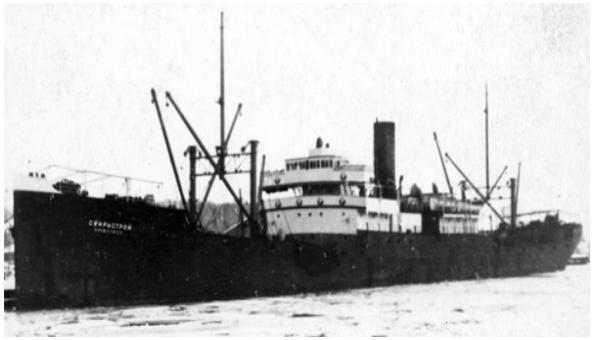


Новострой Амурского завода № 199 – эсминец проекта 7 (слева) и легкий крейсер «Каганович»

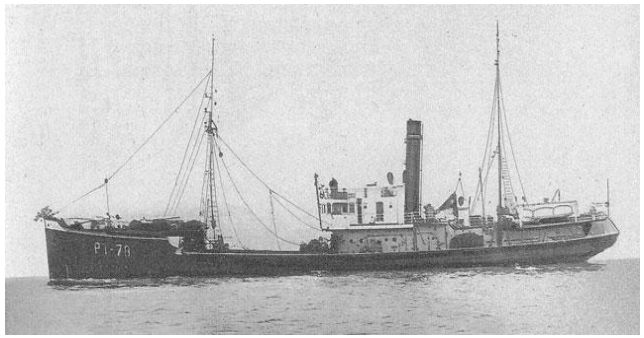
Народы Советского Союза строят флот для защиты Социалистического Отечества…

.

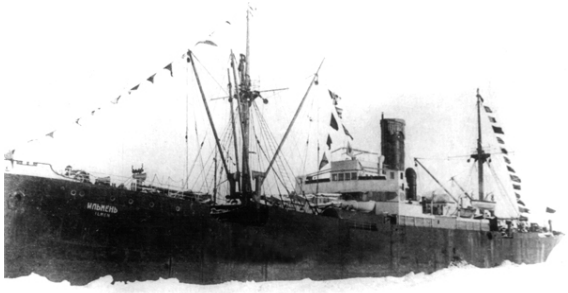




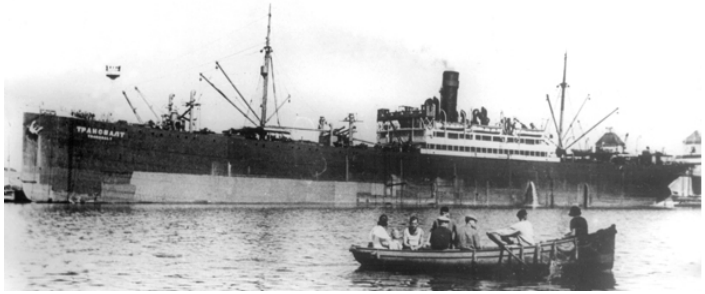
Пароход «Перекоп» и «Свирьстрой» - первые боевые потери ДВГМП в 1941 г.



Рыболовный траулер - дальневосточник



Пароход «Ильмень»
погибший в 1943 г.



Пароход «Трансбалт» -
последняя боевая потеря ДВГМП в 1945 г.







Пароходы «Кулу» (Дальстрой), «Анадырь» (ДВГМП, средний ряд, справа) и «Невастрой» (ДВГМП, справа внизу) – участники «Тихоокеанского ленд-лиза»»

Ленд-лиз - стратегический фронт Великой Отечественной войны

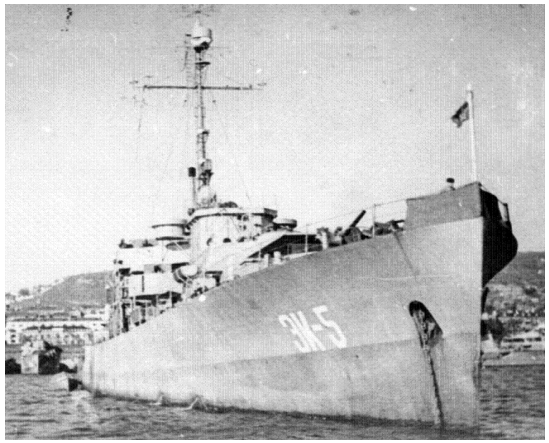
.



«Аргунь» - один из первых «ленд-лизовских» пароходов



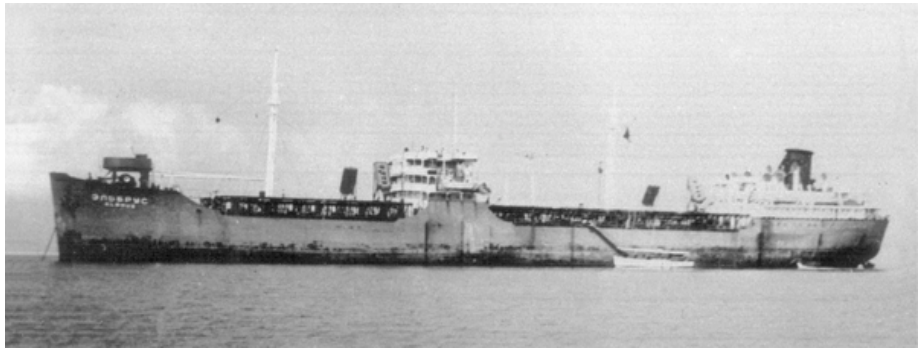
Ледокол «Северный полюс»



Эскортный (сторожевой) корабль типа «PF»



Пароход «Сучан» - судно массовой постройки типа «Либерти»

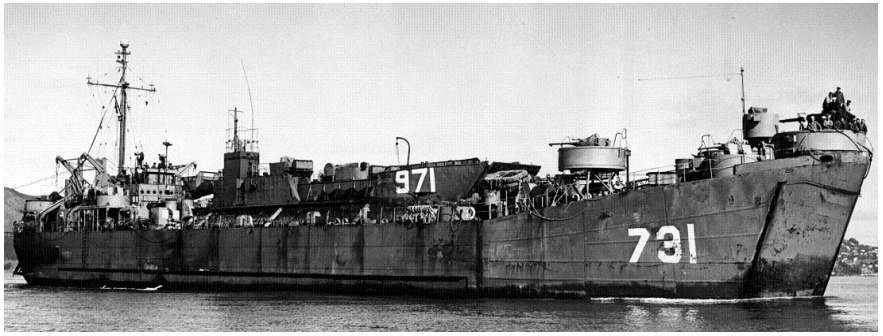


Танкер «десятитысячник» - основа наливного флота ДВГМП

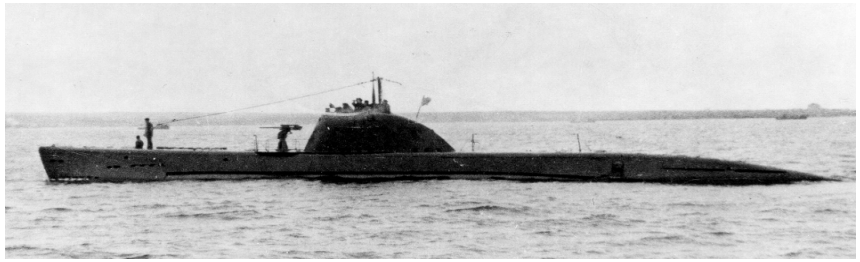


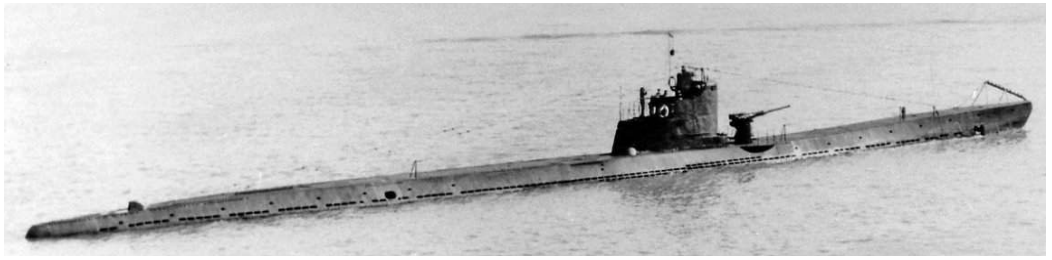
Тральщик типа «АМ»

Десантные суда типа «LCT» и «LCI» (на палубе)

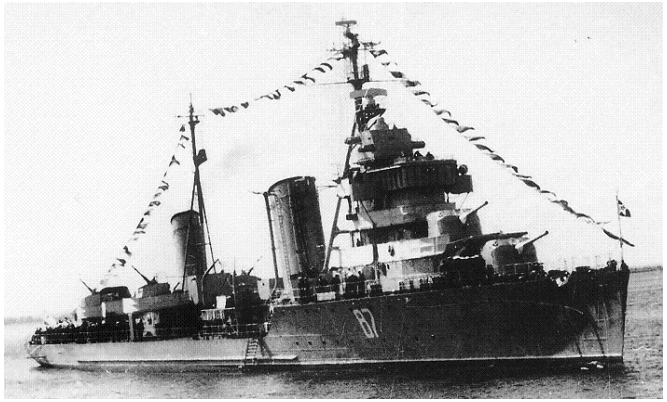


Корабли и суда «Ленд-лиза»



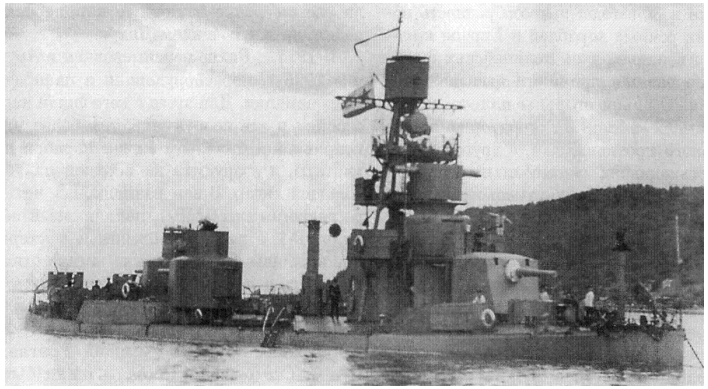


Подводные лодки ТОФ – типа «М» (слева) и типа «С»



Лидер «Баку» - тихоокеанское пополнение Северного флота





Монитор Амурской флотилии

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



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.

«... Флот выполнил свою задачу до конца...» (И.В. Сталин)

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. минноопасные районы были открыты для мореплавания. При боевом разминировании погибли тральщики «ТЩ-523» и «ТЩ-610». В силу пропусков, обнаруженных при анализе отчетов, в районе Николаевска на Амуре траление пришлось выполнять дважды в 1945 и 1946 гг. В 1945 г. было вытралено 175 мин, при контрольном тралении следующего года 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, где американской авиацией было выставлено 786 донных мин. В этих акваториях советские тральщики прошли 26 500 миль и ликвидировали 416 мин.

И, тем не менее, после таких 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 на мине 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[34]. Флоты находились в состоянии ремонта и модернизации. 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, на следующий год - первые «тридцатки-бис», эсминцы «Важный», «Встречный», «Ведущий» и «Вспыльчивый». В Желтом море находилась советская Порт-Артурская военно-морская база (ВМБ), 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, военное решение проблемы рассматривалось каждой из сторон как единственно возможное для объединения страны.

После начала войны в Корее, 5-й и 7-й ВМФ, и Порт-Артурская ВМБ были переведен в повышенную боевую готовность. Корабли, подводные лодки и самолеты осуществляли патрулирование своих территориальных вод, не принимая участие в боевых действиях, в боеготовности находились ПВО и береговая оборона.

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

В марте 1946 г. произошла реформа государственного управления. Наркоматы были преобразованы в министерства, 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 - Находки, Ванино и Петропавловска-Камчатского. Существенной реконструкции подверглись порты Сахалина. Например, в 1948 г. Холмск был оборудован девятью кранами, что позволило механизировать 88% работ, когда как во времена японской оккупации механизация порта не превышала 20%.

Являясь наибольшим, в количественном отношении, пароходством, ДВГМП передало существенную часть своего грузосудового состава для восстановления торгового мореплавания в западных бассейнах страны. Встречным движением на Дальний Восток пришли специализированные суда, полученные по репарациям из Германии – пассажирские «Гоголь», «Ильич» и «Сибирь» (бывшие «Wadai», «Caribia» и «Sierra Salvada»), грузопассажирские – «Чукотка» и «Кишинев» (бывшие «Wangoni» и «Hestia»), «Анива» и «Крильон» («Deutschland» и «Preussen»), танкер «Памир» («Mittelmeer») и другие суда.

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

Часть судов ДВГМП была передана в Сахалинское ГМП, созданное в 1945 г. на базе НГМП и переведенное в Холмск. Некоторые суда ДВГМП были переданы в Камчатско-Чукотское ГМП, созданное в 1949 г. в Петропавловске-Камчатском.

Основная тяжесть внешнеторговых морских грузоперевозок страны легла на плечи Дальневосточного пароходства, обладавшего как относительно новым флотом, так и высокой грузоподъемностью одного судна, составлявшей шесть-семь тысяч тонн. За ДВГМП так же остались перевозки пассажиров и грузов по всем направлениям внутри дальневосточного бассейна. На Сахалинское пароходство возлагались перевозки между портами и портопунктами Сахалина, на Курильские о-ва и Охотское побережье. Камчатско-Чукотское пароходство обслуживало районы этого полуострова, осуществляя завоз грузов и пассажиров, вывоз с них рыбопродукции.

В августе 1954 г. в состав ММФ вошло ГУСМП, на региональных бассейнах произошло укрупнение пароходств. На Дальнем Востоке стало функционировать Дальневосточное объединенное пароходство, с подчинением ему Сахалинского и Камчатско-Чукотского морских пароходств, морских портов и судоремонтных заводов № 1 в Советской гавани, № 3 в г. Николаевске-на-Амуре, № 4 в г. Находке и Центрального проектно-конструкторского бюро № 7 в г. Владивостоке[35]. В последующем от «Дальстроя» были получены суда и портопункты северного побережья Охотского моря.

Восстановление отечественной судостроительной базы и ее последующий перевод на военное кораблестроение, обусловили пополнение дальневосточного флота за счет импорта судов. Первым послевоенным новостроем стал небольшой теплоход «Любовь Шевцова» (тип «Тисса»), пришедший из Венгрии в 1948 г. В последующие годы на Дальний Восток пришло еще несколько таких судов в грузовом и грузопассажирском исполнении. Внешнеторговая политика СССР обусловила поступление новых специализированных судов - лесовозов и морских буксиров. В 1950-1954 гг. из Финляндии пришли 6 лесовозов типа «Хасан», из КНР - 23 морских буксира типа «Сильный» (1952-1959 гг.), предназначенных для буксировки плотов («сигар») с лесом из Амурского лимана в Японию. Сухогрузный флот был обновлен за счет 12 судов типа «Николай Островский» (1951-1956 г.) построенных в Бельгии, нефтеналивной флот – за счет семи небольших «тысячетонных» танкеров типа «Клязьма» (1952-1955 гг.) финской постройки, а пассажирский – за счет двух итальянских судов, «Норильска» и «Тобольска», приобретенных в 1951-1952 гг.

Основное направление работы дальневосточного флота до конца 1950-х гг. – это внутрибассейновые перевозки, рост которых по сравнению с предвоенным, 1940 г. составил 3,92 раза. В эти годы, в целом по стране внутренние перевозки приходилось 63-72% сухих и 92-93% наливных грузов. Из-за штормовых условий, слабой механизации местных портопунктов и дефицита рабочей силы сроки навигации были существенно ограничены. К примеру, навигация в камчатском бассейне составляла пять-шесть месяцев, а в р-не Провидения – три с половиной. В этих условиях важнейшей задачей стал перевод с рейсового нерегулярного плавания на линейную систему. По воспоминаниям Т.Б. Гуженко (министра морского флота СССР в 1970-е гг., в бытность его начальником СахМП в рассматриваемый период), за счет организационно-технических мероприятий удалось увеличить на сахалино-курильских линиях регулярность поставок с 50-60% в середине 1950-х гг., до 80-85% в конце этого десятилетия.

Постепенно развивался и внешний рынок грузоперевозок. Первые рейсы между советским Дальним Востоком и Японией начались в 1952 г., а с 1958 г. начала работу советско-японская регулярная судоходная линия - «Japan-Nakhodka Line». С поступлением судов-лесовозов и морских буксиров начались массовые импортные поставки леса в Японию. Всего, с 1954 по 1960 гг. по данным внешнеторговой статистики в Японию было поставлено 2,36 млн. куб. м. на сумму 23,2 млн. руб. Осенью 1954 г. был выполнен первый рейс в Демократическую Республику Вьетнам - теплоход «Ким» доставил продовольствие. Всего до 1958 г. включительно СССР экспортировал в ДРВ товаров на сумму 24,6 млн. руб., при импорте 13,0 млн. руб. С 1956 г. флот стал перевозить в СССР зерно из Канады и США. Всего за четыре года было перевезено 1,11 млн. т., на общую сумму 58,5 млн. руб.

В течение 1950-х гг. дальневосточные суда работали на внутренних китайских линиях во фрахте КНР. Для работы между портами Индонезии были направлены 12 дальневосточных и черноморских судов. Помимо грузоперевозок, советские моряки занимались подготовкой национальных морских кадров, а через некоторое время эти суда были переданы в собственность Индонезии. В 1960 г. на нерегулярных заграничных линиях работали: теплоход «Русь» - на перевозке китайских репатриантов из Индонезии в КНР, пароходы «Крильон» и «Якутия» - корейских репатриантов из Японии в КНДР.

[35] В последующие 1950-1960-е гг. было несколько «укрупнений - разукрупнений» дальневосточных пароходств. Так, в 1957 г. и «объединенного ДВ-пароходства» снова были выделены Сахалинское и Камчатское пароходства, «объединенные вновь» в 1964 г. и «разъединенные вновь» в 1967-м. Морской флот Дальнего Востока рос и опытным путем формировались оптимальные организационные структуры.

В целом, народное хозяйство СССР было полностью восстановлено к исходу Пятой пятилетки. По данным «Lloyd's Register of Shipping» в 1950 г. советский морской флот располагал 967 судами общей вместимостью 2125 тыс. рег. т., а в 1955 г. – 1158 судов общей вместимостью 2506 тыс. рег. т. В 1956 г. правительственными решениями была определена задача повышения удельного веса отечественного тоннажа в экспортно-импортных перевозках. Но, тем не менее, к концу 1950-х гг. судовое обеспечение экспортно-импортных перевозок отставало от роста советской внешней торговли.

Важная роль в послевоенном продовольственном обеспечении страны принадлежала рыбным промыслам Дальнего Востока. В целом по стране, к исходу 1940-х гг. улов рыбы превысил довоенный уровень. Если в 1940 г. совокупный морской промысел составил 1101 тыс. т., тыс. т., то в 1950 г. – 1469 тыс. т. В этих итогах вклад Дальневосточного бассейна составил большую часть – 484 тыс. т., в то время как иные промысловые бассейны обеспечили меньшие поступления: Североморский – 285 тыс. т., Западный (Балтика) - 104 тыс. т., Азово - Черноморский – 83 тыс. т. и Каспийский – 313 тыс. т.

Первоначально, как и до войны, рыбаки вели автономный промысел в прибрежных водах, на небольших сейнерах. Первым послевоенным пополнением рыболовного флота стали малые рыболовные сейнеры типа «РБ-80», спроектированные и построенные на Дальнем Востоке. При водоизмещении 44 т., эти суда принимали на борт до 7 т. рыбы и могли вести промысел на удалении до 20 миль от берега в течении 3 суток.

Транспортный флот рыбаков пополнился финскими деревянными парусно-моторными шхунами. Первыми в сентябре 1947 г. в Петропавловск пришли «Кальмар» и «Коралл», а в августе 1948 г. - «Актиния», «Жемчуг», «Мидия» и «Ульва». А всего до середины 1950 гг. поступило 25 шхун. Большинство из них работали на Камчатке. При вместимости 647 рег. т., шхуны перевозили грузы по портопунктам полуострова.

В конце 1940-х - начале 1950-х гг. в СССР наряду с автономной стала внедряться экспедиционная форма организации промысла. Первыми добывающими судами для экспедиционной работы в открытых районах Тихого океана стали средние рыболовные траулеры (СРТ), серийное строительство которых началось в 1946 г. Это небольшие, 423 т., суда, могли вести промысел без пополнения запасов до 20 сут., принимая на борт до 84 т. рыбы-сырца. Рефрижераторной установки СРТ не имели. Всего, по неполным данным[36], с начала пятидесятых годов до конца десятилетия на Дальний Восток пришли 140 «СРТ-300, -400» из которых 78 поступили в Приморье, главным образом в Находку, 54 – на Камчатку, семь на Сахалин и один в Охотск.

Для повышения экономической эффективности судов первичную обработку сырья начали производить непосредственно в море. Приобретенные в Японии плавбазы «Ламут» и «Николай Исаенко», осуществлявшие посол сырья и выработку соленой продукции в бочках.

В последующем на промыслах стали работать производственные рефрижераторы типов - «Ангара» (8 судов, 1952-1956 гг.), «Углегорск» (8 судов, 1952-1956 гг.), «Кустанай» (3 судна, 1955-1956 гг.), «Светлогорск» (5 судов, 1955-1956 гг.) и «Яна» (5 судов, 1955-1958 гг.), ведя прием свежей рыбы, ее заморозку, упаковку в тару и доставку на берег. Приемные рефрижераторы обладали небольшой грузоподъемностью от 460 до 2050 т. и скоростью от 11 до 14,5 узлов. С освоением удаленных районов промысла со второй половины 1950-х гг. флот стал пополняться приемно-транспортными рефрижераторами типа «Актюбинск» (11 судов, 1956-1959 гг.) с повышенной грузоподъемностью - 3150 т. и скоростью 16,6 уз. Большинство этих судов вошло в «Дальневосточное управление рефрижераторного флота «Востокрыбхолодфлот», созданное в 1956 г. на базе треста «Востокрыбхолод». На Хабаровском ССЗ в 1956-1962 гг. была построена серия (25 ед.) небольших рефрижераторов типа «Амур». Топливное обеспечение экспедиций осуществлялось наливным флотом, в т.ч. и новыми судами – 12 небольшими танкерами «ТМ-302 Аган», поступившими в первой половине 1950-х гг.

В 1952 г. в Находке с использованием судов Преображенского «Второго сейнерного рыбокомбината» началось создание первого специализированного рыболовного предприятия активной ловли - «Управления (с 1977 г. – Базы) активного морского рыболовства». В последующие годы были построены административное здание, судоремонтные мастерские и цех орудий лова, сформировался флот – 50 СРТ, плавбазы и суда обеспечения, численность работников УАМР составила 2000 чел. Для обеспечения ремонта судов в районе промысла в 1958 г. в море вышла плавмастерская «Бологое», переоборудованная из СРТ. Суда занимались промыслом в Японском, Охотском и Беринговом морях, постепенно выходя в Тихий океан. В работе подразделений повсеместно вводился хозяйственный расчет, предприятие формировалось как специализированное объединение крупнотоннажных траулеров.

[36] В современности нет исследования, посвященного истории дальневосточной рыбной промышленности. Мы использовали данные сайта «Флот МРХ Страны Советов. Что мы потеряли?» (http://korabli.qdg.ru/), находящегося в стадии формирования, что и обуславливает неполный характер приведенных данных.

В 1957 г. объединением камчатских рыболовных предприятий было создано «УМАР - Управление морского активного рыболовства», в состав которого, помимо траулеров, вошли все транспортные суда и Петропавловский морской рыбный порт. Техническое обслуживание судов осуществляла плавмастерская «Фреза». С приходом в 1959 г. первых рефрижераторов, предприятие переименовали в «Управление тралового и рефрижераторного флота (УТРФ)».

Вторая половина 1950-х гг. – это начало качественного обновления рыбопромыслового флота, перспективную основу которого стали составлять «БМРТ – большие морозильные рыболовные траулеры». Один из первых дальневосточных БМРТ пр. 394 (тип «Маяковский») - «Ульяновск» поступил в Находкинское УАМР в 1957 г. Это было судно нового поколения, совмещавшее в себе функции промысла и переработки рыбы, с использованием перспективного кормового траления. Комплекс технологического оборудования обеспечивал переработку за сутки 50 т. рыбы-сырца, 20 т. филе, 23 т. рыбной муки, и 2000 банок печени. Рефрижераторная установка поддерживала в трюмах отрицательную температуру до 18^{o}С, вмешавших 715 т. мороженой рыбы, 55 т. жира, 80 т. муки и 55 т. консервов. Автономность судна составляла 65 суток при неограниченном районе плавания. Траулеры нового поколения позволили существенно увеличить производительность промысла. Достаточно сказать, что годовой промысел первого камчатского БМРТ «Хинган» составил 11,0 тыс. т., в то время как совокупный улов по УТРФ составил 134,5 тыс. т.

В итоге, промысловые экспедиции 1950-х гг. открыли новый этап развития отечественного рыболовства, ставшего океаническим (активным).

Развивая активное рыболовство, рыбаки не оставляли без внимания и прибрежный лов, как основу занятости местного населения. С начала 1950-х гг. стали поступать малые рыболовные сейнеры типа «РС-300» (пр. 388). Эти небольшие суда полным водоизмещением 240 т., могли вести промысел в течение 10-14 суток и принимать на борт до 40 т. свежей рыбы. Всего за десятилетие на Дальний Восток пришел 101 сейнер, в том числе 41 в Приморье, 19 – на Камчатку, 35 на Сахалин и 6 на предприятия Охотоморья. Большинство из них было построено на Хабаровском ССЗ, несколько – в ГДР и Петрозаводской верфью. Эти суда перегонялись на Дальний Восток через Севморпуть.

Продолжала работу «Первая советская китобойная флотилия «Алеут»», созданная в 1932 г. В 1948 г. был организован китобойный промысел в районе Курильских островов, ведомый «Курильской китобойной флотилией» (с 1956 г. – «2-я Дальневосточная китобойная флотилия») с переработкой сырья на береговых комбинатах. Три судна флотилии были переоборудованы из тральщиков типа «АМ».

В итогах 1960 г. вклад Дальневосточного бассейна в промысел страны составил – 669 тыс. т, в то время как улов в северных промысловых районах составил – 797 тыс. т., на западных – 629 тыс. т., Азово-Черноморский и Каспийский бассейны обеспечили поступление 587 и 378 тыс. т. соответственно.

Научно-морские наблюдения, не прерывавшиеся во время войны, продолжились и в мирное время. В 1946 г. гидрологические исследования в Охотском море выполнила ПЛ «Щ-111». В последующие годы гидрологические работы проводили суда «Капитан Воронин», «Капитан Поспелов», «Топорок» и «Утес» в Тихом океане, «Балхаш» и «Угольщик» в Японском море.

Научные исследования обеспечивали и становление океанического рыболовства. Для расширения районов промысла с 1948 по 1955 гг. ежегодные гидрологические и гидробиологические исследования Охотского моря выполняли экспедиционное судно «Исследователь» и траулеры «Изумруд», «Жемчуг», «Кречет» и «Беркут», работавшие по программам ТИНРО. Основу беринговоморских промысловых экспедиций положили исследовательские рейсы траулеров «Огонь», «Изумруд» и «Первенец» в северо-западную и восточную части Берингова моря в 1957 и 1958 гг., поисковые работы траулеров «Академик Книпович» и «Крузенштерн» в Бристольском заливе в 1959 г., обнаружили большие скопления сельди. Весной 1960 г. траулер «Первенец» ТИНРО провел научно-промысловые работы в зал. Аляска.

Начиная с 1949 г. и течение последующего десятилетия большой объем исследований в дальневосточных морях и в Тихом океане выполнило экспедиционное судно «Витязь» Института океана АН СССР. В течение первых шести лет были поведены комплексные океанографические исследования Охотского, Берингова и Японского морей, Курило-Камчатской впадины и северо-западной части Тихого океана. В последующее время были проведены работы в западной и центральной частях Тихого океана. Комплексными исследованиями занимался СРТ «Гидролог», выполнивший в 1953 – 1957 гг. метео- и гидрологические работы, и геофизические исследования в Тихом океане.

Проводил океанографические исследования Тихоокеанский флот. Известно, что в 1956 г. гидрологические исследования в Тихом океане выполнила ПЛ «С-171», с сентября 1957 г. по июль следующего года гидрографические суда «Вал» и «Океан» выполнили работы в его северо-западной части. В 1958 г. для выполнения гравиметрических измерений в дальний поход вы-

шла подводная лодка «Б-72» в обеспечении танкера «Певек». За 120 дней похода лодка прошла 20120 миль дойдя до 60° ЮШ и вернувшись обратно вдоль побережья Южной и Северной Америки. Поход «72-й» встревожил США - обратно отряд шел в сопровождении американских военных кораблей.

В рамках «Международного геофизического года 1957-1959 гг.» в разных районах Тихого океана выполняли работы исследовательские суда «Витязь», «Жемчуг», «Океан», «Вал» и «Заря». В Чукотском море провел исследования НИС «Ломоносов», в тихоокеанском секторе Антарктики дизель-электроход «Обь».

Не был оставлен без внимания и район китайских морей. С декабря 1957 по апрель 1958 гг. на траулере «Изумруд» ТИНРО были выполнены совместные советско-китайские океанографические работы в Желтом и Восточно-Китайском морях.

Расширялась научно-исследовательская база изучения дальневосточных морей. В начале 1950 г. на базе «Владивостокского управления гидрометеослужбы» был создан «Дальневосточный научно-исследовательский гидрометеорологический институт (ДВНИГМИ)». Первоначально институт решал преимущественно информационно-справочные задачи. В 1959 г. в состав ДВНИГМИ поступили два новейших экспедиционных судна «А.И. Воейков» и «Ю.М. Шокальский», построенные на базе БМРТ пр. 394 и начавшие в последующее время комплексное гидрометеорологическое изучение северной и центральной частей Тихого океана. Обеспечивали поступление научной информации и суда дальневосточных управлений гидрометеослужбы: «Восток» (Камчатское УГМС), «Исследователь» (Колымское УГМС), «Гроза» (Приморское УГМС), шхуны «Абрек», «Аякс», катер «Проф. Солдатов» (Сахалинское УГМС) и др.

Для обеспечения мореплавания в Арктике была расширена сеть полярных станций. К 1960-му г. в восточном секторе Арктики работало 14 станций, расположенные по всему маршруту Севморпути – в Хатанге, на о-вах Большой Бегичев, Большой Ляховской, Котельный, Врангеля, архипелаге Де-Лонга, на м. Шмидта, в Тикси, Певеке и Уэлене, и в других пунктах. В обеспечении арктического судоходства участвовали дрейфующие станции «Северный полюс» и полярная авиация. Так, в 1950-1960 гг. было выполнено 9 дрейфов с совокупным временем 11 лет. Полярная авиация начала вести систематическую ледовую разведку с октября 1945 г. С октября 1947 г. в практике оценки навигационной обстановки стали использоваться дрейфующие автоматические радиометеорологические станции (ДАРМС). Известно, что 1960 г. в Восточном секторе Арктики использовалось 18 ДАРМС.

В 1957 г. ледокольный флот «Восточного (ранее – Владивостокского) морского арктического пароходства» ГУСМП вошел в ДВМП. Всего было передано 5 ледоколов и 19 транспортных судов. В эти же годы от Севморпути в ДВМП вошла портовая система, обеспечивающая грузоснабжение от Хатанги до Певека. Тиксинскому морскому порту передаются буксирно-лихтерные суда из Мурманска, Архангельска, Владивостока, а также часть флота «Дальстроя».

Опираясь на опыт ледового мореплавания, создание нового типа ледокольно-транспортного судна для Арктики началось еще в 1947 г., материальным воплощением которого стали дизель-электроходы типа «Лена»[37]. На Дальний Восток пришло два таких суда, построенные в Голландии – «Енисей» (1954 г.) и «Ангара» (1957 г.), проработавшие последующие четверть века. В эти же годы поступили и два грузопассажирских дизель-электрохода ледового класса – «Забайкалье» и «Приамурье» отечественной постройки, переданные Тихоокеанскому флоту в 1965 г.

В масштабах развивается «Северный завоз» - комплекс ежегодных государственных мероприятий по обеспечению северных территорий жизненно важными товарами в преддверии зимнего сезона. В условиях существенно ограниченного времени навигации большая нагрузка легла на портовую систему. На 1960 г. в системе Северного завоза был задействован 31 порт и портопункт Дальнего Востока и Восточной Арктики. Важную роль в топливном обеспечении северного завоза стали выполнять 10 танкеров типа «Казбек»[38], пополнившие флот в 1954-1959 гг. Вошедшие в состав Управления наливного флота ДВМП (Находка) эти суда обеспечивали завоз топлива на северо-восток, составлявший до 70% грузопотока в этом направлении.

Функции аварийно-спасательной службы на Дальнем Востоке до середины 1950-х гг. выполняли АСС Тихоокеанского флота и Амурской флотилии. Известно, что за 1946-1950 гг. спасателями-тихоокеанцами была оказана помощь 210 аварийным судам, а амурцами – 36. В это время АСС ТОФ пополнилась новым спасательным судном (СС) «Зюйд», переоборудованным из гидрографического судна, СС типов «Арагац» и «Сатурн», построенных на базе ТЩ пр. 254. Суда были оборудованы водолазным колоколом, барокамерами, системой приготовления и хранения дыхательных смесей.

---

[37] В 1954 г. впервые в истории дизель-электроход «Лена» совершил двойной переход по Севморпути, от Архангельска до Нагаево и обратно за одну навигацию.

[38] Первые массовые суда отечественной послевоенной постройки. Всего 1951-1961 гг. было построено 60 танкеров этого типа, что позволило вывести советский наливной флот с 12 на 6 место в мире.

Растущий гражданский флот сделал очевидной необходимость расширения аварийно-спасательной службы и формирование новых спасательных структур. С августа 1956 г. начало работу «Главное управление морских путей, судоподъемных и подводно-технических работ (Главморпуть) ММФ СССР». Из состава ВМФ были переданы плавсредства и водолазная техника, на базе которой были сформированы «Экспедиционные отряды аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ - ЭО АСПТР». Экспедиционные отряды были созданы при Дальневосточном (1959 г.) и Сахалинском (1960 г.) морских пароходствах, в 1961 г. была сформирована аварийно-спасательная служба Камчатского пароходства. Аналогичные отряды создавались и в системе Минрыбхоза, с 1957 г. пополнившиеся морскими спасательными буксирами типа «Стерегущий».

Моряками-спасателями были выполнены уникальные проводки и буксировки. В 1953 г. из Одессы, через Архангельск и по Севморпути был проведен плавучий док, а так же более 100 маломореходных судов. В 1955 г. теплоход «Маршал Говоров» и буксирный пароход «Могучий» провели Южморпутем плавучий док из Одессы в Совгавань. Всего же с 1946 по 1959 гг. с Балтики на Дальний Восток было отбуксировано 9 плавдоков.

Первоначальное послевоенное планирование развития судостроительной и судоремонтной базы было задумано с большим размахом. В конце 1940-х гг. началось строительство судостроительных заводов в Советской Гавани, судоремонтных - в Большом Камне для Минсудпрома и в Находке – один для Минморфлота и один для Минрыбхоза. Во Владивостоке, на базе судоремонтных мастерских ТОФ, началось строительство ССЗ для постройки малых кораблей. Расширялось производство на заводе № 199 в Комсомольске на Амуре, где была введена в эксплуатацию группа средних эллингов, в дополнение к большим и малым эллингам, построенным до войны. Наращивались мощности 178-го СРЗ ВМФ, начаты строительством новые военные СРЗ в Хабаровске и в Петропавловске-Камчатском.

Однако в силу недостатка ресурсов эту программу к 1953 г. пересмотрели. Были исключены работы по строительству Совгаванского ССЗ, работы по созданию остальных заводов были продолжены, поскольку они уже производили продукцию – строили небольшие суда или производили ремонт на плаву. В итоге Пятой пятилетки (1950-1955 гг.) на Дальнем Востоке были построены три судоремонтных завода Минморфлота и один – Приморский СРЗ для судов рыбной промышленности.

Создается сеть проектно-конструкторских бюро. Сразу после войны на базе дальзаводского КБ, формируется самостоятельное «Приморское центральное проектно-конструкторское бюро» (ПримЦКБ), на базе конструкторского бюро Технического управления ТОФ - 173-е СпецКБ ВМФ, создаются Дальневосточное (7-е) ЦКПБ Минморфлота и отделение всесоюзного ГИПРОРЫБФЛОТа во Владивостоке. С 1958 г. научно-прикладные исследования стал проводить Дальневосточный филиал ЦНИИМФ[39].

К 1955 г. Тихоокеанский флот закончил послевоенное обновление корабельного состава. Комсомольские корабелы передали флоту 15 эсминцев пр. 30бис и 7 сторожевых кораблей пр. 50 , а в 1956-1957 гг. – 6 эсминцев пр. 56. Осваивал ТОФ и новое, ракетное оружие, первым носителем которого стал большой ракетный корабль «Неудержимый», оснащенный противокорабельным ракетным комплексом «КСЩ» и прошедший испытания в 1959 г. Началось поступление первых РКа пр. 183Р, вооруженных двумя противокорабельными ракетами «П-15». В сентябре 1958 г. был произведен пуск баллистической ракеты с опытовой подводной лодки «Б-62», в декабре 1959 г. комсомольские корабелы построили две ДЭПЛ пр. 629, оснащенные баллистическим ракетным комплексом. Началось формирование советских морских стратегических ядерных сил на Тихом океане.

В послевоенные годы Севморпуть становится важной военно-стратегичской артерией. Опыт предвоенных и военных арктических экспедиций был в полной мере востребован для пополнения Тихоокеанского флота. В течение десяти лет, с сентября 1950 по октябрь 1959 гг., в составе «ЭОН - экспедиций особого назначения» Севморпутем на Дальний Восток были переведены четыре крейсера, эсминец, девять сторожевых кораблей, 20 тральщиков, 42 подводных лодки и две плавбазы[40]. Особенно крупная ЭОН планировалась на 1956 г. – 45 ед., вкл. 17 подводных лодок. Однако, из-за сложной ледовой обстановки часть кораблей прошла СМП, часть вернули, а часть зазимовала в устье р. Колымы. Моряки-тихоокеанцы осваивали и Южный морской путь. Так, в августе 1957 г. на ТОФ пришли эсминцы «Бесследный» и «Бурливый», преодолев Индийский океан и посетив Порт-Саид. В марте 1960 г. прибыли подводные лодки «Б-88» и «Б-90», совершив 150-суточный переход с севера на Тихий океан вокруг Австралии, пройдя 23 000 миль в обеспечении теплохода «М. Калинин» и танкера «Вилюйск».

[39] Казалось бы - обычное явление. Но, позволить себе содержание сети проектно-конструкторских бюро, производящих интеллектуальную (*нематериальную*) продукцию может только состоявшаяся отрасль.

[40] Полагаем этот перечень далеко «не исчерпывающим»…

Между тем международная обстановка в восточноазиатском регионе постоянно осложнялась. Начавшийся после Второй Мировой войны распад колониальной системы обусловил череду национально-освободительных движений, обретение независимости британскими, французскими, голландскими, португальскими и бельгийскими колониями. В 1951 г. был заключен военный союз АНЗЮС между Австралией, Новой Зеландией и США. В 1955 г. сформировался военно-политический блок СЕАТО, созданный по инициативе США и направленный на борьбу национально-освободительным движением в регионе. Наращивалось американское присутствие в Японии и Южной Корее.

Не были оставлены без внимания советские суда и моря. Так, 23.06.1954 г. в 125 милях от о-ва Тайвань гоминдановцами был захвачен танкер «Туапсе». 10.08.1957 г. дежурная КПУГ из трех МПК и СКР «Аист» обнаружили в зал. Петра Великого, заставили всплыть и покинуть советские терводы американскую ПЛ «Гаджеон». В 1957 г. сформировалась прямая морская ракетно-ядерная угроза дальневосточным территориям СССР, с началом регулярного боевого патрулирования американской ПЛ «Tunny», вооруженной крылатыми ракетами «Regulys-I» с глубиной удара до 400 км.

Безальтернативный характер Холодной войны не позволял СССР оставаться в стороне от этих процессов. Демонстрируя флаг Советского Союза корабли Тихоокеанского флота – крейсер «Дм. Пожарский», эсминцы «Вдумчивый» и «Вразумительный» выполнили в 1956 г. первый заграничный визит в Шанхай, а тремя годами позже крейсер «Адмирал Сенявин», сопровождаемый эсминцами «Выдержанный» и «Возбужденный», посетил Джакарту. Советской военно-технической помощью началось создание военно-морских сил КНДР, Китая и Индонезии.

Моряки-тихоокеанцы приступили к систематичному освоению Великого океана. В июле-августе 1955 г. подводные лодки «С-140», «С-141», «С-145» и «С-124» совершили групповое плавание с выходом в Тихий океан. В августе-сентябре 1956 г. ПЛ «С-173» выполнила длительное плавание в Чукотском и Беринговом морях, в т.ч. и подо льдом. В это же время «С-91» выполнила дальний поход в центр Тихого океана, к о-ву Мидуэй, для слежения за противолодочными силами США. Известны тихоокеанские походы советских подводников в 1957 г. – «С-87», 75-суточный поход «Б-68», «Б-66», прошедшая за 74 дня 11843 мили, и «Б-63» - за 75 суток преодолевшей 7124 мили. В следующий год были выполнены выходы «Б-58» и «Б-71», с преодолением противолодочной обороны. В 1959 г. ТОФ провел крупномасштабные учения с выходом «С-293», «С-294», «С-359» и «С-334» на полную автономность.

Малоизвестны отечественной истории походы разведывательных кораблей (РЗК). Пятидесятые годы – это время становления морской корабельной разведки ТОФ. РЗК осуществляли выход «под видом гражданских судов»[41] и под государственным флагом СССР, имели легендное имя, нанесенное на борт корабля, экипажи были одеты «в цивильное» и обеспечены гражданскими документами. Выход и возвращение осуществлялись скрытно. Действуя с начала 1950 гг., РЗК существенно увеличили эффективность освещения обстановки на тихоокеанском театре, осуществляли слежение за противниками в Холодной войне.

Итогом 1950-х гг. стала очевидность – Флот вышел в Океан.

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 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 СКР - «Штиль» и «Ветер» (трофейные, бывш. японские), несколько тральщиков и «ленд-лизовских охотников», переданных ТОФ. Учитывая потребность пограничников в скоростных кораблях в начале 1950 гг. поступили четыре ПСКа, построенные на базе торпедных катеров пр. 183, а от Хабаровского ССЗ два транспортных судна – для снабжения 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:

[41] Может быть, в это время и зародилось «шутейное разделение» вспомогательных судов ТОФ на «черную и белую бригады». Так, «Черная бригада» - это суда гидрографии, окрашенные в белый цвет, которым был воспрещен заход в иностранные порты. «Белая бригада» - это суда вспомогательного флота, окрашенные в черный цвет, но которым заход в иностранные порты был разрешен.

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.

В итоге реформ 1946-1950-х гг. сложилась система корабельной охраны государственной границы, дальневосточными представителями 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, в 1950 г. состоялся первый выпуск инженеров-судоводителей и инженеров-судомехаников. В 1958 г. Владивостокское высшее мореходное училище получило приставку «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 морского обучения, ставшая «Владивостокской мореходной школой».

Расширялась и образовательная сеть Минрыбхоза. В 1946 г. возобновил работу «Дальрыбвтуз», в 1947 г. создан «Сахалинский рыбопромышленный техникум» (затем - мореходное училище). В Корсакове открыта «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» и тремя годами позже переведен в Находку, заложив основы специально-образовательной системы в этом новом городе Приморского края.

Инженерно-технические кадры для судостроения и судоремонта продолжал готовить Дальневосточный политехнический институт, в 1958 г. возобновивший подготовку инженеров-сварщиков на заочном обучении. В 1955 г. в Комсомольске на Амуре был открыт вечерний политехнический институт, начавши с 1957 г. подготовку инженеров-кораблестроителей и перешедший к дневным формам обучения в 1964 г.

Рабочие профессии осваивались в техническом училище № 1, созданном на базе школы ФЗО № 3, ремесленном училище № 4, переведенным 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»[42] 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*»[43]. В стране формировалась океанская ментальность.

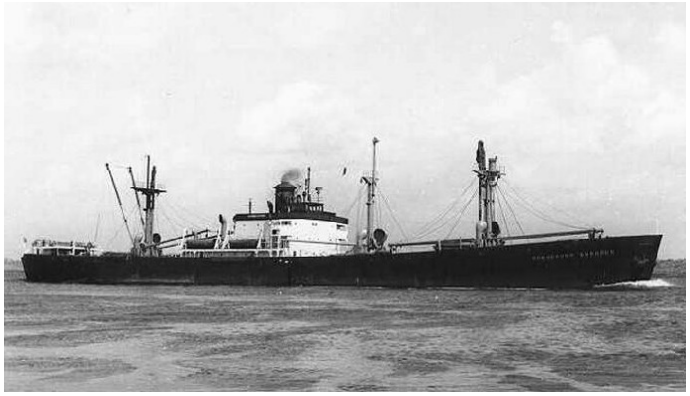
* * * * *

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.

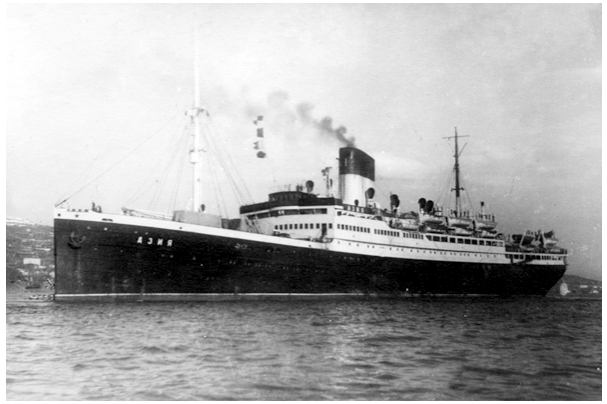
* * * * *

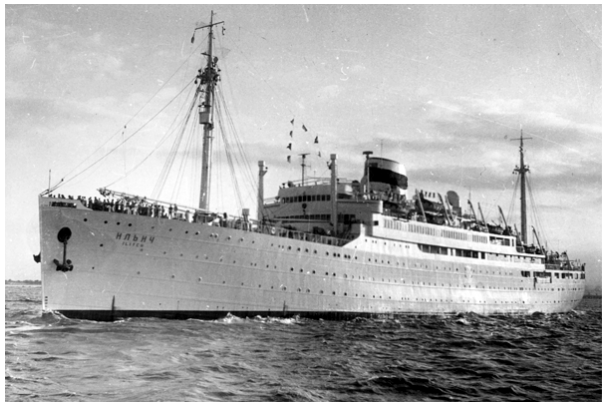
[42] Два последних судна были приписаны к Находке. В последующим, «в корпусе» одного из них был устроен ресторан «Надежда», установленный на Американском перевале и сгоревший в «лихие 90-е»…

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



Дальневосточный «либерти» идет работать на Балтику

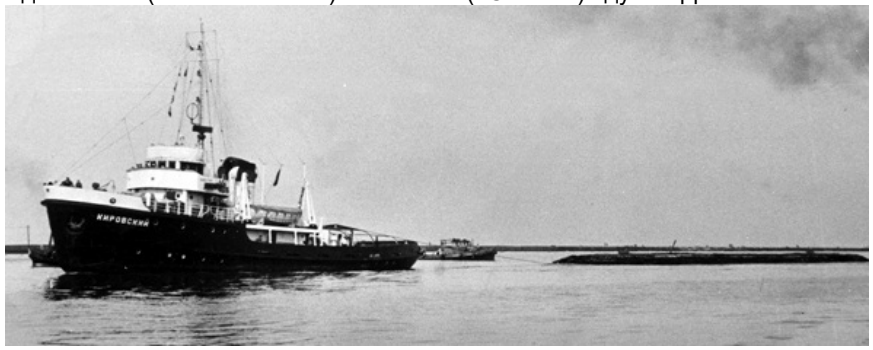




Трофейные пассажирские пароходы «Азия» («Der Deutsche») и «Ильич» («Caribia») идут на Дальний Восток



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

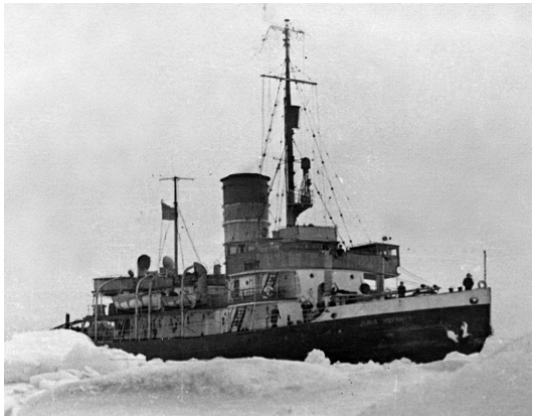
Теплоход «Ким»,
выполнивший первым рейсы в Японию в 1952 г. и Демократическую Республику Вьетнам в 1954 г



Восстановление торгового мореплавания страны после войны



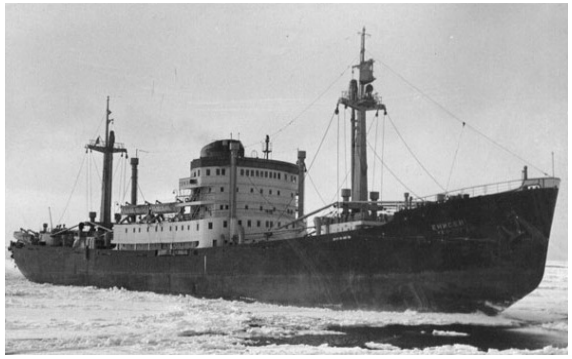
Линейный ледокол «Сибирь» (до 1961 г. - «И. Сталин»), модернизированный на «Дальзаводе» в 1958 г. -
- базис арктического судоходства пятидесятых



Портовый ледокол «Илья Муромец»
(бывш. германск. «Eisbar»), проработавший до 1979 г.

Послевоенное пополнение дальневосточного флота





Ледокольно-транспортные дизель-электроходы «Ангара» (слева) и «Енисей»

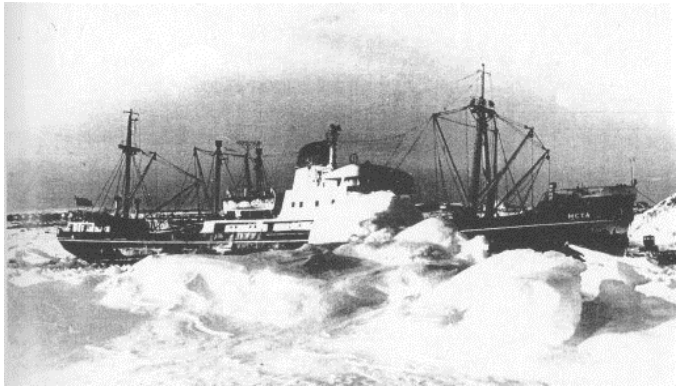


Грузопассажирское судно ледового класса
«Забайкалье»



Суровые условия выполнения государственной программы северного завоза

Танкер «Москальво» (типа «Казбек») – основа топливного снабжения Северо-востока страны



Восточный сектор Арктики и северо-восточные моря



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



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



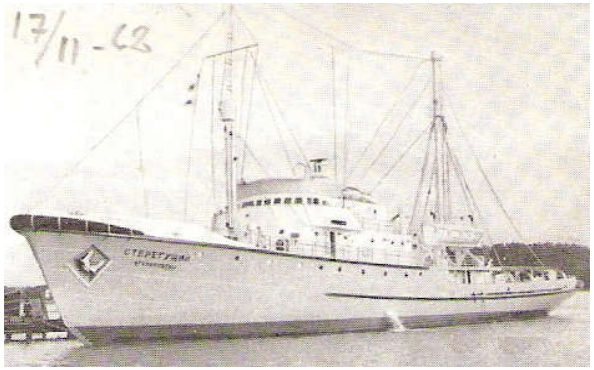
Рыболовный сейнер «РС-300»: пополнение 1950-х и судовая основа прибрежного рыболовства до 1980-х гг.







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



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





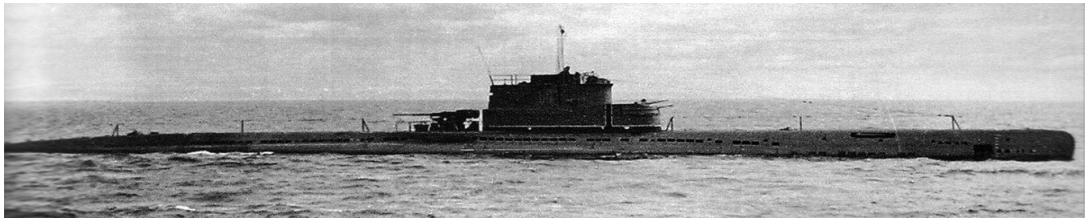
Эскадренные миноносцы пр. 56 в бух. Стрелок



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

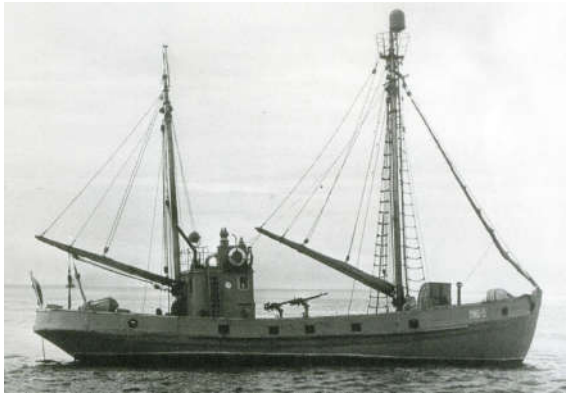
Тихоокеанский флот в 1950-х гг.



Пограничные катера в Северо-Курильске, 1946 г.



Снабжение удаленной заставы



Пограничный мотобот, начало 1950-х гг.





Пограничные сторожевые корабли, перешедшие на Дальний Восток Севморпутем: ПСКР «Киров» (слева) и ледокол «Пурга»

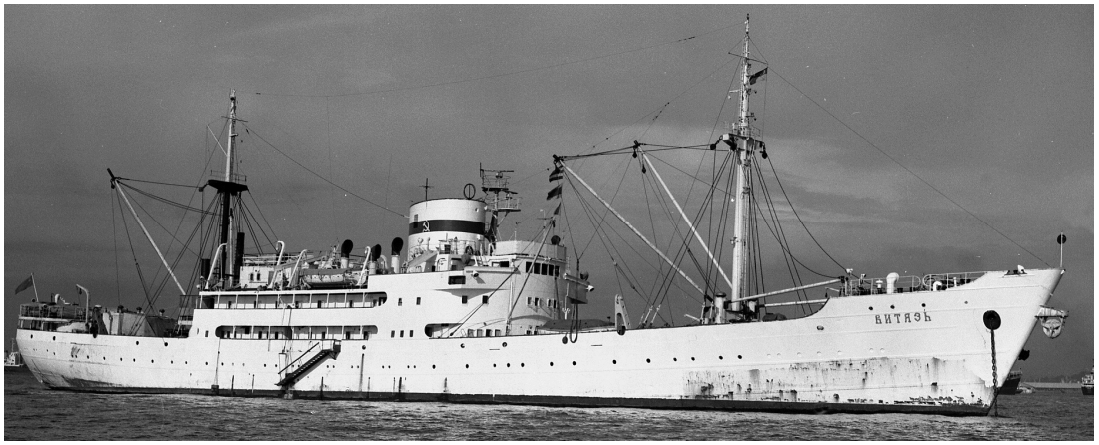


Пограничный СКР пр. 122б
во льдах Севморпути

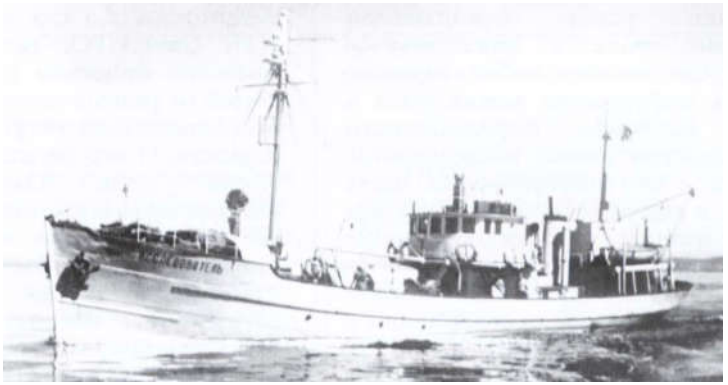
Быстроходный ПСКа на базе
торпедного катера пр. 183



На защите дальневосточных рубежей СССР

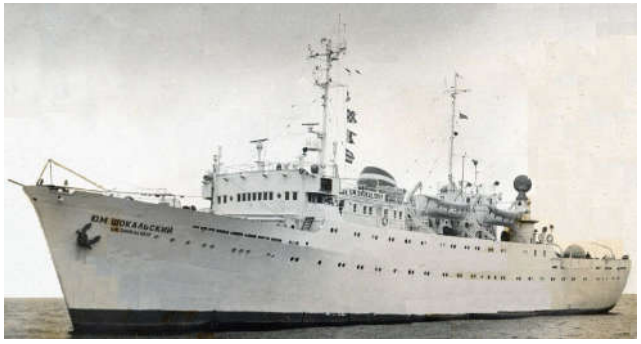


Легендарный «Витязь» - первое десятилетие своих научных исследований которого прошли на Дальнем Востоке и в Тихом океане



Сахалинский НИС «Исследователь» - активный участник послевоенного изучения дальневосточных морей







«Будут Кадры – будет Флот!»
Городская пионерская флотилия Владивостока - - «нулевой цикл» подготовки морских кадров

Научные суда ДВГНИМИ: «А.И. Воейков» (слева сверху) и «Ю.М. Шокальский» - судовой базис морской гидрометеорологической науки



Дальневосточные «Школы под парусами» - четыре парусно-моторные баркетины пришли на Дальний Восток в конце 1940-х гг.

Школа дальневосточного мореплавания и научно-исследовательские суда

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.

Причиной дальнейшей эскалации Холодной войны стали 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 ракетно-ядерных сил СССР не имел возможности адекватного ответа на эту угрозу. И в этих условиях Советский союз реализовал стратегическую операцию «Анадырь», размещая группировки ракет средней дальности на Кубе, как симметричный ответ США. Мир подошел к грани ядерной войны, началась активная конфронтация, известная как Карибский кризис. Знаковая роль в реализации операции «Анадырь» принадлежит советскому морскому флоту. Для перевозки войск и техники 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», выполнившая 57-суточный поход и осуществившая слежение за авианосцем «Constellation». Известно, что за 9 ходовых месяцев 1962 г. тихоокеанская ПЛ «С-238» прошла 41 333 мили[44], что на порядок превосходит наплаванность предшествующих, да и последующих лет.

Советский Союз, заключивший в 1958 г. с Демократической Республикой Вьетнам (ДРВ) договор о торговле и мореплавании, оказал первую помощь этой стране и с началом гражданской войны в этой стране. Но массовая помощь Вьетнаму пошла в 1964 г., с началом американской агрессии против ДРВ. 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. Только в 1969 г. суда ДВМП совершили порядка 100 рейсов во Вьетнам. Помимо транспортных судов во Вьетнаме продолжительное время работали советские спасатели, оказывающие аварийно-техническую помощь и выполнявшие буксирные работы в портах. Разгрузка советских судов во вьетнамских портах зачастую происходила в условиях бомбардировок американской авиации. Во время американских налетов теплоходы «Туркестан», «Переславль-Залесский», «Михаил Фрунзе» и другие советские суда получили повреждения. Помощь поврежденным судам оказывало спасательное судно ДВМП «Аргус», а затем сменившей его «Гелиос».

Поскольку Вьетнам не имел морского флота полтора десятка советских судов были зафрахтованы ДРВ: «Зайсан» - на 16 месяцев (с конца 1965 г. по май 1967 г.), «Челябинск» и «Посьет» - на полугодие, были привлечены и другие суда. Советские моряки перевозили различные товары между ДРВ, Камбоджой, Японией, Индонезией, Сингапуром и другими странами, с которыми торговала ДРВ, перебрасывали грузы между портами Вьетнама. В последующем, дальневосточные теплоходы «Синегорск», «Зайсан» и «Туркестан» были переданы в дар Вьетнаму.

К началу 1960-х гг. в Советском Союзе были созданы необходимые экономические условия для развития морского транспортного флота, способного независимо от мирового фрахтового рынка обеспечить расширяющиеся внешнеэкономические связи СССР. В 1960 г. морской транспортный флот страны насчитывал порядка 800 судов общим дедвейтом 4,1 млн. т., 37 проц. судов имели возраст 30-40 лет. В результате массового строительства транспортных судов на отечественных верфях и приобретения таковых за рубежом, уже в 1965 г. совокупный дедвейт морского флота увеличился в два раза, что обеспечило СССР как независимость от мировой фрахтовой конъюнктуры, так и выход национального флота на международный рынок транспортных перевозок. Например, если в 1960 г. удельный вес загранплавания советских судов составлял 37,7% в сухих и 25,3% в наливных грузоперевозках, то в 1969 г. эти показатели уве-

[44] Данные из тактического формуляра «С-238». Характер и районы этих походов нам не известны.

личились до 67,8 и 56,8 проц. соответственно. В 1963 г. отечественный флот перевез 63,4% внешнеторговых грузов страны.

В 1960-е годы происходит массовое обновление судового состава дальневосточного торгового флота. Так, в состав ДВМП поступают 20 универсальных сухогрузов типа «Андижан» (1959-1962 гг.), два судна типа «Тикси» (1960 г.), шесть - типа «Тарту» (1960-1967 гг.), восемь - типа «Омск» (1961-1962 гг.), 19 - типа «Пионер» (1962-1971 гг.), 19 - типа «Повенец» (1963-1967 гг.), четыре - типа «Пула» (1964-1970 гг.), семь – типа «Выборг» (1966-1968 гг.) и восемь - типа «Дубровник» (1967-1970 гг.).

Был создан новый лесовозный флот. С 1960 по 1962 гг. на Дальний Восток пришли четыре лесовоза типа «Волголес», а затем 37 лесовозов типа «Беломорлес» (1962-1967 гг.) и три – типа «Малоярославец» (1963-1965 гг.).

Расширяется и наливной флот Дальнего Востока. В дополнение к ранее прибывшим десяти «казбекам» в состав Управления наливного флота ДВМП вошли 8 танкеров типа «Аксай» (1962-1966 гг.), пять танкеров типа «Алтай» (1967-1969 гг.), 13 небольших танкеров типа «Баскунчак» (1964-1970 г.) и пять крупнотоннажных танкеров типа «Интернационал» (1968-1969 гг.).

Совокупное пополнение грузоперевозочного флота в эти годы составило 168 судов, из которых 137 сухогрузов и 31 наливное судно. Совокупный прирост судовместимости составил 782,5 тыс. брт. по сухим и 142,6 тыс. брт. по наливным грузам.

Налицо не только количественный рост, но и качественное обновление состава пароходства новыми судами. Важно отметить, что для повышения эффективности эксплуатации к 1965 г. завершился перевод энергетических установок ранее построенных судов с угля на мазут.

Дальневосточный флот начал активно участвовать в международных перевозках[45].

Помимо действующей с 1958 г. «Japan-Nakhodka Line», в мае 1961 г. была открыта международная грузопассажирская линия «Nakhodka-Yokohama Line», в сентябре 1967 г. была открыта новая «FESCO-India Line», работающая на маршруте «Дальний Восток - Юго-Восточная Азия - Индия». Базовыми портами этой линии становятся Находка, Гонконг, Сингапур, Калькутта и Мадрас, факультативными - Йокогама, Пенанг и Порт-Суэттенхем. С 1967 г. суда ДВМП типа «Омск» начали осуществлять перевозку тяжелых грузов из Японии в порты Балтики и Черного моря. В 1968 г. была создана регулярная японо-канадская линия, обслуживание которой осуществляло восемь судов Дальневосточного пароходства.

За шестидесятые годы каботажные перевозки на Дальнем Востоке возросли с 8,0 млн. т. в 1960 г. до 13,5 млн. т десятилетие спустя. Только судами ДВМП в этот период было перевезено 3,4 млн. сухих и 2,8 млн. т. наливных грузов. Работал и большой каботаж. С побережья Японского моря (портопункт Рудная Пристать) суда возили в Туапсе и Новороссийск цинковый концентрат, обратными рейсами доставляли промышленное оборудование для Дальнего Востока.

Пассажирский флот пополнился шестью теплоходами типа «Михаил Калинин», поступившими в 1958-1964 гг., каждый из которых принимал 340 пассажиров и 300 т. груза. Особенно успешным в работе пассажирского флота был 1964 г., что обусловлено проведением в Токио Олимпийских игр, в обслуживании пассажиропотока которых приняли участие четыре пассажирских теплохода ДВМП.

С развитием дальневосточных авиалиний спрос на морские пассажироперевозки стал существенно сокращаться. Так, рекорд каботажных пассажироперевозок составил 522 тыс. чел. в 1955 г., а спустя шесть лет эта величина уменьшилась до 283,9 тыс. чел., с тенденциями к дальнейшему снижению. Пассажирский флот становился убыточным.

Для загрузки пассажирских судов впервые в практике дальневосточного мореплавания стали использовать круизные рейсы. С этой целью в июле-августе 1962 г. проведен первый пробный круиз теплохода «Григорий Орджоникидзе» из Владивостока по Приморскому побережью и портам Сахалина, с заходами в Находку, бухт. Ольга, Совгавань, Холмск, Корсаков. Со временем, круизы стали популярными, особенно в летний период и число туристов заметно возросло. В расширение этого с 1965 г. стали практиковаться круизы «Из зимы в лето» с советскими туристами с посещением иностранных портов. С 1968 г. стали практиковаться круизы с иностранными туристами, в том числе и во фрахте зарубежных компаний. Дальнейшее развитие заграничных круизов на Дальнем Востоке сдерживалось отсутствием пассажирских судов. Учитывая это обстоятельство, в 1970 г. ДВМП было передано еще два пассажирских судна - теплоходы «Феликс Дзержинский» и «Мария Ульянова».

Местные пассажирские линии в портах и портопунктах Дальнего Востока обслуживали суда портофлота. Практически в каждом из них работали один - два «морских трамвая» - пассажирских катера китайской постройки, вместимостью 100-150 чел. А с 1967 г. в состав флота вошли паромы «Золотой Рог», «Амурский залив» и «Уссурийский залив», построенные в Ленинграде, принимавшие на борт шесть автомашин и 100-150 пассажиров.

[45] Трудности становления Дальневосточного пароходства на международных судоходных линиях наглядно и красочно описаны в художественной книге А. Герасименко «Фрахт».

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 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», многие суда получи повреждения. Однако, несмотря на сложность ледовой обстановки, план Северного завоза был выполнен[46].

В январе 1967 г. из состава ДВМП снова были выделены Сахалинское и Камчатское пароходства, и Северо-Восточное управление морского флота (СВУМФ, Тикси). Вновь образованные пароходства пополнились судовым составом из ДВМП, произошло переподчинение портов: в Сахалинское пароходство вошли Ванино, Холмск и Корсаков, Камчатскому пароходству передали Петропавловск-Камчатский и Усть-Камчатск, Дальневосточному пароходству были подчинены порты Владивосток, Находка, Нагаево, Певек, Эгвекинот, Провидения и Угольная.

Портовая система Дальнего Востока реконструировалась, расширялся причальный фронт, увеличивалась степень механизации погрузочно-разгрузочных работ. Всего за десятилетие, совокупный грузооборот четырех дальневосточных портов - Находки, Владивостока, Холмска и Ванино увеличился в 2,9 раза, с 6,77 млн. т. в 1960 г. до 19,4 млн. т. в 1970-м. Особо существенно, в 3,5 раза, вырос оборот наливных грузов, с 1,14 млн. до 4,0 млн. т. соответственно.

Значительно расширился порт Находка, начатый строительством во второй половине 1950-х гг. Были построены новые причалы, созданы лесоперевалочная база и нефтебаза. Это позволило существенно увеличить грузооборот порта: если в 1960 г. через Находку было «перевалено» 2 млн. т сухих и 0,1 млн. т. наливных грузов, то в 1970 г. – 6,3 млн. т. и 1,4 млн. т. соответственно. В итоге десятилетия основным торговым портом Дальнего Востока стала Находка.

Знаковая роль в строительстве и расширении портовой системы и инфраструктуры обслуживания мореплавания Дальнего Востока принадлежала «Дальтехфлоту» - Управлению Дальневосточного дноуглубительного и технического флота, с 1943 г. базирующегося в Находке. При участии судов «Дальтехфлота» были построены торговые, рыбные и лесные порты, судоремонтные заводы различных ведомств, рыболовецкие базы, базы оборонного значения, котлованы под доки и подходные каналы, обеспечена свобода прохода судов в Амурском лимане и на иных фарватерах.

В 1960-х гг. началось развитие торгового мореплавания на судах смешанного плавания «река-море», что обеспечило прирост эффективности грузоперевозок в бесперевалочном режиме. Особенно эффективны смешанные перевозки были в центральной части СССР, что обусловлено ее развитой воднотранспортной инфраструктурой. Так, по внутренней водной системе нашей страны бесперевалочные грузоперевозки осуществлялись между портами Ирана на Каспии и стран Западной Европы на Балтике, «дальнопробежные» лесные перевозки из Коми и Карелии в Народную Республику Болгария.

На Дальнем Востоке развитие смешанных перевозок позволило сократить нагрузку на железнодорожный транспорт и портовую систему, снизить затраты и ускорить доставку грузов «с материка» в удаленные портопункты Охотского моря и Сахалина по Амурской водной магистрали, на побережье Восточно-Сибирского моря и моря Лаптевых по Ленской. С 1967 г. Амурское пароходство начало перевозку внешнеторговых грузов судами «река-море» по Амуру и морю сначала на Японию, а в последующие годы и в иные страны Юго-Восточной Азии.

В целом, Морской флот СССР в 1960-е гг. рос небывалыми темпами, пополняясь каждую неделю одним - двумя судами, заняв в 1965 г. шестое место в мире по регистровой вместимости. Значительно возросла средняя грузоподъемность судов, средняя скорость увеличилась с 10 до 16 узлов. В 1970 г. портовая система СССР заняла четвертое место в мире по грузообороту, после Японии, США и Великобритании. В конце шестидесятых годов в развитии морского транспорта СССР произошло знаковое событие. Если, до 1967 г. не покрывал всех расходов и существовал на дотации государства, то начиная с этого года, *морской флот стал самоокупаемой отраслью*, ежегодно сдающей в бюджет сотни миллионов рублей прибыли, после покрытия всех своих расходов, включая капитальные вложения и расходы на социальную сферу,

[46] По воспоминаниям ветерана Советской Арктики В.М. Пазовского, погибший «Витимлес» перевозил 5300 тонн угля, с потерей которого завоз топлива осуществлялся воздушным транспортом (в силу окончании навигации). В современности представить себе такое невозможно...

обслуживающую его работников.

Развитие Дальнего Востока требовало создания адекватной инфраструктуры связи. Летом 1963 г. были проложены подводные кабельные магистрали связи «Камчатка - Магадан – Советская гавань - Углегорск». Для технического обслуживания этих систем в Финляндии были построены большие кабельные суда (БКС) пр. 1274. Первое БКС «Ингул» пришло на Дальний Восток в начале 1963 г. и могло обслуживать эти системы связи на глубинах до 2,5 км, имея на борту 2400 т. кабеля и 270 т. кабельного оборудования. В следующем десятилетии была проложена кабельная линия «Магадан-Сахалин», а флот кабельных судов пополнился еще двумя БКС этого проекта – «Катунь» и «Тавда».

Визитной карточкой советского рыбопромыслового флота шестидесятых годов стали плавучие перерабатывающие заводы. 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[47], 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 на севере Тихого океана, а в межпромысловый период использовались на переработке рыбного сырья, для чего на них было установлено соответствующие оборудование.

Таким образом, к середине шестидесятых годов прошлого столетия в СССР была создана целая китобойная отрасль, ареной деятельности которой стал Мировой океан. Из официальных отчетов известно, что за промысловые сезоны 1961-1972 гг. флотилия «Советская Россия» добыла в Антарктике 33 358 кита[48].

К концу 1970-х гг. условия китобойного промысла значительно ухудшились в связи с резким уменьшением численности китов. «Советская Россия», «Владивосток» и «Дальний Восток» были переоборудованы под прием и переработку рыбы, китобойные суда практического применения не нашли и были постепенно списаны. В 1982 г. «Международной китобойной комиссией» был принят мораторий на китовый промысел, начиная с 1986 г. советский китобойный промысел был прекращен на следующий год.

С начала шестидесятых годов дальневосточный рыболовный флот начал пополняться плавучими перерабатывающими заводами. В 1960 г. в Преображенскую базу тралового и рефрижераторного флота (БТРФ) пришла «Армань» пр. В-62, на Невельск стал базироваться «Советский Сахалин». В последующие годы на Камчатке начали работу однотипные «Советская Камчатка», «Чукотка» и «Печенга». Каждая из баз обладала дедвейтом 9,8 тыс. т., на ней работали 240 чел. В течение 1961-1969 гг. флот «Дальморепродукта» пополнился 14 плавучими заводами по переработке рыбы и краба пр. 398, постройки ленинградского Адмиралтейского завода. Среди них «Андрей Захаров», «Павел Чеботнягин», «Александр Обухов», «Александр Косарев» и другие. Поставки на бассейн этих специализированных плавзаводов обеспечили увеличение производства консервов из краба и рыбы, расширение ассортимента вырабатываемой продукции. Для созданной Владивостокской базы тралового и рефрижераторного флота (ВБТРФ) в течение 1965-1966 гг. были приобретены в Японии восемь (!) плавбаз типа «Спасск», водоизмещением 21 тыс. и дедвейтом 10 тыс. тонн, на каждой из которых работали 280 чел. Плавучие заводы производили разделку и заморозку улова, выпуск пресервов, муки, технического жира и полуфабриката медицинского жира, обеспечивали добывающие суда всеми видами снабжения и обслуживания. И к исходу шестидесятых годов на Дальний Восток пришли шесть приемо-обрабатывающих баз пр. В-69 польской постройки, по две на Камчатку, Сахалин и Приморье, что завершило формирование плавучей промышленной базы океанического рыболовства на Тихом океане[49].

---

[47] 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).

[48] Бытует мнение, что СССР больше всех «приложил руку» к истреблению китов. Это не так. Например, в 1962 г. в водах Антарктики работали 250 китобойных судов в составе 21 флотилии. Из них лишь 4 флотилии были советскими. Остальные принадлежали Японии, Норвегии, Великобритании и Голландии.

[49] Всего для МРХ СССР было приобретено 35 судов этого проекта. Из них на Дальнем Востоке к середине 1970-х гг. работало 20 плавбаз.

Первый промысел тунца в Индийском океане начал в 1960 г. тунцелов «Нора» Находкинского УАМР. Затем, по советскому заказу, в Польше были построены плавбазы для промысла и переработки тунца - «Светлый луч» и «Ленинский луч». Каждое судно несло на борту шесть тунцеловных мотоботов и с 1964-1965 гг. начали работу в экваториальной части Индийского океана. В расширение тунцеловного флота в 1964-1966 гг. на Хабаровском судостроительном заводе было построено четыре судна типа «Нереида», совместно с плавбазами поступившие в Находкинское УАМР.

Всего за это время дальневосточный рыбопромысловый флот пополнился 38 плавучими базами по переработке морепродуктов, 45 китобойными судами и 4 тунцеловными судами.

Под стать перерабатывающему флоту в стране строился и добывающий флот. Так, в течение 1960-х гг. на Черноморском заводе было построено 186, а на «Балтии» - 34 больших морозильно-рыболовных траулера (БМРТ) пр. 394. Многие из них пришли работать на Дальний Восток. С 1960 г. в Находкинском УАМР начал работать БМРТ «Арсеньев», затем пришли «Барабинск», «Басаргин», «Кангауз», «Посьет» и другие суда. На Камчатку подошли «Браслав», «Амгу», «XV съезд ВЛКСМ» и др., на Сахалин только в 1963 г. поступили «Арково», «Мгачи» и «Диомид». БМРТ обеспечили высокую эффективность океанического рыболовства с выпуском расширенного ассортимента рыбной продукции - замороженной рыбы и филе, консервов из печени и икры минтая, рыбной муки.

В итоге, по неполным данным[50], за 1960-1969 г. дальневосточный рыбопромысловый флот пополнился 88 большими морозильно-рыболовными траулерами этого типа. Из них 33 судна пополнили флот приморских рыбаков, 35 – камчатских, 18 – сахалинских и два – магаданских.

В дополнение к большим, стали поступать средние рыболовные траулеры - морозильщики (СРТМ) типа «Океан» и типа «Маяк» (пр. 502). Меньшего водоизмещения – 910 т. и более дешевые в постройке, СРТМ могли вести промысел в течение 30 сут. и выпускать до 6 т. соленой продукции, 4,5 т. пресервов и 1,3 тыс. банок в сутки. Со второй половины десятилетия начали поступать модернизированные траулеры, построенные по проектам 502М (тип «Ольга»), 502Г («Слава Керчи»), 502Р (типа «Саргасса») и 502Э (тип «Железный поток»), с улучшенными условиями для промысла и повышенной производительностью технологического оборудования.

Всего за шестидесятые годы дальневосточные рыбаки получили 177 СРТМ. Из них 56 траулеров – пришли во Владивосток, преимущественно в ВБТРФ, 42 – в Находку и Преображение, 45 – на Сахалин, и 33 – на Камчатку. Два судна пополнили рыбопромысловый флот Охотска и Магадана. Помимо «новостроя» в 1965 и последующие годы на Дальний Восток перевели полтора десятка «подержанных» СТР-300 и СТР-400.

И на рубеже семидесятых годов на Дальний Восток пришли крупнотоннажные траулеры следующего поколения – РТМ типа «Атлантик». Построенные в ГДР, эти суда водоизмещением 3362 т., принимали на борт 671 т. груза и могли вести промысел продолжительностью до 60 сут. Технологическое оборудование позволяло обрабатывать в сутки до 40 т. мороженой продукции и до 35 т. технического жира. На траулере была продуманно выстроена промысловая схема, удобная длинная рабочая палуба, высокая степень механизации обрабатывающих процессов. «Атлантики» стали удачными судами для перспективного освоения промысловых районов центральной части Тихого океана. Всего на Дальний Восток, с 1967 по1969 гг., поступило порядка десяти РТМов этого типа.

Для транспортировки мороженой продукции, а так же снабжения судов в районах промысла в 1961-1962 гг. поступило восемь небольших приемно-транспортных рефрижераторов (ПТР) типа «Братск» дедвейтом 800 т. каждый, а затем серия среднетоннажных, дедвейтом 2,3 тыс. т., ПТР типа «Таврия» из 19 судов. Со второй половины и до окончания шестидесятых годов на Дальний Восток поступили крупнотоннажные ПТР типа «Сибирь» (8 судов, 5,2 тыс. т. дедвейта каждый), «Камчатские горы» (4 судна, дедвейтом 6,0 тыс. т. каждый) и «Остров Русский» (5 судов, дедвейтом 7,0 тыс. т. каждый) и три скоростных - типа «Плайя Хирон» (1965 г.), переоборудованных из западногерманских линейных рефрижераторов. Всего за шестидесятые годы рыбопромысловый флот пополнился 47 приемно-транспортными рефрижераторами, совокупным дедвейтом порядка 175 тыс. т.

С количественным ростом происходил прирост качества рефрижераторных транспортов. Повышалась грузопровозная способность – если на первых судах дедвейт составлял одну-две тысячи тонн при скорости хода – 12-13 уз., то к исходу десятилетия рефрижераторное судно имело грузоподъемность шесть-семь тысяч тонн и скорость 16-18 уз. Увеличивалась мощность холодильных машин, первоначально обеспечивающих температуру заморозки до 18^{o}С, а затем и до 26-ти.

С поступлением новых судов расширялись акватории промысла. В дополнение к советским дальневосточным морям, были освоены центральная и восточная часть Берингова моря, Бристольский и Аляскинский заливы, Ванкуверо-Орегонский промысловый район, привычными для

[50] См. «Флот МРХ Страны Советов и России, что мы потеряли?» - см. http://korabli.qdg.ru/.

промысла районами стали Гавайские острова и Антарктика.

Развивались и расширялись рыболовецкие предприятия. Крупнейшими рыбопромышленными организациями стали приморские Находкинское УАМР, Преображенская и Владивостокская БТРФ, База сейнерного флота им. Надебаидзе и Дальморепродукт, камчатское «Управление океанического рыболовства», сахалинские рыболовные организации в Невельске и Корсакове, и многие - многие другие.

Характерной чертой развития рыбной промышленности Дальнего Востока этого времени стало укрупнение рыболовецких колхозов. В 1960 г. на Камчатке объединением трех рыболовецких артелей был создан «Рыболовецкий колхоз им. В.И. Ленина», с размещением в Сероглазке. Новое коллективное хозяйство выкупило у государства 14 сейнеров «МРС-300» и 20 «МРС-80». Улов этого года составил 27,2 тыс. т., т.е. на 12 тыс. т. больше, чем тремя артелями в предшествующем году. В последующие годы колхозники приобрели восемь СРТ, а в 1966 г. вышли на промысел к берегам США. Аналогичные процессы проходили в Приморском крае, на Сахалине и на Охотоморском побережье.

В расширение прибрежных промыслов за шестидесятые годы дальневосточные рыбаки получили 104 малых рыболовных сейнера «РС-300», построенных корабелами Хабаровска, Николаевска на Амуре, Сретенска и Астрахани.

Расширялась и береговая инфраструктура рыбопромыслового хозяйства. В 1964-1968 гг. был существенно реконструирован Владивостокский рыбный порт, пространстве которого были построен самый крупный в стране холодильник, углублены причалы, которые стали принимать крупнотоннажные суда, увеличился уровень механизации грузовых работ, проведена модернизация подъездных железнодорожных путей, что в итоге значительно увеличило грузопропускную способность порта.

Масштабы пополнения дальневосточного рыбопромыслового флота в шестидесятые годы поражают. Всего на Тихий океан поступило 513 новых судов, из них - три китобазы и 45 китобойных судов, две тунцеловные базы и четыре тунцеловных судна, 33 плавучих завода по переработке морепродуктов, 98 больших и 177 средних траулеров, 104 малых рыболовных сейнера и 47 приемно-транспортных рефрижераторов.

Вклад в советскую экономику дальневосточной рыбной промышленности был адекватным. Всего за шестидесятые годы улов на Дальнем Востоке увеличился в три раза, с 0,861 млн. т. в 1960 г., до 2,61 млн. т. в 1970 г. Дальневосточные промыслы стали лидирующими в рыбной промышленности СССР, составив в 1970 г. одну треть от союзного улова.

По-сути, рыбная промышленность, наряду с морским транспортом, становились одними из градообразующих отраслей Дальнего Востока. Существенный количественный прирост судов и расширение промыслов обусловил потребности в трудовых ресурсах, что, в свою очередь, обосновало миграционный поток населения на восток страны. Известно, что с 1959 по 1970 гг. население Дальневосточного экономического района СССР увеличилось на 946 тыс. чел., с 4 834 тыс. чел в 1959 г. до 5 780 тыс. чел в 1970 г. (прирост 19,6% за десятилетие). Из них на долю т.н. «механического потока» (т.е. переселенцев) приходится 143 тыс. чел., и многие из них связали свою судьбу с Дальним Востоком.

Нам не удалось найти статистические данные, свидетельствующие о росте численности работников рыбопромыслового и морского флотов за шестидесятые годы. Но, учитывая судовой прирост флота и соответствующую динамику «паспортной численности экипажей» можно говорить о 30-40 тыс. новых рабочих мест[51]. А ведь каждое рабочее место – это, считай семья, и все это без учета работников береговых предприятий: перерабатывающих комбинатов и портов, судоремонтных заводов и конструкторских бюро, организаций управления и связи, социального обслуживания и т.д.

Развитие производства обусловило и рост социальной сферы. В 1970 г. общесоюзный прирост реальных доходов населения составил 133% от уровня 1965 г., и, полагаем, что за счет «районных коэффициентов и накруток» реальный доход дальневосточного населения был выше. Масштабно строилось жилье, детские сады, школы, больницы, клубы и театры, и другие объекты социальной инфраструктуры[52]. Дальний Восток СССР стал экономически развитым регионом страны, избавившись от атрибутов «Далекой окраины».

Расширяющийся судовой состав торгового и рыболовного флота обусловил развитие мор-

[51] По торговому флоту порядка 10-15 тыс. чел., и по рыбопромысловому флоту порядка 30-35 тыс. чел. Но, это только примерные данные, в действительности «цифры» будут бо́льшими, хотя бы и с учетом фактора сменности экипажей…

[52] Несомненно, жилья не хватало и можно «долго ругать «хрущевки»». Но надо ясно понимать, что десятки тысяч семей переехали из бараков в отдельные квартиры. Впрочем, в 1965 г., СССР занял четвертое место в мире по жилищному строительству, построив за этот год 9,7 квартир на одну тысячу населения, уступив по этому показателю Швеции (12,5), Швейцарии (10,2) и ФРГ (10,1), и далеко обогнав США (7,9).

ского образования. Во ВВИМУ созданы вечернее и заочное отделения, открыты электромеханический факультет, учебно-консультационные пункты в Находке, Совгавани и Холмске, аспирантура и факультет повышения квалификации руководящих работников и специалистов ММФ. В 1965 г. училище переименовано в Дальневосточное высшее инженерное морское училище (ДВВИМУ) им. Г.И. Невельского. Для практической подготовки кадров ММФ в 1962 г. пришло учебно-производственное судно «Меридиан», совмещавшее как транспортные, так и учебные функции, размещая, помимо «штатного экипажа», 150 курсантов и 10 преподавателей.

Коренным образом был реорганизован Дальрыбвтуз. К факультетам, готовящим кадры промысловой направленности, добавились факультеты по подготовке инженеров-судоводителей, инженеров-механиков и инженеров-экономистов, были открыты заочный факультет, факультет повышения квалификации и филиал института в Петропавловске-Камчатском.

Учебные суда для подготовки кадров рыбной промышленности, начали строиться в конце 1960-х гг. С 1973 г. из ГДР на дальневосточный бассейн началось поступление УПС типа «Курсограф», построенных на базе РТМ типа «Атлантик» и прошедших дооборудование помещениями для производственного обучения. На судне было сохранено базовое технологическое оснащение, размещены дополнительные жилые помещения для практикантов и учебные классы для производственного обучения – штурманская рубка, радиокласс и радиорубка.

При проведении промыслов значительное внимание уделялось вопросам безопасности мореплавания. С конца 1950-х в первой половине 1960-х гг. рыбопромысловый флот пополнился 23 морскими буксирами постройки КНР. Вошедшие в состав рыболовецких организаций Дальнего Востока, эти буксиры длительное время использовались как аварийно-спасательные суда, несли патрульную службу во всех промысловых экспедициях, и особенно были необходимы в осенне-зимний период выводя суда из ледового плена. Благодаря им многие аварии и аварийные случаи были не допущены, многим судам была оказана своевременная и различная помощь, многие суда были спасены. Несколько таких буксиров были построены для «Минтранса» и «Мингео», 11 поступили в торговый флот. И в 1961-1962 гг. в состав ЭОАСПТР ДВМП вошли новые мощные морские буксиры - «Аргус», «Гелиос» и «Диомид».

\

Динамичное развитие рыбного хозяйства Дальнего Востока обусловило существенный рост научных исследований. В начале 1960-х гг. ТИНРО были выполнены советско-корейская экспедиция, исследовательские рейсы в Восточно- и Южно-Китайское моря. В 1964 г. находкинский БМРТ «Казахстан» взял хорошие уловы в Аравийском море, затем его сменил «Каллисто», а осенью этого года в первый поисковый рейс в новозеландские моря вышло НПС «Академик Берг». В последующий год была проведена Первая промысловая экспедиция в южное полушарие - в Большой Австралийский залив, в составе шести судов. Затем, по большой северотихоокеанской дуге поисковые экспедиции, а за ними и промысловый флот спустились до калифорнийских и мексиканских широт. В 1967 г. находкинский БМРТ «Революционер» провел путину у атлантического побережья Африки. С середины 1960-х гг. в юго-восточной части Тихого океана большой цикл исследований выполнил ТИНРО. Справочник «Морские экспедиционные исследования России» содержит сведения о 20 судах, выполнивших научные рейсы в интересах ТИНРО в 1960-1969 гг.

С начала десятилетия исследовательские суда ДВНИГМИ, Камчатского, Колымского и Сахалинского УГМС продолжали изучать дальневосточные моря, северную, северо-западную и тропическую части Тихого океана, выполняя классические океанографические станции и ведя слежение за погодой. С 1961 г. начал свою исследовательскую работу НИС «Прибой», выполнивший до 1991 г. 95 рейсов. Часть судов ДВНИГМИ были использованы в Международной Индоокеанской экспедиции и в межгосударственных исследованиях течения Куросио. Так, в 1967-1969 гг. Индийский океан выполни несколько рейсов НИС «А.И. Воейков» и «Ю.М. Шокальский», а так же НИС «Академик Ширшов» и «Академик Королев», пополнившие дальневосточный научный флот в 1968 г. В изучении течения Куросио в Японском море приняли участие научно-исследовательские суда «Атлас» и «Вихрь».

В шестидесятые годы началось целенаправленное развитие дальневосточной школы морской геологии и геофизики, созданием Тихоокеанского отделения Института океанологии им. П.П. Ширшова АН СССР (с 1973 г. Тихоокеанский океанологический институт - ТОИ). 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), 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» посредством водолазной гидробиологической съемки, проведенной вдоль Курильских о-вов.

В эти годы морские НИИ еще не располагали собственными научно-исследовательскими судами и выполняли работы с использованием судов, принадлежавших другим организациям. Первым научно-исследовательским судном, приобретенным ТОИ АН СССР в 1969 г., стал рыболовный траулер, переоборудованный в НИС и названный «Первенцем». Всего до конца 1982 г. это судно выполнило 39 исследовательских рейсов.

Первым гидрографическим судном ТОФ специальной постройки стал экспедиционное океанографическое судно (ЭОС) «Г. Невельской», а в течение шестидесятых годов Гидрография ТОФ пополнилась ЭОС польской и восточно-германской постройки: пр. 850 - «Восток» и «Глубомер», пр. 860 – «Алексей Чириков» и «Федор Литке», пр. 1537 – «Балхаш», «Байкал» и «Полюс», и пятью малыми гидрографическими судами - «Бельбек», «Астроном», «ГС-199», «ГС-207» и «ГС-211». Известно, с мая 1962 по октябрь 1983 г., «Невельской» выполнил 21 научно-исследовательский рейс в различных морях Тихого и Индийского океанов. Уникальной заслугой «Алексея Чирикова» является исследования в Лаккадивском море – пространстве между юго-западом Индостана и о-вами Шри-Ланка и Мальдивы, выполненные в 1969 г. В эти же годы началось массовое поступление больших гидрографических катеров пр. 1459 для гидрографического обслуживания прибрежных акваторий.

С октября 1968 по май 1969 гг. советский ВМФ выполнил масштабную гидрографическую экспедицию «Прилив-2» в Индийском океане, с задачами изучения возможностей маневренного базирования подводных лодок и надводных кораблей. В итоге, для пункта маневренного базирования была использована банка Фортюн в Индийском океане, а так же ряд других небольших островов, с выставлением рейдового оборудования и в последствии оснащенная оборудованием для дозаправки ГСМ, и водой, и снабжения продуктами.

Со второй половины 1950-х гг. японский рыбопромысловый флот, не ограничившийся обловом лососей возле восточного берега Камчатки[53], направил два плавучих завода и 58 дрифтеров в Охотское море к западному побережью полуострова. Только в итоге 1955 г. вылов лососей японским дрифтерным флотом достиг 135 тыс. т., против 98,8 тыс. т добытых в водах Камчатки советскими предприятиями.

Для защиты своих экономических интересов СССР в одностороннем порядке ограничил рыбный лов в этих районах, на охрану рыболовных промыслов в Охотском море в 1959 г. пришел эсминец «Возмущенный», а в последующие годы и другие военные и пограничные корабли. В 1963 году помощь в защите морской государственной границы СССР и охране морских биоресурсов оказал эсминец «Выдержанный», выполнивший осенью этого года автономное плавание в районе Курильских о-вов, с заходом в Петропавловск-Камчатский.

В шестидесятые годы на Тихом океане ежегодно задерживалось до 100 браконьерских судов, большинство из которых были японскими. Так, осенью 1961 г. моряки-пограничники Малокурильского дивизиона провели операцию по пресечению деятельности японских браконьеров в проливе Советский, задержав 14 шхун и вытеснив остальные из советских вод. Но, такого рода операции, имели ограниченный успех и по истечении некоторого времени браконьерство возобновлялось. Богатые уловы покрывали риски - конфискованные японские шхуны были застрахованы, а рыбакам за период задержания выплачивались денежные компенсации. При этом зачастую, задерживаемые браконьеры оказывали силовое сопротивление, а каждое задержание сопровождалось антисоветской истерией в газетах, особенно при случаях на южно-курильских островах.

С ростом советской внешней торговли появился новый вид пограничной службы – охрана иностранных судов в открытых портах СССР, возложенная на ПСКа. А с 1967 г. морчастям погранвойск была передана задача по охране побережья Охотского моря.

Как и весь советский флот, дальневосточные морпогранчасти проходили техническое перевооружение. В сентябре 1960 г. Севморпутем на Камчатку пришли три ПСКР пр. 264А. На замену изношенным «большим охотникам» стали поступать скоростные ПСКа на базе МПК пр. 201, а с конца десятилетия - ПСКР пр. 205П.

С началом шестидесятых годов активизировалось американское мореплавание в восточной Арктике. В 1962 г. американские ледоколы выполнили плавание в Беринговом и Чукотском морях, в 1965 г. и в Восточно-Сибирском море и в море Лаптевых, проводя гидрографические работы и ведя военную разведку. В этот же период были высказаны притязания США на советский о-в Врангеля. В 1965 г. СССР объявило, что любое судно, которое попытается пройти Севморпутем, будет считаться вошедшим в советские территориальные воды. Для пресечения этой деятельности в 1968 г. на ТОФ поступил СКР «Садко», как вооруженный ледокол пр.

[53] Так, с начала 1950-х гг. японские рыбаки вели активный промысел у берегов Канады и США, но были «выдворены» из этих акваторий рыболовной конвенцией, заключенной между этими странами и запретившей японские промыслы к востоку от 175° ВД…

97, в 1970-е гг. пограничники получили однотипные ледоколы – ПСКР «Айсберг», «Дунай» и др.

Последовательное охлаждение советско-китайских отношений в шестидесятые годы сопровождались провокациями по Амуру и Уссури, что обусловило укрупнение пограничных сил. В дополнение к Благовещенскому и Хабаровскому погранотрядам катеров, формируются отряды в Казакевичево, Ленинском, Джалинде и в Имане (Лесозаводске).

В этих условиях было начато восстановление Амурской военной флотилии, как соединения Тихоокеанского флота - 49-й дивизии речных кораблей. Попытка приспособить, вместо ранее списанных мониторов и бронекатеров, морской СКР для службы на реке успеха не имела. Были введены в строй три «чудом уцелевших» БКА пр. 191, несколько старых, сохранившихся японских бронекатеров, «бронекатера», импровизованные из разъездных. В 1965 г. с Дуная передали 12 БКа военной постройки пр. 1124, с ТОФ и Балтики – торпедные катера и катера-тральщики. И только с 1967 г. началось пополнение военно-речных и пограничных сил на Амуре, Уссури и Ханке новыми бронекатерами пр. 1204.

Провокации не прекратились и после военного конфликта на о-ве Даманский в марте 1969 г. С началом весеннего судоходства по Амуру в р-не о-ва Гольдинский был обстрелян советский промерочный катер, а затем был предпринята попытка без согласия советской стороны провести караван речных судов из Амура в Уссури, через советскую часть этих рек. Патрулирование на реках стало осуществляться парами и звеньями ПСКа, в зимний период корабли сводились в артиллерийские батареи, из моряков формировались стрелково-гранотометные роты на случай возможных провокаций.

В это же время, Холодная война шла по миру своим чередом. К началу 1960 гг. окончательно сложилось постоянное присутствие авианосных ударных групп (АУГ) США в западной части Тихого океана. Например, американский авианосец «Ranger» совершил в этой акватории 10 боевых служб, в период с 1958 по 1970 гг. Обладая радиусом действия палубных штурмовиков в 1500 км и оперируя на существенном удалении от советских берегов, авианосцы создавали угрозу дальневосточным районам СССР. В первой половине 1960-х гг. с началом регулярного патрулирования в Филиппинском море американских ПЛАРБ типа «G. Washington» сформировалась масштабная ракетно-ядерная угроза советским дальневосточным и восточно-сибирским территориям. В океанской зоне против советских подводных лодок операции вели авианосные КПУГ США, в проливной зоне действовали Морские силы самообороны Японии. И, если в 1966 г. с состав японских МССО входило шесть новейших и одна старая ДЭПЛ, то к 1970 г. их количество увеличилось до 10 новейших кораблей. И это не считая противолодочных кораблей и базовой авиации. Даже эти количественно ограниченные, на наш взгляд, примеры наглядно демонстрируют сложную военно-политическую и оперативную обстановку в тихоокеанских акваториях, прилегающих к Советскому Союзу.

Ядерное сдерживание агрессии, предотвращение ракетно-ядерных и авианосных ударов по советской территории стали стратегическими задачами Тихоокеанского флота.

Начала советских Морских стратегических ядерных сил (МСЯС) 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 Тихоокеанского флота, в форме потенциального ответного удара по территориям противника в «Холодной войне». В сентябре 1963 г. на ТОФ пришла ПЛАРБ «К-178», совершившая совместно с ПЛАТ «К-115» межтеатровый маневр подо льдами Северного Ледовитого океана.

Первые в боевой эксплуатации, баллистические ракеты «Р-13» обеспечивали дальность стрельбы до 600 км и имели надводный старт, что ограничивало и боевое применение, и боевую устойчивость их носителей – ДЭПЛ пр. 629. Со временем перевооружение подводных лодок на БРПЛ «Р-21» с подводным стартом и дальностью стрельбы 1400 км позволила снизить, но не устранить остроту проблемы, поскольку дизель-электрическая энергетика этих лодок обеспечивала наибольшую дальность подводного хода в 264 мили (2 узла) и подводную автономность по запасам средств регенерации до 600 часов. ПЛАРБ «К-178» оснащенная «Р-21» за счет потенциала атомной энергетики существенно увеличила диапазон оперативного применения ядерных сил: дальность подводного плавания на скорости 25 узлов составляла 28 тыс. миль, подводная автономность 1230 часов. В 1968 г. Тихоокеанский флот усилился еще одной ПЛАРБ – с севера пришла «К-55», которая, без захода в базу, сразу же приступила к решению задач БС. В последующие 1969 и 1970 гг., лодка выполнила еще два похода на БС общей продолжительностью 99 сут.

В расширение потенциала МСЯС в 1961-1963 гг. в состав ТОФ поступили пять атомных ПЛ пр. 659, построенные в Комсомольске на Амуре и вооруженные стратегическими крылатыми

ракетами «П-5», предназначенными для удара по наземным объектам. Известна оперативная активность этих кораблей. «К-59» в мае-июне 1962 г. совершила 42-суточный автономный поход в Японском и Охотском морях, в 1967 г. выполнила еще одну боевую службу (БС) продолжительностью 51 сут., «К-45» в 1964-1966 гг. совершила две БС общей продолжительностью 90 сут., «К-66» выполнила в 1965-1970 гг. три БС и два боевых дежурства совокупной продолжительностью 146 сут. и «К-151» в 1969-1972 гг. - две БС на 97 сут.

Становление атомных подводных сил на Тихоокеанском флоте проходило достаточно сложно, в основном из-за ненадежности новой, ядерной энергетики. Достаточно сказать, атомный первенец ТОФ – «К-45» меньше чем через год после принятия от промышленности, встал в ремонт на два с половиной года. Всего же совокупный ремонтный период четырех корпусов 659-го проекта до второй половины шестидесятых годов – т.е. без учета переоборудования в «торпедный вариант»[54], составил восемь лет.

Основная тяжесть ядерного сдерживания на Тихом океане легла на ДЭПЛ пр. 629. Нам неизвестна статистика боевых служб этих кораблей, но по воспоминаниям моряков-подводников она была очень напряженной. В марте 1968 г. при выполнении воинского долга на БС в р-не Гавайских островов погибла «К-129».

В современности, многие исследователи оспаривают эффективность АПЛ первого поколения в ядерном сдерживании. В числе «*contro*» многие оппоненты отмечают и высокую шумность этих лодок, и низкую надежность их атомной энергетики, etc. Но многие из них, порой забывают такой стратегический фактор как «Fleet in being – Флот действует тем, что уже существует». Наличие «сильно-шумящих», но маневрирующих на просторах даже «ограниченной» части северо-восточной части Тихого океана атомных подводных лодок, действующих под прикрытием сил флота, делает ответное возмездие на любую агрессию неизбежным.

В итоге, подводные силы ТОФ первыми выполнили задачу стратегического ядерного сдерживания на дальневосточных рубежах СССР. В 1960 г. только началось развертывание ракетных дивизий РВСН в Чите и Хабаровске, оснащенных баллистическими ракетами средней дальности «Р-12» (2080 км), на боевом дежурстве РВСН страны в целом находилось только 12 межконтинентальных ракетных комплексов, Дальняя авиация СССР располагала 138 самолетами.

Начала шестидесятых годов – это время массового строительства в США атомных подводных лодок, вооруженных баллистическими ракетами, нацеленными на территорию СССР. Производство стратегических АПЛ было поставлено «на конвейер», в год в состав американского флота поступали по три-четыре «корпуса», а пик пополнения приходится на 1964 г., когда в ВМС США вошли 13(!) ПЛАРБ. Всего же за 1959-1966 гг. была построена 41 АПЛ США, вооруженная баллистическими ракетами. К 1965 г. на о-ве Гуам была размещена 15-я эскадра ПЛАРБ США, что окончательно сформировало угрозу ракетно-ядерного удара по советским дальневосточным и восточносибирским территориям. Стратегические атомные подводные лодки США начали регулярное боевое патрулирование в Филиппинском море. Выбор районов базирования и патрулирования был не случайным. С одной стороны Гуам находился за пределами дальности стрельбы баллистических «Р-12», составлявших основу РВСН СССР того времени, с другой – районы боевого патрулирования ПЛАРБ были защищены удаленностью от советских территорий и противолодочными рубежами вокруг японских и филиппинских островов.

В этих условиях основная тяжесть предотвращения ракетно-ядерного удара легла на Тихоокеанский флот. Еще с 1958 г. разведывательные корабли ТОФ приступили к систематическому слежению за обстановкой в этом районе. В начале 1963 г. ПЛ «С-173», находясь в Филиппинском море, была обнаружена американскими кораблями, принуждена к всплытию и под угрозой открытия огня при погружении, отконвоирована через три моря до о-ва Аскольд. В этом же году боевые походы в эти акватории выполнили ПЛ «С-224» и «С-141». При этом «141-я» подверглась боевому бомбометанию, получила повреждения, но оторвалась от преследования КПУГ США. В последующий год к Филиппинам ходили еще несколько ПЛ. В январе 1965 г. на боевую службу в Филиппинское пришел отряд боевых кораблей (ОБК) ТОФ в составе трех подводных лодок и ПБ «Бахмут», а затем - БРК «Упорный» и эсминец «Веский». Так, были положены начала регулярной боевой службы ТОФ в этой акватории. Известно, что в последующие годы в походах участвовали эсминцы «Выдержанный», «Вызывающий» и «Веский», подводные лодки «С-332», «С-263» и «С-337», и другие корабли. Осенью 1969 г. в этих водах БПК «Стерегущий», эсминец «Бурливый» и три сторожевых корабля, совместно с подводными лодками, разведывательными кораблями и противолодочными самолетами «Ил-38» провели операцию «Волна» по вскрытию позиций американских ПЛАРБ.

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

[54] Со снятием с вооружения стратегической крылатой ракеты «П-5» все АПЛ пр. 659 стали использоваться как атомные торпедные подводные лодки.

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.

Существенно повысили боевой потенциал ТОФ атомные подводные лодки, перешедшие с Северного флота. Последовательно, совершив трансарктические подледные переходы на Камчатку прибыли ПЛАТ пр. 627А - «К-115» в 1963 г., «К-14» в 1966 г., и «К-42» в 1968 г. Южным маршрутом, через пролив Дрейка, преодолев за 52 суток 21 тыс. миль в марте 1966 г. на Камчатку пришли ПЛАРК пр. 675 «К-116» и ПЛАТ «К-133» пр. 627А. Имея преимущества над ДЭПЛ в подводных автономности и скорости, ПЛАТ пр. 627А внесли существенное дополнение в решение противоавианосной задачи флота, совместно с ПЛАРК пр. 675 вынося решение этой задачи в даль от советских берегов – в Океан. На 627-е и 675-е лодки пришлись начала интенсивной боевой службы тихоокеанских АПЛ - за второе пятилетие 1960-х гг. было выполнено 48 БС при совокупной продолжительности 2 117 дней.

Немалый вклад в решение противоавианосной задачи внесли надводные корабли и ДЭПЛ. Так, в 1964 г. ПЛ «С-62» осуществила слежение за АУГ в Японском море и Сангарском проливе. с 25 апреля по 26 июня 1965 г. эсминец «Вызывающий», без захода в базу, вел слежение за американскими кораблями у Гавайских о-вов. В 1967 г. эсминец «Веский», выполняя задачи БС в Филиппинском море, вел слежение и за АУГ «Hornet», год спустя эсминец «Бурливый» - за АУГ «Ranger». В январе-феврале 1968 г. БРК «Неудержимый» в тяжелых штормовых условиях сопровождал АУГ в составе атомного авианосца «Enterprise», атомного фрегата УРО «T. Truxtun» и трех эсминцев в водах Японского и Восточно-Китайского морей.

Помимо рассмотренных выше, Тихоокеанский флот решал и иные задачи. И, прежде всего, это задачи боевой подготовки. Мы располагаем лишь малой толикой знаний по этому вопросу. Так, помимо повседневной и ежегодной боевой подготовки, в 1963 г. в северо-западных районах Тихого океана было выполнено масштабное учение «Арктика» с использованием подводных лодок, в т.ч. и «С-141», «С-179», «С-293», в 1968 г. были проведены учения «Камертон».

Составной частью боевой подготовки выступали дальние походы. Осенью 1960 г. – зимой 1961 г. дальний поход от Камчатки до Антарктики выполнила ПЛ «Б-71». Год спустя «Б-63» в сопровождении НИС «Витязь» преодолев три противолодочных рубежа, достигла берегов Индонезии. Систематически выполнялись походы средних подводных лодок 613-го проекта на повышенную автономность – 45 суток, вместо 30-ти, предусмотренных по проекту. Об активности эксплуатации этих ПЛ, свидетельствует, что за 11 месяцев 1962 г. ПЛ «С-238» прошла 41,3 тыс. миль, совершив 78 погружений. В обеспечении первых космических полетов СССР были задействованы подводные лодки «Б-133» (март-апрель 1961 г.), «Б-135» (июль-август 1961 г.) и «Б-90» в октябре 1963 г. В 1968 г. ПЛ «Б-62» продолжила гравиметрические измерения севернее Гавайских о-вов и в р-не Алеутской гряды. В середине 1964 г. отряд боевых кораблей в составе крейсера «Адмирал Сенявин», эсминцев «Возбужденный» и «Вольный» совершил дальний поход через Японское море до Гавайских о-вов с возвращением на Камчатку. Во время похода дозаправка эсминцев осуществлялась с крейсера, а с выходом в океан корабли преодолели два тайфуна.

Активно действовали разведывательные корабли флота. В шестидесятые годы была вскрыта американская система дальнего гидроакустического обнаружения «Цезарь» в районах западного побережья США, Алеутских и Гавайских о-вов, Японии, Филиппин и о-ва Окинава. Систематически велось слежение за флотами противников в Холодной войне, а так же после охлаждения советско-китайских отношений и за КНР. Формировались «подвижные морские разведгруппы» для использования на различных боевых кораблях при несении боевой службы, на судах торгового флота, рыбной промышленности и других ведомств. Разведка ТОФ пополнилась океанскими кораблями, построенными на базе БМРТ пр. 394.

Задачи телеметрической разведки полетов американских морских баллистических ракет решал отряд кораблей с условно-открытым названием «Тихоокеанская гидрографическая экспедиция» (ТОГЭ). Первый боевой поход ТОГЭ выполнила в октябре 1959 г., выйдя к Гавайским о-вам для замера траекторий американских межконтинентальных баллистических ракет (МБР). В последующие годы этого десятилетия корабли командно-измерительного комплекса (КИК) проводили телеметрические измерения полетов как американских, так и советских ракет. Известно, что с 1966 по 1969 гг. КИК «Сибирь», «Сахалин», «Сучан» (затем – «Спасск»), «Чажма», «Чумикан» и «Чукотка» прошли 444,7 тыс. миль, проведя в море 3075 суток.

В декабре 1963 г. на ТОФ начал формироваться новый род сил – Морские десантные силы (МДС), созданием 390-го отдельного полка морской пехоты (МП). К концу десятилетия на флоте была развернута 55-я дивизия МП и 22-я Дивизия МДС, в состав которой вошли десантные корабли и артиллерийские эсминцы. С середины 1960-х гг. морские пехотинцы начинают нести

боевую службу и первым в океан вышел БДК «Томский комсомолец» с усиленной ротой морской пехоты на борту.

Главной задачей Советского ВМФ в Холодной войне оставалось и сдерживание противника в Мировом океане. Так, в июле – августе 1962 г. в условиях ожидаемого военного конфликта, боевое патрулирование в индонезийских водах выполнили подводные лодки ТОФ - «С-239», «С-290», «С-292» и «С-391», с целью воспрепятствования эвакуации грузов и техники с территории Западного Ириана и сдерживания возможной агрессии Голландии против Индонезии.

С началом Вьетнамской войны корабли разведки ТОФ стали нести постоянное дежурство в зоне военных действий, в район военных действий стали ходить и другие боевые е корабли ТОФ. Так, известно, что за 1965 г. подводные лодки ТОФ выполнили 12 походов в районы Филиппинского и Южно-Китайского морей, в 1966 г. – 27. В мае-августе 1967 г. за «Станцией янки» - районами боевого маневрирования американских авианосцев, наблюдали РЗК «Дефлектор», «Барограф» и «Гидрофон». В 1968 г. ПЛАРК «К-10» в Южно-Китайском море осуществила длительное слежение за АУГ «Enterprise».

В феврале 1968 г. КНДР пресекла действия и захватила американский корабль-разведчик «Pueblo», действовавший в территориальных водах этой страны. В ответ на это американцы направили к северокорейским водам ударное соединение: два авианосца - «Enterprise» и «Ranger», два крейсера, четыре фрегата и суда снабжения, всего 32 вымпела. В американской прессе звучали призывы нанести удар по Северной Корее и силой освободить «Pueblo». В ответном сдерживании угрозы американской агрессии приняли участие ракетные крейсера «Варяг» и «Адмирал Фокин», БРК «Упорный» и «Неудержимый», эсминцы «Бурливый», «Веский» и «Вызывающий». На позициях были развернуты подводные лодки, в боеготовности находились и другие силы ТОФ. Действия советского РЗК «Гидролог» заблокировавшего путь движения, заставили застопорить машины и дать задний ход атомный авианосец «Enterprise». И только после мирного урегулирования конфликта между КНДР и США, и ухода американских кораблей из Японского моря, советские корабли вернулись во Владивосток.

С развитием боевой службы в середине 1960-х гг. Советский ВМФ перешел к новой организационной форме использования сил и средств флота в организационной структуре оперативной эскадры (ОпЭск).

В феврале 1968 г. на Тихоокеанском флоте была создана 10-я ОпЭск, корабли которой первыми начали регулярную боевую службу в Индийском океане. Так, в марте 1968 г. в дальний поход вышли крейсер «Дмитрий Пожарский», БРК «Гордый», БПК «Стерегущий» и суда обеспечения. Корабли провели в походе 4,5 месяца и за 1821 ходовых часа прошли 35,2 тыс. миль, совершили 10 визитов в порты восьми стран – Индии (дважды), Ирана (дважды), Пакистана, Сомали, ОАР, Южный Йемен и о-в Цейлон. В октябре этого же года на БС в Индийский океан вышел следующий ОБК в составе ракетного крейсера «Адмирал Фокин», БРК «Упорный», эсминца «Вдохновенный», РЗК «Ульма» и танкера «Дунай». За время БС корабли посетили порты Кении, Южного Йемена, Индии и Северного Йемена. Во время похода РКР «Адмирал Фокин» выполнил учебную ракетную стрельбу главным комплексом. В этом походе корабли ТОФ впервые в истории отечественного ВМФ встретились в Индийском океане с ОБК Черноморского флота и провели совместное учение. В начале апреля 1969 г., пройдя 25,6 тыс. миль, корабли пришли во Владивосток. Им на смену в Индийский океан пришли РКР «Владивосток», БПК «Строгий», эсминец «Блестящий» и другие корабли, в том числе и «Б-133», первая тихоокеанская подводная лодка, выполнившая шестимесячную БС в этом океане. Всего же, по американским данным, в 1968 г. Советский ВМФ в Индийском океане совершил 40-50 заходов в иностранные порты, а в 1973 – уже 150.

Основная цель визитов была достигнута – Советский Союз получил место за столом переговоров, по ряду вопросов, по которым раньше не имел голоса.

Одновременно с силами боевой службы, в Индийском океане действовала 8-я Эскадра специального назначения[55], с базированием на о. Сокотра (НДРЙ). В состав 8-й ЭскСН входило до 10 кораблей и судов, с задачами обеспечения подъема возвращаемых модулей советских необитаемых космических аппаратов (КА), приводнившихся в Индийском океане. Так, осенью 1968 г. был осуществлен поиск и подъем модуля КА «Зонд-5», а годом позже – уже восьми модулей. И при каждом поиске ТОФ выделял по 8-10 кораблей и судов на трассу выведения КА (на сленге - «ходили на эллипс»).

Итогом напряженной боевой подготовки и дальних походов шестидесятых годов стали стратегические учения «Океан», проведенные в начале 1970 г., в которых участвовал весь Советский ВМФ, действовавший одновременно и по единому замыслу на просторах Мирового океана, под общим управлением Главного штаба ВФ СССР. От Тихоокеанского флота в учениях были

[55] Как оперативное формирование Поисково-спасательной службы (ПСС) Советского ВМФ, созданной для централизованного обеспечения космических полетов.

задействованы 32 боевых корабля и 28 подводных лодок, вкл. 9 атомных. Военно-морские аналитики США высоко оценили достижения Советского ВМФ за шестидесятые годы: «…*Учения «Океан»… придали впечатляющий акцент советской военно-морской мощи… Советы приобрели «океанское мышление» и через пять лет получать возможность осуществлять военно-морское присутствие в самых отдаленных районах Мира…*».

Всего же, по данным американских исследователей активность Тихоокеанского флота возросла с 400 и 200 корабле-дней в Тихом и Индийском океанах в 1960 г., до 5900 и 4100 корабле-дней в 1969 г. в указанных акваториях соответственно.

Шестидесятые годы – это время коренного обновления Тихоокеанского флота. Со второй половины пятидесятых до конца шестидесятых годов подводные силы ТОФ пополнились 115 новыми подводными лодками, из них 18 лодок с атомной энергетикой, девять лодок были вооружены баллистическими и 18 – крылатыми ракетами. На флот пришли корабли следующего поколения: ракетные крейсера пр. 58 - «Варяг» и «Адмирал Фокин» (1965 г.), и пр. 1134 «Владивосток» (1969 г.), большие ракетные корабли «Неудержимый» (1960 г.), «Упорный» (1960 г.), «Гордый» (1961 г.) и «Гневный» (1969 г.), большие противолодочные корабли «Одаренный» (1966 г.), «Стерегущий» (1967 г.) и «Строгий» (1969 г.). Тихоокеанский флот стал океанским и ракетно-ядерным, а в 1965 г. и Краснознаменным.

Развивался и вспомогательный флот. Для обеспечения топливного снабжения в океанских районах ТОФ имел БМТ «Алатырь», вместимостью 10310 т., и два средних танкера – «Вишера» и «Дунай», грузоподъемностью 3600 т. каждый, поступившие в конце шестидесятых годов. Базовое обслуживание осуществляли девять малых танкеров, вместимостью от 500 до 1000 т., и большое количество рейдовых несамоходных барж. Материальное обеспечение осуществляло значительное количество сухогрузов, переоборудованных из логгеров и иных гражданских судов, в массе своей прибрежного и ближнеморского плавания, грузоподъемностью до одной тысячи тонн. Аварийно-спасательная служба ТОФ пополнилась двумя спасательными судами пр. 527 («СС-25» («Жигули») и «СС-83») черноморской постройки и двумя пр. 532 («Пулково», «СС-38») ленинградской постройки, а так же существенным количеством морских буксиров. Формирование в конце шестидесятых годов океанского вектора развития ТОФ требовало адекватных судов снабжения, на создание которых обратили внимание с опозданием, в следующее десятилетие.

Как и десятилетием ранее, в пополнении Тихоокеанского флота знаковую роль сыграл Севморпуть. В экспедициях особого назначения шестидесятых через Северный Ледовитый океан на ТОФ пришли ракетный крейсер и большой ракетный корабль, два БПК и один эсминец, 35 подводных лодок, восемь морских тральщиков и плавбаза ПЛ[56].

Расширялось и военное кораблестроение на Дальнем Востоке.

Комсомольские корабелы построили 34 подводных лодки, из них 16 с ядерной энергетикой, а так же БРК. Хабаровский судостроительный завод передал ТОФ 12 сторожевых кораблей пр. 159 (1962-1969 гг.) и 10 малых противолодочных кораблей пр. 201 (1962-1968 гг.). Владивостокский ССЗ № 602 передал флоту 50 РКа пр. 183Р вооруженных двумя противокорабельными ракетами «П-15», из них 28 были переоборудованы из ТКа этого проекта. А затем, владивостокские судостроители построили еще 41 более крупных РКа пр. 205, вооруженных четырьмя такими ракетами. Николаевский на Амуре ССЗ построил 10 водолазных морских судна пр. 522. «Дальзавод» построили серию технических танкеров (ТНТ) пр. 1783 из семи единиц.

Эксплуатация ядерных энергоустановок АПЛ первого поколения советского ВМФ была отмечена несколькими крупными авариями. Всего на 26 АПЛ первого поколения с 1961 по 1966 гг. зафиксировано 11 случаев радиоактивных аварий с ядерными энергетическими установками. На примерах эксплуатации 675-го проекта ТОФ известно, что из 12 лодок замена аварийных парогенераторов ЯЭУ была произведена на шести. Совокупный ремонтный период тихоокеанских ПЛАРК этого проекта составил 13 лет, что осредненно на одну лодку составило 2,2 года.

Проблема своевременного и качественного ремонта атомных подводных лодок решалась одновременно с созданием атомного флота. По воспоминаниям специалистов военного судоремонта, 51-го ЦКТИС (Центрального конструкторско-технологического института судоремонта) ВМФ, «…существовавшие судоремонтные предприятия не могли обеспечить ремонт кораблей с принципиально новыми энергетическими установками. В связи с этим организация и обеспечение ремонтов АПЛ на СРЗ ВМФ стала одной из острых проблем… Эта проблема усугублялась неразработанностью технологической схемы ремонта в условиях радиационного излучения, отсутствием специальных производственных помещений, сложностью и новизной применяемого оборудования, неосвоенностью методов обработки и сварки новых материалов…».

В масштабах Дальнего Востока, основной завод для ремонта АПЛ - «Дальневосточный завод

[56] Как и ранее полагаем этот список далеко не полным…

«Звезда»» был заложен в 1946 г., первый опыт ремонта подводных лодок завод получил в 1957 г., а первая АПЛ встала на ремонт в мае 1962 г. Освоение технологий атомного судоремонта, формирование кадровой базы (в 1964 г. был открыт судостроительный техникум), создание социальной инфраструктуры (а фактически – строительство города) и многие - многие другие проблемы решались одновременно. По признанию самих заводчан «… 1978 г., по сути, стал первым серьезным экзаменом технической и организационной готовности завода к выполнению его главной задачи - серийному ремонту атомных подводных лодок….».

В масштабах страны, централизовано и комплексно решению этой проблемы подошли только в 1968 г., когда было создано 12-е Главное управление МСП «… для решения задач все возрастающих объемов ремонтов и переоборудования АПЛ…».

В реалиях Холодной войны корабли ТОФ активно эксплуатировались. Известно, что БРК «Неудержимый», начавший службу в 1960 г., до 1977 г. прошел 164 тыс. миль, выполнил 5 БС, в то время как ремонтные работы были произведены в 1970 и 1972 гг.

Для текущего ремонта кораблей и ПЛ были созданы 49-й СРЗ ВМФ на Камчатке (1959 г.) и 30-й СРЗ ВМФ в Приморье (1962 г.). Однако мощностей этих заводов было явно недостаточно. К примеру, основу 49-го СРЗ составляли плавучий док «ПД-64» и плавзавод «Горняк», причальный фронт завода составлял всего 100 м. «Чажминский» - 30-й СРЗ располагал всего одним доком «ПД-11», приспособленным для одновременного ремонта одной подводной лодки или надводного корабля класса «эсминец». В течение 1960-х гг. были сформированы программы расширения этих заводов, положительный результат которых мог проявиться только десятилетие спустя. В более лучшем положении находились 178-й и 92-й СРЗ, расположенные в Приморье. Так, 92-й СРЗ имел два плавучих дока грузоподъемностью 4500 и 5000 т., плавкран на 25 т, длина причального фронта составляла 250 м.

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.

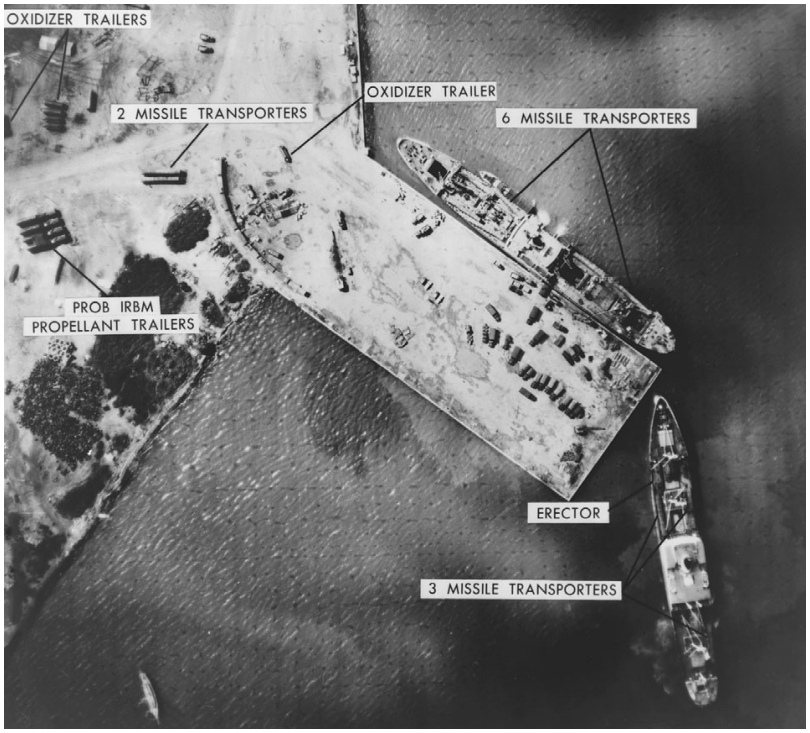
В целом по стране проблемы с судоремонтным производством вышли за рамки узковедомственных и региональных забот. Для совершенствования процессов судоремонтного производства в стране в целом и выработки мероприятий по претворению в жизнь соответствующих мер, при Госплане СССР был создан Межведомственный 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 став самоокупаемой отраслью обеспечивал 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 акватории Мирового океана. Военно-морской флот, став ракетно-ядерным, надежно обеспечивал защиту Родины и отечественного мореплавания.

Наступил рассвет Серебряного века Русского океана.

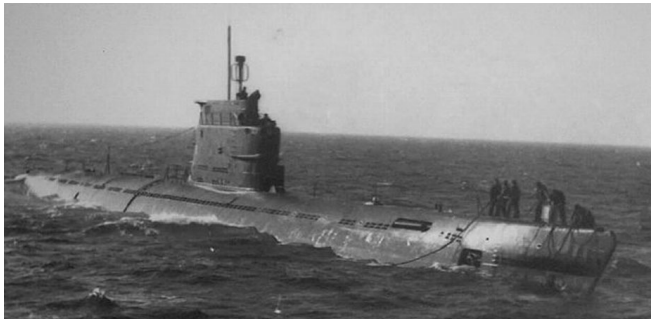
* * * * *



Советские торговые суда под разгрузкой на Кубе (фото с американского самолета-разведчика)



Теплоход «Оренбург» ДВМП - участник рейсов на Остров Свободы



Подводная лодка «Б-88», выполнившая во время Карибского кризиса 57-суточный поход в Тихий океан и слежение за авианосцем «Constellation»



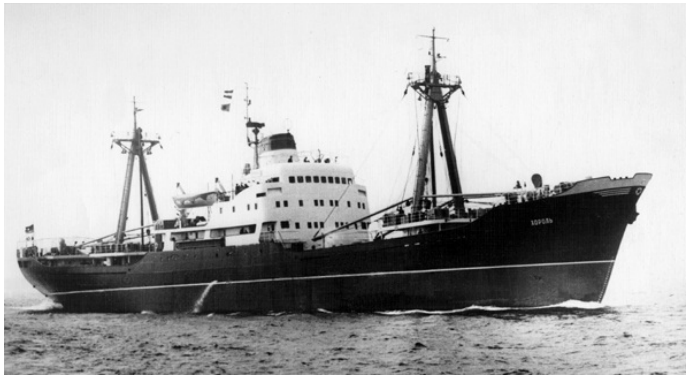
Спасательное судно «Гелиос» оказывавшее помощь поврежденным судам в портах Вьетнама



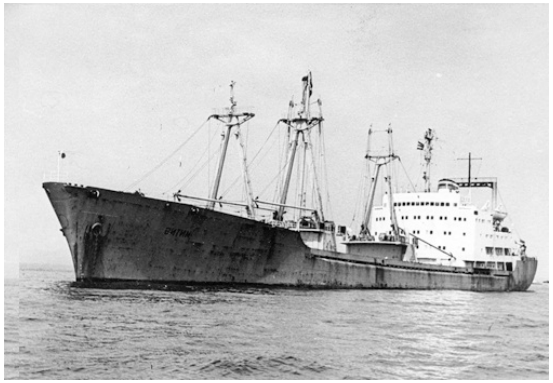


Теплоход «Охотск» идет во Вьетнам:
только в январе-феврале 1965 г. было зафиксировано около 200 случаев нарушения США свободы мореплавания

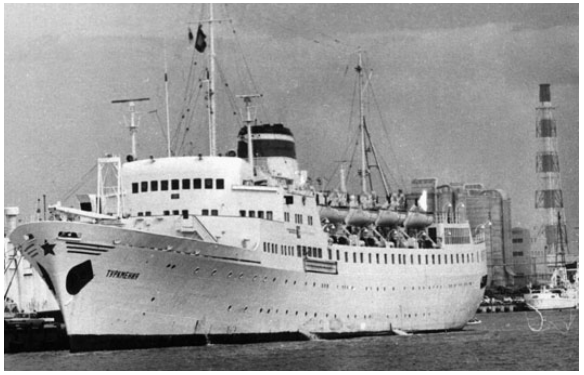
На румбах «Холодной войны»



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.

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





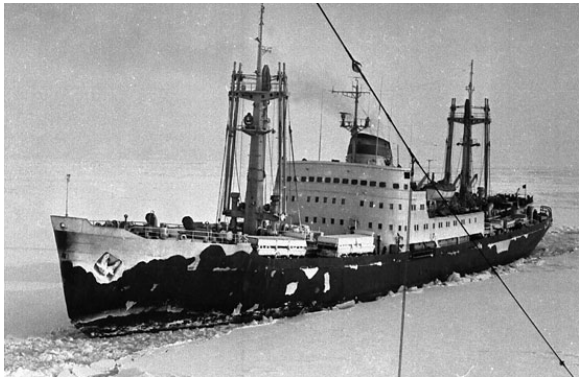
Крупнотоннажные сухогрузы типа «Омск»:
восемь судов были приобретены в Японии в 1961-9162 гг.



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

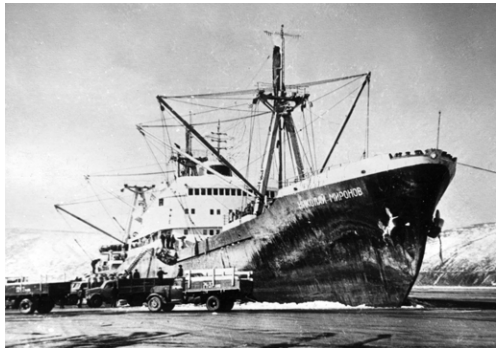
Коренное обновление дальневосточного торгового флота





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



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

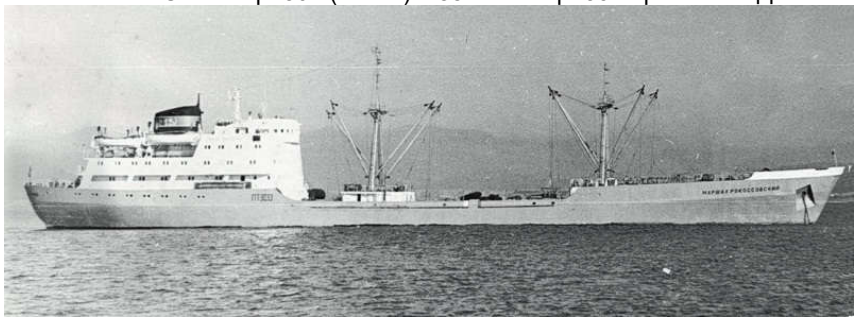




Коренное обновление дальневосточного рыбодобывающего флота:
177 СРТМ пр. 502 (слева) и 88 БМРТ пр. 394 пришли на Дальний Восток в шестидесятые годы



РТМ типа «Атлантик» - траулер следующего поколения: 10 судов этого типа поступило в 1967-1969 гг.



Крупнотоннажный приемно-транспортный рефрижератор типа «Сибирь»

Танкер для обеспечения судов на промысле топливом и пресной водой.





Массовое обновление флота укрупненных рыболовецких колхозов: в 1960-1969 гг. начали промысел 104 сейнера типа «РС-300»



Зверобойная шхуна «Оленица» во льдах Чукотского моря



Четыре тунцеловных судна типа «Нереида» пополнили Находкинский УАМР в 1964-1966 гг.

Дальневосточный рыбопромысловый флот в шестидесятые годы





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



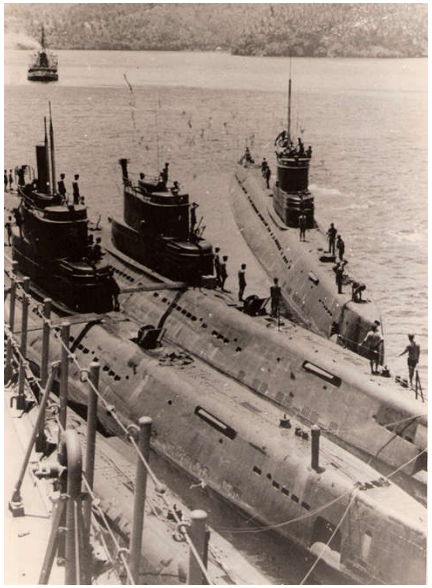


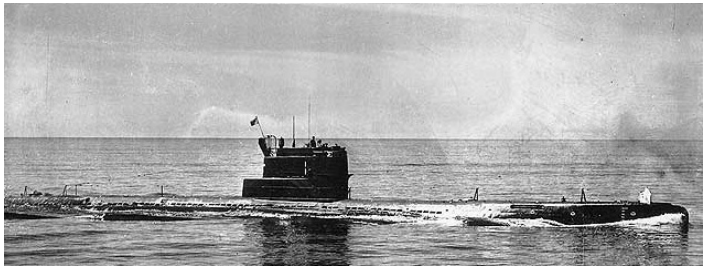
Морские десантные силы - новый вид сил ТОФ, созданный в 1960-х гг.

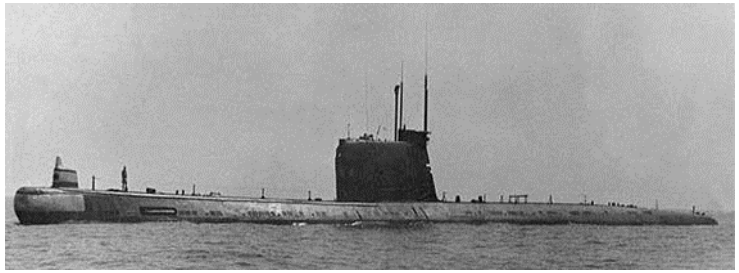
Большой противолодочный корабль «Одаренный»



Надводные силы Краснознаменного Тихоокеанского флота



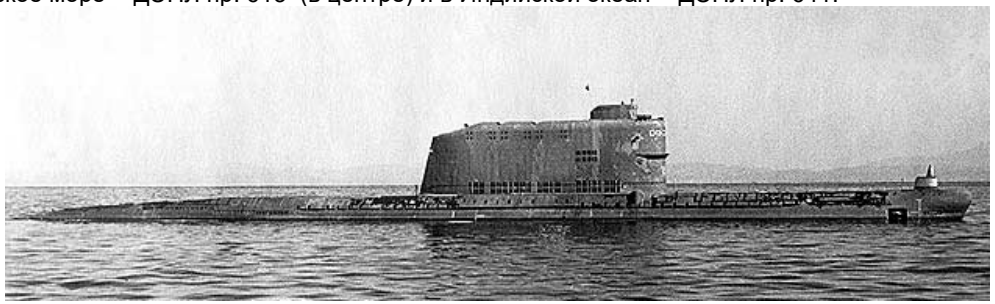




Первыми вышли в Филиппинское море - ДЭПЛ пр. 613 (в центре) и в Индийской океан - ДЭПЛ пр. 641.

Советские подводные лодки
в Индонезии

Первооснова
ядерного сдерживания
на Тихом океане - ДЭПЛ пр. 629



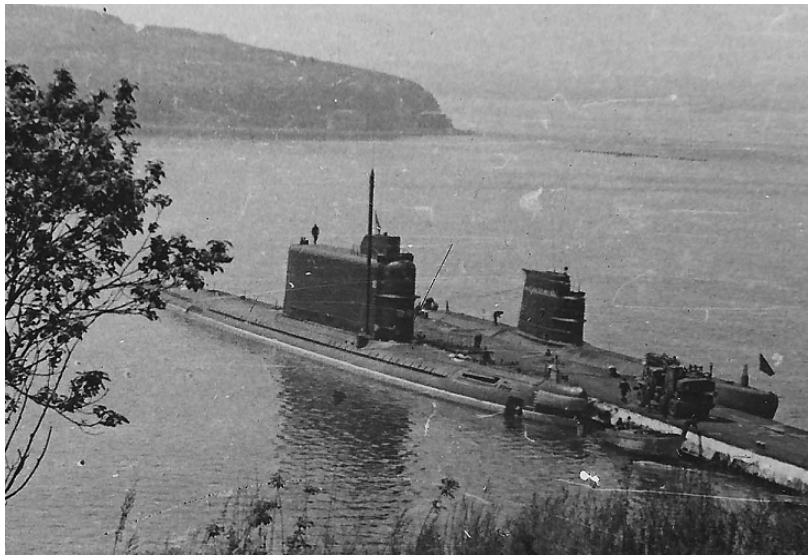




Противоавианосные ПЛАРК пр. 675 в море (вверху) и
ДЭПЛ пр. 651 у борта плавбазы



АПЛ «К-115» во время подледного перехода



Подводные лодки пр. 629 и 611 в базе

Подводные силы Краснознаменного Тихоокеанского флота






Тихоокеанские пограничники: ПСКР во льдах Чукотского моря, отряд кораблей на Шикотане и ПСКа пр. 205П




Задержанная японская рыболовная шхуна (слева) и ПСКР «выдавливает» браконьера из района промысла

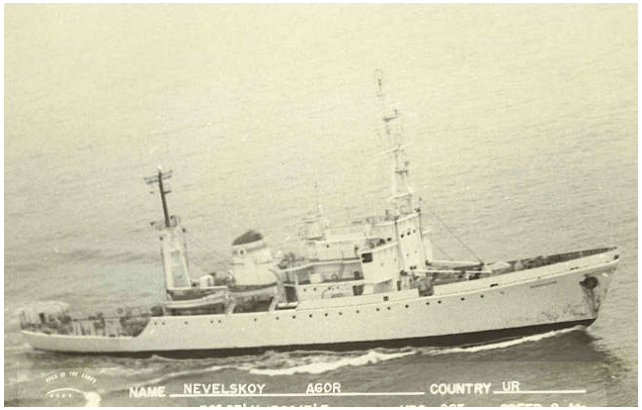


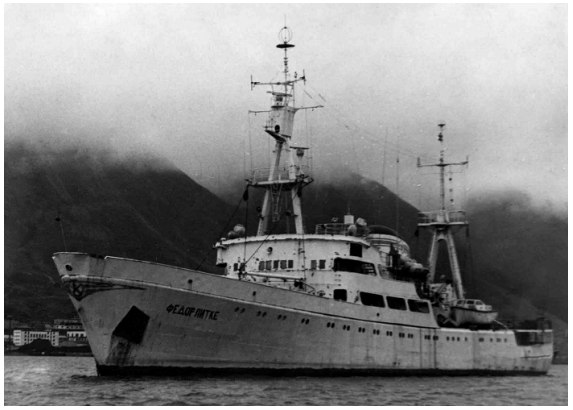



ПСКа пр. 201 – корабельный базис шестидесятых

Пограничные катера на Амуре и в дозоре на Уссури (справа)

На охране государственной границы – от северо-востока до юго-востока Советского Союза



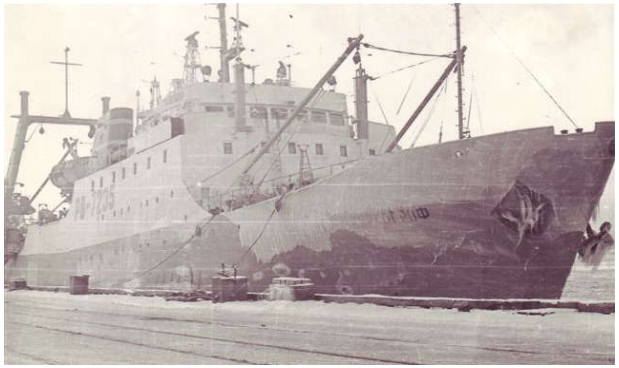


«Белые корабли черной бригады»: гидрографические суда «Невельской» (слева) и «Федор Литке»

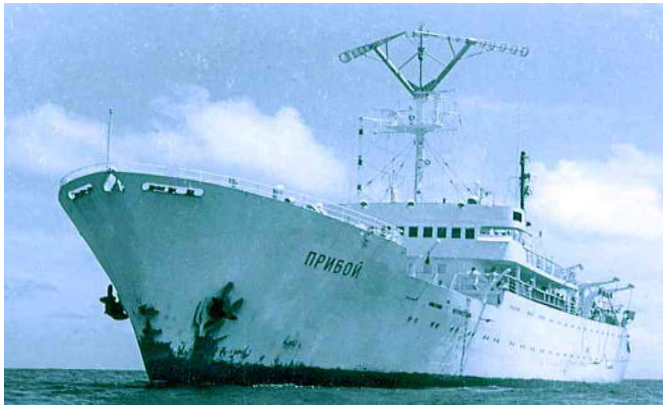


ДВНИГМИ: суда погоды «Академик Ширшов» и «Прибой»





Учебно-производственные суда – «Меридиан» (ДВВИМУ) и РТМ типа «Атлантик» (МРХ)

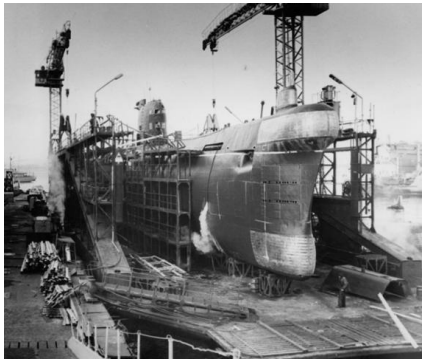






Корабли измерительного комплекса «Сахалин» (слева) и «Чукотка»

Интеллектуальный флот Дальнего Востока



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

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 морского пароходства. В последующем и 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 все 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[57].

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», и в последующем - «Непрерывного графика 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 Советского Союза.*

Для повышения эффективности работы судов в загранплавании в 1974 г. по инициативе ДВМП при ДВВИМУ была создана «Лаборатория коммерческой информации и статистики международного судоходства», одно из первых в СССР учреждений такого рода. Лаборатория работала со всеми дальневосточными пароходствами, участвовала в разработках «Союзморниипроекта» по расширению экспорта транспортных услуг советского торгового флота в Юго-Восточной Азии, сотрудничала на хоздоговорных условиях непосредственно с Министерством Морского флота СССР. Сотрудники Лаборатории принимали участие в работе всесоюзных и региональных конференций по судоходству и экономике стран Азиатско-Тихоокеанского региона, выступали с докладами на конференциях транспортных органов Совета Экономической Взаимопомощи. В 1978 г. лаборатории был присвоен статус отраслевого учреждения.

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[58] – контейнеровозами, лесовозами-пакетовозами, балкерами и т.д., с более высокими эксплуатационно-техническими характеристиками.

Для реализации этого плана были снижены темпы пополнения пароходств новым тоннажем, но грузооборот отечественного флота в это время не только снизился, а наоборот, возрос. По воспоминаниям Т.Б. Гуженко применение на Черном море первых контейнеровозов наглядно показало их преимущество по сравнению с классическими сухогрузами, обеспечив перевозку большего количества грузов и большую прибыль, при значительно меньшей себестоимости. При этом трудозатраты на перегрузку сократились в 8-10 раз, повысилось качество транспортировки и сохранности грузов.

Первым советским контейнеровозом на Дальнем Востоке стал теплоход «Гродеково», переоборудованный из лесовоза. В 1972-1973 гг. флот ДВМП пополнился тремя небольшими контейнеровозами типа «Сестрорецк» со скоростью хода 14,5 уз. и вместимостью 218 контейнеров TEU[59] каждый. В 1973-1975 гг. для обслуживания «Транссибирской контейнерной линии - TSCL» пришли контейнеровозы-«писатели» - «Александр Фадеев», «Александр Твардовский» и «Михаил Пришвин», вместимостью 316 TEU каждый и скоростью хода 16 уз. А в 1975-1980 гг. поступило шесть новых, быстроходных (19 уз.) и вместительных (732 TEU) контейнеровозов типа «Художник Сарьян». Итоговым штрихом формирования контейнеровозного флота ДВМП

---

[57] 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.

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

[59] TEU (Twenty feet Equivalent Unit) – международная единица измерения груза в контейнерных перевозках, эквивалент 20-ти футового контейнера. Отечественный аналог данного термина – ДФЭ: двадцатифутовый эквивалент.

семидесятых годов стало переоборудование четырех сухогрузов типа «Пула». За счет размерной модернизации скорость переоборудованных судов была увеличена до 18,2 уз., а вместимость каждого составила 704 TEU.

Во время эксплуатации контейнеровозы проходили модернизацию с учетом требований специфики дальневосточных грузопотоков. Так, в 1975 г на судах «Пионер Находки», «Пионер Владивостока» и «Пионер Приморья» была проведена модернизация с увеличением контейнеровместимости с 218 до 302 единиц TEU. В этом же году прошли модернизацию все три судна типа «Александр Фадеев» с увеличением контейнеровместимости с 316 до 400 контейнеров за счет увеличения их рядности по ширине судна и ярусности по высоте.

Новые суда, поступавшие на дальневосточный бассейн, строились сразу с учетом их возможного участия в контейнерных перевозках. Так, в 1973-1975 гг. пришли семь судов типа «Варнемюнде» вместимостью 10 997 брт. или 368 TEU, со скоростью полного хода 17,5 уз. В эти же годы флот ДВМП пополнился 14 лесовозами-пакетовозами типа «Влас Ничков», принимавшими на борт 10 185 брт. пакетированного леса или 422 TEU, и четырьмя небольшими сухогрузными судами типа «Росток», вместимостью 4 937 брт. или 138 TEU.

В целом, за семидесятые годы в масштабах морского флота СССР произошло существенное увеличении доли специализированных судов. Если в 1972 г. удельный вес сухогрузов составлял 55,3%, а специализированных судов – 13,7% от совокупного дедвейта, то в 1981 г. – 39,5% и 28,4%, соответственно.

Рост скоростей хода и грузообработки повысили провозную способность судов, что увеличило конкурентоспособность Морского флота СССР на мировом фрахтовом рынке. Если в 1970 г. доля доходов ММФ от работы в заграничном плавании составляла 80,8%, то в 1980 г. – 88,5% от совокупных поступлений.

За это десятилетие Дальневосточное пароходство освоило несколько зарубежных линий. В 1971 г. в ДВМП было создано управление международных линий, а с января этого года начал работу вторая брейкбалковая (неконтейнерная) линия «FESCO - Pacific South» - между портами Японии и США. В 1972 г. начаты контейнерные перевозки судами пароходства между портами Японии, США и Гонконгом на линиях «FESCO - Pacific South контейнерная» и «FESCO - Pacific North контейнерная». В 1974 г. начала работу линия «FESCO-Pacific Straits» между портами Малайзии, Индонезии, Сингапуром и Канады, обслуживаемая семью судами. Во второй половине 1975 г. была открыта «FESCO Gulf Atlantic Line», первоначально работавшая между Гонконгом, Японией и восточным побережьем США, а затем расширившая обслуживаемый диапазон, включив Сингапур, Бангкок, порты Малайзии и Филиппинских островов, и порты США – Хьюстон, Новый Орлеан, Саванну, Балтимор, Филадельфию и Нью-Йорк. На этой линии работало до восьми судов, с рейсооборотом в 120 сут. В ноябре 1976 г. рейсом теплохода «Михаил Ольминский» открыта новая линия «FESCO-Australian Line» между портами Японии, Филиппин и Австралии. Линия первоначально перевозила неконтейнерные грузы, а затем была переориентирована на более перспективный контейнерный вариант.

В восьмидесятые годы дальневосточный флот пополнился новыми контейнеровозами типа «Капитан Сахаров» (1980-1981 гг., 4 ед., 320 TEU, 16 уз.) и «Симон Боливар» (1986-1987 гг., 4 ед., 490 TEU, 17,8 уз.), приступившими к работе на этих и иных контейнерных линиях

Развивался и иной специализированный транспортный флот ДВМП.

Так, специально для экспорта щепы из Восточного порта в Японию были построены балкеры-щеповозы «Григорий Алексеев» и «Павел Рыбин», вместимостью 18398 брт. и скоростью 14,8 уз. каждый. Суда были оснащены хорошо продуманным грузовым устройством, позволявшим вести все перегрузочные операции с высокой интенсивностью и без участия береговых механизмов. Для экспорта угля в 1978 г. ДВМП получил два балкера типа «Художник Кустодиев» (по 15643 брт.) и в последующие восемь лет еще девять судов-балкеров.

В 1971 г. в ДВМП начали работу первые рефрижераторные суда послевоенной постройки – «Анри Барбюс» и «Марина Раскова», обладавшие существенной вместимостью – 5215 брт. и большой скоростью хода – 22 уз. Суда были окрашены в белый цвет и работали на австралийской линии, доставляя мясную продукцию. Но в народе получили прозвища - «банановозы». Во второй половине семидесятых, «риферный» флот ДВМП был пополнен еще пятью такими судами, а в восьмидесятых – четырьмя.

Иным примером специализации стал принципиально новый тип морского судна - баржебуксирные составы (ББС), состоящие из одного буксира-толкача и двух несамоходных барж-лесовозов, каждая из которых принимала на борт до 5 856 брт. леса. С 1977 г. начали работу четыре ББС, экспортируя лес в Японию. Внедрение ББС позволили высвободить часть лесовозных судов для других, для более сложных и длительных перевозок.

Возросший объем перевозки жидких грузов на Дальнем Востоке потребовал создания специализированного пароходства, и с 1 января 1972 года на базе Управления нефтеналивного

флота ДВМП начало работу Приморское морское пароходство (ПМП). Основная задача нового пароходства осталась прежней – обеспечение советского Дальнего Востока жидким топливом. Кроме этого, танкеры ПМП обеспечивали экспорт нефтепродуктов в страны Юго-Восточной Азии (ЮВА), перевозки различных грузов иностранных фрахтователей и бункеровали советские рыболовные суда на промысле.

Первоначально Северный завоз топлива продолжал осуществляться танкерам типа «Казбек», с их разгрузкой и доставкой до назначения малыми танкерами типа «Баскунчак», имевшим ледовые подкрепления корпуса. В последующие годы возможности ПМП были существенно расширены за счет 12-ти судов усиленного ледового класса типа «Самотлор» с двойным корпусом и дедвейтом по 17 тыс. т., построенных в Финляндии в 1975-1978 гг. После пополнения флота этими танкерами пароходство получило государственный заказ на обеспечение топливом советских антарктических полярных станции. В 1977 г. в первый рейс к южному полярному региону отправился танкер «Бам». Регулярные рейсы в Антарктику танкеров ПМП «Березово» и «Уренгой» продолжались до 1989 г.

Для работы на внешнем рынке Приморское пароходство получило в 1980-х гг. шесть танкеров югославской постройки типа «Иосиф Броз Тито» и «Академик Векуа» (дедвейтом 16 тыс. т.), и один «сорокатысячник» - «Адриатик Стар», переименованный в «Азию».

Наряду с нефтепродуктами танкеры ПМП были традиционно заняты на перевозках пищевых животных жиров из Австралии в страны Юго-Восточной Азии (ЮВА), Африки, Южной Америки и Европы, масел и патоки - из ЮВА в Японию, Китай и Европу, и продукции химического производства. Для этого использовались восемь танкеров типа «Дрогобыч» дедвейтом 6,5 тыс. т., старые танкера типа «Аксай» и «Алтай».

Расширялся флот и иных дальневосточных пароходств.

Так, в 1977 г. Сахалинскому морскому пароходству из ДВМП было передано шесть лесовозов ледового класса типа «Петрозаводск».

Северо-Восточное управление морского флота в семидесятые годы пополнилось 12 судами - «четырехтысячниками» в числе которых шесть сухогрузов типа «Кишинев» (1969-1978 гг.) и восемь мелкосидящих сухогрузов ледового класса типа «Советская Якутия» (1972-1975 гг.), и двумя контейнеровозами типа «Василий Шукшин» (1979-1980 гг.). В 1986-1987 гг. пришли два контейнеровоза усиленного ледового класса серии «Виталий Дьяконов» дедвейтом 5,0 тыс. т., и два рефрижераторных судна. В итоге тиксинский флот стал способен выполнить доставку нефтеналивных, навалочных, насыпных, контейнерных, рефрижераторных грузов в любую точку арктического побережья и дальневосточного бассейна. В повышение эффективности эксплуатации СВУМФ с 1970-х гг. отказалось от зимней консервации флота и использовало свои суда в аренде на дальневосточном бассейне.

Между дальневосточными пароходствами сложилась своеобразная специализация. ДВМП в основном работало на международных линиях и обеспечивало северный завоз. Камчатское, Сахалинское, Приморское морские и Амурское речное пароходства, и Северо-Восточное управление ММФ в основном осуществляли внутрибассейновые перевозки, по мере сил участвуя в заграничных плаваниях.

Традиционной линией большого каботажа, связывающей бассейны страны, оставалась перевозка цинкового концентрата дальнегорского месторождения из Рудной Пристани в Туапсе. В частности, в 1975 г. было перевезено 115 тыс. т., а в 1980 – 90 тыс. т. Обратным маршрутом доставлялись грузы для Дальнего Востока.

Развитие морских перевозок на Дальнем Востоке увеличило долю дальневосточного флота в общем каботаже страны с 19,5% в 1970 г. до 29,9% в 1980 г. По грузообороту в этом виде плавания дальневосточный бассейн стал занимать первое место в стране. Объем малых каботажных перевозок неуклонно возрастал, составив в 1960 г. – 8,0 млн. т., 1970 – 13,5 млн. т., в 1980 – 20,7 млн. т. В 1985 г. объем каботажных грузов составил рекордную величину - 23,6 млн. т., в том числе 6,0 млн. т. было перевезено на приморских линиях, 7,1 млн. т. – в районы Сахалина и Курил, 3,9 млн. т. – на камчатских линиях и 4,0 млн. т. – на побережье Охотского моря.

Труд моряков превратил восточные территории страны, лишенные наземно-транспортной связности, в единое хозяйственное пространство, став основой комплексного социально-экономического развития советского Дальнего Востока.

Арктический флот Дальнего Востока к середине семидесятых годов пополнился двумя новыми линейными ледоколами «Ермак» (1974 г.) и «Адмирал Макаров» (1975 г.), построенными в Финляндии, и портовым ледоколом «Иван Москвин» (1978 г.). В начале следующего десятилетия пришли линейный ледокол «Капитан Хлебников» (1981 г.) и портовый ледокол «Магадан» (1983 г.), также построенные в Финляндии.

Помимо Северного завоза дальневосточный ледокольный флот обеспечивал круглогодичную

навигацию в Охотском море, работая на магаданской линии и в охотоморских рыбопромысловых экспедициях. В необычайно холодные зимы конца семидесятых годов протяженность ледовых проводок в Охотском море увеличилась с 250 до 500 миль, а в феврале 1978 г. ледоколы «Москва» и «Ленинград» вызволили из ледового плена 45 рыболовных судов, затертых в районе Камчатки. Постоянное портовое обслуживание осуществляли ледоколы «Федор Литке», работая в Ванино и Де-Кастри, «Семен Челюскин» - в Тикси, «Василий Поярков» - во Владивостоке, «Ерофей Хабаров» - в бух. Нагаева, «Садко» - на Чукотке. Удачным был экспериментальный рейс ледокола «Адмирал Макаров» и дизель-электрохода «Василий Федосеев» (типа «Амгуэма»), в январе-феврале 1983 г. доставивших грузы в Эгвекинот.

Однако в течение 1970-1980-х гг. Арктика редко радовала моряков «легкими» навигациями. Особенно сложной была ледовая обстановка в 1983 г. Начав, как обычно, навигацию в июле, дальневосточный флот обеспечивал Северный завоз размещая грузы в Певеке, для последующей развозки в другие портопункты. В сентябре двух-трех метровые льды блокировали пр. Лонга, подходы к мысу Шмидта и о-ву Айон, начался период интенсивного ледообразования, наблюдался аномально низкий температурный фон. Ряд судов были блокированы льдами, от сжатия затонул теплоход «Нина Сагайдак», получившего серьезные повреждения теплоход «Коля Мяготин» удалось спасти. К середине ноября на рейде Певека была сосредоточена «армада» – 51 судно, блокированные льдами.

Для вызволения судов из ледового плена, предпринималось все возможное. На помощь дальневосточным ледоколам были срочно направлены атомные ледоколы «Леонид Брежнев» (ранее и с 1986 г. – «Арктика») и «Сибирь», дизель-электрический ледокол «Красин». Приближалась полярная ночь: подъем флага происходил в 8 часов утра, а спуск - с заходом солнца, в 1 час дня. Когда навигацию закончили, солнце из-за горизонта не появлялось вообще. С помощью бортовых вертолетов велась тактическая ледовая разведка, стратегическая разведка осуществлялась самолетами из Певека. Карты ледяных полей сбрасывались с «вымпелом» на ледокол. Лед был очень тяжелый, образовались трех-четырех метровые сморози. Караван и груз удалось спасти. За восемь дней и пять часов перехода из Певека к Берингову проливу было пройдено 770 миль. Средняя скорость составила 3,9 уз. а в отдельные вахты (4 часа) при прокладке каналов удавалось проходить не более 2-3 миль. Получили повреждения 19 судов ДВМП, в том числе, пять ледоколов, два ледокольно-транспортных судна усиленного ледового класса «Амгуэма» и «Нижнеянск», и 12 судов типа «Пионер» и «Беломорсклес».

Опыт навигации 1970-1980 гг. показал, что для надежной круглогодичной проводки караванов судов нужны мощные ледоколы и соответствующие им ледокольно-транспортные суда. К началу-середине 1980-х гг. ледокольно-транспортные суда типа «Амгуэма» выслужили свой срок и начали постепенно выводится из состава флота. На их замену стали поступать ледокольно-транспортные суда типа «Норильск» (пр. СА-15), за оранжевую окраску корпуса прозванные «морковками». В 1983 г. пришли «Амдерма», «Анадырь», «Братск», «Нижнеянск» и «Игарка», в последующие два года еще три судна. Это были суда с вертикальной (кранами) и горизонтальной (накатом, через кормовую рампу) грузообработкой, построенные в Финляндии, по Правилам Регистра СССР. «Морковки» имели корпус усиленного ледового класса, были способны преодолевать сплошной лед толщиной до 1,0 м. и могли перевозить генеральные, длинномерные, пакетированные и тяжеловесные (до 80 т.) грузы, небольшие партии рефрижераторных контейнеров и жидких нефтяных грузов, металлоконструкции, колесную технику, контейнеры, горюче-смазочные материалы, взрывчатые и легковоспламеняющиеся вещества, химикалии в таре, руду, уголь и зерно насыпью. Наряду с другими грузами «норильски» могли принимать и до 676 контейнеров TEU.

Уже начальный период эксплуатации судов типа «Норильск» показал, что они, благодаря своим технико-эксплуатационным преимуществам и высоким ходовым качествам во льдах, с успехом могут эксплуатироваться в Арктическом бассейне в течение круглого года. При этом автономное плавание (без ледоколов) возможно практически весь летний период. Грузовой комплекс наилучшим образом соответствует существующей структуре арктических грузоперевозок. Приспособленность судов к скоростной грузообработке позволяет повысить интенсивность грузовых работ в среднем на 15-20%.

Основным препятствием при доставке грузов в районы Арктики оставались отсутствие оборудованных причалов, неблагоприятные условия и ограниченный период навигации, а также большая осадка «морковок», препятствовавшая снабжению в некоторых арктических районах. Исследования привели к выводу, что эффективно решать эти проблемы можно, организуя лихтерные перевозки и используя комплексные суда - снабженцы.

Первый отечественный лихтеровоз - «Алексей Косыгин» вступил в строй в 1983 г. и был способен принимать на борт 48 лихтеров типа ЛЭШ в семь грузовых трюмов и 34 – на верхней палубе. Грузообработка производилась судовым козловым краном грузоподъемностью 500 т. Лих-

теры представляли собой баржи с прямолинейными обводами в виде плавучего контейнера, вместимостью 555 м^3 и грузоподъемностью 450 т. Вместо лихтеров судно могло принять 1480 контейнеров TEU. Высокая степень автоматизации позволила сократить экипаж до 39 чел. Корпус лихтеровоза имел усиленный ледовый класс, позволявший совершать плавание как самостоятельно, так и в паре с ледоколом.

Для комплексного снабжения высокоширотных и необорудованных пунктов Арктики во второй половине 1980-х гг. Дальневосточное пароходство получило пять многоцелевых транспортных дизель-электроходов усиленного ледового класса типа «Витус Беринг» дедвейтом 10,7 тыс. т., построенных на Херсонском судостроительном заводе.

Суда обладали уникальным транспортным потенциалом, принимая на борт крупногабаритные (до 7х18 м.), тяжеловесные (массой до 48 т.) и рефрижераторные грузы, накатную технику, дизельное топливо в судовые танки, горючесмазочные и легковоспламеняющиеся в таре, каменный уголь и руду, взрывоопасные вещества и контейнеры международного стандарта. В состав грузового устройства входило мощное крановое оборудование, кормовая аппарель для накатной техники и вертолетный комплекс, состоящий из двух вертолетов типа «Ка-32» грузоподъемностью по 5 тонн и соответствующего авиационного оборудования. В дополнение к этому («сверх комплекта») на борт принимались плавучие средства рейдовой выгрузки - платформы на воздушной подушке и баржи типа «Славянка». Ледовые качества этих судов позволяли совершать самостоятельное плавание во льду толщиной до одного метра, допускали работу в паре с ледоколами типа «Капитан Сорокин» и атомными ледоколами типа «Арктика».

«Обкатка» нового судна прошла в серии каботажных рейсов, когда в отдаленные районы Крайнего Севера доставлялись всевозможные грузы. Однако в повседневной эксплуатации эти суда были «дорогими» - после окончания снабженческих рейсов, в силу специфики этих судов загрузить их с максимальной отдачей было не просто. Для ДВМП, работавшего на хозрасчете и самофинансировании, убытки от эксплуатации «Беринга» в 1987 г. составили около 1,5 млн. руб., «Чирикова» м «Арсеньева» в 1988 г. - около 1,9 млн. руб. и 1,2 млн. руб. соответственно.

И, тем не менее, реализация Северного завоза обеспечивала планомерное развитие советских арктических регионов. Масштабы завоза были впечатляющи. Так, совокупный объем северного завоза в арктический бассейн СССР в 1989 г. составил 14,47 млн. т., было завезено 13,57 млн. т., а вывезено 0,9 млн. т.

В паре с моряками работали речники. К концу 1980-х гг. флот Ленского речного пароходства, обслуживающий арктический завоз, составлял 88 грузовых теплоходов с совокупным дедвейтом 150 тыс. т., 150 несамоходных сухогрузных барж суммарным дедвейтом 332,0 тыс. т., и 57 танкеров общим дедвейтом 110,0 тыс. т. Многие сухогрузные теплоходы и танкера были судами смешанного плавания («река–море»), что позволяло значительно расширить зону обслуживания, исключить затраты на перевалку грузов в устьевых портах на ряде направлений, в частности, из бассейна р. Лена в бассейны рек Анабар, Яна, Индигирка и Колыма.

Развивалась и восточно-арктическая портовая инфраструктура. Отечественной истории малоизвестно строительство глубоководного перегрузочного комплекса в Тикси, проведенного в зимние периоды 1979-1986 гг. За семидесятые-восьмидесятые годы Тиксинский порт получил мощное крановое оборудование, вкл. девять портальных, мостовой контейнерный и шесть плавучих кранов, площади хранения порта составили 95 тыс. м^2. С 1983 г., в дополнение к ледоколу «Семен Челюскин», деятельность порта стали обеспечивать два речных ледокола - «Капитан Бабичев» и «Капитан Бородкин». Помимо Северного завоза как основной задачи, порт Тикси обеспечивал и экспорт круглого леса в Японию.

Масштабное развитие получил порт Певек - основной опорный пункт восточной части Севморпути. К середине 1980-х гг. порт был оснащен 20 портальными кранами и специальным перегрузочным оборудованием, площади хранения составляли более 140 тыс. м^2. Решая задачи Северного завоза, Певек обеспечивал и вывоз стратегического сырья – продукции оловянных рудников.

В достаточной степени были оборудованы и иные опорные порты Северного завоза – Анадырь, Провидения, Эгвекинот и Беринговский.

Порты Восточно-арктического побережья являлись градообразующими предприятиями. Так, в 1989 г. население Тикси составляло 11,6 тыс. чел., Певека - 12,9 тыс. чел., Анадыря – 17,1 тыс. чел., Провидения – 5,4 тыс. чел., Эгвекинот - 5,5 тыс. чел., и Беринговского – 3,0 тыс. чел.[60]. Автодорожная инфраструктура была практически не развита. Связь с материком поддерживалась регулярной авиалинией, способной принимать самолеты «Ту-154», и местными авиалиниями – по населенным пунктам.

[60] Безусловно, в сопоставлении с плотностью населения иных территорий СССР эти величины *кажутся* несущественными. Но надо ясно понимать, что речь идет *об Арктике, о планомерном освоении территорий заполярного круга*.

Северный завоз осуществлялся в условиях ограниченного срока навигации. Например, срок навигации в порту Тикси был не более трех месяцев, а продолжительность судоходства в нижнем течении р. Лена - четыре месяца, с июля по октябрь. И, тем не менее, срывов плана северного завоза не было.

Для энергетического обеспечения осваиваемых заполярных территорий с 1969 г. на Тюменском судостроительном заводе приступили к постройке специальных судов – плавучих электрических станций типа «Северное сияние». Это были несамоходные суда водоизмещением 2244 т. и развитой надстройкой. Две газотурбинные установки ПлЭС вырабатывали электроэнергию 24 тыс. кВт. Небольшая осадка судна позволяло его использовать на реках и в прибрежных бухтах. Судовое обеспечение предусматривало автономную работу станции и проживание экипажа в условиях окружающих аномально-низких температур. Осенью 1970 г., после сложнейшей проводки Севморпутем, начала работу первая ПлЭС «Северное сияние-1», установленная в устье р. Колыма. Для передачи электроэнергии от ПлЭС в короткий срок была построена 300-километровая линия, питавшая Билибино, прииски «Северовостокзолота» и стройку Билибинской АЭС. Затем последовали очередные «корпуса» плавучих электростанций, установленные на Печоре, Лене и на м. Шмидта.

Дальневосточные моряки освоили воды и иного полюса – антарктического, осуществляя обеспечение научных исследований на южном континенте. С 1956 по 1980 гг. Советский Союз развернул на шестом континенте семь полярных станций, для обеспечения которых в антарктических экспедициях участвовали 35 транспортных судов, выполнивших около 100 рейсов, доставивших более 16 тыс. зимовщиков, десятки тысяч тонн оборудования, топлива снаряжения, строительных материалов и продовольствия. Так, в 1973 г. дальневосточные ледокольно-транспортное «Ванкарем» и сухогруз «Нина Сагайдак» приняли участие в экспедиции в Антарктиду. В разные годы в обеспечении антарктических экспедиций принимали участие «Капитан Бондаренко», «Василий Федосеев», «Капитан Марков», «Капитан Мышевский», «Пенжина», «Витус Беринг», танкеры Приморского пароходства и другие суда.

В 1973 г. дальневосточное ледокольно-транспортное судно «Наварин» оказало помощь дизель-электроходу «Обь», зажатому антарктическими льдами и вынужденному дрейфовать вместе с ними в течение трех месяцев. Двенадцать лет спустя, аналогичная операция повторилась. В 1985 г. ледокол «Владивосток» освободил научно - исследовательское судно «Михаил Сомов», зажатое льдами Антарктики.

В конце восьмидесятых годов ледокольный фот ДВМП был усилен. Из Мурманского пароходства были переданы ледоколы «Киев», «Мурманск» (типа «Москва») и «Красин» (типа «Ермак»). Но «перестроечные времена» не нашли применения этим перспективным планам развития арктического плавания…

Знаковым событием на рубеже 1970-х гг. стало строительство транспортного узла «Ванино - Холмск», поскольку без создания устойчивого железнодорожного сообщения социально-экономическое развитие Сахалинской области лишено масштабных перспектив. Первые проектные разработки начались еще в шестидесятых годах, а к 1973 г. была запущена первая очередь гидротехнических и железнодорожных сооружений, позволившая начать эксплуатацию переправы. Первоначально, 144-мильную дистанцию обслуживали шесть паромов типа «Сахалин», затем их количество увеличилось до десяти и каждый из них мог перевозить 28 железнодорожных вагонов и пассажиров. Параллельно с возведением основных объектов будущей паромной переправы, в Холмске была создана социальная инфраструктура для железнодорожников и моряков, и модернизирована железная дорога Сахалина. Остров получил прямую связь с Материком, переправа втрое сократила сроки доставки грузов до потребителей, стоимость каждого парома окупилась через два-три года. Всего же к 1980 г. паромы перевезли 436 тыс. железнодорожных вагонов, высвободив большую часть мощностей Ванинского порта и судов Сахалинского пароходства для работы на других направлениях.

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 советского 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 его 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 морские ворота Байкало-Амурской магистрали, последнего геополитического проекта Советского Союза, транспортной основы его экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Семидесятые годы – это начало строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ), последнего геоэкономического проекта Советского Союза. 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 перевозка Южным морским путем составляла 28-30 сут. Потенциал расширения грузоперевозок огромен. Так, 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 1980-х гг. Так, в 1981 г. оборот «TSCL – Транссибирской контейнерной линии» составил 136,5 тыс. контейнеров, партнерами советского транспорта выступали японские и американские перевозчики.

Существенным пополнением дальневосточного пассажирского флота в 1974 г. стал комфортабельный паротурбоход «Федор Шаляпин», приобретенный в Великобритании. Принимая на борт до 800 пассажиров, судно вначале работал во фрахте у австралийской фирмы, а в последующие годы – в управлении советско-британского совместного предприятия «Чартер трэйвел компании» на круизных рейсах между портами Австралии, Новой Зеландии и Океании, где пользовался большой популярностью. В аренде у заграничных операторов работали и другие пассажирские суда ДВМП. Например, «Хабаровск» с ноября 1971 г. по апрель 1972 г., работая во фрахте у австралийской компании, выполнил 13 рейсов между Сингапуром и Фримантлом (зап. Австралия), перевезя 6870 пассажиров. «Феликс Дзержинский», зафрахтованный западногерманской фирмой, обслуживал немецких туристов на маршруте «Манила – Замбоанг - Бали-Джакарта – Кучинг - Сингапур» с 1973 по 1975 год.

К середине 1970-х гг. из состава пассажирского флота ДВМП были исключены устаревшие «Крильон», «Тобольск» и другие суда. Для поддержания регулярного сообщения между портопунктами побережья стали поступать новые пассажирские суда типа «Мария Ермолова». В 1976 г. пришла «Любовь Орлова», в последующий год «Мария Савина», «Ольга Андровская» и «Ольга Садовская», а еще пять лет спустя - «Антонина Нежданова», пришедшая на Дальний Восток Севморпутем. Суда принимали до двухсот пассажиров, 200 т. груза, почты и багажа, перевозя их со скоростью до 17 уз.

На начало 1979 г. в составе пассажирского флота ДВМП насчитывалось 15 судов. Их пассажировместимость 6236 мест, грузоподъемность - 10 950 т., средняя скорость - 17,1 узла. Они обслуживали семь экспрессных линий в каботаже и две международные линии - «Находка-Иокогама» и «Находка-Гонконг», регулярно выполняли туристические рейсы «Из зимы в лето», фрахтовались советскими организациями и иностранными фирмами для туристических рейсов в загранплавании, регулярно осуществляли перевозки подменных экипажей рыболовных судов в районы промысла, обеспечивали завоз рабочих на рыбокомбинаты Курильских островов и побережья Камчатки.

Камчатский пассажиропоток обслуживали теплоходы «Петропавловск» и «Николаевск» КамМП, совершая рейсы по маршрутам «Восточно-Камчатской» (Петропавловск-Камчатский - Пахачи), «Западно-Камчатской» (Петропавловск-Камчатский - Палана) и «Усть-Камчатской» (Петропавловск-Камчатский – о. Беринга - Усть-Камчатск) линий. В 1980 г. была введена в эксплуатацию самая восточная в стране «Чукотская прибрежная пассажирская линия» между Анадырем и крайней северо-восточной точкой СССР - Уэленом. На ней работает грузопассажирский теплоход «Инженер Казанджи», совершавший 12 рейсов за навигацию.

В 1983 г. в преддверии 50-летия челюскинской эпопеи был впервые осуществлен круиз в Восточную Арктику, выполненный на теплоходе «Николаевск» с посещением м. Дежнева, Уэлен, Анадырь, Эгвекинот, Провидения и бух. Лаврентия.

С лета 1984 г. в тихоокеанских линиях начал работу комфортабельный лайнер «Александр Пушкин», в расширение международных круизов в 1985-1987 гг. ДВМП получило лайнеры – «Михаил Шолохов» и «Константин Черненко» (с 1988 г. – «Русь»). Принимая на борт до 700 пассажиров и автомобили, суда осуществляли перевозки со скоростью до 20 уз.

Работающие на местных пассажирских линиях «морские трамваи» китайской постройки 1950-1960 гг. стали постепенно заменяться более новыми отечественными судами на 150-200 пассажиров каждое. В расширение местных пассажирских сообщений, дальневосточные службы портофлота в 1970-х гг. стали приходить скоростные суда на подводных крылья (СПК) типа

«Комета». Принимая на борт 100-150 пассажиров, СПК доставляли их до пунктов назначения с крейсерской скоростью – 30 уз.

Местные грузопассажирские перевозки обслуживались автомобильными паромами типа «Золотой Рог», а так же судами типа «Находкинский рабочий», построенными на Находкинском судоремонтном заводе. С 1975 г. начал свою работу дизель-электроход ледового класса «Босфор Восточный», принимавший 16 автомашин и 140 пассажиров, осуществлявший круглогодичное сообщение между Владивостоком и Славянкой. Затем пришли однотипные «Приморец» и «Бригадир Ришко».

В 1980-х гг. портофлот Дальнего Востока не только обеспечивал пассажироперевозки на местных сообщениях, но и осуществлял туристическое обслуживание. Например, портофлот Владивостока обеспечивал девять пассажирских линий, а так же выделял суда для прогулочных рейсов по заявкам Владивостокского экскурсионного бюро.

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*[61].

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

На Дальнем Востоке интерес к нефтеносным слоям сахалинского шельфа был проявлен Японией в конце 1960-х гг., в рамках стратегического обеспечения энергоресурсами этой страны. После продолжительных переговоров, в январе 1975 г. в Токио было подписано генеральное соглашение между Минвнешторгом СССР и специально созданной для освоения шельфа японской компанией «СОДЕКО». Для реализации этого соглашения, СССР получил кредит, оплата которого осуществлялась только лишь в случае успеха и поставкой добытой нефти, со скидкой в 8,4% от согласованных цен. Всего же СССР гарантировал Японии поставку половины всей добытой в рамках генерального соглашения нефти. Кредит, возмещаемый в случае успеха, составил 100 млн. долл., и его назвали основным. Кроме того, был еще второй кредит в 22,5 млн. долл., предназначаемый для закупки ЭВТ, приборов и прочего, необходимого для анализа данных сейсморазведки и бурения. Третий кредит, в 30 млн. долл., получили для закупки в Японии товаров ширпотреба. Средства, вырученные от их продажи, практически полностью покрывали затраты СССР по всему проекту.

С советской стороны, 01.04.1976 г. была создана «Дальневосточная морская нефтегазоразведочная экспедиция глубокого бурения» (в последствии - «Дальневосточное морское управление разведочного бурения – ДМУРБ»), два года спустя вошедшая в состав Всесоюзного производственного объединения (ВПО) «Сахалинморнефтегаз».

Первые сезоны 1977-1979 гг. морские нефтяники Дальнего Востока отработали на арендованных средствах – самоподъемной плавучей буровой (СПБУ) «Боргстен Долфин», в обеспечении аварийно-спасательных судов «Форест Лейк» и «Форест стрим». За этот период было пробурено 25 скважин общей глубиной 58 836 м. Открыты крупные нефтегазоконденсатные месторождения Одонту (1977 г.) и Чайво (1979 г.).

Из-за войны в Афганистане, с конца 1979-го и в последующие три года, японская сторона приостановила участие по освоению нефтепромыслов сахалинского шельфа. Поэтому дальнейшее пополнение флота «Сахалинморнефтегаза» за счет отечественных ресурсов, хотя для покрытия текущего дефицита средств в 1982-1983 гг. привлекались арендованные полупогруженная плавучая буровая (ППБУ) «Хакурю-2», спасательные суда «Кайко Мару-1» и «Кайко Мару-2», и судно снабжения «Paclog Sealink».

Со временем были получены самоподъемные буровые установки (СПБУ) «Оха» (1980 г.), «Эхаби» (1984 г.), «Сахалинская» (1985 г.) и «Курильская» (1993 г.). СПБУ были японской, финской, сингапурской и советской (г. Выборг) постройки, имели водоизмещение в грузу 10-14 тыс. т., устанавливались на глубинах до 70-100 м. и обслуживались экипажем в 80-85 чел. Глубина

---

[61] См. Т.Б. Гуженко. Записки экс-министра. – М.: Морской флот, 1997. С. 245.
От себя же заметим: данный 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).

бурения достигала 6,0-6,5 тыс. м. Впоследствии пришла погружная буровая установка «Шельф-6». Для разведочного бурения в 1982 г. пришло уникальное буровое судно «Михаил Мирчинк», оснащенное буровой вышкой и средствами дистанционного позиционирования, т.е. удержания судна на одном месте, с помощью систем космической навигации. В комплект технологического оборудования этого судна входил водолазный комплекс, наиболее современный на Дальнем Востоке в то время.

Два других уникальных судна, нефтесборщик-землесос «Вайдагубский» и полупогружное судно для перевозки СБУ «Трансшельф», пришли в 1986 и 1987 гг. соответственно. По замыслам «Вайдагубский» должен был создавать (намывать) основания для установки буровых, «Трансшельф» подвозить таковые.

Для повседневного технического обеспечения деятельности буровых поступили транспортно-буксирные суда (ТБС) норвежской постройки «Лютога», «Поронай» и «Катунь», а с 1983 г. - серия ТБС типа «Нефтегаз», построенных в Польше. При водоизмещении 4,0 тыс. т., «нефтегазы» могли реализовать функции буксира, имея мощность на валах 7,2 тыс. л.с. Больше половины длины судна занимало открытое палубное пространство площадью 414,3 м^2 и грузоподъемностью 600 т., обслуживаемое 12,5-тонным краном. Для выполнения технических работ суда имели емкости для навалочных грузов, совокупной вместимостью 152 м^3 и для жидких грузов, пресной воды и топлива, по 700 т. ТБС были оснащены противопожарным оборудованием – четырьмя стволами с подачей 140 м^3/час. Корпус судов был приспособлен для плавания во льдах. Всего с 1983 по 1990 г. сахалинские нефтяники получили 11 судов типа «Нефтегаз».

Аварийно-спасательное обеспечение осуществляли ледокольно-спасательное судно «Деймос» (с 1983 г.) и пожарно-спасательное судно «Вихрь-6» (1985 г.). Научные исследования в интересах нефтегазоразведки вели суда «Триас» (1984 г.), «Академик Ферсман» (1985 г.) «Академик Сельский» и «Академик Губкин» (оба с 1987 г.). Функции снабжения реализовал теплоход «Пионер Охи», переоборудованный из лесовоза, пассажирское обеспечение осуществлял теплоход «Марина Цветаева» (1989 г.), рассчитанный на 150 коечных мест. Портовое обеспечение осуществляли буксиры и иные вспомогательные суда. Грузопоподъемные работы выполняли два плавучих крана.

Естественным следствием масштабного государственного финансирования стали открытия крупных месторождений нефти - Лунского (1984 г.), Пильтун-Астохского (1986 г.) и Аркутун-Даги (1989 г.). В последующие годы эти месторождения стали основой современных проектов «Сахалин -1, -2». Кроме того, были открыты два средних газоконденсатных месторождения – Венинское (1985 г.) и Изыльметьевское (1986 г.), и уникальное, «под триллион кубов» по ресурсам газа – Киринское (1990 г.).

Помимо этого сахалинские нефтегазоразведчики участвовали в работах на шельфе Вьетнама, в 1991 г. начали работу в иранском секторе Персидского залива.

Всего же на рубеже 1980-1990 гг. в ДМУРБ работало 2,5 тыс. чел., при мировой цене нефти в 12-16 долл./барр., обеспечивал рентабельное использование[62] шести буровых установок - БС «М. Мирчинк», ППБУ «Шельф-6», СПБУ «Оха», «Сахалинская», «Эхаби» и «Курильская», 25-ти специализированных морских вспомогательных судов, водолазного отряда, базы производственно-технологического обеспечения, автотранспортного цеха, строительно-монтажного участка, базы отдыха и других социальных объектов. Общая численность судов и иных плавсредств составляла 70-80 ед. Намечалось строительство собственных порта и жилых микрорайонов в Южно-Сахалинске, Холмске, Корсакове, планировалось создание отдельного мореходного училища.

В 1971 г. распоряжением Совмина СССР в составе Минморфлота было организовано «Всесоюзное объединение «Совсудоподъем»», в задачи которого входило осуществление аварийно-спасательных, судоподъемных, подводно-технических и экспедиционно-буксировочных работ, в состав которого вошли дальневосточные экспедиционные отряды АСПТР.

В январе 1972 г. Бангладеш безуспешно обратилось за помощью к ООН в расчистке своих портов от мин и затонувших кораблей, оставшиеся после войны за независимость. Такая помощь новому государству была оказана Советским Союзом. После оценки ситуации специалистами ВМФ СССР и «Совсудоподъема», в марте 1972 г. советская сторона приступил к выполнению работ. Для этого на базе Тихоокеанского флота была сформирована «12-я Экспедиция особого назначения» в составе спасательных судов и морских буксиров, морских тральщиков и водолазных ботов. Транспортное обеспечение осуществляли шесть дальневосточных судов, перевезшие шесть катеров-тральщиков, автотранспорт, судоподъемное и водолазное имущество. Всего в состав «ЭОН-12» входило полторы тысячи человек. Впоследствии экспедиция была усилена тремя плавучими кранами, коллекторными и иными судами.

[62] Т.е. полученные доходы не только покрывали расходы, но и позволяли получать чистую прибыль, направляя ее на развитие предприятия и нужды трудового коллектива.

Минно-тральные работы были выполнены советскими кораблями совместно с индийскими тральщиками к исходу 1972 г. В следующем проводилось только контрольное траление. К судоподъемным работам приступали по мере устранения минной опасности в акватории Читтагонга, первое судно «Anisbaksh» водоизмещением 6273 т было поднято уже в апреле 1972 г. За 26 месяцев работ экспедицией было поднято 26 затонувших судов суммарным водоизмещением около 100 тыс. т. При этом были подняты даже суда, затонувшие ранее войны и суда, затонувшие в период советского пребывания в Бангладеш с марта 1972 года по май 1974 года.

Из всех поднятых судов семь единиц были пригодны для восстановления. Некоторые затопленные суда были предварительно разгружены, что обеспечило молодому государству поступление дефицитных товаров на 3 млн. долл. Поднятые суда были проданы Японии за 10 млн. долл. В результате расчистки порта от затонувших судов освободились для нормальной эксплуатации 12 причалов.

Советская помощь была оказана безвозмездно, хотя затраты СССР составили порядка 10 млн. долл. Наряду с тихоокеанцами, в судоподъемных работах участвовали и дальневосточные моряки-спасатели – сахалинское спасательное судно «Атлас» и буксир «Изыльметьев» Камчатского ЭО АСПТР.

Со второй половины 1970-х гг. начинается обновление дальневосточного аварийно-спасательного флота. Так, в 1974 г. рыбаки получили мощный спасательный буксир «Диокл» (с 1990 г. – «Капитан Клюев») голландской постройки. При водоизмещении 2786 т. и мощности 6800 л.с., «Диокл» мог оказывать все виды помощи терпящим бедствие судам, а так же осуществлять океанские буксировки.

Затем последовала серия морских буксиров типа «Напористый» ярославской и херсонской постройки. При меньшем водоизмещении – 1 670 т., МСБ могли оказывать комплексную помощь судам, терпящим бедствие в море, выполнять морские буксировки. Всего с 1976 по 1990 гг. на Дальний Восток пришло 10 морских буксиров этого типа. Из них четыре («Примерный», «Сноровистый» и другие) поступило в ПО «Дальрыба», «Топаз» и «Лазурит» стали базироваться на Владивосток, «Алмаз» - на Петропавловск-Камчатский, «Атлас» - в порту Корсаков.

С 1977 по 1983 гг. для замены устаревающих морских буксиров - пополнения предшествующих десятилетий, ТОФ получил пять морских спасательных буксиров финской постройки, водоизмещением 2116 т. и мощностью 3500 л.с. каждый.

В окончании 1970-х гг. на Дальний Восток стали приходить и океанские буксиры - спасатели типа «Ягуар». При водоизмещении 4050 т. «ягуары» имели неограниченный район плавания при дальности 9000 миль и скорости полного хода 18 уз. Мощности на валах (9000 л.с.) позволяли осуществлять буксировку крупных объектов со скоростью до 5 уз. Всего пришло три судна: «Барс» - в Дальневосточный ЭО АСПТР, «Машук» и «Алатау» - на ТОФ.

В начале 1980-х гг. на Дальний Восток поступили ледокольно-спасательные суда типа «Строптивый» финской постройки. При полном водоизмещении 4191 т. суда обладали мощностью ГЭУ 7800 л.с. и могли осуществлять ледовые проводки, буксировку крупных судов и плавсредств, подводно-технические работы на глубинах до 45 м., спасение людей и оказание медицинской помощи пострадавшим. Всего в распоряжение дальневосточных рыбаков пришли «Справедливый», «Суворовец» и «Сибирский», сахалинские нефтяники получили «Деймос».

Последним советским пополнением океанского спасательного флота Дальнего Востока стали буксиры - «нефтегазы»: в 1986 г. «Ирбис» пришел во Владивосток, в последующие годы «Радон» - на Сахалин и «Калар» - на ТОФ. Прибрежное и рейдовое обслуживание, производство подводно-технических работ осуществляли морские водолазные боты пр. 535. В состав Дальневосточного ЭО АСПТР вошел «Водолаз Терехов», а спасатели-тихоокеанцы получили порядка десяти судов этого типа.

В расширение технического потенциала ЭО АСПТР в конце 1970-х гг. вступил в строй мощный самоходный плавучий кран «Витязь», поднимающий до 1000 т. груза, а при использовании палубных талей – до 1600 т. «Витязь» обладал хорошей мореходностью для данного класса судов, совершая в открытых морях морские переходы с удалением до 200 миль от берега и мог быть использован для подъема морских судов с глубины до 50 м., снятия судов с мели, на гидротехнических работах и т.д.

Комплексная подготовка рядового состава моряков и рыбаков Дальнего Востока для борьбы за живучесть судна проводилась на специально-оснащенных тренажерных судах. Например, в составе ДВМП таким судном стал «Александр Невский», в ПМП - «Аракс», а в составе Находкинского БАМРа – «Самарга».

Массовое обновление аварийно-спасательных сил на дальневосточном бассейне во многом способствовало повышению, как безопасности мореплавания, так и оказанию своевременной помощи, судам, терпящим бедствие. Так, в 1976 г. спасатели-рыбаки сняли с камней о-ва Каяк аварийный БМРТ «Самарга». В 1979 г. при оказании помощи теплоходу «Рабочая смена», выброшенному на о. Итуруп, существенную роль сыграл новый спасательный буксир «Барс». По

данным «Российского морского регистра судоходства», частота крушений советских судов поднадзорных регистру, снизилась в 4,4 раза, с величины 2,2 случая на одну тыс. судов (0,22%) в 1970 г. до 0,5 случая на одну тыс. судов (0,05%) в 1987 г.

Наряду со спасанием, экспедиционные отряды АСПТР обеспечивали перегоны и буксировки таких маломореходных объектов как плавдоки, плавкраны, иные несамоходные суда. Только за 1976-1980 гг. экспедиционные отряды ММФ выполнили 285 дальних буксировочных операций по переводу объектов с одного бассейна на другой. Так, в августе-ноябре 1977 г. спасатели «Геракл» и «Капитан Федотов» провели плавучий док подъемной силой 12 тыс. т., из Херсона в Находку. В Индийском океане караван попал в восьмидневный тропический шторм, а в Японском море на суда обрушились холодные проливные дожди и снегопады. В конце 1970-х гг. моряками-дальневосточниками были выполнены две уникальных буксировки плавучих доков из Югославии – грузоподъемностью 30 тыс. т. и из Японии – на 80 тыс. т. В 1988 г. ледокол «Ленинград» привел из Югославии в бух. Славянка док на 35,6 тыс. т.

С 1976 г. на экспедиционные отряды была возложена новая задача – ликвидация аварийных разливов нефти. В Дальневосточном и Сахалинском БАСУ были сформированы соответствующие подразделения, на морских судах стали проводиться технические мероприятия по соответствию требованиям «Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов - МАРПОЛ». Началось поступление небольших судов-нефтесборщиков типа «Портовик» для очистки рейдов и акваторий дальневосточных портов, баз и судоремонтных заводов от мусора, льяльных вод и нефти.

Мировую известность получили такие экологические операции, как спасение ледоколом «Москва» в 1985 г. стада белух из ледяного плена у о-ва Аракамчечен (Чукотка) и ледоколом «Адмирал Макаров» и дизель-электроходом «Владимир Арсеньев» китов зажатых льдами у берегов Аляски в 1989 г.

Ликвидация тяжелейших аварий легла на плечи спасателей-тихоокеанцев. Осенью 1981 г. была проведена спасательная операция подводной лодки «С-178», затонувшей возле о-ва Скрыплева, два года спустя – спасение подводников и подъем АПЛ «К-429», затонувшей в бух. Саранная на Камчатке. Летом 1985 г. тихоокеанцы ликвидировали последствия взрыва ядерного реактора АПЛ «К-431» в бух. Чажма. В том же году тихоокеанцы оказали помощь аварийной северокорейской подводной лодке, затонувшей на 130-метровой глубине.

Боевая служба в удаленных районах потребовала наличия в составе сил обеспечения океанских буксиров и спасательных судов. В 1989 г. на ТОФ пришли океанские спасательные буксиры «Фотий Крылов» и «СБ-408» финской постройки. При полном водоизмещении 7542 т. и мощности на валах 24,5 тыс. л.с. «Фотий» (имя, закрепившееся за судном во флотском обиходе) был способен буксировать объекты водоизмещением до 200 тыс. т., и оказывать все виды помощи аварийным кораблям, обладая океанской дальностью плавания 11000 миль (16 уз.) и автономностью 45 суток. Меньший по размерам, водоизмещение 2980 т. и мощность 7,8 тыс. л.с., «СБ-408» мог буксировать объекты до 40 тыс. т. водоизмещения, а так же оказывать все виды спасательной помощи. И в 1990 г. пришло спасательное судно «Алагез» (пр. 537), которое при водоизмещении 14300 т. со скоростью 10 уз. могло пройти 15000 миль, скорость полного хода достигала 20 уз., а автономность 60 сут. На судне были установлены два спасательных аппарата с рабочей глубиной 1000 м., два поисковых аппарата с погружением на 4000 м., телевизионный комплекс, а водолазный комплекс позволял водолазам работать на глубинах до 200 м. Важным элементом спасательных средств стал вертолет «Ка-27», для которого на судне были оборудованы площадка и ангар.

В 1988 г. в связи с ратификацией СССР Международной конвенции по поиску и спасанию на море при Министерстве морского флота СССР был образован «Государственный морской спасательно-координационный центр», а на бассейнах - морские спасательно-координационные центры (СКЦ).

Экспедиционные отряды АСПТР были реорганизованы в бассейновые аварийно - спасательные убавления (БАСУ). Сложилась система, при которой СКЦ обеспечивают на бассейнах организацию и координацию поиска и спасания аварийных объектов и людей, как между ведомствами СССР, так и с иностранными государствами, а БАСУ и ВМФ - постоянное дежурство спасательных и специализированных судов. На Дальнем Востоке страны СКЦ были организованы во Владивостоке, Южно-Сахалинске и в Петропавловске-Камчатском, координировавшие аварийно-спасательную деятельность Дальневосточного и Сахалинского БАСУ, и Краснознаменного Тихоокеанского флота.

В итоге, к началу 1990-х на Дальнем Востоке был сформирована мощная аварийно-спасательная система. Только в составе Поисково-спасательной службы[63] ТОФ, обладавшей

[63] В 1979 г. произошло объединение Поисково-спасательной и Аварийно-спасательной служб советского ВМФ, в единую Поисково-спасательную службу ВМФ.

наибольшим аварийно-спасательным потенциалом советского ВМФ, было пять спасательных судов, спасательная подводная лодка и поисково-обследовательское судно, девять морских буксиров-спасателей, 10 морских водолазных судов, шесть рейдовых водолазных ботов, три противопожарных судна и 11 противопожарных катеров.

В семидесятые годы сформировалось качественно новое направление развития аварийно-спасательного дела – глубоководные погружения, с поступлением в эксплуатацию обитаемых подводных аппаратов (ОПА), по флотской терминологии «автономных снарядов – АС». После испытаний на Черном море, в 1974 г. на ТОФ были доставлены первые «снаряды» спасательного назначения «АС-2» и «АС-3» (пр. 1837). Обладая глубиной погружения до 500 м., «снаряды» принимал на борт до 16 чел., и имели подводную автономность до 2 сут. Всего же с 1974 по 1990 гг. Тихоокеанский флот получил 12 «автономных снарядов» различного назначения.

Первым носителем «автономных снарядов» стала подводная лодка-спасатель БС-486 «Комсомолец Узбекистана» (более известная как «Ленок»), построенная комсомольскими корабелами в 1976 г. Помимо «снарядов», «Ленок» располагал глубоководным водолазным комплексом и мог осуществлять работы, находясь в подводном положении. В дальнейшем на флот пришли надводные носители – суда специальной постройки «Георгий Козьмин» и «Саяны», каждый из которых обеспечивал в специально оборудованных трюмах хранение и обслуживание двух «автономных снарядов».

Заложенный потенциал «БС-486» блестяще реализовала в серии поисково-спасательных операций: в 1977 г. поиск и подъем ядерной БЧ аварийной баллистической ракеты на Камчатке, в 1978 г. поиск и подъем вертолета «Ка-27» в Уссурийском заливе, в 1980 г. - самолета «Як-38» в Южно-Китайском море, в 1981 г. – спасение подводников затонувшей «С-178», выполнив это, впервые в мире, не всплывая на поверхность.

Вместе гражданским обитаемым подводным аппаратом «ТИНРО-2», тихоокеанские «АС-14» и «АС-19», в обеспечении «Георгия Козьмина» и под прикрытием сил ТОФ, выполнили операцию по поиску и подъему обломков южнокорейского «Боинга-747», трагически погибшего в сентябре 1983 г. и упавшего в море возле о-ва Монерон.

Настоящий прорыв в тихоокеанскую глубину состоялся в 1987 г., когда «АС-7» («Поиск-6») погрузился на 6000 м. К месту заметить, что для обслуживания этого батискафа на ТОФ была создана система базирования, состоящая из транспортно-плавучего дока ТПД-43 и танкера «Аламбай».

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 Дальневосточного научного центра (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, была 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 «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.).

Во второй половине 1980-х гг. дальневосточные ученые - робототехники создали АНПА «Тифлонус» для подледных исследований в Арктическом бассейне и АНПА «ЖМК» для морской геологической разведки, в частности, для исследования залежей железомарганцевых конкреций в Тихом океане. По заданию Правительства СССР были проведены глубоководные поисково-обследовательские операции в Саргассовом море в районе гибели АПЛ «К-219» (1987 г.) и в Норвежском море на АПЛ «Комсомолец» (1989 г.).

Сочетание государственного подхода к изучению океанских глубин и успехов дальневосточных ученых - океанотехников привело к созданию в апреле 1988 г. новой научной структуры - Института проблем морских технологий ДВНЦ Академии наук СССР.

Работами по использованию АНПА в интересах ВМФ занимались и ученые ТОВВМУ им. С.О. Макарова, в котором по решению Научно-технического комитета ВМФ в 1988 г. была создана лаборатория АНПА и их систем.

Семидесятые годы характеризуются становлением и закреплением системы комплексного изучения морей и океанов на Дальнем Востоке. В 1970 г. в структуре Академии наук СССР создается «Дальневосточный научный центр - ДВНЦ», в состав которого входит ряд научно-исследовательских учреждений – Тихоокеанский океанологический институт (до 1973 г. – ДВ филиал Института океанологии), Институт биологии моря, СахКНИИ, Дальневосточный геологический институт и другие.

Повсеместно расширяется потенциал дальневосточной науки. К примеру, Тихоокеанский океанологический институт (ТОИ) в течение этого десятилетия сформировался как многопрофильное научно-исследовательское учреждение с изучением гидроакустики и морской геологии, гидрофизики и гидрохимии, оптики океана и других аспектов морской науки. Реализация научно-исследовательских задач проводилась в рамках государственной программы «Мировой океан», региональных и международных заданий, заказов оборонных и хозяйственных организаций. Если в 1973 г. ТОИ, став самостоятельным НИИ, располагал 48 научными работниками и 5 лабораториями, то в 1980 г. в его состав входили 190 научных работников и 27 лабораторий. Были созданы экспериментальные базы – в бух. Витязь и на о-ве Попова зал. Петра Великого.

Одновременно с этим начинается формирование «Академического флота», созданием в 1973 г. «Отдела (в последующем – Управления) исследовательского флота ДВНЦ», с координацией деятельности первых НИС – «Первенца», «Каллисто», «Амбона» и «Атны». В последующие годы начинается регулярное поступление судов, переданных из различных министерств и ведомств - «Пегаса» и «Геолога» из Минрыбхоза, «Гайдара» из Минморфлота, «Аметиста» из Министерства геологии, «Гидронавта», «Кванта» и «Кварца» из Тихоокеанского флота и других. От Минсудпрома получены новые суда – «Борей», «Морской геофизик», «Поиск», «Бриг», «Вулканолог» и «Берилл». За границей были приобретены НИС «Профессор Богоров» финской постройки и плавмастерская «ПМ-412» - в ГДР. В 1975 г. введены в эксплуатацию пирсы и береговые сооружения для базирования научно-исследовательских судов.

С началом восьмидесятых годов научно-исследовательский флот ДВНЦ пополняется океанскими НИС «Академик Александр Виноградов», «Академик Александр Несмеянов», «Академик М.А. Лаврентьев», «Академик Опарин» и другими.

Для рассмотрения всего спектра научно-исследовательских рейсов «академического флота» потребуется отдельная книга. Так, «Каллисто» первый рейс совершил в юго-западную часть Тихого океана в 1974-1975 гг. для выполнения биологической программы ДВНЦ. В последующее время, до 1982 г. включительно, это судно выполнило 14 рейсов в различные районы Тихого океана. НИС «Степан Малыгин» СахКНИИ в 1976 г. проводил исследования физики океана в Охотском, Филиппинском и китайских морях, а затем занимался изучением Куросио. Известно, что поступившие в 1982 и 1983 гг. НИСы «Академик Александр Несмеянов» и «Академик Александр Виноградов», в последующее десятилетие выполнили 18 и 24 рейса соответственно, занимаясь комплексными научными исследованиями, в т.ч. гидролого-акустическими характеристиками морской среды. В эти же годы в гидрофизических исследованиях принял участие НИС «Академик М.А. Лаврентьев», в ноябре 1985 г. НИС «Академик Крылов» совместно с АПЛ «К-314» провел испытания гидроакустической аппаратуры.

Гидробиологическими работами занимался НИС «Академик Опарин», специально построенный для «Тихоокеанского института биоорганической химии». По результатам экспедиций на этом судне учеными ТИБОХ была создана коллекция морских микроорганизмов, единственная в стране. Изучением гидробионтов дальневосточных морей занимался и «Институт биологии моря», выполняя с 1969 г. регулярные рейсы по обследованию литорали Охотского и Японского морей, курильских о-вов и камчатских акваторий. В 1978 г. ученые-биологи впервые выполнили зарубежные исследования, изучив банки Каллисто и Фантом, и Большой Барьерный риф Австралии. А в 1981 г. рейсами НИС «Каллисто» и «Берилл» на Филиппины в Южно-Китайское море были исследованы прибрежные экосистемы этих акваторий, с результатами которых дальневосточные морские биологи выступили на 5-м Международном коралловом симпозиуме в Маниле. В последующие годы были изучены экосистемы Сейшел и южного Вьетнама.

Исследованиями подводного вулканизма и тектонической активности морского дна в Тихоокеанском регионе занимался камчатский «Институт вулканологии и сейсмологии», проводя свои работы на НИС «Вулканолог». Всего до 1991 г. это судно выполнило 41 научно-исследовательский рейс, выполняя научные исследования у берегов Камчатки Мексики, Новой Гвинеи, Филиппин и Малайзии.

Пополнялся и обновлялся флот высшей школы. Для обучения студентов и исследований в области океанографии в ДВГУ использовались НИС «Бурун» и «Г.Ю. Верещагин». В ДВВИМУ, на замену устаревшему «Меридиану», пришло новое УПС «Профессор Ющенко», в конце 1980-х. возродилась традиция парусной подготовки курсантов морских учебных заведений с приходом учебно-парусных судов «Паллада» и «Надежда». В для подготовки кадров для плавсостава в Находке было открыто профессиональное училище № 34 (1972 г.), во Владивостоке

- Мореходное училище по подготовке кадров среднего командного состава для рыбной промышленности (1974 г.).

Морские геологические исследования вели «Дальневосточный геологический институт (ДВГИ)» и «Дальморгеология»[64] - специализированная организация для геолого-геофизических исследований дна Тихого океана и его южных морей. Еще с шестидесятых годов профилем научной деятельности ДВГИ стало изучение шельфа дальневосточных морей. Ученые ДВГИ приняли участие в 32 рейсах на судах Академии наук и Мингео СССР в Тихом и Индийском океанах, а так же были участниками 56 и 61-рейсов бурового судна «Гломар Челленджер», принадлежащего «Скриппсовскому океанографическому институту» (США).

Выход советского военно-морского флота в океан обусловил создание достаточно крупных гидрографических судов. К поступившим в 1960-е гг. на Тихоокеанский флот НИС «Невельской» и другим судам, в 1972-1974 гг. пришли экспедиционные океанографические суда (ЭОС) «Абхазия», «Башкирия» и «Леонид Соболев». При водоизмещении 7-9 тыс. т., ЭОС обладали «громадными» дальностью плавания - 20-24 тыс. миль и автономностью 60-90 суток, несли на борту вертолетный комплекс. Районами работ океанографических судов в основном являлись оперативные зоны Тихоокеанского флота. По данным «ЕСИМО» «Абхазия» с 1973 по 1989 гг. выполнила 16 исследовательских рейсов, «Башкирия» в 1973-1990 гг. – 15, а «Леонид Соболев», с 1975 по 1992 гг. – 17. Основные районы работ – моря и проливы Тихого океана и отдельные акватории Индийского океана.

Пополнение Гидрографической службы ТОФ осуществлялось и за счет небольших судов и катеров. Так, в первой половине 1970-х гг. поступило шесть судов пр. 861 – «Альтаир», «Антарес», «Антарктида» и др., водоизмещением 1,5 тыс. т., дальностью плавания 8900 миль и автономностью до 35 сут. Десятилетие спустя пришли шесть ГиСу более крупного размера – 2435 т., и с большей автономностью – до 40 сут.: - «Бриз», «Галс», «Маршал Геловани» и еще три «корпуса». Эти суда обеспечивали исследования в ближнеморских районах и передовых базах ТОФ. Например, «Анадырь» за 1971-1978 гг. выполнил четыре исследовательских рейса в северной части Тихого океана, в Филиппинском и китайских морях. «Альтаир», по открытым данным (ЕСИМО), за всю службу с 1973 по 1990 гг. провел семь рейсов, оперируя в этих же акваториях. «Людская молва» и «американские аналитики» относили «белокорпусные» гидрографические суда ТОФ к «черной бригаде», т.е. к кораблям разведки. И мы полагаем, что доля здравого смысла в этом есть: суда вели исследования, обеспечивая безопасность мореплавания боевых кораблей и подводных лодок.

Заботы повседневного гидрографического обслуживания прибрежного судоходства на Дальнем Востоке легла на небольшие гидрографические суда - ГПБ (глубинопромерные боты) и БГК (большие гидрографические катера), в изрядном количестве построенные судостроителями Николаевска на Амуре и Рыбинска.

Гидрографами-тихоокеанцами с 1979 по 1987 гг. были проведены исследования на озере Байкал, а ГиСу «Пегас» и «Федор Литке» обеспечивало деятельность АНПА «Лортодромия».

В семидесятые-восьмидесятые годы продолжились океанографические экспедиции по измерению гравиметрических полей. Так, с октября 1971 г. по апрель 1972 г. ПЛ «Б-88» (кодовое имя «Орион») выполнила 8-месячный поход в Тихий и Индийский океаны, с заходом в Порт-Луи. В 1974 г. ПЛ «Б-164» («Юпитер») в обеспечении теплохода «Мария Ульянова» провела исследования по маршруту «Курилы – Мидуэй - о-ва Пасхи – антарктические воды – о-ва Тасмании – южная часть Индийского океана – о. Кергелен – Владивосток». В 1976 г. подводные лодки «Б-28» и «Б-39» в составе группы кораблей участвовали в гравиметрических измерениях в южной части Тихого океана и совершили заход в Австралию. С ноября 1978 г. по июль 1979 г. гравиметрические измерения провела «Б-112» («Сатурн»), в обеспечении ЭОС «Башкирия», с заходом в Акапулько (Мексика) и в Буэнавентура (Колумбия). В это же время в южной части Тихого океана работала и другая океанографическая экспедиция в составе «Б-39» и ГиСу, совершившая заход в Порт-Хоббарт. С декабря 1980 г. по май 1981 г. измерения выполняла «Б-50» («Глобус») и ЭОС «Леонид Соболев», следуя по маршруту «Камрань - Коломбо - Порт-Луи – бух. Губбет (Эфиопия)». И «замыкающей» экспедицией 1980-х гг. стал поход «Б-101» («Регул») в паре с «Башкирией», выполненный в центральную часть Тихого и восточную часть Индийского океанов, за время которого корабли прошли 24722 мили.

Существенно расширился объем работ научно-исследовательского флота ДВГНИГМИ. С 1969 г. начал свою работу НИС «Прилив», а всего, до списания в 1993 г., судно выполнило 106 (!) рейсов, став рекордсменом в среде научно-исследовательских судов. Продолжали свою ра-

[64] В истории практически не сохранилось сведений об этой организации. Приватизированная в начале 1990-х гг., «Дальморгеология» стала объектом махинаций, скандалов и в итоге была обанкрочена. Каких-либо документальных свидетельств о научно-исследовательской деятельности «Дальморгеологии» мы не нашли.

боту суда погоды – «Академик Ширшов» и «Академик Королев», за всю службу до 1991 г. включительно выполнившие 49 и 93 рейса соответственно.

В семидесятые-восьмидесятые годы ДВГНИГМИ обновил свой флот. В 1974 г. поступил НИС «Валериан Урываев», выполнивший до 1991 г. 58 рейсов, затем пришли «Георгий Матвейчук» (1977 г., 77 рейсов), «Вячеслав Фролов» (1979 г., 65 рейсов), «Академик Шокальский» (1983 г., 42 рейса до 1994 г.), «Профессор Хромов» (1983 г.) и «Павел Гордиенко» (1987 г.).

География плаваний судов гидрометеослужбы весьма обширна. Это все пространство Тихого, Атлантического и Индийского океанов, Тасманово море и Большой Австралийский залив, море Фиджи и Южно-Китайское и Филиппинское моря, Охотское и Чукотское моря и Берингов пролив… Спектр научных исследований был широчайшим. Помимо наблюдения за погодой суда выполняли классические и систематические океанографические станции и стандартные измерения, занимались химической гидрологией и загрязнением морей, аэрологическими наблюдениями и изучением течений. И это далеко не полный перечень работ «судов погоды».

На фоне океанского плавания судов ДВНИГМИ практически «не смотрится», но от этого не становится менее важной и значимой, повседневная работа судов УГМС на Сахалине, Камчатке и Колыме.

В итоге деятельности всего научного флота СССР, суда гидрометеослужбы внесли наибольший вклад в исследование океанов и морей. Так, по данным справочника «Морские экспедиционные научные исследования России», в 1985 г. удельный вес судов ВНИИГМИ составил пор. 44%, Минрыбхоза – пор. 30%, Академии наук – пор. 9%, а ГУНиО – 17% от совокупного числа научно-технических отчетов, поданных в госфонд. Хотя удельный вес этих научных организаций периодически менялся, но вклад «судов погоды» всегда оставался наибольшим.

С позиций международного участия в изучении Мирового океана, опираясь на данные указанного справочника, нужно отметить: научно-исследовательскими судами СССР (России) в бассейне Атлантического океана было выполнено 5484 рейса, в то время как НИС иностранных государств провели 2865 рейса. В Тихом океане это соотношение выражается как 6467 и 4189 рейса, в Индийском океане – 815 и 284, в антарктических морях – 71 и 70.

Участие советских НИС в международных проектах и работа по программам иностранных научно-исследовательских организаций, не только расширяло кругозор и поднимало авторитет советских ученых, но и приносило стране существенные валютные поступления.

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.

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.

Для реализации научно-исследовательских и научно-поисковых рабо т в новых и малоизученных районах Тихого океана, в 1970 г. на базе «Управления Дальневосточной научно-промысловой перспективной разведки ТИНРО» создается специализированное предприятие «Тихоокеанское управление промысловой разведки и научно-исследовательского флота – ТУРНИФ», которому были переданы 34 научно-поисковых судна.

С прекращением тунцеловного промысла в1971 г. дальневосточные рыбаки перешли к промыслу донных объектов в Аравийском море и промыслам в районе о-ва Кергелен - субантарктической части Индийского океана, базируясь на порты Индии и Аден. В сентябре этого же года было подписано соглашение между СССР и Чили о сотрудничестве в области рыбной промышленности. Предполагалось строительство рыбного порта, с марта 1972 г. в чилийских водах начали промысел калининградские БМРТ «Лев Толстой», «Станюкович» и «Хрусталь», и дальневосточные - «Астроном», «Промысловик» и «Ноглики». Научные исследования вело НИС «Эклиптика». Вся добываемая рыба поставлялась в Чили. Но в сентябре 1973 г., но после фашистского путча, советско-чилийское сотрудничество было прекращено, «Эклиптика», потерпевшая аварию возле Вальпараисо, была захвачена путчистами.

Ситуация с промыслами и размещением многочисленного крупнотоннажного отечественного рыболовного флота стала резко ухудшаться в связи с повсеместным введением в середине 1970-х гг. двухсотмильных исключительных экономических зон (ИЭЗ). До этого МРХ СССР в прибрежных водах других стран добывалось около 5,7 млн. т., т.е. порядка 60% национального

вылова морепродуктов. С установлением ИЭЗ советские рыбаки потеряли почти 38% наиболее продуктивной площади Мирового океана.

Но, тем не менее, в относительно короткое время были компенсированы беспрецедентные в практике мирового рыболовства потери в национальном вылове, благодаря успешной деятельности перспективных промразведок, расширению районов промысла вне иностранных ИЭЗ, поиску путей интенсификации производства, развитию международного сотрудничества.

Масштабные экспедиции ТИНРО и ТУРНИФ в первой половине 1970-х гг. обусловили промысловое освоение юго-восточной части Тихого океана, а исследовательские рейсы в последующие годы выявили и перспективные районы промысла возле берегов Новой Зеландии.

Освоение районов и объектов промысла у Новой Зеландии сначала шло в международных водах, а затем и в пределах 200-мильных зон - в совместной Советско-Новозеландской компании. Известно, что в 1979 г. СССР экспортировал в Австралию 14945 тыс. усл. банок рыбных консервов, в 1980 г. – 20119 тыс. усл. банок. Часть мороженой продукции из этих районов промысла доставляли на Дальний Восток или в Сингапур, где ее продажей занималась совместная советско-сингапурская компания «Мариско».

Переходы рыболовных судов для промысла в южные и юго-восточные тихоокеанские воды и обратно занимали достаточно много времени. Например, из 162 суток промыслового рейса к Новой Зеландии и о-ву Кергелен, 60 сут. уходило на переходы. По почину траулера «Печенга», рыбаки провели дооборудование судна консервной линией и за период возвращения выпустили дополнительной продукции на 450 тыс. руб., в то время как ожидался убыток в 150 тыс. руб. Затем суда стали базироваться на новозеландские порты Веллингтон, Данидин, Крайсчерч и Нельсон, где ремонтировались и меняли экипажи. Возвращающиеся на Родину дальневосточные рыбопромысловые суда везли новозеландскую продукцию сельского хозяйства.

Результаты научно-поисковых работ обусловили формирование новых районов промысла. В 1974 г. находкинский БМРТ «Анисимовка» (бывш. «Кангауз») начал промысел криля в Антарктике, в последующие четыре года дальневосточные рыбаки планомерно освоили акватории южно-полярных морей, южного и юго-западного побережья Африки. Со второй половины семидесятых годов и в течение последующего десятилетия были освоены акватории за пределами двухсотмильных зон Перу и Чили, эксплуатировавшиеся дальневосточными рыбаками до 1986 г., с базированием на перуанский порт Кальяо.

В конце 1970-х гг. создается Советско-американская компания с представительством в Находке. Согласно договору, американцы вели промысел и передавали добычу на советские суда, которые занимались переработкой рыбы, под надзором американских инспекторов. Полученная продукция делилась пополам и такая совместная деятельность длилась до 1990 г.

Для вывоза готовой продукции и обеспечения океанских промыслов был существенно расширен судовой состав «Востокрыбхолодфлота». Так, в 1978-1980 гг. пополнился 11 рефрижераторами типа «Т» - «Тарханск», «Тереховск», «Титовск», «Терновск» и другими, созданными польскими корабелами на базе сухогрузов типа «Варнемюнде». С 1979 по 1985 гг. «Востокрыбхолодфлот» получил серию больших рефрижераторов, в обиходе получившую наименование «берега» - «Хрустальный берег», «Звездный берег», «Чукотский берег», «Камчатский берег» и другие, всего 15 судов. Суда обладали существенными автономностью – 70 сут., вместительностью - 8 тыс. и 13 тыс. м^3, и скоростью - 15 и 17 уз. («тэшки» и «берега», соответственно). Для доставки рыбной продукции из удаленных районов промысла непосредственно в порты европейской части (без использования железнодорожного транспорта) в 1971 г. вошли в состав флота самые крупные (дедвейт 12500 т., объем трюмов – 22514 м^3) и скоростные (17,9 уз.) транспортные рефрижераторы «Охотское море» и «Карское море».

Необходимость одномоментного вывоза соленой и мороженой рыбопродукции из малоемких холодильников многочисленных береговых рыбообрабатывающих предприятий Дальнего Востока перед закрытием навигации и завоза на них малых партий скоропортящихся продовольственных грузов потребовала строительства малотоннажных транспортных рефрижераторов. Для этого на Хабаровском ССЗ началось строительство малых рефрижераторов на базе СРТМ пр. 502, вместимостью 623м^3, небольшими скоростью - 11 уз., и автономностью – 17 сут. Всего с 1972 по 1991 гг. было построено 47 малых риферов, с присвоением первым корпусам характерных названий - «Радужный», «Пиритовый», «Топазовый», «Силинитовый» и т.п.

Всего к исходу 1991 г. на дальневосточном бассейне был сосредоточен мощный рефрижераторный флот - порядка 140-160 судов.

Промысловые экспедиции требовали существенного топливного снабжения, составлявшего, на примерах и по воспоминаниям рыбаков Находкинского БАМРа, пор. 200 тыс. т. мазута. Это обусловило включение в состав «Востокрыбхолодфлота» танкеров-снабженцев и привлечение танкеров Приморского морского пароходства.

С начала семидесятых годов приступили и к обновлению судового состава морского рыболовства, начав строительство СТР типа «Альпинист» (пр. 503). При полном водоизмещении 1200 т. и автономности 25 сут., эти суда могли вести добычу рыбы по кормовой системе траления, с кратковременным хранением до 100 т. улова в охлажденном виде и последующей передачей его на рыбоперерабатывающие суда. Всего за двадцать лет, с 1971 по 1991 гг., дальневосточники получили 197(!) средних траулеров этого типа, большинство из которых работали в обеспечении плавбаз в Охотоморской и Беринговоморской промысловых экспедициях. В обновление судового состава прибрежного и в пополнение морского рыболовства, корабелы Николаевска на Амуре начали поставку СТР типа «Надежный» (пр. 420), меньших по размерам – 781 т., но сопоставимых с «альпинистами» по промысловому потенциалу. Всего с 1978 по 1991 гг. было передано рыбакам 84 судна.

В 1973-1976 гг. на Дальний Восток пришло 16 универсальных зверобойно-рыболовных судов типа «Зверобой», построенных в Польше. Для рыбных промыслов суда были оборудованы всем необходимым для кормового траления, выработки мороженой разделанной и неразделанной рыбы, рыбной муки и технического жира. ЗРСы поступили в холмское «Управление морского рыбного и зверобойного флота», несколько судов пришли в Магаданрыбпром. В период северной навигации ЗРС промышляли моржей в Беринговом море, у о-ва Карагинский и в Олюторском заливе, и если позволяла ледовая обстановка, то и в Чукотском море. Промысел вели с фангсботов - моторных лодок, принимаемых на борт ЗРС. Однако массовое применение этих судов стало отражаться на популяциях морского зверя, в 1976-1977 гг. зверобойный промысел резко пошел на убыль и ЗРС стали использовать в рыболовном варианте.

В расширение океанического рыболовства в конце 1970 - начале 1980 гг. на Дальний Восток приходят 43 супертраулера – РТМС пр. 464 постройки завода г. Штральзунд (ГДР). При водоизмещении 5367 т. и грузоподъемности рефрижераторных трюмов равной 1277 т., «супера» могли вести автономный промысел в течение 70 сут. В это же время начинают поступать, аналогичные по характеристикам большие автономные траулеры-морозильщики (БАТМ) типа «Пулковский меридиан» отечественной постройки. Всего, с 1978 по 1991 гг., на Дальний Восток пришло 41 БАТМ, причем до конца семидесятых – семь судов, а в восьмидесятые годы – 29, построенные черноморскими корабелами.

Венцом океанического рыболовства стало пополнение в 1979-1981 гг. шестью плавбазами типа «Конституция СССР» польской постройки (пр. В-670), а «занавесом» - поступление трех крупнотоннажных, по 26,6 тыс. т., плавбаз типа «Содружество» в 1988-1989 гг. финской постройки и двух небольших, по 8,7 тыс. т, плавзаводов типа «Камчатский шельф» в 1990 г. отечественной постройки.

Одной из основных тенденций рыбной отрасли страны стал выпуск готовой продукции – консервов из морепродуктов. Например, технологические линии «Конституции СССР» могли выпускать 220 тыс. банок пресервов за сутки, «Содружества» -– 400 тыс. банок рыбных консервов, а крабовых консервов – 50 тыс. за сутки. Для обеспечения банкотарой дальневосточных рыбных промыслов в 1983 г. была введена в строй Находкинская жестяно-баночная фабрика мощностью 500 млн. банок в год. А в 1991 г. НЖБФ установила рекорд по выпуску своей продукции - 720 млн. банок.

Со второй половины 1980-х гг. началась постепенная замена изношенных сейнеров и небольших траулеров – «РС-300», «СРТ-800» и других, составлявших 64% комплектации всего дальневосточного рыбодобывающего флота. На Дальний Восток стали поступать новые специализированные рыболовные суда. Так, Хабаровский ССЗ передал рыбакам в 1987-1990 гг. семь судов типа «Голицыно», приспособленных для ловли кальмара вертикальным ярусами и сетями, с последующим выпуском мороженой продукции, ее передачи на приемно-транспортные суда, либо доставке в порт базирования. Для прибрежного промысла поступили восемь судов типа «Приморье» для донного лова краба, креветки и трубача, построенные хабаровчанами и судостроителями Сретенска и Благовещенска. С западных бассейнов были переданы восемь малых траулеров типа «Лаукува» для траловой ловли рыбы и креветок.

В это же время флот дальневосточной рыбохозяйственной науки был обновлен 20 новыми судами класса РС, СРТМ, РТМС и рыболовно-крилевым траулером «Антарктида», а в итоге десятилетия составил 49 современнейших судов – НИСов и НПСов, постройки не ранее конца 1970-х гг. Особую гордость ТУРНИФа представляли учебно-парусное судно - фрегат «Паллада» и летающая лаборатория - самолет ИЛ-18ДОРР, используемый для дальней океанической разведки рыбных промыслов.

К середине-второй половине 1980-х гг. вся дальневосточная рыбная промышленность была собрана в мощное специализированное и многоплановое хозяйство «Государственное производственное объединение «Дальрыба»», в состав которого входили крупные производственные объединения - «Приморрыбпром», Находкинский БАМР, Владивостокская и Преображенская

базы тралового и рефрижераторного флота, «Дальморепродукт», ТУРНИФ, «Магаданрыбпром», ряд крупнейших предприятий Сахалина, Камчатки и Приморского края - «Востокрыбхолодфлот», «Петропавловское УТРФ», «Корсаковская БОР», Владивостокский и Находкинский рыбные порты, рыбколхозы и их объединения, и др.

Основными районами деятельности дальневосточных предприятий рыбной промышленности были Беринговоморская экспедиция, Северокурильская экспедиция, Южноморская (океанское побережье Японии), промысел у берегов Антарктиды, Советско-Американская и Советско-Новозеландская компании, промыслы в районах юго-восточной и центральной частях Тихого океана. В этих районах, как правило, действовал крупный и среднетоннажный флот, добывающий до 83% всего дальневосточного вылова рыбы.

К 1986 г. численность работающих в дальневосточной рыбной отрасли превысила 210 тыс. чел. Дальневосточники поставляли на союзный рынок миллионы тонн рыбопродукции. Рекордный улов рыбы и добычи морепродуктов в СССР составил 6,4 млн. т. (1986 г.), из которых 4,2 млн. т. шли на внутренний рынок.

В семидесятые годы морские отрасли народного хозяйства окончательно стали градообразующими системами дальневосточного региона. Сложившаяся практика социалистического хозяйствования закрепляла за предприятиями создание и содержание жилых, культурно-образовательных, коммунально-бытовых и иных социальных объектов для своих работников[65]. К примеру, из истории Находкинского БАМРа известно, что самостоятельное создание и развитие ведомственного социального комплекса было начато в 1963 г., посредством строительно-монтажного управления этого предприятия. В последующие четверть века было построено и содержалось 3305 квартир, дворец культуры рыбаков, средняя школа, пионерский лагерь «Сатурн» и клуб детского технического творчества «Лотос», яхт-клуб «Антарес», межрейсовый дом отдыха, больница и санаторий-профилакторий для рыбаков, комбинат рыбной гастрономии и ресторан «Горизонт». И это – ординарный пример, поскольку аналогичное социальное обеспечение было закреплено практически *за каждым* предприятием и являлось обязательным элементом системы обеспечения благосостояния народа в СССР.

Именно государственная и общественная (профсоюзы, ДОСААФ) поддержка способствовала созданию и развитию общественного мореплавания – яхтинга, дайвинга и маломерного флота, принадлежавшего гражданам на праве личной собственности.

Яхтенные клубы, воссозданные на Дальнем Востоке в пятидесятых-шестидесятых годах, получили океанское развитие. В 1973 г. экипажами яхт «Родина» и «Россия» была проведена первая крейсерская гонка по маршруту м. Крильон – Владивосток, а затем в течение этого десятилетия прошла серия плаваний яхт по маршрутам экспедиций Беринга и Невельского, с достижением Уэлена и Провидения. В 1982 г. яхтсмены - дальневосточники совместно с японскими коллегами учредили товарищеские соревнования «Белый парус мира» из Находки на Хоккайдо. Дальневосточники принимали участие в гонке вокруг Австралии, ходили на Аляску и Гавайи, стали участниками многих международных регат на Балтике и в Атлантике. В 1991 г. был начат и через 15 месяцев успешно закончился кругосветный поход яхты «Капитан Панаев» находкинского «Антареса», в ходе которого яхтсмены посетили 48 портов мира в 26 странах.

Важнейшее значение имела популяризация парусного спорта в детско-юношеской среде. Базовый отбор и воспитание будущих морских кадров вели яхт-клубы ТОФ, «Водник», «Труд» и другие. Ученики получали необходимое оснащение и первоначальные навыки, участвуя в прибрежных гонках. Яхтенный спорт перестал быть «развлечением элиты».

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 П.А. Курилова и Г.П. Костина В наше время (середина 1980-х) 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

[65] В современности считается, что такой подход «обременял» предприятия и снижал их эффективность. По факту, социально-бытовая нагрузка составляла незначительные (если не сказать – несущественные) величины в затратах предприятий. Например, в 1980 г. капвложения непроизводственного назначения составили 374,3 млн. руб. или 6,7% от совокупных капитальных затрат ММФ СССР. При этом большая часть этих «непроизводственных инвестиций» шла в жилищное строительство - 87,9%, на объекты здравоохранения - 3,2%, и на объекты просвещения и культуры – 5,9 процента.

«Флотинспекция-05»), «Ретвизан» (БГК, от ТОФ) и другие суда, «Восток» в последующие годы провел ряд экспедиций – к месту затопления фрегата «Паллада» и крейсера «Изумруд» в 1989 г., на о-ва Шумшу и Парамушир в 1990 г., к 45-летию Курильского десанта. В последующие годы на базе клуба «Восток» было организована «Морское патриотическое объединение «Восток», как детско-юношеская флотилия.

Рост материального благополучия обусловил масштабное строительство маломерного флота граждан. Освоенных промышленностью моторных лодок типа «Казанка» для всех не хватало, да и они не очень-то годились для мореплавания, да же и прибрежного. Поэтому, практически в каждом прибрежном населенном пункте, местные умельцы переоборудовали для себя списанные шлюпки и мотоботы, и корабельные катера. В свое время на нас сильное впечатление произвел владивостокский «Моргородок», в бухте которого стояли сотни плавсредств, используемых горожанами для рыбалки, отдыха и водного туризма. Регистрация и техническое освидетельствование маломерных судов первоначально было возложено на техническую комиссию ОСВОДа, а с 1982 г. на «Государственную инспекцию по маломерным судам – ГИМС».

С «переводом» страны на рыночные отношения наступила «естественная смерть» этих общественных движений, в силу их принципиальной несовместимости с «рынком». *И только с прошествием времени (с возрастом) мы пришли к пониманию, что такого рода общественные движения могли быть осуществлены только в условиях социализма, реализующего «примат общего над частным»*.

История создания морских частей Внутренних войск (ВВ) МВД СССР относится к 1976 г. с принятием решения об охране важных объектов на Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах, и строящегося БАМа. В августе 1984 г. все имеемы катера ВВ были сведены в два дивизиона с расположением в Хабаровске и Тынде. Катера охраняли мосты через реки Амур, Уссури, Зея, Бурея, Тунгуска, Селемджа, Амгунь и Хор. Большое внимание уделялось охране подводного тоннеля под Амуром в районе Хабаровска. Экипажи были одеты в военно-морскую форму, катера несли специальный флаг и вымпел. К концу 1980-х гг. флот ВВ насчитывал 42 вымпела, личный состав 262 чел., в его состав входил Учебный центр по подготовке водолазов, расположенный в п. Северобайкальск Бурятской АССР.

Практика введения исключительных экономических зон (ИЭЗ) в Мировом океане относится ко второй половине 1950-х гг. и к 1977 г. такие зоны ввели 56 стран. О своих намерениях установления ИЭЗ в этом году объявили Канада, США, Японии и КНДР. С 01.03.1977 г. СССР была введена 200-мильная ИЭЗ, как временная мера «…по защите интересов Советского государства в отношении сохранения, воспроизводства, а также оптимального использования живых ресурсов морских районов, прилегающих к побережью СССР…» до урегулирования этого вопроса конференцией ООН по морскому праву[66]. Учитывая фактическую неготовность Минрыбхоза СССР, к защите экономических интересов были привлечены морчасти погранвойск.

Первоначально, силы пограничников-тихоокеанцев для контроля в существенно расширившейся морской зоне были достаточно ограниченными: массовым кораблем был ПСКа пр. 205П, созданный для охраны 12-мильных территориальных вод, а более мореходными кораблями были три новых ПСКР – «Сахалин», «Камчатка» и «Амур», созданные на базе морского буксира пр. 745П и несколько ПСКР, поступивших в 1950-1960 гг. Для усиления были переданы траулеры «Антур», «Афалина», «Диана» и «Палия», а так же иные суда пр. 502. От ВМФ было передано несколько тральщиков пр. 264, затем стали поступать и другие «корпуса» пр. 745П.

Одновременно с этим формировалась береговая инфраструктура визуально - радиотехнического наблюдения за обстановкой и отрабатывалась система контроля над деятельностью иностранных промысловых судов в 200-мильных дальневосточных акваториях Советского Союза.

Помощь в охране экономической зоны оказывали корабли Тихоокеанского флота. Так, с 1981-1983 гг. «МПК-528» выполнял охрану рыбных промыслов, в иные годы для решения аналогичных задач привлеклись и другие боевые корабли.

С начала восьмидесятых годов, в рамках комплектации морских частей пограничных войск боевыми кораблями и техникой разработанной для ВМФ, на Дальний Восток стали поступать крупные ПСКР пр. 11351. Первым в 1983 г из этой серии пришел «Менжинский», в последующий год – «Дзержинский», а всего до 1990 г. пограничники-тихоокеанцы получили еще пять таких кораблей. «1135-первая» серия считается самой удачной из сторожевых кораблей созданных для отечественного флота. Обладая полным водоизмещением 3,7 тыс. т. и скоростью 31 уз., ПСКРы этого типа могли вести длительное – до 30 суток, патрулирование и были оснащены вертолетным комплексом.

В восьмидесятые годы за счет увеличения количества и развития тактики пограничных

[66] Что и состоялось в 1982 г., после чего Советский Союз урегулировал путем межгосударственных соглашений основные вопросы, касавшиеся рыболовства и сохранения морских ресурсов. Частично были решены и вопросы делимитации морских пространств с сопредельными странами.

кораблей, формирования законодательно-правовой базы и совершенствования практики ее применения, использования нештатных инспекторов рыбоохраны из числа офицеров-пограничников, создания системы контроля над надводной обстановкой и иных мероприятий, были достигнуты существенные успехи в охране дальневосточных рыбных промыслов. В эти годы были практически прекращены факты неповиновения иностранных промысловых судов требованиям пограничников, снизилось количество правонарушений в советской экономической зоне. Активная деятельность пограничников привела к значительному сокращению допускаемых в экономическую зону и конвенционный район судов, был полностью вытеснен рыбопромысловый флот Южной Кореи. В результате были устранены наиболее грубые хищнические явления в иностранном рыболовстве, закончился безразборный промысел, в целом вылов иностранными судами сократился более чем вдвое. С 1986 г. компетенция пограничных войск по контролю над иностранным рыболовством расширилась за пределы экономической зоны СССР – в конвенционные воды.

Во второй половине 1970-х гг. усилился состав МЧПВ (Морских частей погранвойск) на северо-востоке страны. Последовательно, пройдя Севморпутем, с 1975 по 1980 гг. на Дальний Восток прибыли ледоколы-ПСКР пр. 97П - «Айсберг», «Имени XXV съезда КПСС» (с 1992 г. – «Анадырь»), «Дунай», «Нева» и «Волга». Во время плавания «Айсберг» обеспечивал переход ПСКР «Сахалин» (пр. 745П), а «Нева» в 1979 г. предприняла неудачную попытку пройти СМП, которая увенчалась успехом только в следующем году. При этом «Нева» сопровождала два ПСКР пр. 745П, а в целом этот отряд пограничных кораблей принял участие в обеспечении подледного перехода АПЛ «К-223» на Тихий океан.

Прибывающие корабли входили в состав 1-го (Петропавловск-Камчатский) и 2-го (Магадан) дивизионов ПСКР. Помимо традиционного патрулирования и задержания нарушителей и браконьеров, эти ПСКР участвовали и во многих других операциях. Так, «Дунай» принял участие в спасении пилотов американского патрульного самолета «Орион», упавшего в Беринговом море в 1978 г. В марте 1977 г. ПСКР «Айсберг» спас 28 моряков с погибшего траулера «Свободный» и восемь моряков с траулера «Тымовск», которые перевернулись на боте, идя к тонущему траулеру, в марте 1978 г. оказал помощь морякам дизель-электрохода «Волочаевск», терпящему бедствие в пр. Литке, в июне 1983 г. участвовал в спасении подводников с затонувшей АПЛ «К-429», в октябре 1984 г. снял рыбаков, с затертого льдами траулера «Заветный». ПСКР «Волга» стал первым советским военным кораблем, который пришел в США после Второй Мировой войны: в мае 1990 г. корабль участвовал в торжествах по поводу 200-летия Береговой охраны США, прибыв с дружественным визитом в Сан-Франциско.

Для снабжения удаленных застав и несения патрульной службы корабелы Николаевска на Амуре передали с 1976 по 1987 гг. морским пограничникам десять транспортных судов типа «Неон Антонов» пр. 1595. Эти суда принимали на борт 970 т. различных грузов, для передачи которых на берег были оснащены грузовыми стрелами и самоходным плашкоутом. Топливное обеспечение вели танкера «Иван Голубец» и «Советский пограничник», чья деятельность началась в конце 1960-х гг.

Обновлялся и пополнялся пограничный флот охраны прибрежной и островной зоны. Так, в 70-е годы Владивостокский ССЗ передал МЧПВ 19 ПСКР пр. 205П, а в начале следующего десятилетия Хабаровский ССЗ – пять ПСКР пр. 1124П, созданный на унифицированной базе с флотским «Альбатросом». С конца 1980-х гг. во Владивостоке началось строительство нового поколения пограничных СКР пр. 10140, из которых, до развала страны, успели построить всего семь корпусов.

После событий на Даманском, пограничная защита Амура и его притоков была существенно усилена. Базис обороны речных рубежей составили ПСКа пр. 1204, вооруженные одной 76-мм пушкой, РСЗО и крупнокалиберными пулеметами. Затем в Сретенске были построены 11 малых артиллерийских кораблей, вооруженных 100-мм пушкой в танковой башне, в Хабаровске – три, более крупных ПСКР, вооруженных двумя такими орудиями. В процессе эксплуатации этих кораблей выяснилась одна интересная особенность - на полных ходах этих кораблей образовывалась большая волна, которая легко разбрасывала мелкие суда нарушителей.

Деятельность пограничников на Дальнем Востоке носила более напряженный характер, чем в других регионах страны. С 1977 по 1991 гг. экономической зоне СССР было проверено 17707 иностранных судов, из которых 123 задержано, на 1041 судно наложен штраф, общая сумма санкций составила более 38,85 млн. руб. При этом, 90% проверенных и 98% привлеченных к ответственности судов приходилось на соединения пограничных кораблей Тихоокеанского и Камчатского пограничных округов, а их доля во взыскании штрафов с нарушителей составила 99,3% от общей суммы. В период 1984-1991 гг. пограничные корабли в дальневосточной экономической зоне СССР проверили 7072 иностранных промысловых судна, из которых 76 были задержаны, 541 привлечено к ответственности. За этот же период всеми морскими соедине-

ниями иных погранокругов было проверено 785 иностранных промысловых судна, 11 из которых задержано и 23 оштрафовано.

Задачи защиты морских биоресурсов были возложены и на Минрыбхоз СССР. Так, в состав «Дальрыбы» входили патрульные суда «Флотинспекции», которые наряду с контролем за безопасностью мореплавания вели и мониторинг рыбной добычи. С 1989 г. стали приходить специальные суда типа «Командор Беринг», предназначенные для охраны природных ресурсов и окружающей среды в дальневосточной экономической зоне и при необходимости - оказания первой помощи другим судам в море. Это были морские среднетоннажные суда, с неограниченного района плавания, с базированием вертолета на борту, ледовыми усилениями корпуса и скоростью преследования не менее 18 уз., средствами доставки инспекторских групп на проверяемые суда.

Пограничники, как и все советское мореплавание, чувствовали себя спокойно, обеспеченные защитой своего военно-морского флота. Достаточно сказать, что зона ответственности Краснознаменного Тихоокеанского флота простиралась от п. Тикси в Арктике, через весь Тихий и Индийский океаны, до м. Доброй Надежды на юге Африки.

Значимым фактом демонстрации боевой мощи ТОФ стал дальний поход крупного отряда кораблей осенью 1971 г. Ракетный крейсер «Владивосток», БРК «Упорный», эсминец «Возбужденный», ПЛАРК «К-108» и ДЭПЛ «Б-135», в обеспечении плавбазы «Иван Вахрамеев» и танкера «Житомир» впервые выполнили задачи БС в центральной и северо-западной частях Тихого океана, пройдя по маршруту «Алеутские о-ва – зал. Аляска – Гавайские о-ва» протяженностью 13800 миль.

Начала семидесятых годов характеризуются становлением стран «Третьего мира».

Так, в октябре 1969 г. Сомали заявило о социалистической ориентации в своем развитии и в декабре этого года с дружественным визитом порты этой страны посетили РКР «Владивосток», БПК «Строгий» и «БДК-66», совершавшие переход на Дальний Восток. В апреле 1970 г. в обстановке слухов о готовящемся перевороте в Сомали и вторжении Эфиопии, советские ракетный крейсер и дизельная подводная лодка зашли в Могадишо, а эсминец в Берберу. По американским сообщениям «… прибывшие с официальным дружественным визитом советские корабли оставались… на весь период кризиса. Вместо обычных пяти дней они пробыли до середины мая, как видимый символ советской поддержки правительству Сомали… ».

В ноябре 1971 г. начались боевые действия между Индией и Пакистаном. После неудачного начала, Индия постепенно овладела стратегической инициативой, нанеся поражения Пакистану к 17 декабря. США не могло не оказать помощь союзному Пакистану и направило в районы военных действий атомный авианосец «Enterprise», десантный корабль «Tripoli», семь эсминцев охранения и атомную подводную лодку, для оказания военно-силового давления на Индию.

Советские силы боевой службы в Индийском океане в это время были представлены крейсером «Дмитрий Пожарский», эсминцами «Возбужденный» и «Веский», двумя морскими тральщиками и танкером обеспечения. На основании советско-индийского договора о мире, дружбе и сотрудничестве, в регион конфликта были срочно направлены РКР «Владивосток» и «Варяг», БПК «Строгий», три дизельные и две атомные подводные лодки.

Осуществляя слежение за американскими кораблями, в итоге советские корабли обеспечили невмешательство ВМС США в конфликт на стороне Пакистана, что получило серьезную оценку иностранных аналитиков: «… *Свобода действий Запада оказалась ограничена появлением Советского флота*…». Советский Союз приобрел надежного стратегического партнера - Индию, и что очень важно - страну несоциалистической системы, что подтверждало возможность сотрудничества стран с разным политическим укладом.

В 1970 г. в Чили к власти пришло «Народное единство» во главе с избранным президентом С. Альенде, начавшее комплекс социально-экономических преобразований: национализацию стратегических отраслей народного хозяйства и кредитных институтов, аграрную реформу, реализацию социальных программ и профсоюзной защиты трудящихся. Политика «Народного фронта» столкнулась с нарастающим сопротивлением промышленно-финансовых и аграрных собственников внутри страны и давлением со стороны иностранных корпораций, организовавших кредитный бойкот Чили. Лидером иностранного вмешательства во внутренние дела Чили стали США, осуществлявшие финансирование оппозиционных сил, содействуя кампании по дестабилизации социально-экономической обстановки в стране.

Экономическая помощь Чили была оказана Советским Союзом. Так, по данным статистического сборника «Внешняя торговля в СССР» объемы советско-чилийской торговли составляли в 1971 г. – 7,8 млн. руб., из них 0,8 млн. приходилось на чилийский импорт, в 1972 г. – 18,9 млн. руб., из которых 7,3 млн. руб. импорта Чили. За восемь месяцев 1973 г. внешнеторговый оборот между странами составил 28,6 млн. руб., из которых 12,6 млн. импорта. За это вре-

мя СССР было поставлено 238 ед. автодорожной техники и 3180 тракторов, импортировано 33,1 тыс. т. меди и медного концентрата, основного продукта чилийской экономики. Перевозки в основном осуществлялись через Вальпараисо, главный торговый порт страны. С марта 1972 г. в чилийских водах стали вести промысел советские рыболовные суда, поставляя продукцию в эту страну. В апреле 1972 г. с дружественным визитом Владивосток посетил учебно-парусный корабль «Эсмеральда» чилийских ВМС.

В конце лета 1973 г. с ответным визитом направился отряд боевых кораблей ТОФ в составе крейсера «Адмирал Сенявин», эсминца пр. 56, нескольких подводных лодок, применявшихся скрытно, в т.ч. ДЭПЛ «Б-427», в обеспечении плавбазы «Иван Кучеренко», танкера «Вишера» и группы ОСНАЗ флотской разведки, владевшими английским и испанским языками. На борту кораблей были размещены курсанты ТОВВМУ и одного из балтийских училищ. Отряд управлялся с ЦКП советского ВМФ[67].

В августе 1973 г. вспыхнул мятеж в Вальпараисо, главной военно-морской базе чилийских ВМС, оплоте оппозиционных сил. Сразу после начала мятежа отряды чилийской морской пехоты были направлены в Сантьяго. Для силового прикрытия мятежа, 11 сентября, досрочно на одну неделю, начались совместные американо-чилийские военно-морские маневры. 13 сентября в Сантьяго произошел военный переворот, и установилась хунта генерала Пиночета. Советские корабли были «в нескольких сутках перехода» до Вальпараисо и, после некоторого ожидания, были перенаправлены с деловым визитом в Перу и Эквадор[68].

В 1972 г. Вьетнамская война в ступила в последнюю и завершающую фазу. В мае этого года американскими минными постановками в портах Вьетнама оказались блокированными полтора десятка советских торговых судов: всего до конца июля было выставлено около 11 тыс. мин. Однако радиоразведчики РЗК «Дефлектор» сумели перехватить информацию о начале минирования и оповестить штаб ТОФ и ДВМП, что позволило предотвратить подрыв наших судов. В ответ на минирование и блокаду вьетнамских портов, Тихоокеанский флот был приведен в состояние повышенной боевой готовности, а затем в развернул в Южно-Китайском море и прилегающих акваториях атомные подводные лодки и отряд надводных кораблей в составе крейсера «Дмитрий Пожарский», РКР «Владивосток», БПК, нескольких эсминцев и танкера. С мая до декабря 1972 г. в результате минной блокады крупные грузовые суда не посещали и не выходили из портов ДРВ. Попытки вьетнамцев использовать небольшие плавсредства для разгрузки судов, находящихся за зоной блокады в международных водах, пресекались американцами. Под прикрытием сил Тихоокеанского флота, советские торговые суда направились в китайские порты, откуда грузы доставлялись во Вьетнам по железной дороге.

Уже в ходе мирных переговоров, одним из последних актов агрессии стали массированные американские бомбардировки Ханоя и Хайфона в декабре 1972 г., в результате которых получили повреждения и советские торговые суда. Всего к массированным бомбардировкам было привлечено порядка 1500 самолетов, сбросивших 100 тыс. т. бомб. Но внезапного удара не получилось. РЗК «Курсограф», следивший за американским авианосным соединением, своевременно оповестил о массовом подъеме авиации, что позволило привести всю систему ПВО ДРВ в полную боевую готовность. 23 января 1973 г. было подписано мирное соглашение и американцы ушли из Вьетнама.

Всего за время Вьетнамской войны с 1964 по 1973 гг., к боевой службе в этом регионе на постоянной основе привлекались разведывательные корабли и атомные подводные лодки. Известно, что 17 разведывательных кораблей ТОФ всего выполнили 94 похода, продолжительностью по три-четыре месяца каждый.

Общий объем поставленной в ДРВ военно-технической продукции и других товаров военного назначения составил около 2,4 млн. т. При этом из Советского Союза было поставлено более 510 тыс. т., из КНР - почти 1,6 млн. т., из других социалистических стран - более 254 тыс. т. Среди отличившихся судов - «Александр Серафимович» ДВМП и «Степан Вострецов» ПМП, теплоходы «Балашиха», «Ижма» и «Амбарчик» награждены орденом Дружбы народов. Советский ВМФ оказал помощь как специалистами, так и непосредственно участвовал в боевом разминировании. Тральщики «МТ-4» и «МТ-5» в обеспечении танкера «Владимир Колечицкий» и группы лекговодолазов провели расчистку части фарватера и акватории порта Хайфон[69].

В апреле 1973 г. в условиях Ирако-Кувейтского военного конфликта четыре советских боевых

---

[67] По воспоминаниям участника событий кап. 1 р. В.В. Бобкова, бывшего в те времена минером на «427-ой», а так же данным сайта А. Розина.

[68] Остается только гадать, насколько бы изменилась политическая ситуация в Латинской Америке и как бы разворачивались дальнейшие события в Мире, приди ОБК ТОФ в Вальпараисо ранее мятежа…

[69] В итоге американцы сами проводили расчистку своих минных заграждений, сформировав для этого оперативное соединение из 25 кораблей и судов и 48-ми вертолетов-тральщиков.

корабля посетили порты Ирака, проведя «… демонстрацию советских обязательств…, с одновременным внушительным предупреждениям главным противникам Ирака в регионе…». Всего же в 1973 г. порты Ирака посетило 13 советских боевых кораблей, а в 1974 г. – 18.

С начала 1970-х гг. начала поступать помощь Южному Йемену (Народно - Демократической Республике Йемен - НДРЙ), тремя годами ранее избавившемуся от британского протектората и провозгласившему социалистический путь развития.

С июля по сентябрь 1974 г. советские корабли приняли участие в разминировании Суэцкого канала, блокированного минными постановками во время Арабо-израильской войны. От Тихоокеанского флота приняли участие шесть морских, два базовых и два рейдовых (речных) тральщика, танкер «Дунай», килектор «КИЛ-27» и плавмастерская «ПМ-156». Теплоход «Ванкарем» ДВМП доставил на своем борту два РТЩ, два несамоходных шнуроукладчика и два рабочих катера, тральное оборудование и шнуровые заряды, автомобильную технику и личный состав рейдовых тральщиков, служб снабжения, гидрографической партии и участка ремонта трального вооружения. От Черноморского флота пришли противолодочный крейсер «Ленинград» с вертолетами - тральщиками на борту, БПК «Скорый» и суда обеспечения. Пройдя с тралами свыше 17 тыс. миль, советские корабли ликвидировали минную опасность на площади 1250 квадратных миль и вернулись домой.

Принимая во внимание геополитические процессы и стратегическую значимость Индоокеанского региона, с 01.09.1974 г. к выполнению задач БС в Индийском океане приступила вновь сформированная 8-я ОпЭск.

Первоначально, базирование 8-я ОпЭск осуществлялось на глубоководный порт Бербера в Сомали, построенный советскими специалистами в 1969 г., где был развернут 933-й ПМТО (пункт материально-технического обеспечения). Кроме этого использовались для якорных стоянок рейды о-ва Сокотра (НДРЙ), м. Гвардафуй (Сомали) и банка Фортюн на 5-й параллели южной части Индийского океана. В Адене (НДРЙ) были дислоцированы узел связи и противолодочная авиагруппа из состава ТОФ, а в Сомали – две базы армейских ВВС.

Политическая обстановка в регионе Африканского рога отличалась нестабильностью и наличием территориальных претензий между странами. Свергнув монархию, в 1974 г. о социалистической ориентации своего развития объявила Эфиопия, на территории которой шла гражданская война с сепаратистки настроенной провинцией Эритрея. Этим воспользовались Сомали, начавшие летом 1977 г. вторжение на спорную территорию в эфиопской провинции Огаден. Вспыхнувшая война продлилась до марта 1978 г. и закончилось поражением сомалийцев. Однако боевые действия Эфиопии с эритрейскими сепаратистами продолжались[70].

В декабре 1976 г. был подписан договор советско-эфиопский договор о военной помощи. Корабли эскадры оказали поддержку правительственным войскам Эфиопии в борьбе с мятежной Эритреей. Так, осенью 1977 г. в блокированный сепаратистами порт Массауа был высажен десант усиленной роты 55-й ДиМП ТОФ, который отбросил противника от города, не понеся потерь. В доставке эфиопской бронетехники отличился БДК «50 лет шефства ВЛКСМ». В декабре 1977 – январе 1978 гг. эсминец «Веский» оказывал артиллерийскую поддержку правительственным войскам Эфиопии в боях с эритрейскими сепаратистами в районе этого порта.

Военная помощь Эфиопии и позиция СССР, призывавшая к мирному урегулированию, привела к денонсации советско-сомалийского договора в 1977 г. Под прикрытием боевых кораблей и высаженного десанта, из Могадишо и Берберы были эвакуированы советские граждане, вывезено имущество ПМТО, среди которого «ПД-66», временно переведенный в йеменский Аден. В следующем 1978 г. 933-й ПМТО был развернут на эфиопском о-ве Нокра (арх. Дахлак) в Красном море, куда были переведены плавдок «ПД-66» и два несамоходных суда - хранилища, установлены плавучие причалы, налажена система электро- и водоснабжения. Периодически боевую службу несли плавмастерские, противопожарные и водолазные суда, морские буксиры. Охрану базы несла БДГ (боевая десантная группа) морской пехоты ТОФ и отряд ПДСС (противодиверсионных сил и средств) Черноморского флота. Обеспечением безопасности мореплавания занимались черноморские гидрографы, проводившие исследования на судах «Гидролог», «Океан», «Лиман» и других, помощь которым оказали авиаторы «Союзаэрогеодезии», выполнившие аэрофотосъемку акваторий и побережья.

Американское присутствие в Индийском океане постоянно усиливалось. К примеру, в 1977-1978 годах в Индийском океане побывало четыре американских АУГ, в 1979 г. уже пять АУГ, а за 10 месяцев 1980 г. – восемь АУГ.

---

[70] Полагаем, что о социалистической ориентации в развитии как Эфиопии, так и Сомали, можно говорить достаточно условно. В реалиях Холодной войны африканские страны искали «союзников», за счет которых и «строили свое будущее». В итоге Огаденской войны произошла трансформация: ранее проамериканская Эфиопия стала просоветской, а просоветские Сомали – проамериканскими.

В составе 8-й ОпЭск были сформированы оперативно-тактические соединения кораблей – бригады надводных кораблей, подводных лодок и десантных сил, которые несли интенсивную боевую службу.

Весной 1974 г. боевую службу в Индийском океане выполнял БПК «Маршал Ворошилов», посетивший Порт-Луи (Маврикий), Малабо (Экваториальная Гвинея) и Берберу. Летом этого года прибыл БПК «Адмирал Октябрьский», совершавший межфлотский переход из Балтийска во Владивосток. В 1973-1974 гг. БДК «Сергей Лазо» с десантом на борту совершает самый длительный, в истории Морских десантных сил ТОФ, поход продолжительностью 14 месяцев. В 1977 г. БС в этом регионе выполняли БПК «Василий Чапаев» и СКР «Резкий». Летом 1978 г. МТЩ «Контр-адмирал Першин» несколько месяцев вел патрулирование в арх. Дахлак, а тральщик «Контр-адмирал Хорошкин» обеспечивал безопасность мореплавания в Баб-эль-Мандебском проливе. С ноября 1978 г. по август 1979 г. задачи БС выполнял РКР «Владивосток», а в июле 1979 г. снова прибыл «Маршал Ворошилов». В 1980 г. боевую службу выполнял БДК «Николай Вилков», в декабре этого года его заменил «Томский комсомолец», пришедший в обеспечении эсминца «Возбужденный» и БПК «Одаренный». В мае 1980 г. РКР «Адмирал Фокин», БПК «Адмирал Октябрьский» и СКР «Сторожевой» посетили Сокотру, Аден и Дахлак. В 1981 г. РЗК «Пеленг» вел разведку в северной части Аравийского моря, силы 8-й ОпЭск провели две поисковые операции. И это далеко не полный перечень кораблей - участников боевых служб в Индийском океане.

Десантные корабли 8-й ОпЭск оказали помощь НДРЙ в закреплении государственного суверенитета над прибрежными островами, на которые претендовали Сомали. Так, в 1978 г. на БДК «50 лет шефства ВЛКСМ» было доставлено и высажено на острова йеменское танковое подразделение – с десяток «Т-34» с личным составом и припасами.

В 1981 г. в ответ на активизацию американских ВМС в Индийском океане было проведено совместное учение с военно-морскими силами НДРЙ по высадке десанта на о-в Сокотра. Всего на трех БДК и двух СДК находилось около 800 морских пехотинцев - тихоокеанцев и черноморцев. С БДК «Иван Рогов» были высажено подразделение 390-го полка МП ТОФ, высадка воздушного десанта проводилась с восьми вертолетов, группы разграждения высаживались вместе с передовыми подразделениями с двух ДКВП.

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 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.

Известны походы в Индийский океан и дизельных подводных лодок. С конца 1972 до первой половины 1973 гг. БС в Индийском океане выполнила «Б-427». С февраля 1975 г. по январь 1976 г. 332-дневную БС с заходом в Берберу выполнила «Б-833». С ноября 1983 г. по июль 1984 г. на боевой службе находилась «Б-112», посетившая Аден и Дахлак. Длительный полуторогодовой поход в 1985-1986 гг. выполнил экипаж «Б-427», неся боевую службу с июня 1985 г. в Камрани, в августе-сентябре в Индийском океане, в ноябре – январе 1986 г. в Красном море, с февраля этого года в Камрани, вернувшись во Владивосток в сентябре. Во время боевой службы в Красном море, «427-я» вела слежение и несколько раз «условно атаковала» АУГ «Nimitz», оставшись незамеченной.

В 1975 г. корабли 8-й ОпЭск, совместно с американскими и французскими кораблями, оказали гуманитарную помощь Республике Маврикий, пострадавшей из-за тропического урагана. В работах отличился экипаж крейсера «Дмитрий Пожарский», первым из советских кораблей, пришедших на помощь.

В июне 1976 г. были установлены дипломатические отношения с СССР и Республикой Сейшельские о-ва. Через год эту страну посетили первые советские корабли – БПК «Маршал Ворошилов» - в августе и декабре, и БДК «50 лет шефства ВЛКСМ» - осенью. В ноябре 1981 г. наемники из ЮАР провели безуспешную попытку государственного переворота и для дополнительных гарантий национального суверенитета Сейшел в п. Виктория пришли советские корабли – БПК «Таллин», СКР «Летучий» и БДК. Советский Союз также оказал помощь республике в создании патрульных сил, передав безвозмездно три патрульных катера, что было особенно важно для охраны ИЭЗ Сейшел, богатых тунцом.

В начале июля 1984 г. в Суэцком заливе и Красном море на минах начали подрываться торговые суда, а всего до сентября получили повреждения 18 судов, из них три советских. Несмотря на то, что поврежденные суда, не затонули, возникла угроза мировому судоходству в этом районе. Так, из-за опасности очередных взрывов, торговые суда не решались заходить в Аден и в августе интенсивность судоходства в регионе сократилась на 30%, с 60 до 42 судов в день. Минный кризис в Красном море примечателен еще тем, что мировому сообществу так и не удалось установить виновника. Западные СМИ объявили главными подозреваемыми Ливию и

Иран, что, впрочем, осталось неподтвержденным. Наряду с другими странами, СССР принял участие в обеспечении безопасности мореплавания, в т.ч. и корабли Тихоокеанского флота – МТЩ «Контр-адмирал Хорошкин» и танкер «Владимир Колечицкий».

В рамках военно-технического сотрудничества СССР были созданы ВМС Эфиопии и Южного Йемена. Так, Эфиопии были переданы два СКР пр. 159, два СДК р. 771, четыре РКА пр. 205, несколько тральщиков, торпедных, артиллерийских и десантных катеров, и танкер. Вместе с кораблями в качестве инструкторов в страну прибывали советские специалисты, которые на месте занимались обучением эфиопских моряков, создав военно-морское училище для офицеров и учебный центр для срочнослужащих в Массауа. С 1975 по 1991 гг. почти тысяча эфиопских моряков прошли обучение в военно-морских училищах Ленинграда и Баку.

В то же время этим странам была оказана существенная экономическая и, как правило, «односторонняя» помощь. К примеру, в советско-эфиопской торговле, в разрезе 1976-1985 гг. экспорт СССР превосходил импорт из этой страны от 5 до 15 раз в стоимостном исчислении[71]. А советские экспортные поставки в Южный Йемен в итогах 1984 и 1985 гг. превышали импорт в 15-17 раз! Товарное же наполнение внешней торговли между странами порою было просто не сопоставимо[72].

На этом фоне очевидно позитивными были успехи советско-индийского сотрудничества. За 10 лет, с 1976 по 1985 г. внешнеторговый оборот между странами вырос с 647,5 млн. руб. до 3,1 млрд. руб., при паритетном соотношении экспорта и импорта. Советской военно-технической помощью были созданы ВМС Индии. К примеру, в 1970-х гг. индийским морякам было передано восемь ДЭПЛ пр. 641, в т.ч. несколько ПЛ прошли переоборудование на Дальзаводе. А с 1988 по 1990 гг. при содействии моряков-тихоокеанцев и заводчан Большого Камня индийские ВМС осваивали тихоокеанскую «К-43» - ПЛАРК пр. 670, получившую наименование «Shakra».

Окончившаяся в 1975 г. гражданская война во Вьетнаме, не принесла долгожданный мир в этот регион. Создание единого Вьетнама, в своей политике ориентировавшегося на Советский Союз, вызвало недовольство Китая, и взаимоотношения между вчерашними союзниками заметно охладились. Особенное раздражение Китая вызвало участие 120-тысячного вьетнамского корпуса в гражданской войне в Кампучии и в начале 1979 г. вспыхнул вьетнамо-китайский военный конфликт. В этих условиях, СССР, имеющий неприязненные отношения с Китаем, оказал Вьетнаму помощь, на основании договора о дружбе и сотрудничестве заключенного в 1978 году. К несущим боевую службу возле о-ва Хайнань РЗК, в январе 1979 г. присоединились «СКР-46», тральщик «Трал» и танкер «Илим». Возвращавшиеся с БС в Индийском океане РКР «Владивосток» и эсминец были оставлены в районе конфликта.

В последующем, в акватории Южно-Китайского моря была развернута 20-я ОпЭск с задачами силового сдерживания потенциальной китайской агрессии на море, обеспечения безопасности мореплавания и сопровождения советских судов, следующих во вьетнамские порты. В состав эскадры входили КРУ «Адмирал Сенявин», РКР «Адмирал Фокин», БПК «Василий Чапаев», «Способный» и «Строгий», эсминец «Возбужденный», СКР «Разящий», БДК, подводные лодки и суда обеспечения.

Повседневная боевая деятельность кораблей 20-й ОпЭск практически не освещена в истории. Известно, что в районах китайских морей были развернуты подводные лодки, в т.ч. пять ДЭПЛ из Владивостока и три АПЛ - «К-201», «К-122» и «К-66». Боевое охранение РЗК «Курсограф» осуществляли «СКР-46» и «Трал». Два советских БДК совместно с вьетнамскими транспортами участвовали в переброске танков и бронетранспортеров двух танковых бригад из портов погрузки Сианук (в Кампучии) и Сайгона в прифронтовой Хайфон.

В марте 1979 г. на пассажирском теплоходе «Ольга Андровская» прибыла группа докеров из Владивостока, Находки, Корсакова и Ванино, а так же техника и приспособления для погрузочно-разгрузочных работ. Всего за 99 дней дальневосточные портовики обработали в портах Сайгон и Хайфон 29 судов, перегрузив более 104,8 тыс. т. различных грузов.

В мае этого же года, совместным советско-вьетнамским соглашением, был открыт ПМТО в бух. Камрань, передаваемой в бесплатную аренду на 25 лет. В апреле 1980 г. на борту «ПМ-

---

[71] Авторские расчеты, выполненные на базе данных, опубликованных в официальных статистических сборниках «Внешняя торговля СССР» за 1976-1985 гг.

[72] Прелюбопытно заметить, что эфиопский импорт СССР за 1979-1980 гг. составлял 44,3 млн. руб. На эту сумму было ввезено 17 тыс. т. натурального кофе, а так же *4448 обезьян*, совокупная стоимость которых составила 242 тыс. руб. В те же годы экспорт СССР составил 165,4 млн. руб., из них «Машины, оборудование и транспортные средства» на 36,8 млн. руб., «Оборудование для нефтеперерабатывающей промышленности» на 1,9 млн. руб., «Автомобили, трактора, прицепы, принадлежности и запасные части к ним» на 23,0 млн. руб. Несомненно, сложно дать позитивную оценку такому «экономическому сотрудничеству». Однако надо помнить, что от Эфиопии СССР получил в аренду о. Дахлак в Красном море - передовой пункт базирования, опираясь на который можно контролировать коммуникации между Средиземным морем и Индийским океаном.

156» прибыл первый состав ПМТО в количестве 50 человек, киллекторное судно «Кил-23» начало оснащение бухты рейдовым оборудованием. В марте 1981 г. была сформирована 26-я оперативная бригада кораблей и судов, годом позже развернутая в 17-ю ОпЭск. Со временем была создана необходимая инфраструктура, в т.ч. и жилой комплекс для семей офицеров и телецентр с возможностью приема передач из «Союза» («камраньский» сленг), построены аэродромная сеть и арсенал.

Основу ударной силы нового оперативного соединения составляла дивизия ПЛ. Так, в 1984 г. с различными сроками пребывания в состав дивизии входили восемь атомных, семь дизель-электрических подводных лодок и плавбаза ПЛ. Защита советского судоходства в Южно-Китайском море и обеспечение деятельности подводных лодок осуществляла бригада надводных кораблей, оборону базы с моря – дивизион ОВР. Корабли выполняли БС на ротационной основе, в среднем от 6 до 10 мес. Однако были и своеобразные рекорды: противолодочный корабль «МПК-170» и подводная лодка «Б-427» несли службу в течение 17 месяцев. Судоремонт осуществлялся в п. Хошимин (Сайгон), текущее доковое обслуживание производил «ТПД-46». Для снабжения прибыл танкер «Ахтуба», водоизмещением 62,6 тыс. т., иные вспомогательные суда ТОФ и танкеры «Заветы Ильича» и «Айхал» Приморского морского пароходства.

В боевых службах в Индийском океане и на акваториях Юго-Восточной Азии участвовали и малые корабли. В 1970 г. МТЩ «Приморский комсомолец» первым из кораблей своего класса совершил БС в Индийском океане. В следующем году его сменили тральщики «Павлин Виноградов» и «Павел Хохряков». В 1972 г. на БС в этот регион вышел МТЩ «Тимофей Ульянцев», а потом и другие малые боевые корабли, вплоть до окончания советского военно-морского присутствия в Индийском океане.

Значение регулярных боевых служб Советского ВМФ в передовых районах, в т.ч. и в акваториях Тихого и Индийского океанов, было огромным. В начале восьмидесятых годов зарубежные исследователи признали Советский ВМФ едва ли не самым эффективным средством внешней политики СССР: «… С*оветское военно-морское присутствие…. не только усиливало имидж СССР как великой державы, но и давало Москве возможность быстрого вмешательства в случае возникновения кризиса и по этой причине использование США военной силы для покушения на независимость дружественных ему государств…, теперь Советский Союз был в состоянии использовать значительные военные силы в необходимом районе…* ».

Но, признавая важность океанских БС, не следует приуменьшать и значение боевых служб в окраинных морях СССР. Так, на регулярной основе БС в Корейском проливе несли малые противолодочные корабли и морские тральщики Приморской флотилии. 26.04.1974 г. «МПК-117» обнаружил в приморских водах и в течение почти двух часов осуществлял слежение за американской АПЛ «Sea dragon». А в феврале следующего года этот же МПК обнаружил и 2 часа 10 минут преследовал другую американскую АПЛ. Аналогичные задачи решали моряки Камчатской и Сахалинской военных флотилий, патрулируя воды в зоне своей ответственности.

Начала семидесятых годов ознаменовались созданием на Тихоокеанском флоте крупнейшего оперативно-стратегического соединения - 2-ой Краснознаменной флотилии атомных подводных лодок, первоначально объединивших в 1973 г. две дивизии ракетно-стратегических, дивизию противоавианосных и дивизию противолодочных атомных подводных лодок.

Количественное расширение Морских стратегических ядерных сил СССР на Тихом океане началось с поступлением новых ракетных крейсеров стратегического назначения (РПКСН) пр. 667А. С 1970 по 1973 гг. на Камчатку пришло 12 кораблей, из них десять были построены в Комсомольске на Амуре, а две – «К-408» и «К-415» прибыли с Северного флота, совершив подледные трансарктические переходы.

Качественное изменение МСЯС произошло в 1975-1978 гг. с поступлением четырех новейших РПКСН пр. 667Б дальневосточной постройки и одного ракетного подводного крейсера, пришедшего с Северного флота. С первого корпуса этого проекта «К-366» начинается освоение нового ракетного комплекса межконтинентальной дальности, а вместе с ним и новых видов оперативного применения «бук*ах*» – патрулирования в Охотском море и боевого дежурства в базе. В расширение потенциала межконтинентального ракетного ядерного сдерживания, с 1979 г. в состав флотилии начинают поступать начинают РПКСН пр. 667БДР, вооруженные ракетами с разделяющейся головной частью, т.е. содержащие несколько боеголовок каждая. Всего до 1984 г. вступило семь «БДРов», а в 1988 г. пришел еще один РПКСН этого проекта. Новые РПКСН входили в состав 8-й и 25-й дивизий Краснознаменной флотилии.

Объединение ПЛАРК в единое, специализированное, противоавианосное соединение -10-ю ДиПЛ было выполнено в 1967 г., а к началу 1970-х гг. в состав этого соединения входило девять лодок 675-го проекта. Корабли проходили модернизацию: на ПЛАРК устанавливались новые системы космического и авиационного целеуказания, крылатые ракеты комплекса «П-6», заменялись на сверхзвуковые «П-500», что в совокупности усиливало боевой потенциал дивизии. Конструктивными и организационными мероприятиями была существенно увеличена на-

дежность ядерных установок. Известно, что в семидесятые годы на лодках дивизии не было случаев радиационных аварий и иных происшествий, которые могли бы повлечь за собой срыв сроков выхода АПЛ в море или стать причиной досрочного возвращения в базу. В последствии часть этих кораблей была передана в приморские соединения. С 1974 г. начинается обновление корабельного состава противоавианосной дивизии, с приходом ПЛАРК второго поколения пр. 670 - «К-201», вооруженной восемью ПКР «Аметист». Затем пришли и другие лодки этого проекта: «К-429» в 1977 г., «К-212» и «К-325» в 1978, и «К-320» в 1979 году.

К 1973 г. противолодочная 45-я ДиПЛ была укомплектована торпедными АПЛ первого поколения пр. 627, которые уже были не способны эффективно выполнять задачи охранения новых РПКСН. И с 1974 г. начинается пополнение флотилии новыми кораблями. В мае этого года пришла АПЛ пр. 671 второго поколения - «К-314», затем последовали однотипные «К-454» (1974 г.) и «К-469» (1976 г.), а всего к исходу 1970-х гг. в противолодочной дивизии было семь АПЛ, включая и 627-й проект.

Таким образом, во второй половине семидесятых годов 2-я Флотилия прошла модернизацию и перевооружение на новые корабли. К 1980-му г. стратегический компонент флотилии содержал 100% новых кораблей, противоавианосный – 50% кораблей, а остальные ПЛАРК были модернизированы и противолодочный – 43% новых кораблей.

Очевидный недостаток противолодочных АПЛ в это время компенсировали привлечением к боевому охранению «стратегов» ПЛАРК пр. 670 и в начале восьмидесятых годов эта проблема была решена поступлением многоцелевых АПЛ третьего поколения – пр. 671РТМ. Всего с 1981 по 1984 гг. флотилия получила 13 кораблей этого проекта, построенных комсомольскими корабелами.

Из поступивших на Камчатку АПЛ, кроме построенных на Дальнем Востоке, «К-212» и «К-314» пришли Южным морским путем, «К-490» и «К-455» в обеспечении ОИС «Байкал» через Атлантику и м. Горн и Тихий океан, а остальные выполнили трансарктические подледные переходы Севморпутем. В свою очередь три тихоокеанских «РТМа» - «К-218», «К-255» и «К-324» в 1981-1983 гг. перешли Северным морским путем на Северный флот.

Второе крупное соединение атомных подводных лодок ТОФ было сосредоточено в Приморье и осенью 1979 г. было организационно оформлено в 4-ю Флотилию. Стратегический компонент 4-й Флотилии – 21-я ДиПЛ была укомплектована четырьмя новыми РКПКСН пр. 667Б, построенными СЗЛК, а в восьмидесятых годах – еще несколькими РПКСН пр. 667А, переданными с Камчатки. Противолодочный компонент – 26-я ДиПЛ в составе кораблей 659Т-проекта и пришедших с Камчатки АПЛ пр. 627А и 671. Эти соединения базировались в бух. Павловского, где в 1977 г. началось строительство высокозащищенного подземного пункта базирования АПЛ. Противоавианосный компонент 4-й Флотилии – 29-я ДиПЛ в составе ПЛАРК 675-го проекта и нескольких ДЭПЛ пр. 651 размещалась в бух. Владимира (пос. Ракушка).

Боевая служба РПКСН пр. 667А, началась в 1970 г. Вооруженные баллистическими ракетами «Р-27» с дальностью стрельб 2700 км, «азухи» совершали боевое патрулирование возле территорий вероятного противника, выполняя наиболее сложные, опасные и напряженные БС. Первый поход 667Б-проекта на боевое патрулирование в Охотское море («за угол» - на сленге камчатских подводников) состоялся в январе 1976 г., патрулированием «К-336» в охранении «К-454». В 1979 г. на БС вышел и первый «БДР» - «К-490». В 1982 г. РПКСН «К-506» всплыл в паковых льдах Арктики и произвел пуск двух ракет.

Таким образом, в течение 1970-х гг. на Дальнем Востоке была создана и в первую половину 1980-х гг. существенно усилена мощная группировка стратегических сил ядерного сдерживания, организационно оформленная в 8-ю и 25-ю дивизии АПЛ на Камчатке и 21-ю – в Приморье. Известно, что за весь период службы корабли 8-й ДиПЛ выполнили более 190, а корабли 25-й ДиПЛ – 240 боевых патрулирований.

Не менее активную службу несли и подводники 10-й Дивизии. Так, по воспоминаниям к.-адм. А.С. Берзина, с 1977 по 1982 гг. экипажами этого соединения было выполнено 24 БС в Тихом и Индийском океанах, в Беринговом, Чукотском, Охотском, Филиппинском и Южно-Китайском морях. Ежегодно в боевых службах были задействованы до половины корабельного состава дивизии. В ходе выполнения БС ставились задачи поиска и слежения за ПЛАРБ, АУГ, ОБК и отдельными кораблями вероятного противника, дальнего охранения своих РПКСН.

Первоначально лодки дивизии действовали одиночно, а затем на соединении приступили к отработке действий ПЛ в составе тактических групп. Для этого в 1985 г. в состав 10-й дивизии передали четыре многоцелевых АПЛ пр. 671РТМ, а устаревшие ПЛАРК 675-го проекта перевели в другие соединения. Были созданы три ударные группы подводных лодок в составе одного «РТМа» и двух ПЛАРК пр. 670. Кораблем управления вступал четвертый «РТМ», на борту которого размещался походный штаб во главе с командиром дивизии. Была отработана, а затем утверждена в руководящих документах тактика управления дивизией в едином боевом порядке. С марта 1985 г. соединение стало официально именоваться 10-й противоавианосной дивизией ПЛ Тихоокеанского флота.

Ядерное сдерживание потенциальной агрессии оставалось приоритетной задачей, для обеспечения которой привлекались все силы Тихоокеанского флота. Прикрытие развертывания РПКСН, патрулирующих в северной части Тихого океана, осуществляли дизель-электрические подводные лодки (ДЭПЛ) 182-й бригады, базирующиеся на бух. Бечевинскую на северо-востоке Камчатки и надводные корабли. Защищенный боевой район патрулирования РПКСН бы создан в Охотском море. На Курильском противолодочном рубеже несли дежурство береговые гидроакустические посты, надводные корабли и дизель-электрические подводные лодки Камчатской военной флотилии. Патрулирование Охотского моря и дозор в курильских проливах вели лодки 171-й отдельной бригады подводных лодок, базировавшейся в бух. Нагаева.

Известно, что в семидесятых годах в бух. Броутона на о-ве Симушир приступили к строительству к высокозащищенной передовой базы АПЛ, а расположенные на курильских островах части БРАВ и ПВО обеспечивали надводный и воздушный барьер потенциальному противнику.

Активные противолодочные операции препятствовали проникновению иностранных ПЛ в Охотское море и слежению за нашими РПКСН. Так в марте 1980 г. по донесению «К-314», корабли Камчатской военной флотилии – подводные лодки «Б-33» и «Б-112», и СКР «Резкий», «Ретивый» и «Разумный», обнаружили на противолодочном рубеже и течении 7 час. 40 мин. вели слежение за иностранной ПЛ, вплоть до ее ухода в нейтральные воды. В октябре 1984 г. была проведена комплексная противолодочная операция по обнаружению американских АПЛ в Охотском море. Состав сил был колоссальным – ТАКР «Новороссийск», БПК «Василий Чапаев» и «Николаев», СКР «Сторожевой», две атомные - «К-242» и «К-535», и две дизельные, «Б-229» и «Б-404», подводные лодки, корабельные вертолеты и самолеты базовой патрульной авиации «Ту-142». В течении нескольких дней группировка произвела поиск, обнаружив в районе Четвертого Курильского пролива американскую АПЛ и «выставив ее в океан».

Не были «забыты» и районы боевого патрулирования ПЛАРБ США в Филиппинском море. Так, в сентябре 1973 г. БРК «Неудержимый» провел поиск американских ПЛ, проводя испытания новой аппаратуры. В 1976 г. все АПЛ 45-й Дивизии приняли участие в поисковой операции в этой акватории, в ходе которой «К-314» перехватывает американскую ПЛАРБ, жестким слежением заставляет ее всплыть и вернуться в базу. В апреле-мае 1978 г. поисковую операцию «Питон» в Филиппинском море выполнила КПУГ в составе БПК «Адмирал Октябрьский» и «Гордый», и СКР «Строгий». За время похода состоялось семь обнаружений американских ПЛАРБ с общим временем слежения 156 часов. Одна из американских АПЛ из-за потери скрытности была вынуждена прервать боевое патрулирование и вернуться на о. Гуам, сопровождаемая советскими кораблями. В июне этого же года БПК «Василий Чапаев» и «Адмирал Октябрьский», и СКР «Разящий» выполнили аналогичную поисковую операцию «Корона».

С принятием США на вооружение морской стратегической системы «Trident» поисково-противолодочные операции стали проводиться ТОФ и у западного побережья этой страны. В 1982 г. «К-492» обнаружила в зал. Хуан-де-Хука и несколько часов вела слежение за новейшей ПЛАРБ «Ohio», что сорвало планы ее боевого патрулирования.

Большое внимание американской разведки привлекали советские подводные кабели связи и морские полигоны. Известно, что в 1970-е гг. АПЛ «Хэлибат» выполнила несколько походов в Охотское море, а затем ее заменила АПЛ «Сивульф».

В конце 1970-х гг. Военной контрразведкой ТОФ было обращено внимание на периодическое появление американских разведывательных самолетов, совпадающее с пусками баллистических ракет по полигону «Кура», расположенному на Камчатке. Посредством аналитической и опытно-экспериментальной работы была выявлена утечка информации по кабелю связи, проходящему по дну Охотского моря. Поиски, проведенные силами ТОФ и гражданскими организациями, располагающими глубоководной техникой, увенчались успехом – 21.10.1981 г. кабельное судно «Тавда» ТОФ обнаружило в 60 км от камчатского побережья на глубине 84 м. и подняло автономное разведывательное устройство США.

Не оставался в долгу и Советский ВМФ. Так, осенью 1986 г. Севморпутем на ТОФ пришла «БС-69» - подводная лодка специального назначения, переоборудованная из торпедной ПЛ 611-проекта. Известно, что в 1987-1989 гг. «69-я» выполнила три дальних похода, по результатам которых двум офицерам из числа прикомандированных специалистов было присвоено звание Героя Советского Союза закрытым указом[73].

В сентябре 1983 г. жертвой провокации Холодной войны стал пассажирский «Боинг-747» Юж-

[73] Ранее, в 1971 г. «69-я» ходила к Исландии, в результате чего группа подводников была удостоена правительственных наград. В сентябре-ноябре 1973 г. «БС-69» вела разведку в Атлантике и трем подводникам присвоено звание Героя Советского Союза. В 1974 г. эта ПЛ выполнила 100 сут. дальний океанский поход с заходом в Александрию, а в 1975 г. решала задачи БС в северной Атлантике. Всего по результатам походов «69-й» звание Героя было присвоено 11 гидронавтам.

ной Кореи. Следуя по маршруту «Анкоридж - Сеул» самолет из-за «ошибок» американского центра управления вторгся в воздушное пространство СССР и следовал этим маршрутом достаточно длительное время, не реагируя на советские запросы и облет истребителем ПВО. В итоге «Боинг» был сбит и упал в море недалеко от о-ва Монерон, что в последующие годы и послужило основанием, как серии военных провокаций, так и экономических санкций со стороны США и их союзников[74].

Так, год спустя, в сентябре 1984 г. США развернули к востоку от Сангарского пролива три авианосных ударных группы и одну АУГ - южнее Корейского пролива, и во взаимодействии с базовой авиацией расположенной на японских островах, начали проводить учения по нанесению ударов по советским дальневосточным территориям. В воздух одновременно поднималось до 500 самолетов. Все вооруженные силы СССР на Дальнем Востоке были приведены в повышенную готовность. Для действий против АУГ были развернуты атомные подводные лодки с баз Камчатки и Приморья, в воздух были подняты самолеты ракетоносной авиации ТОФ и два полка стратегической Дальней авиации, для отражения воздушных ударов в полной готовности находилась истребительная авиация ПВО. Только по счастливой случайности не произошло никаких инцидентов.

Ответный ход советского ВМФ состоялся весной 1985 гг. Отряд кораблей в составе ТАКР «Новороссийск», БПК «Таллин», «Николаев», «Ташкент» и «Василий Чапаев», СКР «Порывистый» и АПЛ «К-360», в обеспечении танкеров «Владимир Колечицкий», «Илим» и «Абакан» провели оперативно-тактическое учение в центре Тихого океана по отработке удара по Перл-Харбору. Затем корабли перешли в Филиппинское море, где провел поиск американских подводных лодок и в окончании дальнего похода ОБК провел зачетное тактической учение с кораблями Камчатской и Сахалинской военных флотилий. Всего, с 23 марта по 17 апреля было пройдено 6 430 миль.

В том же 1985 г. четыре АПЛ в обеспечении РЗК и ГиСу провели противолодочную поисковую операцию возле западного побережья США в районе Бангора – места базирования новейших американских ПЛАРБ типа «Ohio». Результат оказался впечатляющим – несколько сот часов слежения за АПЛ США, в т.ч. и за новейшей «Ohio»[75].

К концу 1970-х гг. дизель-электрический подводный флот СССР, в массе своей построенный в 1950-1960 гг., физически и морально устарел и для его замены стали поступать новые ДЭПЛ пр. 877, более известные как «Варшавянки». Всего, с 1980 по 1991 гг. на СЗЛК было построено 13 лодок этого проекта, 10 из которых перевооружили 182-ю БрПЛ на Камчатке, две пришли в Магадан, а одна – «Б-227» совершила в августе -сентябре 1985 г. межфлотский переход с Тихого океана на Балтику.

Со временем, модернизационный потенциал многоцелевых АПЛ (МЦАПЛ) в серийных проектах «671 - 671РТ - 671РТМ» был исчерпан и с началом восьмидесятых годов Советский ВМФ стал получать АПЛ следующего, третьего поколения – пр. 971, первый «корпус» которого был построен комсомольскими корабелами в 1984 г. В течение четырех лет на головной «К-284» отрабатывались учебно-боевые задачи, проводились многочисленные испытания с частыми выходами в море, проверкой механизмов, устройств и систем во всех режимах эксплуатации. В последующие годы на ТОФ пришли и другие МЦАПЛ этого проекта – «К-263» (1988 г.), «К-322» (1989 г.), «К-391» (1990 г.) и «К-331» (1991 г.).

Первая боевая служба 971-го проекта, выполненная «К-322» в 1990 г. дала ошеломляющий результат – время слежения за иностранной АПЛ на порядок превышало лучшие и ранее полученные результаты. Летом следующего 1991 г. «К-391» установила очередной рекорд слежения, который, впрочем, продержался недолго, до выхода на боевую службу «К-331».

К началу 1980-х гг. боевые возможности ПЛАРК пр. 670 уже полностью парировались противоракетным потенциалом обороны американских АУГ. И для решения противоавианосной задачи советский ВМФ получает ПЛАРК третьего поколения, построенные по проекту 949А (за характерные очертания корпуса, прозванные на флоте «батонами»). Совершив трансарктический переход на ТОФ прибывают «К-132» (1990 г.), «К-442» и «К-173» (1991 г.).

Для подготовки экипажей АПЛ новых проектов в Комсомольске на Амуре был развернут 717-й Учебный центр ВМФ, сделавший свой первый выпуск в 1983 г. А всего до конца 1991 г. прошли обучение 43 экипажа ПЛ.

В середине 1970-х гг. возможности обеспечения советских боевых кораблей в удаленных районах Мирового океана были расширены введением в строй шести больших морских танке-

---

[74] Пять лет спустя, 03.08.1988 г., американский крейсер «Vincennes» сбил летевший *по международной трассе* аэробус «А-300» в небе над Персидским заливом. Погибли 290 чел. Скандал замяли, а всю вину американцы возложили … на Иран, якобы не обеспечивший безопасность полета.

[75] Заметим, что в июне 1985 г. на Северном флоте была проведена операция «Апорт». Пять многоцелевых АПЛ провели противолодочный поиск в Атлантике, в обеспечении ГиСу «Колгуев» и БРЗК «Лира». В результате выявлены два района патрулирования американских ПЛАРБ.

ров (БМТ) пр. 1559В, два из которых были «закреплены» за ТОФ – «Владимир Колечицкий» (1972 г.) и «Борис Бутома» (1978 г.). Благодаря широкой номенклатуре передаваемых грузов (мазута - 8250 т., дизтоплива - 2050 т., авиатоплива - 1000 т., питьевой воды - 1000 т., котельной воды 450 т., смазочного масла (четырех сортов) - 250 т., сухих грузов и продовольствия по 220 т.) была частично решена проблема комплексного снабжения флота в передовых районах.

В конце семидесятых годов ТОФ получил качественно новое пополнение корабельного состава: в июле 1979 г. во Владивосток пришел ТАКР (тяжелый авианосный крейсер) «Минск», помимо крылатых ракет вооруженный противолодочными вертолетами «Ка-27» и самолетами «Як-38», с возможностями вертикального взлета-посадки, что формировало перспективу создания авианосного флота на Тихом океане. Во время межфлотского перехода самолеты «Минска» выполнили 565 полетов, с общим налетом 300 часов, а вертолеты – 774 полета. В походе ТАКР сопровождали БПК «Ташкент» и «Петропавловск», и БДК «Иван Рогов». За четыре с половиной месяца перехода из Черного моря во Владивосток, корабли преодолели 3 океана, 14 морей и прошли 13261 милю, посетив с дружественными визитами Луанду (Ангола), Мапуту (Мозамбик) и Порт-Луи (Маврикий). Стоит отметить, что посещение ТАКР «Минск» Анголы происходило в момент потенциального сближения этой страны с США, которое не состоялось по причине впечатления произведенного советским кораблем. В расширение авианосного потенциала ТОФ пришел ТАКР «Новороссийск», выполнивший межфлотский переход с отрядом боевых кораблей с октября 1983 по февраль 1984 года.

И не случайно, все советские крупные боевые корабли, переходящие для пополнения флота на Тихий океан, в обязательном порядке совершали несколько визитов в страны по маршруту движения. Тщательный подбор экипажей и хорошая культурная программа визита, были направлены на создание контраста между корректным поведением советских моряков и поведением представителей других флотов, что свидетельствовало о высоком уровне жизни людей в Советском Союзе.

Новые корабли активно включились в боевую службу. Так, «Минск» ушел на БС в Южно-Китайское море в августе и вернулся в ноябре 1980 г., пройдя 13261 милю. Затем последовала боевая служба в Индийском океане, а всего до 1986 г. ТАКР выполнил 4 БС, с его палубы было выполнено 2 390 полетов «Як-38» и 3 166 полетов вертолетов «Ка-25» и «Ка-27». Не менее активно служил и «Новороссийск», авиация которого выполнила до 1991 г. 1 900 полетов самолетов и 2 300 – вертолетов.

К концу восьмидесятых – началу девяностых ожидалось поступление третьего, уже полномасштабного авианосца на ТОФ. Но «перестроечные времена» и крах СССР обусловили его переход на Тихий океан уже в совершенно ином качестве[76].

Совершив межфлотский переход с Балтики на Тихий океан в ноябре 1985 г. прибыли новые корабли - тяжелый атомный ракетный крейсер «Фрунзе» (пр.1144), эсминец «Осмотрительный» (пр. 956) и БПК «Адмирал Спиридонов» (пр. 1155). За 97 суток перехода, корабли преодолели 21268 миль и посетили Луанду, Аден и Камрань. Последующие 1986-1991 гг. ТОФ получил еще четыре эсминца пр. 956 и пять БПК пр. 1155. Выполнение этими кораблями межфлотского перехода совмещалось с несением боевой службы в водах Персидского залива и в китайских морях. Ударная мощь флота была существенно усилена приходом в ноябре 1990 г. РКР «Червона Украина». А «замыкающим» пополнением ТОФ стал эсминец «Безбоязненный», совершивший межфлотский переход из Балтийска во Владивосток с 25 ноября 1991 г. по 7 января 1992 г. *уже без заходов* в иностранные порты.

Но к новым кораблям «прилагались» старые проблемы. Надо признать, что тыловая инфраструктура флота оказалась неготовой к приему и квалифицированному обслуживанию большинства кораблей. К примеру, интенсивная эксплуатация «Минска» в условиях базирования на открытых рейдах отрицательно сказалось на техническом состоянии корабля. В итоге, при гарантийном сроке эксплуатации 25 лет, корабль исчерпал моторесурс гораздо раньше: к 1988 г. половина главных паровых котлов уже не действовала и корабль начали готовить к капитальному ремонту.

Сохранились и тенденции «беспощадной» эксплуатации боевых кораблей. Известно, что с февраля 1979 г. до октября 1985 г. БПК «Петропавловск» выполнил «одну за одной» восемь боевых служб и только после этого был поставлен в ремонт. Аналогична судьба и других кораблей – «Николаева», «Таллина», «Осмотрительного»…

Массовое поступление и активная эксплуатация атомных подводных лодок сформировало проблему утилизации жидких и твердых радиоактивных отходов (ЖРО и ТРО). Известно, что в 1960-1970 гг. на Северном и Тихоокеанском флотах объем образующихся эксплуатационных ЖРО в год составлял от 5 до 8 тыс. м^3, вод санпропускников и прачечных – до 300-400 тыс. м^3.

[76] Имеется в виду авианосец пр. 1143.6 строившейся в Николаеве и к распаду СССР имевший 75% готовности. В последующие годы корабль был продан Китаю и восстановлен им для национальных ВМС.

Обязанности эксплуатационного обслуживания ядерных энергоустановок были возложены на советский ВМФ. Для этого с 1961 по 1971 гг. ТОФ получил несколько технических танкеров, используемых как передвижные станции сбора ЖРО и технических плавмастерских пр. 326, используемых для перезарядки реакторов. Сброс радиоактивных отходов производился в глубинные воды Тихого океана и в определенные районы – на удалении нескольких десятков - сотен миль от береговой черты и вполне легально, в полном соответствии с действовавшими нормами и международными соглашениями. За сорок лет эксплуатации тихоокеанских АПЛ в «море ушло» 97% ЖРО и 56% ТРО, а остальные захоронены в Приморье и на Камчатке[77]. Выполненные в 1980 г., контрольные замеры радиоактивности вод в районах сброса показали положительные результаты. Некоторым позитивом решения проблемы стало поступление новых ПМ пр. 2020, плавучей контрольно-дозиметрической станции «ПКДС-60» и технического судна «Пинега» (1989 г.), способного снижать радиоактивный уровень ЖРО.

Массовый вывод из состава ТОФ АПЛ первого, а затем и второго поколений совпал по времени с «годами перестройки» и сокращения финансирования оборонных заказов. Флот практически «остался один на один» с растущей «не по дням, а по часам» проблемой утилизации и АПЛ и отходов ядерного топлива (ОЯТ).

Внутриполитические противоречия в Южном Йемене (НДРЙ) достигли своего апогея в январе 1986 г., когда вспыхнул конфликт и начались боевые действия между политическими противниками в Адене, с использованием танков, самолетов и кораблей. В конфликт оказались втянутыми граждане СССР и иных стран. Помимо иностранных, в порту стояло несколько советских торговых и рыболовных судов, в стране проживали до 10 тыс. советских специалистов и членов их семей.

В эвакуации советских граждан из Адена приняли участи корабли 8-й ОпЭск, в т.ч. тральщик «Запал», плавбаза «Волга», «БДК-101». Особенно отличился «Запал», вывезший из Адена под обстрелом 1500 советских и более 3000 иностранных граждан. Невольным участником боевых действий стал БМТ «Владимир Колечицкий», груженый 10 тыс. т. топлива и зашедший в Аден в самый разгар вооруженного конфликта. Через три дня, приняв на борт тысячи беженцев, танкер самостоятельно, без помощи буксиров, вышел из Адена. Только своих граждан эвакуировали британские и французские корабли.

Неспокойная обстановка в районе Персидского залива была обусловлена Ирано-Иракской войной, вспыхнувшей в 1979 г. и длившейся 11 лет. В 1984 г. воюющие стороны объявили «закрытые зоны» в Персидском заливе, стремясь ограничить судоходство друг друга, что сделало воды Персидского залива небезопасными для любого коммерческого мореплавания. За этот год иракцы атаковали 18 судов, а иранцы – 53. Началась «Танкерная война», в которую были втянуты не только воюющие стороны, но и военно-морские силы иных государств.

После принудительного досмотра двух советских судов, проведенных Ираном в сентябре 1986 г., советские боевые корабли приступили к сопровождению своих судов в водах Персидского залива, идущих в Ирак и Кувейт. С апреля 1987 г. обязательному охранению подлежали и советские танкеры, зафрахтованные Кувейтом для перевозки своей нефти. И первым эту задачу решил БПК «Способный», выполнявший БС в этих водах до мая 1987 г.

С весны 1987 г. иранская сторона стала чаще использовать мины, выставляя их в северной части залива, возле кувейтских территориальных вод. Только с 16 мая по 19 июня на подходе к кувейтскому порту Мина-эль-Ахмади подорвались четыре судна, в том числе советский танкер «Маршал Чуйков». Для устранения минной опасности прибыл тихоокеанский МТЩ «Заряд», а затем и черноморские корабли – четыре тральщика в обеспечении СКР «Ладный». Только за лето корабли провели несколько боевых тралений, из которых два были выполнены МТЩ «Заряд». В южной же части Персидского залива – в Ормузском проливе, торговые суда стали подвергаться нападению иранских боевых катеров. С учетом этого проводка осуществлялась в два этапа: от Ормузского пролива суда конвоировались сторожевыми кораблями и эсминцами, а с подходом к миноопасной зоне – тральщиками. В сентябре 1987 г. на замену «Ладному» прибыл первый крупный корабль ТОФ - эсминец «Боевой», а затем подошли эсминец «Стойкий» и СКР «Порывистый». Корабли 8-й ОпЭск приступили к постоянному несению БС в этом регионе мира. 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

[77] Аналогичная практика была распространена и в иных странах, эксплуатировавших атомный флот. Так, первая операция по сбросу ОЯТ была проведена США в 1946 г., а последняя – в 1982 г., по принятию конгрессом закона, утверждающего программу строительства долгосрочных хранилищ. По мнению иностранных аналитиков, более 75% всех мировых сбросов в океан провели предприятия атомной промышленности Великобритании и Франции. В 1974-1982 гг. до 25% ядерных отходов, сброшенных в Ирландское море, доносились течением Гольфстрим до Баренцева и Карского морей.

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».

Между тем, в Эфиопии правительственные войска терпели поражение за поражением от сепаратистов «Народного фронта освобождения Эритреи». Военные промахи правительства существенно усугубились голодом, как следствием засухи, так и торопливых социально-аграрных реформ. В Эфиопии прогрессировала гуманитарная катастрофа.

С 1988 г. боевые действия сепаратистов были перенесены на море, 31 мая скоростными катерами сепаратистов был обстрелян советский танкер «Олекма». Для постоянной защиты судоходства прибыл черноморский артиллерийский катер «АК-312», а затем еще ряд кораблей, сформировав 85-ю Оперативную бригаду надводных кораблей, последнее оперативное соединение, созданное ВМФ СССР.

В конце 1989 г. эритрейские сепаратисты при «чьей-то помощи» приобрели для своего флота 24 катера, вооруженных артиллерией и начали патрулирование в Красном море. 14.05.1990 г. танкер «Интернационал» Приморского пароходства, подвергся атаке четырех эритрейских катеров, отраженной сопровождавшим танкер черноморским тральщиком «Разведчик». Заменивший его тихоокеанский МТЩ «Параван» провел в 17 конвоях более 40 судов, участвуя практически в постоянных столкновениях с сепаратистами. 19.12.1990 г. тральщик «Дизелист» и танкер «Шексна» в Красном море были атакованы шестью катерами сепаратистов. В результате боя черноморцы «Дизелиста» уничтожили два атакующих катера.

С началом февраля 1990 г. пал Массауа – главный порт Эфиопии и фронт вплотную приблизился к арх. Дахлак. Были эвакуированы семьи советских военнослужащих, 12 февраля произошел первый обстрел советского ПМТО. За 30 рейсов, что совершил с февраля по июль 1990 г. танкер «Иман», снабжающий базу водой, только один прошел без обстрела со стороны эритрейцев. Силами морской пехоты ТОФ на острове была организована оборона, для охраны транспортных судов на них стали размещаться боевые десантные группы. В середине декабря начались боевые действия и до начала февраля 1991 г. ПМТО был обстрелян 11 раз, силам ВМС Эфиопии была отражена попытка высадки десанта эритрейцев. В начале февраля 1991 г. советские корабли покинули Дахлак, перейдя в Аден. В эвакуации базы и специалистов приняла участие и плавмастерская «ПМ-156», выполнявшая переход на ТОФ, после ремонта в Польше. Советский Союз уходил, уходил не только из Афганистана, уходил из Южного Йемена и Эфиопии, уходил из других «братских» стран, оставляя кровь своих солдат, и не признавая их участниками тех войн[78].

Лидером дальневосточного судостроения стал «ССЗ им. Ленинского Комсомола» (СЗЛК), основным профилем которого стало подводное кораблестроение. Всего за 1970-е и 1980-е годы на СЗЛК было построено 36 атомных и 13 дизель-электрических подводных лодок, к окончанию 1991 г. в строительстве находилось шесть многоцелевых АПЛ и три ДЭПЛ.

Для доставки АПЛ в сдаточную базу в Большом Камне (завод «Восток») по мелководным фарватерам Амура и Татарского пролива использовались такие специализированные суда как несамоходные транспортные плавучие доки (ТПД). Первыми стали ТПД «40» и «43» грузоподъемностью 1700 т., построенные в конце 1950-х гг. Затем последовала серия среднетоннажных (1960-е гг., 3,5-4,5 тыс. т.) «ТПД-7, 14, 20 и 62». Для доставки новых РПКСН и многоцелевых АПЛ в сдаточную базу в Большом Камне, комсомольчане построили крупнотоннажные – «ТПД-63» и «ТПД-59» (1969 г., 8500 т.), и «ТПД-5» (1991 г., 11500 т.).

Мощный центр судостроения был сосредоточен в Хабаровске, где на стапелях судостроительного завода велось строительство малых боевых кораблей, рыболовных и транспортных судов, а «Хабсудмаш» выпускал судовые механизмы – краны, лебедки, насосы и т.д.

Николаевский на Амуре судостроительный завод вел строительство средних и малых рыболовных судов, в 1976-1987 гг. построил серию из 10 транспортов снабжения для погранвойск. Строительством малых судов различного назначения занимались Благовещенский и Сретенский судостроительные заводы, специализацией Владивостокского ССЗ стало строительство малых боевых кораблей, в т.ч. и с деревянными и пластиковыми корпусами.

Во второй половине 1970-х гг. вновь вернулись к идее строительства завода крупнотоннажно-

[78] Факт признания советских военнослужащих участниками боевых действий во Вьетнаме (1961-1974 гг.), разминировании Суэцкого канала (1974-1975 гг.) и в Эфиопии (1977-1990 гг.) был законодательно закреплен только в 2008 г., участие в аденских событиях 1986 г. официально не признано до сих пор…

го судостроения в Советской Гавани, получившего наименование «Паллада». Планировалось построить огромный эллинг, спуск судов производить с помощью передаточного дока подъемной силой 60-70 тыс. т. К середине восьмидесятых годов были построены вспомогательные помещения и некоторые объекты будущего предприятия.

Для народного хозяйства и собственных нужд дальневосточные судоремонтники освоили строительство небольших судов и плавсредств. На Славянкинском СРЗ строились баржи типа «Восток» и «Славянка», плавпричалы и баржи-площадки грузоподъемностью 400 т. С 1975 г. Совгаванский СРЗ наладил выпуск морских буксиров типа «МБ-301» мощностью 315 л.с., морских барж и самоходных плашкоутов. Находкинские судоремонтники построили серию теплоходов-паромов типа «Находкинский рабочий», рейдовые плашкоуты и зачистные станции. Корабелы «Дальзавода» построили судно-катамаран «Геолог Приморья», несколько стационарных гидроакустических станций и другие плавсредства. А с 1981 г. Славянский СРЗ начал строительство лихтеров с участием Финляндии и по технологиям этой страны.

Расширялись кадры. Существенно увеличил выпуск инженеров - кораблестроителей, механиков и технологов сварочного производства Дальневосточный политехнический институт, была «открыта» судоремонтная специальность в ДВВИМУ, подготовкой специализированных инженерных кадров для СЗЛК занимался кораблестроительный факультет Комсомольского на Амуре политехнического института.

Проблемы дефицита судоремонтных мощностей получили количественное разрешение в начале семидесятых годов. Так, в системе морского флота в 1970 г. начал работу Славянский СРЗ, строительство которого длилось пять предшествующих лет, были реконструированы судоремонтные заводы в Находке, Совгавани и во Владивостоке. Расширялось доковое хозяйство этих предприятий. К примеру, Находкинский СРЗ получил два дока – на 8,5 и 25,0 тыс. т. грузоподъемности, Славянский СРЗ – 30-тысячный ПД, самый крупный на Дальне Востоке до конца семидесятых годов.

На основании научно-исследовательских разработок ЦНИИМФ был установлен оптимальный срок службы судов: для танкеров – 21-22 года, для сухогрузных судов – 25-26 лет и для пассажирских судов – 28-30 лет. Исходя из этого стали формировать ремонтный цикл, исключили капитальные ремонты, практиковавшиеся ранее, один-два раза по каждому судну, при которых «к трубе приделывали новый пароход».

Для повышения эффективности судоремонта в практике ММФ с 1974 г. были введены укрупненные комплексные бригады из различных рабочих специальностей, а объектом работы выступало судно в целом, а не его отдельное устройство или система. Например, в эту систему труда было вовлечено 73% основных производственных рабочих Славянского СРЗ, оплата работ производилось хозрасчетным методом – по конечному результату. За каждым заводом закреплялись типы судов, внутри заводов формировалась специализированные участки по видам работ – корпусным, механически, трубопроводным, ремонту винто-рулевой группы и др.

Для повышения эксплуатационного периода стали использовать базы технического обслуживания флота (БТОФ), производившие текущий и неотложный ремонт, без вывода судна из эксплуатации. На Дальнем Востоке в течение 1970-х гг. было введено в эксплуатацию пять БТОФ для морского флота. В результате этого дефицит судоремонтных мощностей ММФ уменьшился к 1975 г. с 40 до 10%, бюджет ремонтного времени транспортного флота сократился с 20 до 8%.

Но нагрузка на судоремонт оставалась огромной. Достаточно сказать, что за 14 лет работы, Славянский СРЗ отремонтировал одну тысячу судов.

Ремонт огромного количества рыбопромысловых судов осуществлялся на Приморском (Находка), Гайдамакском (пос. Южно-Морской), Диомидовском (г. Владивосток), Первомайском (г. Владивосток, в составе ВРХФ), Северном (г. Советская Гавань), Петропавловском (г. Петропавловск-Камчатский), Холмском и Невельским (Сахалин) судоремонтных заводах и Петропавловской судоверфи. Обслуживание судов вели собственные колхозные мастерские и межколхозные судореммастерские. Лидером дальневосточного судоремонта рыболовного флота стал Приморский СРЗ, промышленной площадью 6,4 тыс. м^2, с четырьмя судоремонтными пирсами, портальными кранами и плавучими доками, один из которых имел грузоподъемность 27 тыс. т. В процессе ремонта находилось до 150-200 судов в год. К концу восьмидесятых предприятие стало градообразующим для Находки, построив и содержав целый микрорайон города.

Но и «морфлотовские» и «рыбохозяйственные» судоремонтные заводы уже не успевали обеспечить быстрорастущий тоннаж всеми видами ремонта и технического обслуживания. «Последним резервом» гражданского судоремонта стали зарубежные заводы. Это вызвало значительные валютные потери, по воспоминаниям министра морского флота Т.Б. Гуженко, «… со временем уже соизмеримые с затратами, которые требовались на реконструкцию и модернизацию старых и строительство новых судоремонтных заводов и баз технического обслуживания…».

По сравнению с моряками и рыбаками, ВМФ не располагал возможностями зарубежного ре-

монта, не считая ограниченной практики ремонта вспомогательных кораблей в социалистических странах.

Семидесятые годы не снизили, а обострили проблему судоремонта на ТОФ. В расширение производственной базы с 1970 по 1978 г. на ТОФ пришли шесть крупных, по 5,5 тыс. т. водоизмещения, плавучих мастерских пр. 304 польской постройки, а общее количество «ПМок» составило 12 единиц. Укомплектованные «срочниками» плавмастерские решали задачи текущего ремонта в передовых и базовых районах. Для докования ТАКР «Минск» и «Новороссийск» в 1978 г. был приобретен плавучий док – «ПД-41», грузоподъемностью 80 тыс. т. Имея длину 305 и ширину 67 метров, «ПД-41» «принимал» один ТАКР или мог одновременно проводить докование еще нескольких кораблей. Появление противогидроакустического покрытия на новых АПЛ потребовало создание специальных плавучих доков-эллингов, полностью закрытых сооружений, внутри которых поддерживались благоприятные условия для проведения восстановительных работ. В 1977 г. комсомольчане построили для Камчатки «ПД-71» грузоподъемностью 13400 т., в 1979 г. из Херсона в Приморье был прибуксирован другой плавучий док-эллинг – «ПД-48», грузоподъемностью 9100 т.

Но базовых судоремонтных мощностей ТОФ катастрофически не хватало. По нашим подсчетам, судоремонтная база ТОФ к концу семидесятых годов располагала девятью доками, из которых шесть плавдоков грузоподъемностью 4-8 тыс. т., два дока-эллинг и крупнотоннажный – «ПД-41», и 12-ю плавмастерскими. В течение следующего десятилетия поступили еще шесть ПМ, а к концу этого периода так же «ПД-84», грузоподъемностью 25 тыс. т., пришедший на Камчатку и «восьмитысячник» - «ПД-10», поступивший на 178-й завод[79].

С существенным опозданием, с конца 70-х и до окончания 80-х годов, на Камчатке была сформирована производственная база для проведения комплексных ремонтов новых АПЛ пр. 971 и 949. В итоге на СРЗ-49 трудилось более 5,0 тыс. чел., завод имел три плавучих дока, мощное крановое оборудование, собственные плавсредства. Общая площадь производственных помещений составляла 49 тыс. м^2, количество основного технологического оборудования – 1150 ед., длина причального фронта - 550 м.

Но это уже практически не меняло положения дел и поэтому на нужды военного судоремонта с семидесятых годов полностью работали два судоремонтных завода МСП. «Дальзавод» ремонтировал крупные и средние корабли, и большекаменский «Дальневосточный завод «Звезда», ремонтирующий атомные подводные лодки. К ремонту средних и малых боевых кораблей и судов эпизодически привлекались заводы ММФ м МРХ, на которых «военные заказы» были на правах пасынка.

Но и дальневосточные СРЗ оказались не готовы к ремонту крупных военных кораблей, и не за отсутствием необходимых судоподъемных средств, а вследствие недостаточности производственных мощностей в целом. В итоге стали планировать ремонт ТАКРов и новых БПК на заводе-строителе в Николаеве, что пагубно отразилось в скором будущем.

С ожидаемым поступлением более крупных авианосных кораблей на Дальзаводе приступили к строительству крупнейшего сухого дока, который по размерам должен был превзойти сухие доки США. К концу 1980-х гг. были выполнены самые трудоемкие работы - полностью вырыт котлован, спроектированы и начались работы по изготовлению огромных кранов и другого оборудования. Однако после 1991 г. строительство дока было свернуто, а в 2000-х гг. котлован был засыпан.

Для ремонта новых и перспективных АПЛ был расширен судоремонтный потенциал «Дальневосточного завода «Звезда». Вплоть до 1990-х гг. шло строительство различных заводских сооружений: введены в строй два эллинга, док-камера, передаточный док, большое количество стояночных причалов.

Используя мобильность плавучих доков, началось их развертывание в передовых районах базирования ТОФ. Так, в конце 1970-х гг. «ПД-66» приступил к обслуживанию боевых кораблей в Индийском океане, а передовую базу в Камране обслуживал «ТПД-46». Плавмастерские активно использовались на боевой службе, обеспечивая все типы и классы кораблей в текущем ремонте.

Всего к началу 1990-х гг. в Дальневосточном экономическом районе было сосредоточено около 60 предприятий судостроительного и судоремонтного профиля, из которых 80% находилось на тихоокеанском побережье, 20% - в бассейнах рек Лена и Амур. Судостроение и судоремонт стали градообразующими отраслями для Комсомольска на Амуре, Владивостока, Большого Камня, Находки, Славянки и других городов. Известно, что на «Заводе им. Ленинского комсомола» работало 16,6 тыс. чел., на «Дальзаводе» – 10,8 тыс. чел., на «Дальневосточном заводе «Звезда»» – 8,7 тыс. чел., а на Приморском СРЗ – 6,5 тыс. чел.

И, тем не менее, для нас вполне очевидно, что в условиях динамично-массового пополнения

[79] Составлено на основании данных сайта «Russian-Ships.info» и личных записей. При этом возможно некоторое занижение количества судоремонтных средств.

корабельным и судовым составом, дальневосточный судоремонт, равно как и вся судоремонтная отрасль страны уже не могли справиться со своевременным и квалифицированным выполнением своих функций.

Но по-сути, это видимая часть общенациональной проблемы.

В целом по стране, в 1960-1970 гг. начал формироваться, а в последующие годы стал и доминирующим экстенсивный метод экономического строительства – т.е. путь развития, связанный с количественным увеличением и привлечением дополнительных ресурсов, противоположный интенсивному, основанному на более полном использовании имеемых материальных, трудовых и иных ресурсов. В стране начал складываться рутинно-догматический метод планирования «от достигнутого», с обязательным ростом основных показателей, независимо от того во благо они или нет.

Это достаточно явно прослеживается и на примерах дальневосточного мореплавания.

Так, пополнение дальневосточного рыбопромыслового флота в семидесятые и восьмидесятые годы уже не просто поражают, а «уничтожают» своими масштабами.

По нашим подсчетам[80] за это 20-летие пришло 665 судов основных промысловых и перерабатывающих классов, из них 29 плавбаз, 41 БАТМ типа «Пулковский меридиан» и 43 РТМС, 41 РТМ типа «Атлантик», 48 БМРТ пр. 394 и 166 СРТМ пр. 502 различных модификаций, 197 средних траулера типа «Альпинист» и 84 типа «Надежный», 16 зверобойно-рыболовных судов. И все это в дополнение к рыболовному флоту постройки шестидесятых годов, еще не до конца выработавшему свой эксплуатационный срок!

При этом, по воспоминаниям находкинских рыбаков, окупаемость БМРТ пр. 394 достигалась в 1960-х гг. за полтора-два года эксплуатации. В 1972 г. БАМР перевел первую группу судов на систему технического обслуживания флота с двухгодичным циклом эксплуатации без заводского ремонта, в 1981 г. цикл такой эксплуатации увеличился до четырех лет. В итоге, полагаем, что еще в конце шестидесятых – начале семидесятых годов начала формироваться негативная тенденция экстенсивной эксплуатации рыболовных судов «на износ», с последующим выведением их в длительный, а порою и «бесконечный» ремонт, заменой на промыслах судами из новостроя, и так «снова по кругу»…

Судя по динамике поступления «новостроя», в семидесятые и восьмидесятые годы это стало порочной системой, при которой сокращение судо-поступления, мгновенно отражалось на работе рыбопромысловых предприятий. Так, по данным БАМРа, в 1986 г. «… становятся все более ощутимыми последствия сокращения поступления *нового флота* – основы основ стабильной работы предприятия…». И это притом, что за предшествующую пятилетку эта организация получила семь новых «супер-РТМов», а в последующие пять лет – шесть новых БАТМов типа «Пулковский меридиан»!

Итогом экстенсивного развития стало снижение эффективности использования рыбопромыслового флота. Известно, что в 1988 г. рыбаки НБАМР выловили самое большое за всю историю предприятия количество рыбы – 691,5 тыс. т. В эти же годы, рыболовный флот предприятия составлял 16 РТМС, 36 БМРТ и 42 РТМ, совокупным водоизмещением порядка 360 тыс. т. Сопоставляя эти величины, определим примерный уровень эффективности промыслов находкинских рыбаков как 1,9 тонны рыбы на одну тонну водоизмещения флота.

Всего же, в последние годы существования СССР общая валовая вместимость рыболовного флота достигла рекордной величины - 6,9 млн. рег. т., из них рыбопромыслового и вспомогательного флота 3,7 и 3,2 млн. т соответственно. А рекордная добыча морепродуктов в 1987 г. составляла 11 млн. т. в совокупности по всем бассейнам страны. В это же время, Япония, обладая флотом в 1,1 млн. рег. т. (из них 0,9 млн. т. - добывающий и 0,2 млн. т. - вспомогательный), добывала порядка 12 млн. т. рыбы и морепродуктов. При этом средний показатель уловов на единицу тоннажа составил в Японии 13,3 т., в то время как отечественный – 1,6 т.

Факты снижения эффективности работы морского флота были отражены в советской статистике. Об этом свидетельствует снижение производительности морского транспорта (как пример - по сухогрузному флоту), составившей в 1965 г. - 81,1 тонно-милю за сутки эксплуатации на одну тонну грузоподъемности, в 1970 г. - 91,1, а в 1980-м уже 70,8.

Аналогичным, экстенсивным образом строился и советский военно-морской флот. Как пример приведем факт, что под давлением объективных и субъективных обстоятельств Морские стратегические ядерные силы СССР создавались «троекратно»: первоначально, с конца 1950-х по 1967 гг., было построено 37 ракетных ПЛ вооруженных ракетами первого поколения («Р-13» и «Р-21»), затем с 1967 по 1972 гг. в строй вступили 34 ПЛАРБ оснащенных ракетами второго поколения («Р-27»). И с 1972 г. в состав МСЯС стали поступать РПКСН, вооруженные межконти-

[80] Как и ранее, нами были использованы данные сайта «Флот МРХ Страны Советов и России, что мы потеряли?» (http://korabli.qdg.ru/). При этом не учтены приемно-транспортные рефрижераторы, суда специфического промысла - кальмароловы, тунцеловы и т.п.

нентальными серии «Р-29». При этом модернизация ранее построенных кораблей под новый ракетный комплекс не могла быть осуществлена по техническим причинам и корабли «складировались» на флоте. Вследствие этого в 1986 г. советские МСЯС располагали 82 стратегическими ракетными подводными лодками с совокупным боевым потенциалом 2 262 ЯБЗ и степенью реализации боевого потенциала 28%, в то время как американские морские стратегические силы – 38 ПЛАРБ и 6 061 ЯБЗ, со степенью реализации 53 процента[81].

За семидесятые-восьмидесятые годы сформировался и структурный дисбаланс в развитии мореплавания. На государственном (межотраслевом) уровне это нашло отражение в отсутствии комплексного подхода к развитию мореплавания в целом, что было обусловлено общностью среды действия (т.е. моря) как естественного базиса производственного (транспорт, рыба, нефтегазоразведка и добыча) и другого использования (военно-морские силы), сходностью инфраструктуры обеспечения (порты, связь, судостроение и судоремонт), общей научной основой, идентичным профессионально-квалификационным составом кадров. По факту же наблюдался узковедомственный подход, дефицит межотраслевой и иной координации.

На внутриотраслевых уровнях наблюдался дисбаланс между лидирующей - основной (производственной: судотранспортной – для ММФ, судопромысловой – для МРХ, корабельно-ударной – для ВМФ) и отстающей - вспомогательной (инфраструктура обеспечения, базирования и судоремонта – для всех отраслей) подсистемами. Это наглядно отражается как общехарактерным дефицитом судоремонтных мощностей и примерами структурно-специфичных диспропорций, как в каждой отрасли мореплавания, так и на элементном уровне – в оборудовании судов и кораблей.

Например, при масштабном пополнении океанскими боевыми кораблями, ТОФ в течение 1970 и 1980 гг. располагал всего двумя большими морскими танкерами, способными обеспечить действия ОБК в удаленных районах Мирового океана.

Сведения из «Экономического справочника работника морского транспорта» (1984 г.) позволяют отследить структуру распределения капитало-затрат в разрезе 1961-1980 гг.: на флот направлялось порядка 76-89, на порты – 12-14, а на судоремонтные заводы – 3-5 процентов от совокупных производственно-капитальных вложений.

Изначально-проблемной становилась и эксплуатация рыбопромысловых судов. Поступающие их новостроя суда были оснащены технологическим оборудованием, которое было трудно приспособить под обработку дальневосточных рыб: суда часто меняли объекты промысла, и для каждого вида рыб нужно было свое оборудование, которое на советском Дальнем Востоке не производилось.

С другой стороны, следует обратить внимание и на позитивные аспекты развития советского мореплавания.

И, в первую очередь, это возможность использования всех государственных ресурсов для концентрации усилий на том или ином направлении, под управлением из единого центра. В те времена, да и в современности, такого не могло себе позволить ни одно государство мира.

Стратегически важным преимуществом советского мореплавания в 1970-1980-х гг. является доходность его хозяйственной деятельности. Так, морской флот СССР перестал дотироваться государством и начал вести самоокупаемую деятельность еще в 1967 г., чистая рентабельность его деятельности в 1985 г. составила 68(!) процентов. За рассматриваемый период первые факты убыточной работы дальневосточных рыбаков относятся к концу 1980-х гг., да и те обусловлены бестолковостью начавшихся социально-экономических преобразований.

Стратегически важным преимуществом был и высочайший научно-технический уровень развития советского мореплавания. Так, в 1990 г. порядка половины морских транспортных судов были новыми – т.е. со сроком эксплуатации менее 15 лет, удельный вес специализированных судов составил 56% от совокупного сухогрузного флота, три четверти командного плавсостава имело высшее образование, абсолютное большинство рядового плавсостава - полное среднее образование и базовую морскую подготовку.

В итоге, мы далеки от окончательных заключений о низкой эффективности развития советского мореплавания в те годы, считая это предметом отдельного научного исследования. Но полагаем, что так или иначе, советское мореплавание, вместе с другими отраслями народного хозяйства страны, *нуждалось в поэтапном реформировании*…

Последняя советская пятилетка началась на Дальнем Востоке с визита М.С. Горбачева весной 1986 г., обозначившего «радужные перспективы» быстрого и конструктивного развития экономического сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, приоритетного развития дальневосточного экономического района. Годом позже была объявлена «Перестрой-

[81] Авторские расчеты – см. Ведерников Ю.В. Сравнительный анализ создания и развития Морских стратегических ядерных сил СССР и США. – Владивосток, 2005.

ка», с «ускорением» экономических и «гласностью» социальных процессов[82]. Однако на деле эти процессы получили полярно-деструктивное развитие.

Изменения в системе управления экономикой страны начались с 1 января 1987 г. переводом предприятий на хозяйственный расчет и самоокупаемость. В то же время в стране продолжала действовать централизованная система материально-технического снабжения и, стало быть, говорить об экономической самостоятельности предприятий было рано, а такая «однобокость» хозрасчета обусловила первый масштабный дефицит государственных ресурсов. Непродуманность и поспешность проведения экономических реформ, популизм и «за все хватание» политической власти привели к стратегическому дефициту ресурсов. Лишь в 1988 г. центральное правительство пыталось более или менее поддержать курс на выделение дополнительных средств для Дальнего Востока, но уже в 1989 г. на регион было распространено ограничение капиталовложений, а в 1991 г. правительство практически полностью отказалось от обязательств по снабжению Дальнего Востока производственными и материальными ресурсами за счет централизованных источников. Регион был поставлен перед необходимостью самостоятельно определять тактику и стратегию экономического развития.

С 1987 г. острота противостояния в «Холодной войне» между СССР и США начала резко снижаться, и в последующие два-три года, практически «сошла на нет». Однако все это произошло за счет беспрецедентных уступок со стороны высшего политического руководства СССР. Предательски пассивным поведением Горбачев и его окружение способствовали падению законной власти в странах Восточной и Центральной Европы, прекращению деятельности «Совета экономической взаимопомощи» и «Организации Варшавского договора», выводу советские войск из Польши, Чехословакии и Венгрии в «чистое поле». Предложения об одновременном роспуске ОВД и НАТО «были забыты», после непродолжительных переговоров «*Gorbachev and company*» согласились с включением бывшей ГДР в НАТО. На Тихоокеанском флоте было резко сокращено, а в начале 1992 г. и прекращено военно-морское присутствие в Индийском океане, а 01.11.1991 г. расформирована 17-я ОпЭск.

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[83].

Серьезным промахом стала необдуманная конверсия военного производства. Это выразилось «принудительным выпуском ширпотреба»[84] и в «банальном» сокращении финансирования военных заказов, что, в сочетании с хозрасчетом, существенно отразилось на дальневосточном промышленном комплексе. К примеру, только в системе союзного Минсудпрома объем оборонных заказов составлял 66,1% в среднем. Из-за сокращения финансирования был остановлен и ремонт боевых кораблей, в т.ч. находящихся и в высокой степени готовности. Так, за 1988-1990 гг. ремонт РКР «Владивосток» был выполнен на 90%, но из-за дефицита денежных средств корабль был списан. Аналогичная судьба была уготовлен и БПК «Таллин» не прослужившему и десяти лет. И это – заурядные примеры…

«Проснулась» и коррупция. В 1990-1991 гг. группа «отставных адмиралов» организовала фирму «Компас» и, пользуясь «телефонным правом» и бедственным положением на флотах, способствовала списанию и «возглавило» продажу за рубеж на слом военных кораблей и судов, не выслуживших свой срок, фактически начав «приватизацию» на несколько лет раньше либералов-реформаторов…

---

[82] Будучи современником тех событий и прожив после этого четверть века, мы полагаем главный тезис горбачевский реформы – лозунг «Перестройка. Ускорение. Гласность» был разрушительным по сути своей. Ведь очевидно, что реформы *государственного* экономического уклада и аппарата управления требуют постепенной и поэтапной реализации, но идеологически раздутый тезис ускорения предопределяет обратное, что создает и сумбур процессов реформирования, и дефицит доверия к аппарату управления. Введение же в этих условиях гласности, «под легендой свободы слова», приводит не столько к демагогии, сколько к окончательной утрате доверия правительством и реализации угрозы национальной безопасности - подрыву общественно-политического строя государства. В перспективе становится очевидным итог – потеря управления страной, которой был нужен Дэн Сяо Пин, а пришел «*Gorbachev*».

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

[84] По здравому смыслу, конверсия военного производства – это перенос новейших научных и технологических достижений из сферы военного дела в хозяйственную практику, пример чему современный «Интернет», первоначально созданный как система военно-стратегической связи США. «По-горбачевски» - конверсия, это выпуск гражданской продукции на непредназначенных для этого мощностях заводов, производящих оборонную продукцию. А это «две больших разницы»…

Популистские кампании по расширению прав трудовых коллективов и некоторая либерализация предпринимательской деятельности болезненно сказались на экономическом положении предприятий, которые по-прежнему оставались государственными.

Сумбур внутриполитических реформ резко ускорил и усугубил диссонанс в народном хозяйстве, а с 1989-1990 гг. стал проявляться и политический кризис - конфликт между центральной властью и республиками, между руководством СССР и новым руководством РСФСР. Начался, как затем оказалось, необратимый процесс распада союзного государства. Перестроечная эйфория в обществе сменилась разочарованием, неуверенностью в завтрашнем дне и массовыми антисоветскими настроениями. В 1989 г. состоялась первая значительная забастовка, затем запылали межнациональные конфликты в Средней Азии, в Закавказье…

Следствием этого стало разрушение интеграционных связей между отраслями, регионами и отдельными предприятиями и их структурными подразделениями. Страну упрямо «толкали в кризис», который в итогах 1990 г. выразился в 11-процентном спаде производства, в колоссальном, 20-30 процентном дефиците бюджета, в громадном внешнем долге - 103,9 млрд. долл., в десятикратном сокращении золотого запаса страны за пятилетку - до 240 тонн… Апофеоз «Перестройки» пришелся на август 1991 года, а финал СССР был объявлен нелегитимным сговором в «Беловежской пуще»….

* * * * *

В современности, мы часто спрашиваем себя, так что же произошло тогда, в конце восьмидесятых годов? Страна, бывшая монолитом еще пять лет назад, рухнула в одночасье, погребая под своими останками Будущее Евразийского континента.

Что это было? Массовый психоз толпы, возжелавшей «потребительствовать лучше», разогретый безответственными «диссидентами – демократами - горлопанами» и «воинствующим невежеством интеллигентных грантоедов», наивно увидевших в рыночной системе источник «всемирного благоденствия», удачная операция ЦРУ и «прохлоп» советских «компетентных органов», личные амбиции представителей высшего политического руководства, помноженные на их вопиющую некомпетентность и «коррупционный подкат» теневой экономики….

Ответа мы не знаем. Но полагаем, что все это и многое другое в совокупности, и «попавшее в резонанс»…

* * * * *

Семидесятые-восьмидесятые годы – это Серебряный век Русского океана. Трудами нескольких поколений страна достигла пика своего морского могущества.

А впереди были «лихие девяностые»…



Контейнеровозы
типа «Александр
Фадеев»





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



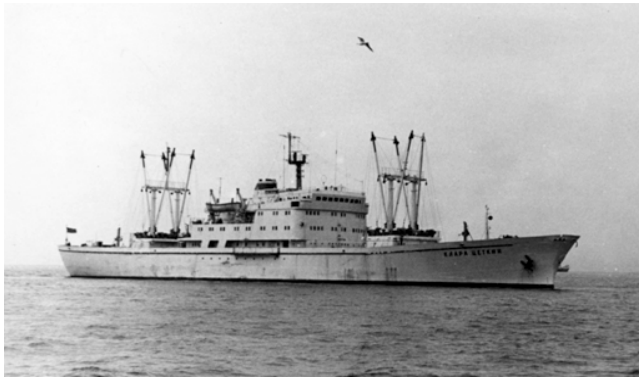
Универсальное судно типа
«Варнемюнде»
вместимостью 10997 брт. или 368 TEU



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.







Линейные ледоколы «Ермак» (слева) и «Капитан Хлебников», и портовый ледокол нового поколения «Магадан»



«Капитан Марков» в Антарктике



Судно комплексного снабжения «Витус Беринг»



«Арктическая морковка» - ледокольно-транспортное судно типа «Норильск»



Лихтеровоз «Алексей Косыгин»

От Арктики до Антарктики





В зарубежных круизах: «Федор Шаляпин» (слева), «Любовь Орлова» и «Феликс Дзержинский»



«Александр Пушкин» - флагман пассажирского флота СССР

«Константин Черненко» (с 1988 г. – «Русь»)







Флот местных пассажирских линий: ледокольный паром «Бригадир Ришко» (слева), теплоход «Владимир Родик» и СПК «Комета»

Пассажирский флот Дальнего Востока – от зарубежных круизов до местных сообщений





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



«Трансшельф» перевозит СПБУ



НИС «Триас»



Экспедиционные работы на вьетнамском шельфе, 1987 г.



Транспортно-буксировочное судно типа «Нефтегаз»



Нефтесборщик-землесос «Вайдагубский»

Освоение ресурсов океана - новый вид дальневосточного мореплавания



Ледокольно-спасательное судно
типа «Строптивый»

Морской буксир типа «Напористый»





Водолазный морской
бот пр. 535



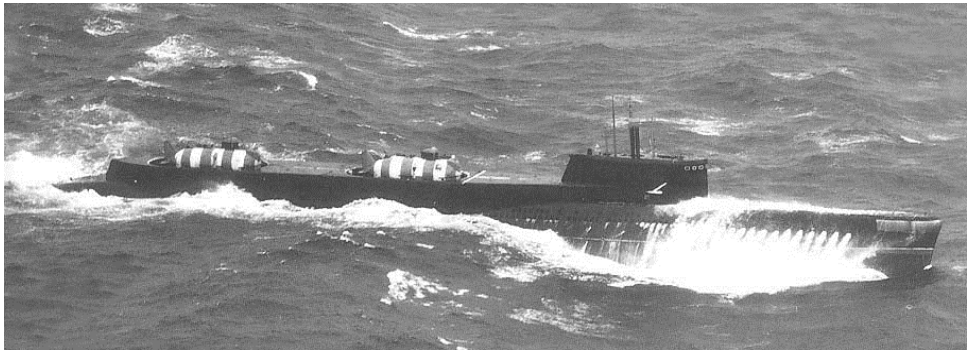
«Фотий Крылов»
- мощнейший океанский буксир в мире.



Океанское спасательное судно «Алагез»

Спасатели Тихого океана

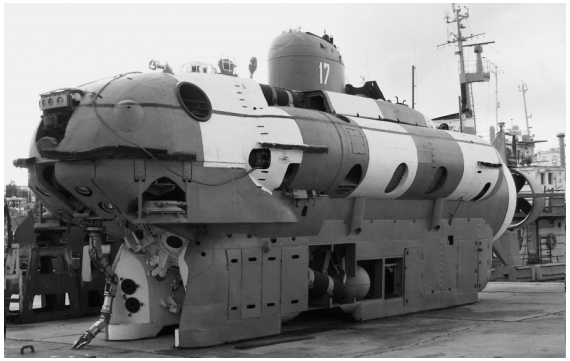




ПЛ БС-486 «Комсомолец Узбекистана» («Ленок») и ее офицеры (фото Ю.Г. Клебанова, командира БЧ-V лодки)



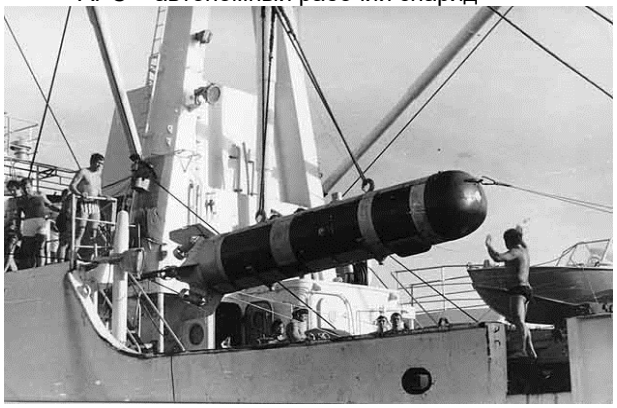
Глубоководный «Поиск-6»
перед погружением на 6000 м.

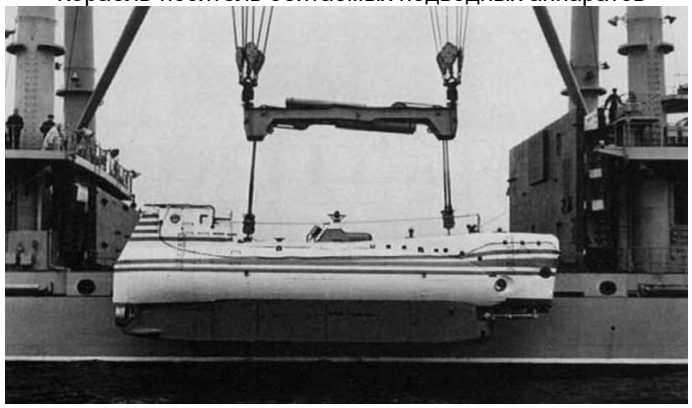


АРС – автономный рабочий снаряд

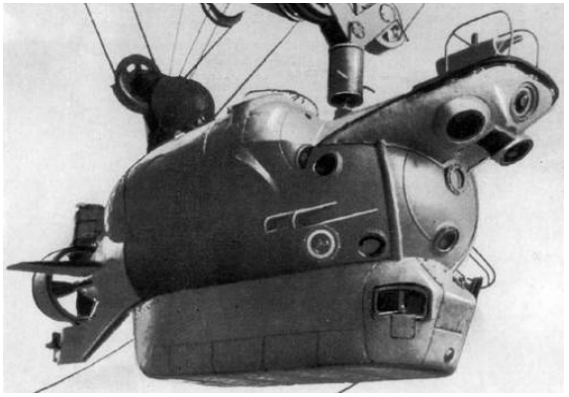


Корабль-носитель обитаемых подводных аппаратов



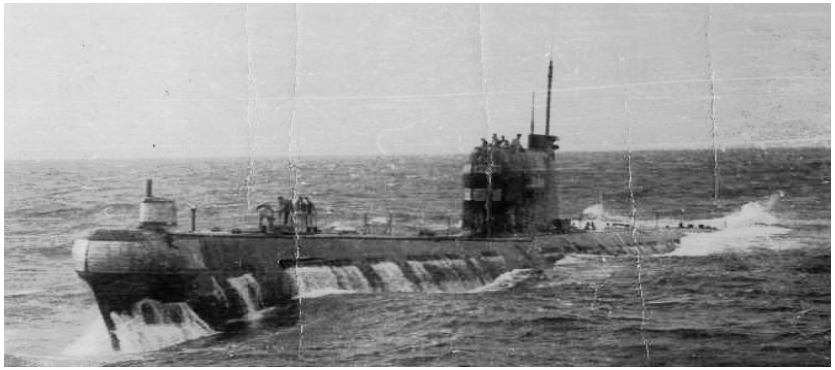


Спуск на воду: АНПА «Лортодромия-2» (слева) и глубоководного аппарата «Поиск-2»



Обитаемый подводный аппарат «ТИНРО-2»

Штурм тихоокеанских глубин





«Б-112» («Сатурн») и ОИС «Башкирия» - участники гравиметрических исследований в Мировом океане, 1978-1979 гг.







Академический флот ДВНЦ:
«Вулканолог» (слева), «Академик Опарин» и «Академик Александр Несмеянов»



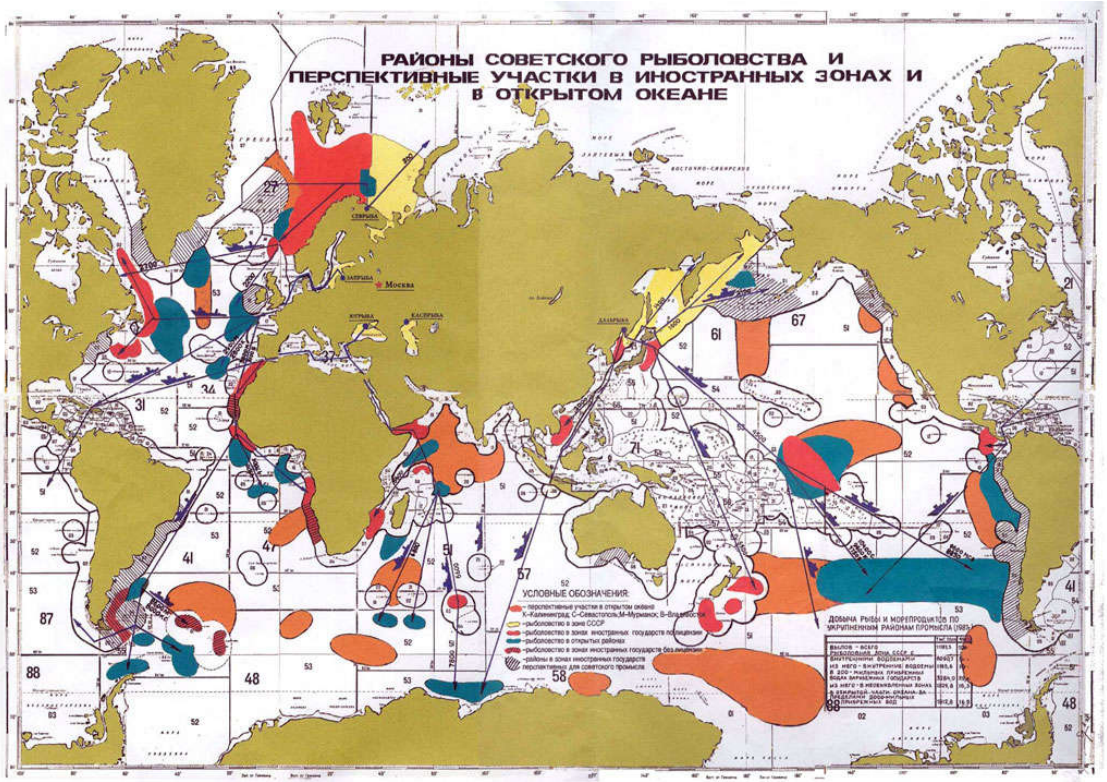


Школы под парусами: подготовка школьников в яхт-клубе (слева) и УПС «Паллада»

Тихоокеанская наука и школа



Катер «Вектор»
- активный участник общественных подводных исследований во второй половине 1980-х гг.





Плавбаза «Конституция СССР»



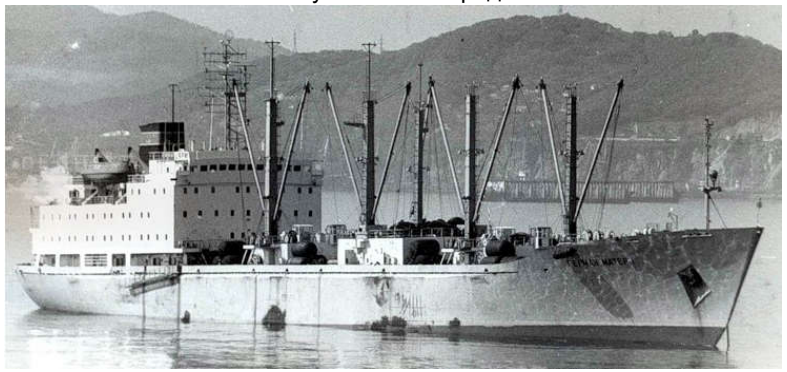
БАТМ «Пулковский меридиан»



Супертраулер – РТМС пр. 464



БМРТ пр. 394АМ

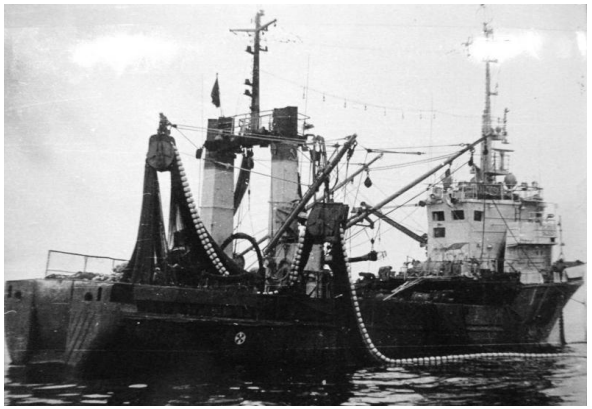


Приемно-транспортный рефрижератор типа «Берег»

Океаническое рыболовство Советского Союза



Средний рыболовный траулер - морозильщик типа «Альпинист»



Средний рыболовный траулер - морозильщик типа «Надежный»



Судно для ярусного лова кальмара типа «Голицыно»



Зверобойно-рыболовное судно на промысле во льдах Берингова моря

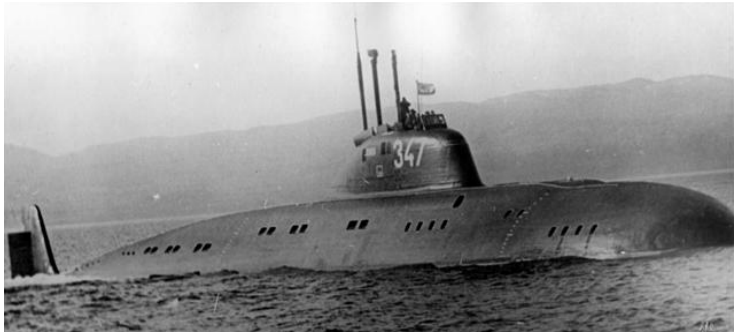


Судно донного лова для промысла краба, креветки и трубача типа «Приморье»



Малый транспортный рефрижератор типа «Радужный»

Новые суда для морского лова и зверобойного промысла



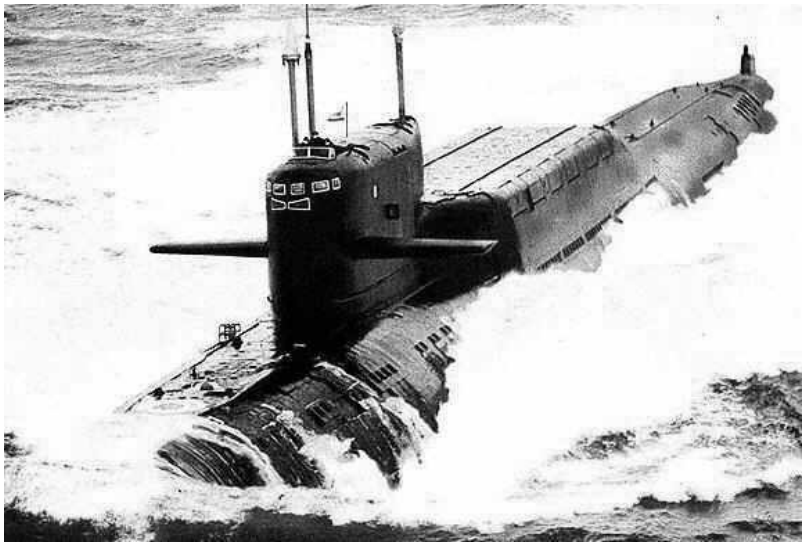
Подводные корабли
второго поколения

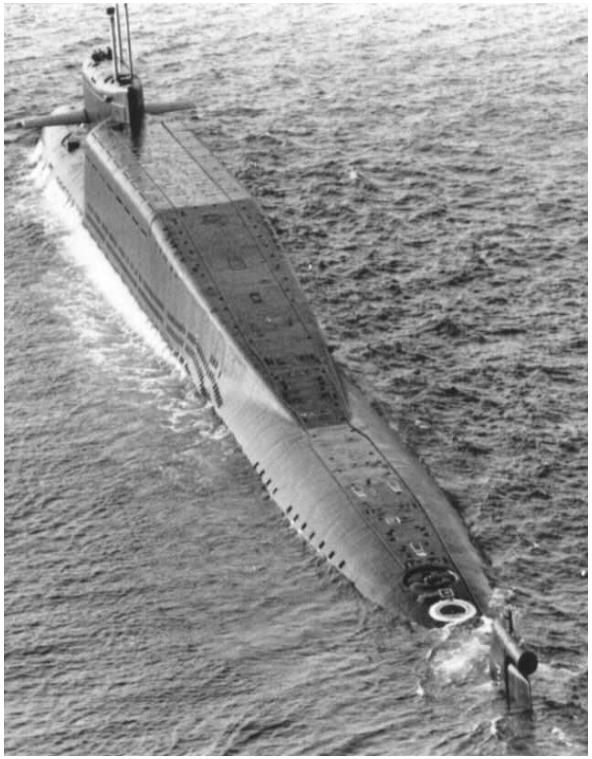
АПЛ пр. 671

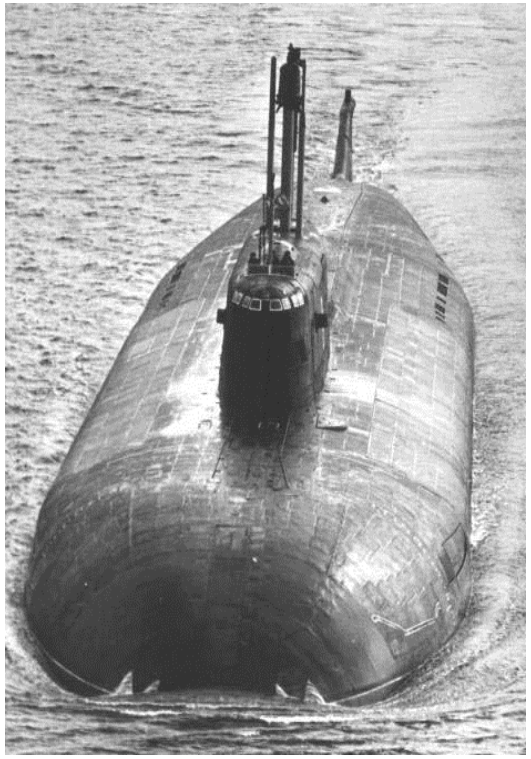
ПЛАРК пр. 670



РПКСН пр. 667Б

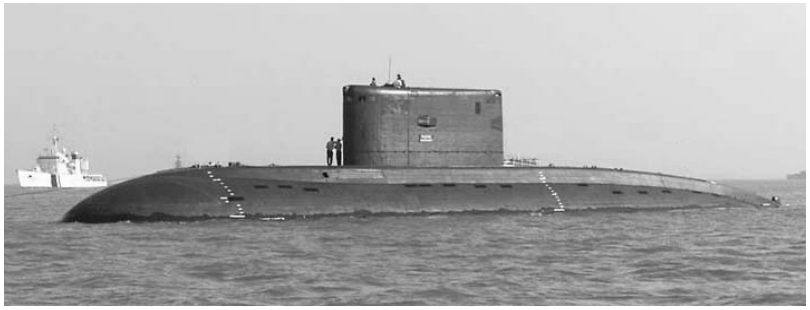






РПКСН пр. 667БДР

ПЛАРК пр. 949А



ДЭПЛ пр. 877

Подводные корабли третьего поколения

Тихоокеанский подводный щит





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



Большой морской танкер «Владимир Колечицкий»

Большой противолодочный корабль «Гордый »





Большой десантный корабль «Николай Вилков» - завсегдатай Индийского океана

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



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



ПСКР «Неман» пр. 745П



ПСКа пр. 205П



ПСКР «Павел Хохряков» на Камчатке



ПСКР пр. 1135П «Менжинский»



Рыбоохранное судно типа «Командор»



ПСКР выбирает браконьерскую сеть на Курилах

Малый артиллерийский корабль амурских пограничников



На защите дальневосточных рубежей и ресурсов

Хроники крушений советских кораблей и судов, 1946-1991 годы

Пароход «Дальстрой», 1946 г.

Пароход «Дальстрой» стоял под погрузкой в Находке, загружая тринитротолуол. 24 июля 1946 г., когда было принято 400 т. взрывчатки, на борту возник пожар. Последовавший за этим взрыв уничтожил пароход..

Буксир «Альбатрос», 1946 г.

В сентябре 1946 г. буксир «Альбатрос» сел на камни в зал. Петра Великого. Полученные пробоины заделали цементом, 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. E.

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 места гибели: широта - 50 град., 45 мин. N., долгота – 156 град., 21 мин. E.

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. E. 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. Камень Опасности и затонул на глубине 3 метров в 1947 г. 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, принял воду в трюм и был «разорван» намокшим 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, из второго трюма «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.

Пароход «Моссовет» ГУСМП 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.

«Моссовет» - известный арктический пароход. Так, летом 1937 г. «Моссовет», ведомый капитаном А. Бочкаревым, совершил сквозной рейс по Севморпути за одну навигацию, выйдя из Ленинграда 9 июля и прибыв в Петропавловск - 20 августа. На обратном пути, «Моссовет» был затерт льдами в проливе Вилькицкого и зазимовал. В годы Великой Отечественной войны успешно участвовал в малоизвестных арктических караванах по Севморпути.

Пароход «Подольск», 1948 г.

Пароход «Подольск» следуя рейсом Шанхай - Владивосток 9 января 1948 г. сел на камни у побережья Китая (риф Amherst Rocks, в 60 милях от Woosung) и двумя днями позже затонул. Экипаж был спасен подошедшим пароходом «Петропавловск». Погибших не было. Координаты места гибели: широта - 31 град., 10 мин. N., долгота - 122 град., 22 мин. E.

Пароход «Котлин», 1948 г.

Пароход «Котлин» ДВГМП был затерт льдами и затонул в Тауйской губе, на подходах к бух. Нагаева 30.01.1948 г. в месте с координатами: широта - 59 град., 18 мин. N., долгота - 150 град., 24 мин. E.

Пароход «Луга», 1948 г.

Пароход «Луга» ДВГМП 9 сентября 1948 г. штормом выброшен на камни м. Крильон в месте с координатами: широта - 45 град., 57 мин., 6 сек. N., долгота - 142 град., 06 мин. E. Сохранился до наших дней (1990-е гг.).

Пароход «Комилес», 1948 г.

16 сентября 1948 г. пароход «Комилес» сел на камни южной оконечности о-ва Чиринкотан (Курильские о-ва) и полностью разрушен штормом. Обследован водолазами АСС ТОФ 20 августа 1949 г. Координаты места гибели - широта 48 град.,53 мин. N., долгота - 153 град., 02 мин., 9 сек. Е.

«Комилес» - участник Полярных конвоев в Великую Отечественную войну: «PQ-5», «PQ-18», «QP-13», «QP-15», «JW-53».

Парусно-моторная шхуна «Звезда», 1948 г.

Парусно-моторная шхуна «Звезда» села на камни м. Лопатка в декабре 1948 г. и погибла.

Танкер «Лок-Батан», 1949 г.

19 января 1949 г. танкер «Лок-Батан» сел на камни южной части м. Хигаси о-ва Маканруш (Пятый Курильский пролив), разбит штормом и затонул на глубине 8 м. Обследован водолазами АСС ТОФ 19 августа 1949 г. Координаты места гибели - широта 49 град.,47 мин., N., долгота - 154 град., 29 мин., 5 сек. Е..

Пароход «Ладо Кецховли», 1949 г.

В феврале 1949 г. старый пароход «Ладо Кецховли», следуя из Холмска во Владивосток с грузом бумаги, попал в ураган. Носовые трюмы были залиты, вышел из строя главный двигатель. В спасении участвовали пароходы «Суриков» и «Томск», и фрегат № 10 ТОФ. В условиях шторма и снежных зарядов было снято 41 чел., в том числе и капитан, покинувший гибнущее судно последним. Судно затонуло юго-восточнее о-ва Монерон.

Китобойное судно «Пассат», 1949 г.

Китобоец «Пассат» в плохую погоду выскочил на камни о-ва Парамушир 15.09.1949 г. и был разбит волнами. Координаты места гибели - 50 град. 10 мин. 2 сек., N., долгота - 155 град.35 мин, Е.

Пароход «Казахстан», 1949 г.

В навигацию 1949 г. пароход «Казахстан» столкнулся с большой льдиной в море Лаптевых у о. Фаддея и затонул.

В прошлом, «Казахстан» - легендарный пароход, один из немногих, уцелевших в трагедии Таллиннского перехода летом 1941 года.

Буксир «Слава», 1948(49-?) г.

Буксир «Слава» Сахалинского морского пароходства выброшен штормом на камни в 2,8 милях от м. Северо-Восточного о-ва Большой Шантар, предположительно в 1948-49 гг. Обследован водолазами АСС ТОФ 11 июля 1949 г. Координаты места гибели широта - 55 град.,02 мин., 30 сек. N., долгота - 138 град., 9 мин., 50 сек. Е.

Баржа «Оха», 1948(49-?) г.

Сухогрузная баржа «Оха» (водоизмещение 775 тонн) принадлежащая СГМП села на камни в 2,7 милях от м. Северо - восточного о-ва Большой Шантар предположительно в 1948-49 гг. 12.06.1949 г. водолазами АСС ТОФ было осуществлено обследование судна. Координаты места гибели - широта 55 град., 02 мин., 30 сек. N., долгота - 138 град., 10 мин. Е. Иными сведениями об обстоятельствах крушения Составитель не располагает, хотя, сопоставляя с изложенным по факту гибели буксира «Слава», можно предположить, что эти два судна следовали в караване.

Парусно-моторная шхуна ТОВВМУ, 1948(49) г.

Деревянная парусно-моторная шхуна (водоизмещением 10-15 т.) ТОВВМУ затонула на глубине 5-10 метров у м. Ломоносова, на переходе от Первой речки в бух. Миноносок. Причина - поступление воды через дейдвудный сальник. Экипаж и пассажиры сняты пограничным катером. Информация о гибели шхуны записана со слов ветерана ТОФ, капитана 1-го ранга В.Ф. Копьева.

Минный заградитель «Ворошиловск», 1950 г.

30 октября 1950 г. минный заградитель «Ворошиловск» закончил учения по боевому минированию и подошел к м. Шигина на о-ве Русской для сдачи мин на склад. На борту находилось 107 мин и 20 минных защитников. К трем часам по полудни, вынимаемая из трюма донная мина «АМД-1000» сорвалась со стропов и ударившись о палубу, взорвалась. Взрыв получился не сильным, а лежащие рядом мины не детонировали, но он сопровождался разбрасыванием кусков горящей взрывчатки. С пожаром справиться не удавалось, и он начал быстро распространяться по кораблю и пирсу. Некоторое время спустя прибыла пожарная команда о-ва Русский, но было уже поздно. Прогремел второй взрыв. «Ворошиловск» исчез в клубах огня и дыма, погрузился в воду правым бортом и кормой вперед. Через несколько дней водолазы АСС ТОФ обследовали корабль, а затем «Ворошиловск» был поднят и сдан на слом. Установить точное количество погибших при взрыве не представляется возможным. Так из экипажа корабля погибло 4 офицера и 16 старшин и матросов. Пожарная же команда о-ва Русский погибла полностью.

Баржа «Аджария», 195(?) г.

Рейдовая нефтеналивная баржа «Аджария» Амурского речного пароходства, водоизмещением 4540 тонн, села на камни м. Марии в Северном заливе Сахалина, предположительно в первой половине 1950 г. 20 июня 1950 г. «Аджария» была обследована водолазами АСС ТОФ, которые обнаружили ее на глубине 20 метров, переломленной на две части и лежащей днищем вверх. Координаты места гибели - широта 54 град., 18 мин.,18 сек. N., долгота - 142 град., 19 мин., 30 сек. Е.

Баржа «Украина», 195(?) г.

Рейдовая нефтеналивная баржа «Украина» выброшена штормом в 5 км южнее входа в зал. Набиль на о-ве Сахалин и затонула на глубине 2 метров предположительно в 1950 г. Баржа была обследована водолазами АСС ТОФ 15 июня 1950 г.

Пароход «Ашхабад», 1950 г.

Пароход «Ашхабад» сел на камни в 300 метрах от берега, в восьми милях на S от Холмска 06.12.1950 г. и затонул на глубине 3 м. Обследован АСС ТОФ 15.12.1950 г.

Пароход «Брянск», 1950 г.

При оказании помощи аварийному «Ашхабаду» (см. выше), пароход «Брянск» сел на камни и был разрушен сильным штормом 10 декабря 1950 г. В последствии, сохранившаяся носовая часть парохода была использована при восстановлении однотипного парохода

Пароход «Валерий Чкалов», 1951 г.

05.03.1951 г., отходя от берега во время начавшегося шторма, «Валерий Чкалов» переломился на две части. Кормовая часть судна с большими трудностями была отбуксирована в Петропавловск-Камчатский и в последствии была использована для восстановления однотипного судна. Координаты места гибели - широта 52 град., 26 мин. N., долгота - 156 град., 21 мин. E.

Пароход «Оха», 1951 г.

Пароход «Оха» Сахалинского ГМП 29 апреля 1951 г. сел на камни южной части о-ва Русский. В том же году был обследован водолазами АСС ТОФ, а дальнейшая судьба парохода нам неизвестна.

Товаропассажирский пароход «Ола», 1951 г.

Пароход «Ола» Северного ГМП 7 августа 1951 г. сел на камни северо-восточной оконечности о-ва Сахарная голова на Шантарах, переломился на части и был разрушен штормами. Обследован водолазами АСС ТОФ 11 августа 1951 г. Координаты места гибели - широта - 54 град., 58 мин. N., долгота - 136 град., 32 мин. E. Глубина - 2-3 метра.

Парусно-моторная шхуна «Спрут», 1951 г.

Парусно-моторная шхуна «Спрут» водоизмещением 600 т. затонула у м. Кузнецова в Татарском проливе, в 65 милях от Холмска. Шхуна была обследована водолазами АСС ТОФ 28 июня 1951 г.

Траулер «Восток», 1952 г.

Паровой траулер «Восток» 12 января 1952 г. вышел из бухты Жировой в Петропавловск. Но в порт судно не пришло. Через несколько дней поиска судна, в бух. Малолагерная и у м. Изменный нашли предметы с «Востока», а затем в бух. Раковой обнаружили тело кока. Больше ничего не нашли, причина гибели «Востока» так и осталась не установленной. Предполагалось, что траулер мог подорваться на мине из заграждений, выставленных на подходе к Петропавловску во время войны…

Дрифтер «Кит», 1952(?) г.

Дрифтер «Кит» затонул в р-не б. Чинсядзу (ныне бух. Каплунова, 15 миль от Находки) на глубине 27 м. Обследовано водолазами АСС ТОФ 12 мая 1952 г.

Рефрижератор «Ладога», 1952 г.

Рефрижератор «Ладога», принадлежавший ДВГМП, 19.07.1952 г. в тумане выскочил на камни м. Станицкого в Авачинской губе, разломился пополам и затонул. Координаты места гибели: широта - 52 град., 53 мин., 22 сек. N., долгота - 158 град., 39 мин., 06 сек. E.

Судно было построено в Германии и оснащено паровой турбиной. Приобретено СССР в 1925 г., на Дальнем Востоке с 1939 г.

Китобойное судно «Сейвал», 1952 г.

Китобоец «Сейвал» затонул на глубине 4,5 метров, в р-не бух. Северная о-ва Итуруп, в 110 милях от Южно-Курильска примерно до первой половины 1952 г. Обследован водолазами АСС ТОФ 24 июля 1952 г.

Логгер «Искра», 1952 г.

Логгер «Искра» затонул у м. Пираткова п-ова Камчатка на глубине 2,5 м., предположительно в первой половине 1952 г. Обследован водолазами АСС ТОФ 19 сентября 1946 г. Координаты места гибели: широта - 51 град., 59 мин.,5 сек. N., долгота - 158 град., 17 мин. E.

Пароход «Херсон», 1952 г.

Во время землетрясения 05.09.1952 г. пароход «Херсон» был выброшен на берег в р-не устья р. Малая Кодутка на восточном побережье Камчатки и переломился на две части. Уцелевшая кормовая часть и носовая часть парохода «Брянск» (см. выше) были использованы создания нового парохода, поименованного «Брянск».

Буксирный катер «Симонов», 1952 г.

Буксирный катер «Симонов» Паланской моторно-рыболовной станции Камчатского облрыбакколхозсоюза, погиб 24.10.1952 г. вместе с 17 членами экипажа и пассажирами.

Грузовая шхуна «Уссури», 1952 г.

Деревянная парусно-моторная шхуна «Уссури» (водоизмещение 248 т.) была выброшена цунами на один из курильских островов 05.11.1952 г. Известно, что шхуна была взята как трофей при освобождении Сахалина и достроена в 1948 г.

Подводная лодка «С-117», 1952 г.

В декабре 1952 г. подводная лодка «С-117» (ранее «Щ-117», 1935 г. постройки), совместно с пятью другими ПЛ и кораблем-целью «ЦЛ-27» вышла на учения. По плану, «ЦЛ-27» должен был быть обнаружен «С-117» к концу дня 15 декабря. Но этого не произошло. По приказу командующего флотом с 17 де-

кабря учения были прекращены, а находящиеся в море лодки переориентированы на поиск «С-117». В последующие дни к поиску присоединились - эсминец «Верткий», спасательное судно «Золотой», транспорт «Вишера», морской буксир «МБ-21» и другие корабли. С воздуха поиск проводили два самолета, а прибрежье Сахалина осматривали армейские и пограничные части. Однако положительных итогов не было.

«С-117» пропала без вести в Татарском проливе предположительно на параллели Холмска. Вместе с лодкой погибли 12 офицеров, 40 старшин и матросов.

Гидрографическое судно «Якутия», 1952 г.

В конце навигации 1952 года, из-за раннего ледообразования, гидрографическое судно «Якутия» не смогло зайти к месту базирования в Хатангский залив и встало на зимовку в открытом море. Экипаж был вывезен авиацией. Позднее судно видели в Море Лаптевых самолеты ледовой разведки. В дальнейшем, оно было раздавлено льдами и затонуло.

Шхуна «Блеск», 1952 г.

Шхуна «Блеск» водоизмещением 625 т. затонула в зал. Беловина на о-ве Итуруп на глубине 2 м., в 1952 г. Координаты места гибели: широта - 45 град., 12 мин., 7 сек. N., долгота - 147 град., 51 мин., 5 сек. E.

Гидрографическое судно «Айсберг», 1952 г.

Гидрографическое судно «Айсберг» Провиденской гидрографической базы было выброшено штормом на берег м. Чаплино Чукотского п-ова. Координаты места гибели - широта - 64 град., 24 мин. N., долгота 172 град., 14 мин. E.

Пароход «Капитан Чириков», 1953 г.

12 апреля 1953 г. пароход «Капитан Чириков» сел на камни в бух. Сторож на Камчатке. Судно самостоятельно снялось с камней, но получило течь, с которой водоотливные средства не справлялись. Затонуло на глубине 20 м. Пароход был обследован водолазами АСС ТОФ 6 июля 1954 г. Координаты гибели места: широта - 54 град., 33 мин., 5 сек. N., долгота - 161 град.,09 мин., 2 сек. E.

Рыболовный бот «РБ-32», 1953 г.

Рыболовный бот «РБ-32» Большерецкого рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, опрокинулся и затонул 21.09.1953 г. Погибли три члена экипажа.

Буксир «Т-74», 1953(?) г.

Речной колесной буксир «Т-74» (п/п Маго) затонул на внешнем рейде п. Николаевск на Амуре примерно в 1953 г., в 1 км от входного буя по (вниз?) течению. Обследован водолазами АСС ТОФ 16 июля 1954 г.

Шаланда № 617, 1953 г.

Несамоходная шаланда № 617 принадлежащая МСПМ (Министерства строительства предприятий машиностроения?), водоизмещением 800 т. пропала без вести в зал. Петра Великого в первой половине 1953 г. В сентябре - октябре 1953 г. АСС ТОФ был произведен безрезультатный поиск. Предполагаемое место гибели: широта - 42 град., 46 мин., 2 сек. N., долгота -132 град., 32 мин. E.

Сухогрузный пароход, 1953(?) г.

Сухогрузный пароход (в источниках идет с обозначением «трофейный») затонул на глубине 32 метров в р-не Холмска, предположительно в 1953 г. Обследован водолазами АСС ТОФ 09.09.1953 г.

Логгер «СРТ-130», 1953 г.

Логгер «СРТ-130» (Министерства лесоперерабатывающей промышленности - ?) затонул у м. Крестовый на Камчатке в 1953 г. Координаты места гибели - широта -51 град., 9 мин. N., долгота 158 град., 8 мин. E. Глубина – 13 м.

Траулер «Голубь», 1953 г.

СРТ «Голубь» был выброшен штормом на камни в р-не м. Сопочный восточного побережья Камчатки в 1953 г. Обследован водолазами АСС ТОФ 10.07.1955 г. Координаты места гибели - широта - 51 град., 21 мин. N., долгота - 156 град., 52 мин., 6 сек. E.

Шхуна «Краб», 1953 г.

Деревянная парусно-моторная шхуна финской постройки «Краб» села на камни м. Лопатка в 1953 г. и затонула.

Теплоход «Вилюй», 1954 г.

Теплоход «Вилюй» водоизмещением 730 тонн пропал без вести в ураган в ночь с 15 на 16 января 1954 г. в р-оне Командорских о-вов. Погибло 20 членов экипажа и 11 пассажиров, в т.ч. дети.

Буксир «Муссон», 1954 г.

Портовый буксир «Муссон» (п/п Владивосток) затонул 18.05.1954 г. Иные обстоятельства данного крушения мы не знаем.

Катер «Котовский», 1954 г.

Катер «Котовский» Корфского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, перевернулся и затонул 25.05.1954 г. с четырьмя членами экипажа. Иных обстоятельств данного крушения мы не знаем.

Катер «Москвин», 1954 г.

Катер «Москвин» Кировского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома утонул 07.06.1954 г. Погибло 32 чел.

Катер «Шатура», 1954 г.

Катер «Шатура» Олюторского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома опрокинулся и затонул 14.06.1954 г. с 9 членами экипажа и пассажирами.

Сухогрузные баржи б/и, 1954 г.

Две сухогрузные баржи треста «Приморзолото» по 150 т. каждая затонули 27 июля 1954 г., на глубине 10-15 метров возле м. Зо-

лотой бух. Адеми в Японском море.

Корабль-цель «Декабрист», 1954 г.

Согласно отчетам, корабль-цель «Декабрист» (так в источнике - Ю.В.) был потоплен во время учебных стрельб 4 августа 1954 г., у северной оконечности о-ва Карамзина (зал. Петра Великого). Координаты затопления: широта - 42 град., 50 мин., 7 сек. N., долгота - 131 град., 41 мин., 5 сек. Е.

Бывший японский эскадренный миноносец «Hibiki» построенный в 1932 г. В 1947 г. эсминец был получен как трофей и первоначально именовался «Верный».

Шхуна «ТШ-15», 1954 г.

Шхуна «ТШ-15» Минрыбпрома водоизмещением 112 т. выброшена на берег бух. Лихтерной Амурского залива 14 сентября 1954 г.

Корабль-цель «Индигирка», 1954 г.

Согласно отчетам, корабль-цель «Индигирка» (так в источнике - Ю.В.) был потоплен 25 октября 1954 г. у северной оконечности о-ва Карамзина в зал. Петра Великого, во время учебных стрельб. Глубина затопления - 7-15 метров. Судно было построено в 1886 г., с 1914 г. входила в состав Доброфлота, с конца 1930-х гг. – в состав ТОФ как блокшив.

Корабль-цель «Орион», 195(?) г.

Согласно отчетам, корабль-цель «Орион» (бывш. эсминец, так в источнике - Ю.В.) потоплен у северной оконечности о-ва Карамзина в зал. Петра Великого, время учебных стрельб, предположительно в 1950-е гг.

Следует отметить, что в Советском ВМФ никогда не было эсминца с названием «Орион». Так же отметим, что, фактически «Декабрист», «Индигирка» и «Орион» затонули у «соседнего» о-ва Рейнеке.

Сухогрузный пароход, 1954(?) г.

Сухогрузный пароход, ранее принадлежавший Японии и именовавшийся «Люцико-Мару», водоизмещением 3100 т. затоплен к западу от м. Астафьева в Находке на глубине 6,5 м. Обследован водолазами АСС ТОФ 27 сентября 1954 г.

Рудовоз без имени, 1954(?) г.

Рудовозное судно (так в источнике – Ю.В.) затонуло к западу от м. Астафьева (б. Находка) на глубине 5 метров. Обследован водолазами АСС ТОФ 25.09.1954 г.

Буксир «Б-30», 1954 г.

Рейдовый паровой буксир «Б-30» (типа «Труженик») затонул к западу от м. Астафьева (б. Находка) на глубине 2,5-3,0 метра. Обследован водолазами АСС ТОФ 28.09.1954 г.

Буксир «Санников», 1954 г.

Морской буксир «Санников» выброшен на берег штормом 22 декабря 1954 г. у восточного побережья Камчатки в месте с координатами - широта 52 град., 23 мин., 7 сек. N., долгота 158 град., 33 мин., 8 сек. Е.

По другим данным крушение произошло в 1957 г. при буксировке ПЛ «С-104», крушение которой рассмотрено ниже.

Нефтеналивная баржа, 1954 г.

Нефтеналивная баржа ММФ водоизмещением 1000 т. затонула на глубине 19 м. в Сахалинском заливе, возле м. Пуир в 1954 г. Координаты места гибели - широта 53 град., 31 мин.,7 сек. N., долгота - 141 град., 24 мин.,5 сек. Е.

Шхуна «Янтарь», 1954 г.

Днем 19 мая шхуна налетела на риф возле западного берега о-ва Шумшу и получила пробоины в трюме и форпике. Капитан решил идти в Северо-Курильск, откачивая воду всеми имеющимися средствами. Вечером на помощь подошел рефрижератор, на который удалось передать часть груза. Экипаж оставил шхуну ночью 20 мая, после чего дрейфующее судно выбросило на берег. В то же время, в материалах АСС ТОФ значилось, что шхуна «Янтарь» водоизмещением 625 т., затонула у м. Лопатка, на глубине 3 м., в 1954 г. Координаты места гибели шхуны - широта - 50 град., 48 мин., 4 сек. N., долгота - 156 град., 19 мин., 3 сек. Е.

Парусно-моторная шхуна «Креветка», 1954 г.

Парусно-моторная шхуна «Креветка» выброшена штормом на Озерновскую косу 09.12.1954 г. Дальнейшая судьба судна нам не известна.

Траулер «СРТ-602», 1954 г.

Известно, что средний рыболовный траулер «СРТ-602» Находкинской БАМР погиб в 1954 г. В то же время материалы АСС ТОФ свидетельствуют, что «СРТ-602» затонул в Гижигийской губе в период до середины 1956 г., поскольку был обследован водолазами 6 сентября 1956 г. Координаты места гибели судна - широта - 61 град., 17 мин., 2 сек. N., долгота -159 град., 47 мин., 1 сек. Е.

Траулер «Промысловик», 1954 г.

Известно, что петропавловский траулер «Промысловик» затонул в 1954 г.

Пароход «Баскунчак», 1955 г.

Пароход «Баскунчак» Сахалинского ГМП пропал без вести в 20-х числах февраля 1955 г. в районе порта Холмск. Причиной гибели считается ураган небывалой силы, а так же «…грубые нарушения правил технической эксплуатации и хорошей морской практики...».

Пароход «Кузнецкстрой», 1955 г.

Пароход «Кузнецкстрой» Восточно-арктического пароходства затонул во время шторма 23.10.1955 г. у м. Зеленый о-ва Онекотан на глубине 3-14 метров.

Сейнер «РС-633», 1955 г.

Сейнер «РС-633» затонул во время шторма 4 февраля 1955 г. в восьми милях от Холмска.

Координаты места гибели: широта - 47 град., 28 мин., 3 сек. N., долгота 144 град., 48 мин., 4 сек. Е.

Траулер «СРТ-658», 1955 г.

Средний рыболовный траулер «СРТ-658» Находкинской БАМР в шторм обледенел и затонул от потери остойчивости возле м. Курбатова о-ва Шумшу 15.03. 1955 г. Вместе с судном погибли 23 рыбака. Предположительно носил имя «Промысловик». Координаты места гибели: широта - 50 град., 51 мин., 30 сек. N., долгота - 156 град., 27 мин., 3 сек. Е.

Танкер «Ишим», 1955 г.

Танкер «Ишим» затонул в Японском море к западу от пр. Лаперуза, столкнувшись со спасательным судном «Наездник» в первой половине 1955 г.

Катер «Бурный», 1955 г.

Катер «Бурный» Круготоровского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома опрокинулся 18.11.1955 г., погибли два члена экипажа.

Траулер «Белоостров» (СРТ-657), 1955 г.

СРТ-657 «Белоостров» (тип «СРТ-300», п/п Владивосток) сел на камни у о-ва Сахалин 19.11.1955 г.

Траулер «СРТ-4105», 1955(6) г.

Средний рыболовный траулер «СРТ-4105» водоизмещением 450 т. пропал без вести в р-не м. Сенявина (п-ов Камчатка) в конце 1955 - начале 1956 гг. Вместе с судном погибли 22 рыбака. В феврале 1956 г. силами АСС ТОФ был произведен безрезультатный поиск.

Буксир «Сталинградец», 1955(6) г.

Буксир «Сталинградец» затонул возле м. Анастасии (п. Корсаков) на глубине 4 - 6 м. Был обследован водолазами АСС ТОФ 14.04.1956 г.

Траулер «СРТ-4340», 1956 г.

Траулер «СРТ-4340» водоизмещением 460 т. выброшен на камни южнее м. Круглый п-ва Камчатка в первой половине 1956 г. Обследован водолазами АСС ТОФ 11.09.1956 г. Дальнейшая судьба судна нам неизвестна.

Траулер «СРТ-608», 1956 г.

«СРТ-608» Находкинской БАМР затонул у устья р. Кошогочек (западное побережье Камчатки) в период до первой половины 1956 г. Был обследован 6 мая 1956 г. Координаты места гибели - широта - 51 град., 48 мин.,6 сек. N., долгота - 156 град., 30 мин. Е.

Затопление кораблей полученных по ленд-лизу, 1956 г.

Во исполнение своих обязательств, 28-30 июня 1956 г. СССР произвел затопление кораблей, полученных по ленд-лизу от США. Так, в Японском море было затоплено пять тральщиков («Т-599», «Т-600», «Т-602», «Т-603» и «Т-604»), в Татарском проливе затопили пять десантных кораблей («ДС-15», «ДС-18», «ДС-19», «ДС- 20» и «ДС-13»), пять тральщиков («Т-524», «Т-588», «Т-590», «Т-591» и «Т-597») и три больших охотника («БО-310», «БО-319» и «БО-335»). Места затопления Составителю не известны.

СРТ-4340, траулер, 1956 г.

Известно, что СРТ-4340 разбился у берегов Камчатки в сентябре 1956 г. Экипаж спасен вертолетом.

Подводная лодка типа «Щ», 1956 г.

Списанная ПЛ типа «Щ» использовалась как артиллерийская мишень. Затонула в зал. Анива у Корсакова предположительно в 1956 г. Глубина затопления - 2,5 - 3,0 метра.

В 2010 г. лодка была обнаружена и разобрана по частям на металлом.

Буксир «Шквал», 1956 г.

Известно, что холмский паровой буксир «Шквал» затонул 09.12.1956 г.

Парусно-моторная шхуна «Чайка», 1956 г.

Парусно-моторная шхуна «Чайка» затонула 10.12.1956 г. в Холмске. Дальнейшая судьба судна нам не известна.

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 5 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. Е.

Траулер «Елец», 1957 г.

СРТ «Елец» был выброшен на камни бух. Лаврова Олюторского 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.

19.10.1957 г. «СРТ-626» сел на камни в бух.

Лаврова на Камчатке и затонул.

Траулер «СРТ-4331», 1957 г.

Известно, что средний рыболовный траулер «СРТ-4331» Находкинской БАМР погиб в 1957 г. Иными знаниями о данном крушении мы не располагаем.

Траулер «Ага», 1957 г.

Известно, что СРТ-1029 «Ага» Находкинской БАМР погиб в 1957 г. Иным сведениями мы не располагаем.

Траулер «СРТ-4343», 1957 г.

Известно, что средний рыболовный траулер «СРТ-4343» Находкинской БАМР погиб в 1957 г. Иным сведениями мы не располагаем.

Буксирный катер «Альбатрос», 1958 г.

Буксирный катер «Альбатрос» Усть-Камчатского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома перевернулся и затонул 25.07.1958 г. Погибли 6 человек.

Сейнер «Мирный», 1958 г.

МРС-80 «Мирный» Усть-Камчатского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома перевернулся и затонул 01.08.1958 г., погибло 7 человек.

Сейнер «Слава», 1958 г.

МРС-80 «Слава» Озерновского рыбокомбината Главкамчатрыбпрома, перевернулся и затонул 28.09.1958 г. Погибло 4 чел.

Пароход «Севан», 1958 г.

Известно, что пароход «Севан» затонул 31.08.1958 г. в проливе Вилькицкого от сжатия льдов.

Сейнер «Озерск», 1958 г.

В октябре 1958 г. сейнер «Озерск» вел лов рыбы в Охотском море, у юго-западного побережья Камчатки. Из-за сильного шторма и обледенения суда стали срываться в Северо-Курильске. По радио, капитан «Озерска» сообщил, что судно обледеневает, но он видит колонну и движется к ней. После этого сейнер пропал без вести в охотоморской части Первого Курильского пролива.

Траулер «Капитан Путинцев», 1958 г.

Следуя в Петропавловск-Камчатский, траулер «Капитан Путинцев» (СРТ-602) Находкинской БАМР попал в сильный шторм в р-не о-ва Ушатвуд. В результате смещения груза, судно получило опасный крен и капитан посадил судно на беговую отмель.

Траулер «Баргузин», 1958 г.

СРТ-10160 «Баргузин» Находкинской БАМР погиб в 1958 г.

Теплоход «Волхов», 1959 г.

Теплоход «Волхов» Востокрыбхолодфлота 29.04.1959 г. выброшен штормом на о-в Атласова.

Рефрижератор «Красногвардейск», 1959 г.

Дизель-электроход «Красногвардейск» Востокрыбхолодфлота штормом выброшен на берег о-ва Симушир 17.10.1959 г. и разбит.

Подводная лодка «М-252», 1959 г.

Подводная лодка «М-252» в октябре 1959 г. в шторм выскочила на камни м. Красный Партизан севернее Советской Гавани, из-за ошибки в счислении. Погибло 7 моряков.

Парусно-моторная шхуна «Мидия»,1959 г.

Деревянная парусно-моторная шхуна «Мидия» была списана в 1959 г. и брошена на побережье бух. Авача. Дальнейшая судьба судна нам не известна.

Пароход «Тобольск», шхуны «Суйфун» и «В-240», 195(?) гг.

Известно, что пароход «Тобольск», шхуны «Суйфун» и «В-240» были подняты АСС ТОФ в 1950-х гг. Обстоятельства гибели этих судов нам не известны.

Затопление кораблей полученных по ленд-лизу, 1960 г.

Во исполнение своих обязательств, 27-28 июня 1960 г. СССР произвел затопление кораблей, полученных по ленд-лизу от США. Так, к югу от Корсакова затопили танкера №№ 4, 7 и 8, а к югу от Находки танкера №№ 9 и 10, и противолодочные катера типа «SC» - «БО-320», «БО-328» и «БО-332».

МРС № 1557, 1960 г.

МРС-80 № 1557 колхоза им. Горького Камчатской области, перевернулся и затонул 29.09.1960 г. вместе с 5 членами экипажа.

Баржа «СБ-500-34», 1960 г.

Баржа «СБ-500-34» грузоподъемностью 500 т., 12.11.1960 г. затонула в гавани Петропавловска-Камчатского из-за существенной перегрузки.

ПСКР «Дзержинский», 1960 г.

Пограничный СКР «Дзержинский» выброшен цунами на берег бух. Малокурильской о-ва Шикотан в 1960 г.

Пассажирское судно «Анива», 1960 г.

Пассажирское судно «Анива», ранее полученное по репарациям, затонула в 1960 г., в результате навигационной аварии. Было поднято и передано на хозяйственные нужды в Находкинский СРЗ.

Шхуна «Устрица», 1960 г.

Парусно-моторная шхуна «Устрица» финской постройки получила пробоину и во избежание затопления села на отмель в бух. Лаврова на Камчатке. В последующем было снято все ценное оборудование, а шхуна оставлена.

«Ангрен», траулер, 1960 г.

Известно, что траулер «Ангрен» (СРТ-1054) Находкинского УАМР погиб в 1960 г. Иными обстоятельствами этой трагедии мы не располагаем.

Буксир «Иван Сусанин», 1961 г.

Известно, что сахалинский паровой буксир

«Иван Сусанин» погиб 14.02.1961 г. Ранее судно было получено по ленд-лизу в 1945 г.

Корабль-цель «ЦЛ-39», 1961 г.

Корабль-цель «ЦЛ-39» (бывш. эсминец «Разящий») потоплен 09.07.1961 г. во время учебных стрельб в Японском море. Координаты места затопления: широта - 42 град., 43 мин., 2 сек. N., долгота 132 град., 15 мин., 2 сек. E.

Корабль-цель «ЦЛ-33», 1961 г.

Корабль-цель «ЦЛ-33» (бывш. эсминец «Рьяный») потоплен во время учебных стрельб в Японском море 08.08.1961 г.

Рыболовное судно, 196(?) г.

Рыболовное судно водоизмещением 258 т. затонуло во время шторма у м. Сивучий зал. Камбальный на глубине 12 м., приблизительно в 1961 г.

Траулер «Ключевской», 1962 г.

Камчатский СРТ «Ключевской» затонул в шторм от обледенения в ночь на 1 января 1962 г. вместе со всем экипажем в 70 милях от о-ва Святого Павла в Ванкуверо-Орегонской экспедиции.

Сейнер «Зайсан», 1962 г.

Рыболовный сейнер «Зайсан» (РС-5420) 23.04.1962 г. сел на камни м. Чибуйный на Курильских островах и после снятия затонул 02.05.1962 г.

Плавбаза «Комсомолец Арктики», 1962 г.

«Комсомолец Арктики» УТРФ затонул во время шторма в сентябре 1962 г. в бух. Иматра на глубине 10-15 м.

Траулер «Лимб», 1962 г.

Невельский траулер «Лимб» затонул 30.12.1962 г. Иными сведениями мы не располагаем.

Траулер «Адмирал Посьет», 1962 г.

СРТ-351 «Адмирал Посьет» Находкинской БАМР погиб в 1962 г. Иными сведениями мы не располагаем.

Промысловая шхуна «Прилив», 1962 г.

Известно, что промысловая шхуна «Прилив» (п/п Невельск) затонула 10.12.1962 г.

Китобойное судно «Гарпунер», 1962(?) г.

Китобоец «Гарпунер» водоизмещением 760 т., выскочил на рифы о-ва Камень Опасности. В справочнике А.С. Павлова упоминается судно с таким именем, списанное в 1962 г. Ранее – это двухвинтовой морской буксир «Той-Мару», полученный как трофей и использованный «Далькитозверотрестом».

Китобойное судно «Расторопный», 1963 г.

16.03.1963 г. китобойное судно «Расторопный» наскочило на скалу, но было снято и спустя два дня затонуло во время букировки в месте с координатами: широта - 63 град. 57 мин. S., долгота – 60 град. 34 мин. E.

Буксирный катер № 1318, 1963 г.

Катер типа «Ж» № 1318 колхоза «Ударник» с. Карага Камчатской области пропал без вести 10.12.1963 г. вместе с экипажем из 4 чел.

Парусно-моторная шхуна «Житомир», 1963 г.

Деревянная, парусно-моторная шхуна «Житомир» (пр. 220, п/п Владивосток) затонула в 1963 г.

МРС № 379, 1964 г.

МРС-80 № 379 Кихчикского рыбокомбината Камчатрыбпрома пропал без вести 15 апреля 1964 г. вместе с экипажем из 7 человек.

Катер «КТ № 228», 1964 г.

Выписка из «Реестра Николаевского на Амуре морского порта», представленная А.С. Павловым, сообщает, что катер «КТ № 228» затонул 03.09.1964 г. Иными сведениями мы не располагаем.

Буксирный моторный катер «Жук» (типа «Жук»?), 1964 г.

Выписка из «Реестра Николаевского на Амуре морского порта», представленная А.С. Павловым, сообщает, что буксирный моторный катер «Жук» (типа «Жук»?) мощностью 100 л.с. затонул 03.09.1964 г. Судно было построено во Владивостоке в 1943 году.

Промысловая шхуна «Волна», 1964 г.

Промысловая шхуна «Волна» (п/п Невельск) затонула 25.07.1964 г. у Северо-Курильска.

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 сколкой льда, 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. Координаты места гибели: широта - 52 град., 41 мин., 6 сек. N., долгота - 158 град., 39 мин. E.

Траулер «Адими», 1965 г.

СТР-4403 «Адими» сел на камни м. Полосатый (восточное побережье Камчатки) и был разбит штормом 23.02.1965 г. Координаты места гибели: широта - 52 град. 15 мин., 8 сек. N., долгота - 158 град., 35 мин. E.

Теплоход «Витимлес», 1965 г.

Теплоход «Витимлес» ДВМП 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. E.

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. Координаты места гибели: широта - 64 град., 34 мин., N., долгота - 174 град., 23 мин. E.

Судно «Батокс», 1965 г.

Судно «Батокс» Магаданского рыбтреста 26.10. 1965 г. село на камни в устье р. Армань и разбито штормом. Координаты места гибели: широта - 59 град., 40 мин. N., долгота - 150 град., 07 мин. E.

Траулер «Центавр», 1965 г.

СРТ «Центавр» Приморрыбпрома сел на камни 26.10. 1965 г. и при снятии затонул в бух. Лаврова Берингова моря, в 2 милях от берега на глубине 20 м.

Судно «СБН-11316», 1965 г.

Судно «СБН-11316» Дальморепродукта 27.10.1965 г. село на камни в р-не о-ва Шикотан и затонуло. Координаты места гибели: широта - 43 град., 45 мин. N., долгота 142 град., 48 мин. E.

Танкер «Аян», 1965 г.

Танкер «Аян» Магаданского рыбтреста 31.10.1965 г. сел на камни в зал. Кекурный Охотского моря и затонул в месте с координатами: широта - 59 град. 20 мин., N., долгота - 154 град., 33 мин. E.

Траулер «Кичига», 1965 г.

Траулер «Кичига» (типа «Stralsund», Петропавловское УТРФ?) погиб в 1965 г.

Рефрижераторное судно «Ангара», 1966 г.

Известно, что рефрижератор «Ангара» сел на камни и затонул возле п. Вакканай о-ва Хоккайдо 15.01.1966 г.

Ранее в этом районе погибли русская шхуна «Крейсерок» и советский пароход «Индигирка». По иным данным, судно потерпело катастрофу возле о. Монерон.

Траулер «Карага», 1966 г.

СРТ-4392 «Карага» Петропавловского УТРФ затонул от обледенения в р-не о-ва Уташуд 19.02.1966 г. Погиб весь экипаж и курсанты, проходившие практику, всего 24 чел.

Сейнер «МРС-80», 1966 г.

Малый рыболовный сейнер «МРС-80» (№ 1151) Камчатского рыбакколхозсоюза был выброшен на камни 18.03.1966 г. в устье р. Камчатка, в месте с координатами: широта - 56 град., 14 мин. N., долгота - 162 град.,30 мин. E.

Судно «БКД-37», 1966 г.

Судно «БКД-37» Дальморепродукта затонуло 08.04.1966 г. в 2 милях от берега, на глубине 15 м. в Анадырском заливе. Место гибели: широта - 62 град., 52 мин. N., долгота - 179 град., 49 мин. E.

Сейнер «Омулевка», 1966 г.

Сейнер «Омулевка» Сахалинрыбпрома сел на камни Второго Курильского пролива 16.04.1966 г. Координаты места гибели судна: широта - 50 град., 47 мин. N., долгота - 156 град., 07 мин. E.

Судно «БМ № 0823», 1966 г.

Судно «БМ № 0823» Сахалинрыбпрома село на камни в зал. Терпения и затонуло во время снятия 15.08.1966 г.

Буксир «РБ-80», 1966 г.

Рейдовый буксир «РБ-80» Хабаровского Крайрыбакколхозсоюза 01.09.1966 г. перевернулся во время шторма в Охотском море и затонул на глубине 20 м. в 2 милях от берега. Координаты места гибели: широта - 59 град., 15 мин., 2 сек. N., долгота - 148 град., 24 мин., 7 сек. E.

Приемно-транспортный рефрижератор «Рефрижератор № 10», 1966 г.

В ночь на 31.12.1966 г. во время шторма рыболовное судно «Баргузин» сорвало с якорей и бросило на «Рефрижератор № 10». От полученной пробоины рефрижератор затонул, погибло 84 рыбака. Место крушения – Берингово море, 35 миль от одного из алеутских островов.

Траулер «Валентин Котельников», 1966 г.

Известно, что сахалинский БМРТ «Валентин Котельников» пр. 394 потерпел крушение в 1966 г. Иными обстоятельствами этого крушения мы не располагаем.

Катер № 51103, 1966 г.

Выписка из «Реестра Николаевского на Амуре морского порта», представленная А.С. Павловым, сообщает, что катер № 51103, приписанный к п. Пуир, затонул в Амурском лима-

не в 1966 г. Иными сведениями мы не располагаем.

Буксирный катер «Алмаз», 1968 г.

Катер «Алмаз» Министерства лесной промышленности пропал без вести 10 августа 1968 г. в р-не п/п Александровск вместе с ведомым им плашкоутом, груженым лесом. Был произведен безрезультатный поиск.

Гидрографическое судно «Иней», 1968 г.

ГиСу «Иней» принадлежащий Тиксинский гидрографической базе, 02.10.1968 г. на одном из промерочных галсов сел на косу в 1 каб. от о-ва Вилькицкого. 3 моряка на боте перебрались на остров, но из-за последовавшей штормовой погоды организовать канатную переправу по мелководью не сумели. На третьи сутки экипаж и члены экспедиции были спасены с помощью вертолета и подоспевшего ледокола. Погибших не было.

Сейнер «Спартак», 1968 г.

Рыболовный сейнер «Спартак» (РС-5312) камчатского рыбколхоза им. Ленина перевернулся и затонул 14.10.1968 г.

Теплоход «Геофизик», 1968 г.

Теплоход «Геофизик» (тип «РС-300») сел на камни м. Успения в Татарском проливе 16 ноября 1968 г. и затонул. Координаты места гибели: широта - 48 град., 16 мин., N., долгота - 139 град.,53 мин., Е.

Подводная лодка «К-129», 1968 г.

Дизель-электрическая подводная лодка «К-129» (проект 629) пропала без вести во время боевого патрулирования предположительно 08.03.1968 г. в месте с координатами - широта - 40 град., 06 мин., N., долгота - 179 град., 57 мин.Е., на удалении 1230 миль от п-ва Камчатка, на глубине около 5000 м. По факту потери корабля силами ТОФ был произведен безрезультатный поиск.

Одной из причин гибели в ряде источников рассмотрено возможное подводное столкновение с американской атомной подводной лодкой «Суордфиш», которая 11 марта 1968 г. прибыла на военно-морскую базу Йокосука (Япония) со смятым ограждением прочной рубки и подверглась скрытному ремонту. В качестве других версий выступали - провал за предельную глубину, неисправность материальной части и др.

В 1974 г. американское судно «Гломар Эксплорер» приступило к подъему «К-129», во время которого корпус ПЛ надломился. Носовая часть – до центрального отсека была поднята, а кормовая затонула. Обнаруженные в отсеках тела советских подводников были похоронены американскими моряками с воинскими почестями.

Буксирный катер «ЖВ-51105», 1968 г.

06.06.1968 г. буксирный катер «ЖВ-51105» (рыбокомбинат Нижнее Пронге), следуя низовьем Амура около часа по полуночи столкнулся с РС-300 «Обаятельный» и затонул чуть выше м. Чнныpах. Дальнейшая судьба катера Составителю неизвестна.

Сейнер «Борец», 1968 г.

Известно, что РС-5315 «Борец» рыбколхоза им. XX съезда КПСС перевернулся и затонул 15.10.1968 г. на камчатской реке Пахача.

Научно-исследовательское судно «Гидролог», 1968 г.

Известно, что НИС «Гидролог» (борт. № М-20031) Приморского Управления гидрометеослужбы затонул в Татарском проливе в 1968 г.

Катер-торпедолов «ТЛ-41», 1969 г.

Торпедолов «ТЛ-41» выброшен штормом 12.01.1969 г. на камни м. Отвесный в бух. Авача. При снятии с камней затонул на глубине 35 м.

Сейнер «МРС-116», 1969 г.

Малый рыболовный сейнер «МРС-116» Камчатрыбакколхозсоюза 16.04.1969 г. опрокинулся на баре реки и затонул на глубине 9 метров в Охотском море, в полумиле от берега. Координаты места гибели судна: широта - 56 град., 00 мин. N., долгота - 155 град., 43 мин. Е.

МРС № 419, 1969 г.

МРС-80 № 419 рыболовецкого колхоза им. Октябрьской революции Усть-Большерецкого района Камчатской области, перевернулся и затонул 21 мая 1969 г., вместе с 7 членами экипажа.

Теплоход «Тагил», 1969 г.

По данным капитана дальнего плавания В.В. Чудинова, теплоход «Тагил» погиб 22 .07.1969 г., от столкновения с японским судном. Координаты места гибели: широта - 45 град., 39 мин. N., долгота - 142 град., 02 мин. Е.

Сейнер «МРС-80» (№ 1517), 1969 г.

Малый рыболовный сейнер «МРС-80» (№ 1517) рыболовецкого колхоза «Тумгутум», управляемый пьяным экипажем, 15.09.1969 г. сел на камни скал Окимкан (вход в зал. Анапка, Берингово мое) и затонул. Семь рыбаков спаслись на мачте, продержавшись 36 часов в штормовом море. Координаты места гибели судна: широта - 59 град., 44 мин. N., долгота - 114 град., 51 мин. Е.

Сейнер «МРС-225», 1969 г.

Малый рыболовный сейнер «МРС-225» Камчатрыбакколхозсоюза пропал без вести в Охотском море 07.10.1969 г. Предполагаемое место гибели судна: широта - 58 град., 32 мин. N., долгота - 150 град., 03 мин. Е.

Сейнер «Нахимов», 1969 г.

Сахалинский сейнер «Нахимов» затонул во время шторма 14.12.1969 г. на глубине 20 м. Координаты места гибели: широта – 59 град., 15 мин.,3 сек.N., долгота - 148 град.,53 мин. Е.

Буксирный катер «БКА-150», 1969 г.

Буксирный катер «БКА-150» (№ 1420) Камчатрыбпрома затонул 14.12.1969 г. во время шторма, на глубине 20 метров, в зал. Корфа. Координаты места гибели: широта - 60 град., 10 мин. N., долгота - 166 град., 05 мин. E.

Спасательный буксир «Аргус», 1969 г.

Спасательный буксир «Аргус» погиб в 1969 году сев на рифы о-ва Рафаэль арх. Каргадос-Карахос в Индийском океане. Координаты места гибели: широта - 16 град., 35 мин. S., долгота – 59 град., 37 мин. E.

Буксир «Яков Санников», 1969 г.

Известно, что паровой буксир «Яков Санников» (п/п Тикси) затонул в 1969 г. у о-ва Бруснева в Море Лаптевых.

Суда-мишени «Куйбышев» и «Степан Разин», 196(?) г.

Списанные «Степан Разин» и «Куйбышев» потоплены как мишени для авиации в Татарском проливе в конце 1960 - начале 1970 гг. Координаты места затопления: широта - 51 град., 43 мин., 6 сек. N., долгота 141 град., 34 мин., 5 сек. E.

Буксир «Невельской», 1970 г.

Камчатский паровой буксир «Невельской» затонул 09.02.1970 г.

Траулер «Пинагор», 1970 г.

СРТ «Пинагор» Приморрыбпрома, выходя в океан из Четвертого Курильского пролива 28.04.1970 г. сел на рифы. На помощь аварийному судну подошли д/эх «А. Евданов», СС «Стерегущий», д/эх «Невельской» и другие суда. Экипаж был спасен, а «Пинагор» затонул в месте с координатами: широта - 50 град., 10 мин., 8 сек. N., долгота – 155 град., 42 мин., 5 сек. E.

Морской буксир «Бурный», 1970 г.

Буксир «Бурный» Приморрыбпрома, водоизмещением в 240 т. затонул 29(30) апреля 1970 г. от столкновения с теплоходом «Забайкалье» в зал. Петра Великого. Место гибели: широта - 42 град., 32 мин., 8 сек. N., долгота - 133 град., 00 мин., 9 сек. E.

Сейнер «Берда», 1970 г.

По данным капитана дальнего плавания В.В. Чудинова, РС «Берда» 03.07.1970 г. столкнулся с японским патрульным судном и затонул в Японском море.

Судно обеспечения «Ола», 1970 г.

Судно обеспечения «Ола» Сахалинрыбпрома села на камни и затонуло 29.07.1970 г. в Охотском море. Координаты места гибели: широта - 44 град., 28 мин. N., долгота - 147 град.,05 мин. E.

Сейнер «Бердск», 1970 г.

Сейнер «Бердск» затонул 30.07.1970 г. в р-не м. Ватовского от столкновения с другим судном. Координаты места гибели: широта - 43 град., 51 мин., N., долгота 135 град., 36 мин., 50 сек., E.

Рейдовый буксир «РБ-0044», 1970 г.

Рейдовый буксир «РБ-0044» Сахалинского рыбакколхозсоюза опрокинулся и затонул на глубине 25 метров в Татарском проливе 11.09.1970 г. Координаты места гибели: широта - 47 град., 55 мин., 7 сек. N., долгота - 142 град., 04 мин. E.

Сейнер «МРС-86» (№ 290), 1970 г.

Малое рыболовное судно «МРС-86» пропало без вести 30.09.1970 г. в Татарском проливе, на линии определяемой координатами: широта - 49 град., 25 мин., N., долгота - 140 град., 50 мин., E.; широта - 49 град., 35 мин., N., долгота - 141 град., 00 мин., E. Предполагается гибель от перегруза. Поиск результатов не дал.

Сейнер «Хариус», 1970 г.

Рыболовный сейнер «Хариус» (РС-5314) Камчатского ОРКС 09.10. 1970 г. перевернулся и затонул, отходя от плавбазы «Советская Камчатка». Погибло 16 чел.

Теплоход «Поронайск», 1970 г.

Теплоход «Поронайск» затонул от потери остойчивости (во время шторма-?) в р-не м. Терпения на Сахалине в декабре 1970 г. Жертв нет. Место гибели: широта 47 град., 33 мин., 2 сек., N., долгота 144 град.35 мин., 40 сек. E. Несколько лет спустя по этой же причине погибли однотипные «Тавричанка» в Восточно - Китайском и «Речица» на Черном морях.

Сейнер «Аксу», 1970(1-?) г.

Сейнер «Аксу» колхоза «Рыбак» выбросило на камни в зал. Петра Великого, во время шторма в 1970-71 гг.

Траулер «Нептун», 1971 г.

СРТ-4293 «Нептун» Невельского УТФ 21.01.1971 г. сел на мель. По одним сведениям был снят и списан из-за повреждений, по другим оставлен на месте крушения.

Зарядовая станция «ЗАС-18», 1971 г.

Зарядовая станция «ЗАС-18» (ранее «УТС-88» в корпусе подводной лодки типа «Л») затонула в бух. Крашенинникова 02.05.1971 г. на глубине 12 м.

Траулер «Браслав», 1971 г.

Камчатский БМРТ «Браслав» пр. 394 затонул после столкновения с теплоходом «Сула» 20.06.1971 г. в Охотском море в месте с координатами 53° 25' с.ш., 161° 35' в.д. Жертв нет.

Сейнер «МРС-1067», 1971 г.

Малый рыболовный сейнер «МРС-1067» Сахалинрыбпрома опрокинулся и затонул 16.08.1971 г. на глубине 15 м. Координаты места гибели: широта - 49 град., 08 мин. N., долгота - 144 град., 10 мин. E.

Сейнер «Мирный», 1971 г.

Сейнер «Мирный» в ноябре 1971 г. входил в устье р. Камчатки. Попутная волна развернула сейнер правым бортом к зыби, вкатилась на кормовую палубу и залила открытый трюм. Вторая волна повалила сейнер на левый борт и перевернула его верх килем.

Теплоход «Гриша Акопян», 1971 г.

Теплоход «Гриша Акопян» ДВМП погиб при бомбардировке американской авиации вьетнамского порта Хайфон, выгорев у пирса.

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 утонуло 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 Алюторского района Камчатки), затонул 14.10.1972 г., погиб экипаж из 6 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. E.

Траулер «Най-Най», 1973 г.

СРТ-4529 «Най-Най» Невельского УТФ столкнулся 14 апреля 1973 г. с СРТ-4522 и затонул.

Траулер «Сретенск», 1973 г.

Траулер «Сретенск» столкнулся с траулером «Амурский партизан» и затонул 30.06.1973 г.

Траулер «XV съезд ВЛКСМ», 1973 г.

БМРТ «XV съезд ВЛКСМ» опрокинулся на левый борт и затонул 14 июля 1973 г. в результате столкновения с БМРТ «Находка», в условиях густого тумана и в 25-ти милях от побережья штата Орегон. На опрокинувшийся и тонущий БМРТ совершил навал БМРТ «Опала», пришедший ему на помощь, который едва уцелел.

Судно-мишень «СМ-301», 1973 г.

Судно-мишень «СМ-301» (водоизмещение 2900 т.) потоплено 27.06.1973 г. в результате учебных стрельб на глубине 10 м. в р-не м. Тык на севере Сахалина. Предположительно, ранее «СМ-301» был эсминцем проекта 30.

Траулер «Эклиптика», 1973 г.

Траулер «Эклиптика» во время промысла в чилийских водах сел на камни в 15 милях южнее Вальпараисо 22.08.1973 г. В сентябре после путча генерала Пиночета судно было захвачено чилийскими военными, а экипаж арестован.

Малый артиллерийский корабль, 1973 г.

Из послужного списка ветерана УПАСР ТОФ, кап. 1. р. А.Ф. Шеремет известно, что в октябре 1973 г. на оз. Ханка был поднят малый артиллерийский корабль 49-й Дивизии речных кораблей ТОФ. Сведениями об иных обстоятельствах этой аварии мы не располагаем.

Теплоход «Тикси», 1974 г.

Теплоход «Тикси» пропал без вести 22.03.1974 г. в Тихом океане. Вместе судном погибло 45 моряков. Поиск судна результатов не дал. Предположительные координаты места гибели: 32 град., 03 мин. N., долгота - 140 град., 54 мин. E.

26 лет спустя, 02.01.2000 г., на Черном море погибло одноименное судно – «Тикси», ходившее с российским экипажем под камбоджийским флагом…

Морской буксир «МБ-179», 1974 г.

Буксир «МБ-179» Тихоокеанского флота выскочил на камни м. Васильева о-ва Парамушир 0.5.09. 1974 г. и затонул.

Морской буксир «СБ-10», 1974 г.

Буксир «СБ-10» Тихоокеанского флота водоизмещением 934 т., выброшен на камни м. Медный в Татарском проливе во время спасательной операции 1 ноября 1974 г. Глубина затопления - 2,0-2,5 м.

Рефрижератор «Эльтон», 1975 г.

Производственный рефрижератор «Эльтон» (тип «Братск») 12 января 1975 г. во время сильного шторма сел на прибрежные камни в северо-восточной части Авачинского залива. Все моряки были спасены на следующий день, судьба судна нам не известна.

Теплоход «Тавричанка», 1976 г.

Теплоход «Тавричанка» Дальневосточного морского пароходства пропал без вести в Восточно-Китайском море 14 января 1976 г. Поиск «Тавричанки» военными кораблями успеха не имел. Причиной гибели считается смещение груза и неудовлетворительная остойчивость судов этого типа. Примерные координаты места гибели: широта - 29 град., 42 мин. N., долгота - 124 град., 40 мин.. E.

По воспоминаниям известного дальневосточного капитана Г. Яффе «… «Тавричанку» в январе 1971-го я сам ходил спасать, когда она на выходе из Цусимского пролива, при резком повороте, внезапно легла на борт на 30° и не вставала…. Хорошо, погода была штилевая… Когда при взятии на буксир трос обтягивали малым ходом… судно встало и повалилось на другой борт, но только на 15°. Так и привели во Владивосток… Затонула она («Тавричанка» - Ю.В.) на глубинах порядка 60 метров. Два месяца искали, чтобы спустить

водолазов и определить точно причины гибели, но не нашли…».

Траулер «Ньютон», 1975 г.

СРТ-4549 «Ньютон» Невельского УТФ 16.01.1975 г. сел на скалу Пещерная о-ва Шикотан и затонул. Впоследствии был поднят и разобран.

Теплоход «Тобольск», 1975 г.

В ночь на 21.09. 1975 г. грузопассажирский теплоход «Тобольск» в штормовую погоду был выброшен на прибрежные камни в мелководье бухты Рудная Пристань. В течении двух-трех недель усилиями подошедших на помощь теплоходов «Капитан Кирий», «Дальнегорск» и «Пионер», дизель-электроход «Оленек», спасательного судна «Жигули» и ледокола «Ленинград» аварийное судно было снято, но из-за полученных повреждений списано и разделано на металлолом.

Траулер «Чердынь», 1975 г.

СРТМ «Чердынь», приморского колхоза «Рыбак» ведя промысле подорвался на мине заграждения у о-ва Аскольд 23.03.1975 г. Судно затонуло, при этом погибло несколько рыбаков.

Теплоход «СТ-909», 1976 г.

Ленский теплоход «СТ-909» затонул во время шторма 14 сентября 1976 г. в Янском заливе.

Танкер «Баскунчак», 1976 г.

Танкер «Баскунчак» ПМП пропал без вести в Татарском проливе 15.09.1976 г. во время тайфуна. Погибло 35 моряков. Тела 22 членов экипажа были найдены и похоронены в Находке. Примерные координаты места гибели: широта - 45 град., 14 мин. N., долгота - 138 град., 16 мин.. Е., предположительно на 40 миль мористее п. Холмск. Отметим, что за 21 год до этого, в Татарском проливе пропал без вести пароход «Баскунчак»…

Парусно-моторные шхуны «Белек» и «Лахтак», 1976(?) г.

Построенные в Финляндии в 1953 г., деревянные парусно-моторные шхуны «Белек» и «Лахтак», после окончания эксплуатации были брошены на берегу в бух. Витязь Приморского края. Сохранились в современности.

Траулер «Свободный», 1977 г.

СРТМ «Свободный» потерпел крушение во время шторма на камнях юго-восточного берега о-ва Парамушир. В шквалистый ветер и при волнении моря до девяти баллов, с борта гибнущего судна было снято 28 членов экипажа вертолетом ПСКР «Айсберг». Так же были спасены восемь рыбаков с траулера «Тымовск», которые шли на боте к гибнущему траулеру и перевернулись.

«Борис Горинский», траулер, 1978 г.

Во время промысла БМРТ «Борис Горинский» застрял во льдах в бух. Наталии Чукотского моря (по другим данным в бух. Павла Берингова моря). Подошедший на помощь рефрижератор «Пролив Лаперуза» при развороте таранил траулер. В результате полученных повреждений «Борис Горинский» затонул 26.12.1978 г. на глубине 39 м.

Траулер «Кречет», 1978 г.

Камчатский БМРТ «Кречет» сел на камни в бух. Лаврова на восточном побережье Камчатки в месте с координатами: широта - 60 град., 23 мин. N., долгота - 167 град., 03 мин. Е. Судно получило значительные повреждения и было оставлено экипажем. Дальнейшая судьба «Кречета» нам не известна.

Баржебуксирный состав «Большерецк», 1979 г.

Баржебуксирный состав «Большерецк» погиб 07.02.1979 г., в Японском море, унеся с собой 19 чел. Координаты места гибели: широта - 41 град., 39 мин. N., долгота – 135 град., 20 мин.. Е.

Траулер «Амурский партизан», 1979 г.

СТР «Амурский партизан» (пр. 502М) 20.10.1979 г. был застигнут штормом на промысле. Из-за ошибок в счислении, судно село на камни. На помощь аварийному судну подошли плавбаза «Советское Приморье» и спасательное судно «Исполнительный». Траулер лежал на левом борту с креном 70-80 град., внутренние помещения были затоплены. Попытка снять экипаж с помощью спасательных средств не удалась и 21 октября экипаж был снят вертолетом.

ПСКР «Сапфир», 1979 г.

Пограничный СКР «Сапфир» затонул во время шторма 06.11.1979 г. возле Невельска.

Транспорт «Посьет», 1979 г.

Военный транспорт «Посьет» в результате навигационной ошибки выскочил на камни о-ва Шикотан 28.11.1979 г. В спасении участвовали спасательные суда «СС-83» и «Машук», было снято 215 т. груза, взрывами отделена носовая часть аварийного судна, оставшаяся на камнях. Буксируемая «СС-83», кормовая часть «Посьета» была выброшена на камни м. Песчаный о-ва Симушир, в 200-300 м. от берега и окончательно разбита.

НИС «Кварц», 197(?) г.

Известно только, что НИС «Кварц» (переоборудованный из МРС) погиб в конце 1970-х гг., наскочив на «приморский Камень Опасности» - «одинокую» вертикальную скалу, у м. Гамова, с заглублением над поверхностью полтора-два метра…

Теплоход «Брянсклес», 1980 г.

Балтийский теплоход «Брянсклес» 02.09.1980 г. следуя с караваном в море Лаптевых наскочил на льдину и пропорол борт на

длине двух трюмов. Дифферент на нос возрастал стремительно, ведущий караван ледокол «Арктика» подошел к корме и снял экипаж. Жертв нет, судно затонуло через некоторое время. Координаты места гибели: широта - 77 град., 20 мин., 24 сек. N., долгота - 117 град., 39 мин. Е.

Теплоход «Комсомолец Находки», 1981 г.

В конце февраля 1981 г. «Комсомолец Находки» вышел из порта Вакаяма на Владивосток, имея на борту 6811 т. металлопроката. Выйдя из Сангарского пролива теплоход попал в жестокий шторм, под воздействием которого сместился груз и возник крен. Попытки экипажа исправить ситуацию успеха не имели. «Комсомолец Находки» опрокинулся и затонул 26.02.1981 г. Погибло 35 членов экипажа, троих подобрала плавбаза «Сухона». Примерные координаты места гибели: широта - 41 град., 30 мин. N., долгота – 139 град., 00 мин. Е.

Траулер «Арматурщик», 1981 г.

Ведя промысел в Беринговом море, во время тумана СРТМ «Арматурщик» столкнулся с СРТМ «Дубно». Помощь траулеров «Счастье» и «Дубно» успеха не имела. «Арматурщик» затонул 23.06. 1981 г. на глубине 390 м. Координаты места гибели: широта - 60 град., 05 мин. 42 сек. N., долгота - 178 град., 59 мин. 06 сек. Е.

Подводная лодка «С-178», 1981 г.

Подводная лодка «С-178» (пр. «613») 21.10.1981 г. возвращалась из района боевой подготовки во Владивосток. В это же время, по халатности диспетчерской службы порта, было дано разрешение на выход теплоходу «Рефрежиратор-13». Из-за нарушений правил безопасности мореплавания, как на лодке, так и на рефрижераторе, произошло столкновение. Лодка затонула на глубине 32 м. Подоспевшие через два часа спасательные судно «Машук» и подводная лодка «БС-486» спасли только 20 чел., 32 подводника погибли. Погибшие похоронены на Морском кладбище Владивостока. В последующем лодка была поднята и сдана на лом.

Танкер «Ханка», 1981 г.

Нам известно, что танкер «Ханка» Приморского морского пароходства затонул 23 октября 1981 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Координаты места гибели: широта - 45 град., 55 мин.,7 сек. N., долгота – 139 град., 25 мин., 3 сек. Е.

Ракетные катера «Р-2» и «Р-92», 1982 г.

Ракетные катера «Р-2» и «Р-92» (пр. 205) погибли от пожара, случившегося 5 января 1982 г. в бух. Улисс Владивостока.

Плавучий завод «А. Обухов», 1982 г.

В ночь на 4 мая 1982 г. плавучий завод «Александр Обухов» Дальморепродукта опрокинулся на борт и затонул в бух. Золотой Рог, погрузившись в воду по диаметральную плоскость. Причины и обстоятельства этого крушения нам не известны, материалы официального следствия не опубликованы до сих пор (2010 г.). По мнению специалистов, причиной гибели стали неквалифицированные действия экипажа при устранении возникшего крена и наличии нулевой (если не отрицательной) остойчивости судна.

Малое рыболовное судно № 104, 1982 г.

МРС-150 № 104 рыболовецкого колхоза «Красный Октябрь» с. Усть-Хайрюзово Тигильского района Камчатской области, погиб 17.10.1982 г. с экипажем из 8 чел.

Танкер «Амбарчик», 1983 г.

Танкер «Амбарчик» Приморского морского пароходства затонул 01.03.1983 г. в результате столкновения с теплоходом «Николай Островский». Погиб 1 чел. Координаты места гибели: широта - 42 град., 36 мин. 12 сек. N., долгота - 133 град., 30 мин. 42 сек. Е.

Атомная подводная лодка «К-429», 1983 г.

Атомная подводная лодка «К-429» (пр. 670) затонула 23.06.1983 г. в бух. Саранная на Камчатке при выходе на учение, из-за поступления воды в прочный корпус. Причина затопления - нарушение правил эксплуатации ПЛ со стороны командования флотилией. Так, вместо 87 членов экипажа по штату, на борту находилось 120 чел., причем штатными были всего 43. Остальных собрали из экипажей других подводных лодок. Погибло 16 чел.

В августе 1983 г. (по другим данным в 1984 г.) «К-429» была поднята и поставлена на восстановительный ремонт в Петропавловке-Камчатском, где вторично затонула, но уже у пирса, 13.09.1985 г. Причина затопления – нарушение правил проведения ремонтных работ. Погибших не было. Лодка была поднята и выведена из состава флота. В среде матросов (в бытность Составителя таковым) получила прозвище – «Русалка».

Рефрижератор «Михаил Альперин», 1983 г.

Корсаковский рефрижератор «Михаил Альперин» выброшен на рифы 03.09.1983 г. Иными обстоятельствами того крушения мы не располагаем.

Теплоход «Нина Сагайдак», 1983 г.

Пятого октября 1983 г. во время движения во льдах в составе каравана, «Нина Сагайдак» навалилась на танкер «Каменск-Уральский» и от полученных повреждений затонула в р-не Косы двух пилотов. Жертв среди экипажа нет. Координаты гибели: широта - 69 град., 44 мин., N., долгота - 178 град., 25 мин. Е.

Траулер «8-428», 1983 г.

Во время беринговоморской промысловой

экспедиции СРТМ «8-428» получил ледовую пробоину и следовал на буксире спасателя «Суворовец» в укрытие для ремонта. Ночью 29.11.1983 г. во время снегопада, СРТМ накрыло волной и он затонул. На «Суворовце» не сразу заметили гибель сейнера, а в последующем поиске обнаружили только спасательный плот с капитаном и матросом .

Малый рыболовный сейнер «МРС-225-50», 1984 г.

Известно, что «МРС-225-050» затонул 10 октября 1984 года. Погиб один рыбак.

Тральщик «БТ-316», 1984 г.

Базовый тральщик «БТ-136» 196 бригады ОВР Сахалинской флотилии ТОФ был затерт льдами и затонул на подходе к Совгавани 22.12.1984 г. В последствии поднят и выведен из состава ТОФ.

Траулер «Герман Титов», 1984 г.

СРТР «Герман Титов» (бывш. «Курима», тип «Бологое», 1959 г. постройки) затонул 30 мая 1984 г. в Охотском море. Жертв нет.

МРС № 050, 1984 г.

МРС-225 № 050 камчатского колхоза «Ударник» затонул 10.10.1984 г. При этом погиб один член экипажа.

Траулер «Заветный», 1984 г.

Нам известно лишь, что траулер «Заветный» был затерт льдами в 1984 г. в Чукотском море, в спасении рыбаков принимал участие ПСКР «Айсберг». Иными сведениями об этом крушении Составитель не располагает.

Атомная подводная лодка «К-431», 1985 г.

10 августа 1985 г. на атомной подводной лодке «К-431» (пр.675) из-за технологических нарушений при перезарядке реактора произошел ядерный взрыв. Возникший пожар был ликвидирован затоплением отсека. В связи с угрозой потери остойчивости и плавучести, лодка была посажена на отмель. Впоследствии была поднята и из-за радиоактивного загрязнения и достижения предельного срока службы выведена из состава флота.

Баржебуксирный состав «ББС-6», 1986 (?) г.

Нам известно, что баржебуксирный состав «ББС-6» ДВМП был опрокинут волной в Японском море и плавал вверх днищем. При спасении погиб один моряк, судно затонуло.

Пассажирский лайнер «Михаил Лермонтов», 1986 г.

Пассажирский лайнер «Михаил Лермонтов» Балтийского морского пароходства осуществлял круизный рейс с иностранными туристами в новозеландских водах. 16.10.1986 г. из-за ошибки лоцмана, судно коснулось камней м. Джексон-Хэд и получило подводную пробоину. Во избежание затопления капитан решил посадить судно на песчаную отмель в б. Порт-Гор. Однако до спасительной отмели «Михаил Лермонтов» не дошел и затонул на глубине 36 м. в этой бухте. Погиб один член экипажа.

Теплоход «СПО-837», 1986 г.

Ленский теплоход «СПО-837» затонул во время шторма в Янском заливе 5 сентября 1986 г. Иных обстоятельств этой трагедии мы не знаем.

Малый ракетный корабль «Муссон», 1987 г.

16 апреля 1987 г. малый ракетный корабль (МРК) «Муссон» участвовал в ракетных стрельбах, проводимых южнее о-ва Аскольд. Из-за нарушений правил ракетной стрельбы ракета - мишень врезалась в надстройку МРК, разрушив ходовую и штурманскую рубки, главный командный пункт корабля. Пожар бушевал около 6 часов, чему немало способствовал конструкционный материал надстройки - алюминиево-магниевые сплавы, «великолепно» горевшие. На борту взрывался боекомплект и подойти к «Муссону» для оказания помощи было невозможно. Корабль затонул в 33 милях от о-ва Аскольд в месте с координатами: широта - 42 град., 11 мин. N., долгота - 132 град., 27 мин. Е. При исполнении воинского долга вместе с кораблем погибли 6 офицеров, 5 мичманов, 23 старшины и матроса, и 5 курсантов находкинского ДМУ.

Отметим, что и до и после гибели «Муссона» аналогичные случаи самонаведения ракет на стрельбах, как говорится, «имели место быть». Так в 1974 г., на Балтике, на СКР «Туман» (пр. 50) самонавелась ракета «Термит», но была сбита зенитчиками корабля в последний момент. В апреле 1990 г., так же на Балтике, ракета-мишень поразила МРК «Метеор», но по счастливой случайности не попала в корпус, и, сбив часть антенн, упала в море. Предтечей трагедии «Муссона» явилась гибель на Северном флоте ракетного катера «Р-82» (пр. 205) 23.03.1983 г.: на катер «самонавелась» ракета «Термит» и поразила его в правый борт. В результате пожара и взрыва катер затонул. Число погибших Составителю не известно.

Сейнер «Приветливый», 1987 г.

Сейнер «Приветливый» (пр. 388М, 1979 г. постройки, п/п Находка) выброшен на рифы 17.04.1987 г. Иными сведениями мы не располагаем.

Теплоход «Витим», 1987 г.

Теплоход «Витим» затонул во время тайфуна «Betty» 16 июля 1987 г.

Пароход «Якутия», 1987 г.

На многих фотографиях центра Владивостока 1970-1980 гг. запечатлен старинный однотрубный пароход. Это «Якутия», трижды тонувшая и прослужившая в морском флоте России 74 года. Построенный в 1913 г. для черноморского «Российского общества пароходства

и торговли» пароход носил наименование «Петр Великий». В августе 1914 г. судно было мобилизовано и превращено в госпиталь. В 1920 г. пароход подорвался на мине и затонул возле Варны. И только 18 лет спустя судно было поднято черноморским ЭПРОНом. Восстановление заняло три года, и начало Великой Отечественной войны застало его в Одесском СРЗ. Перед оккупацией города судно было затоплено в порту. Поднятый немецкими захватчиками как трофей, пароход после войны был возвращен СССР и поставлен на ремонт с присвоением имени - «Якутия». С начала 1950-х гг. «Якутия» работала на Дальнем Востоке, пока в 1979 г. не было превращено в плавучую гостиницу «Морская-2». Весной 1987 г. судно продали на лом в Южную Корею. Приведенный в Пусан пароход был протаранен корейским буксиром и затонул в третий раз. Был поднят и отведен на разделку.

Сейнер «Гайдамак», 1987 г.

Сейнер «Гайдамак» (пр.388М, п/п Провидения) затонул 09.11.1987 г. Иных обстоятельств этой трагедии мы не знаем.

Траулер «Мыс Боброва», 1988 г.

БМРТ «Мыс Боброва» получил ледовую пробоину и затонул в Беринговом море 02.04.1988 г. Экипаж спасен.

Сейнер «Уравновешенный», 1988 г.

Сейнер «Уравновешенный» (пр. 388М, 1973 г. постройки) затонул в результате аварии 28.06.1988 г.

Траулер «Надеждинск», 1988 г.

БМРТ «Надеждинск» Находкинской БАМР сел на рифы бух. Глубокой Берингова моря и затонул 08.12.1988 г.

Корабль-цель «Гордый», 1988 г.

Исключенный в августе 1987 г. из состава флота большой противолодочный корабль «Гордый» (пр. 57-А) был потоплен во время ракетных учебных стрельб в Беринговом море у побережья Камчатки в 1988 г.

Траулер «Восторженный», 1989 г.

Известно, что траулер «Восторженный» затонул у борта плавбазы «Алексей Чуев» во время перегрузки рыбы.

Сейнер «Норск», 1989 г.

Камчатский сейнер «Норск» (пр.388 М) выброшен штормом на о. Шумшу. О дальнейшей судьбе этого судна мы не знаем.

Списанный эсминец «Бесследный», 1990 г.

Проданный на лом в Индию и ведомый буксиром «Радон» списанный эсминец «Бесследный» затонул во время сильного шторма в Тайваньском проливе в январе 1990 г.

Сейнер «Неводское», 1990 г.

Сейнер «Неводское» (пр.420, п/п Байково) затонул в Охотском море 30.01.1990 г. в месте с координатами 54° 37' с.ш., 147°13' в.д. По иным данным носил имя «Неводное».

Сейнер «Демянск», 1990 г.

Сейнер «Демянск» рыбколхоза «Рыбак» добывал сельдь в Уссурийском заливе, взяв в замет около 500 тонн рыбы. Ни на одной из обслуживающих путину плавбаз на тот момент не оказалось тары, и они ушли в Находку. Из-за долгого времени ожидания «рыба залегла» (т.е. из груза нейтральной плавучести, превратилась в груз с отрицательной плавучестью). 07.10.1990 г. погода начала портится и в какой-то момент судно опасно накренилось, из-за отрицательной плавучести груза. Возможно, имел место зацеп невода. Со временем крен достиг критичной величины, вода пошла в трюм и судно затонуло. Погибших не было. Примерные координаты места гибели: широта - 43 град., 2 мин. N., долгота - 132 град., 07 мин. E. Информация записана со слов приморского дайвера В. Ершова.

Плавучий док «ПД-66», 1990 г.

При эвакуации советского ПМТО из арх. Дахлак (Эфиопия) плавдок «ПД-66» был оставлен и позже потоплен эритрейскими сепаратистами.

Наливное судно «МВТ-23», 1990 г.

Водоналивной танкер «МВТ-23» ТОФ при эвакуации советского ПМТО из арх. Дахлак был оставлен в базе и потоплен эритрейскими сепаратистами.

Плашкоут ВМФ, 1990 г.

При эвакуации ПМТО на арх. Дахлак, плашкоут, следуя в караване, затонул во время перехода в Баб-эль-Мандебском проливе. Экипаж был снят.

Сейнер-траулер «Репино», 1990 г.

СТР «Репино» затонул в б. Находка после столкновения с другим судном. Жертв нет. СТР поднят и списан.

Плавучий док № 421, 1991 г.

ПД № 421, принадлежавшей организации «Востокинвестморе», был определен судовладельцем на работу в район 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 13 января 1991 г. плавдок № 421 покинул Владивосток, ведомый буксиром «Ахтияр». Несколько дней спустя, на подходе к Цусиме караван попал на волнение в три – четыре балла, на котором док разломился. Носовая

часть затонула, а кормовая стала дрейфовать. Подошедший «Ахтияр» снял экипаж. К утру, кормовая часть дока затонула. Погибших не было, в выплате страхового возмещения судовладельцу было отказано.

Сейнер «Микижа», 1991 г.

Камчатский сейнер «Микижа» (пр. 388 М) сел на рифы и затонул 19.01.1991 г. Иных обстоятельств крушения мы не знаем.

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.

Подводные лодки «С-238» и «С-263», 1991 г.

Списанные подводные лодки «С-238» и «С-263» (пр. 613) были проданы китайским фирмам на лом летом 1991 г. Прибывший за ними китайский маломощный буксир, решил вести их парой. В результате обе лодки затонули при буксировке на подходах к Цусимскому проливу.

Баржа «Восток», 1991 г.

Баржа «Восток» пропала без вести 28.08. 1991 г. в акватории Хатырского залива.

Траулер «Ольхон», 1991 г.

Известно, что траулер «Ольхон» погиб 17.10.1991 г. Иными сведениями об этом крушении мы не располагаем.

Ниже приведены случаи крушений и затоплений отечественных судов и кораблей, происшедших в рассматриваемый период, дата которых осталась неизвестной.

Баржи «Армель» и «Иня», 19 (??) г.

Баржи «Армель» и «Иня» принадлежащие МВД СССР затонули в Пенжинском заливе у м. Ирецкой, во время шторма. Координаты - широта 60 град. 10 мин. N., долгота 154 град., 00 мин. Е.

Рефрижератор «Новик», 19(??) г.

Рефрижератор «Новик» затонул у м. Егорова в Японском море.

Судно-мишень «Камчатнефть», 19 (??) г.

Пароход «Камчатнефть» использовался как мишень и от полученных повреждений затонул в бух. Суходол.

Буксир «Сталинабад», 19(??) г.

Буксир «Сталинабад» водоизмещением 600 тонн выброшен штормом на берег в 55 км от Николаевска на Амуре. Координаты места гибели: широта - 53 град., 18 мин. N., долгота -\ 141 град., 29 мин. Е.

Баржа «Углярка №3», шаланды № 2, 3 и 4, 19(??) г.

Баржа «Углярка № 3», шаланды № 2, 3 и 4 выброшены на берег в 55 км от Николаевска на Амуре, на м. Зеленый Гай.

Траулер «Нивастрой», 19(??) г.

Траулер «Нивастрой» (водоизмещение 274 т., постройки 1952 г.) Сахалинского СНХ затонул во Втором Курильском проливе на глубине 19 м. Координаты места гибели: широта - 50 град., 44 мин., 4 сек. N., долгота - 156 град., 20 мин. 6 сек. Е.

Судно - рыбный разведчик, 19(??) г.

Судно - рыбный разведчик выброшено на берег в 100 км от Николаевска на Амуре. Координаты места гибели: широта - 53 град., 35 мин. N., долгота - 140 град., 43 мин. Е.

Буксир «Гроза», 19(??) г.

Буксир «Гроза», водоизмещением 850 т., выброшен в шторм на берег о-ва Сахалин. Координаты места гибели: широта - 52 град., 25 мин., 8 сек., долгота - 141 град., 50 мин. Е..

Баржа ММФ, 19(??) г.

Баржа ММФ, водоизмещением 1000 т., затонула на глубине 19 м., в 70 милях от Николаевска на Амуре. Координаты места гибели: широта - 53 град., 37 мин.,7 сек. N., долгота - 141 град., 24 мин., 5 сек. Е.

Баржа № 231, 19 (??) г.

Баржа № 231 ММФ, водоизмещением 1000 т., затонула в Сахалинском заливе.

Шхуна «Трепанг», 19(??) г.

Шхуна «Трепанг» Минрыбхоза, водоизмещением 625 т., села на мель и затонула в зал. Чайво в 22 милях от пос. Даги.

Теплоход «Мусоргский», 19(??) г.

Сухогруз «Мусоргский», водоизмещением 1830 т., выскочил на камни м. Сопочный п-ова Камчатка.

Траулер «Портовик», 19(??) г.

Траулер «Портовик» сел на камни м. Лопатка п-ова Камчатка

Баржа № 506, 19(??) г.

Баржа № 506 (водоизмещением 500 т.) МПС затонула в Амурском лимане на глубине 4 м., в р-не буя «32».

Траулер «Гагара», 19 (??) г.

Траулер «Гагара» сел на камни м. Асача п-ова Камчатка.

Морской буксир, 19(??) г.

Морской буксир водоизмещением 200 т. выброшен на берег в 300 м. от ковша п. Александровск.

Пассажирский катер, 19(??) г.

Пассажирский 60-местный катер, принадлежавший ДВМП, сел на камни м. Крылова бух. Находка и затонул.

Буксир «Москальво», 19(??) г.

Буксирный пароход «Москальво» ММФ затонул в Амурском лимане в р-не буев «60» и «61» на глубине 3 м.

Пароход «Айтон-Мару», 19(??) г.

Трофейный пароход «Айтон-Мару» водоизмещением 3000 т. затонул на рейде п. Северо-Курильск, на глубине 8 м.

Баржа «Мгача», 19(??) г.

Баржа «Мгача» ММФ затонула в месте с координатами: широта - 49 град., 23 мин., 5 сек. N., долгота 140 град., 27 мин., 5 сек. Е.

Баржа «Тараптун», 19(??) г.

Баржа «Тараптун» водоизмещением 250 т., выброшена штормом на берег в р-не п. Москальво.

Буксирный катер «Слава», 19(??) г.

Буксирный катер «Слава» водоизмещением 150 тонн, ММФ выброшен на м. Джафс (так и источнике – Ю.В.) Татарского пролива и затонул на глубине 4 м. Возможно, это морской буксир «Слава», погибший на Шантарских островах в 1948-1949 гг.?

Большой охотник «БО-302», 19(??) г.

«БО-302» (тип «SC») затонул при буксировке в месте: широта - 45 град., 54 мин. N., долгота - 142 град., 05 мин., 15 сек.Е. на глубине 15 метров. В последствии механизмы сняты.

Шхуна «К-426», 19(??) г.

Шхуна «К-426» водоизмещением 110 т., затонула на глубине 5 м. в бух. Широкой о-ва Юрий.

Плашкоут № 5838, 19(??) г.

Плашкоут № 5838 МРХ водоизмещением 142 т., пропал без вести в р-не Озерновского рыбокомбината.

Тральщик «Параван», 19(??) г.

Базовый тральщик «Параван» затонул в бух. Турапанка на Камчатке.

Зарядовая станция «ЗАС-10», 19(?) г.

«ЗАС-10» (бывш. ПЛ) затонула в бух. Ягодной п-ова Камчатка.

Корабль-цель «Пересвет», 19(??) г.

Бывший ледокол «Пересвет» затоплен у о-ва Рейнеке в зал. Петра Великого, как цель для учебных стрельб.

В «предшествующей жизни» - это бывший германский ледокол «Поллукс», полученный по репарациям и активно использовавшийся Тихоокеанским флотом.

Эсминец «Войков», 19(??) г.

Списанный эсминец «Войков» (выведенный из боевого состава и «переведенный» в плавучую казарму), затонул «по ватерлинию» на судоразделочной базе Владивостока в Амурском заливе.

Построен в 1916 г. (типа «Новик») и под именем «Лейтенант Ильин» участвовал и отличился в Первой мировой войне на Балтике. В 1936 г. совместно с эсминцем «Сталин» (бывш. балтийский «Самсон») перешел на ТОФ Северным морским путем. Участник Советско-японской войны 1945 г., за которую был награжден орденом Боевого Красного знамени. Одно из четырех орудий эсминца установлено на Мемориальном комплексе на Корабельной набережной Владивостока. В 1990-е гг. корабль был основательно «порезан» сборщиками металлома.

Затопленный остов «Войкова» с элементами набора и механизмов сохранился до настоящего времени (2011 г.).

Подводная лодка, списанная, тип не известен, 19(??) г.

Со слов приморского дайвера В.В. Купчика, списанная подводная лодка, предположительно типа «Щ», затонула на рейде судоразделочной базы во Владивостоке в Амурском заливе, метрах в 60-ти от берега.

От себя заметим, что наверняка это не единичный случай, затопления кораблей и судов у разделочной базы. Полагаем, что «судоразделщики» отчитывались «тоннами вторчермета», а не фактом разделки конкретного судна или корабля. Затонувший корабль «покрывался отчетностью по тоннам» от других объектов разделки, а со временем и терялся «в отчетности»…

Так же вспомним, что в отчетах ПСС ТОФ упоминались подводные лодки типа «Щ», затопленные в протоке Амура (возможно Шарахунда, имя приводим на память – Ю.В.), на берегах которой «когда-то» располагался сталелитейный завод…

Портовый буксир «Раутан», 19(??) г.

Буксир «Раутан» затонул в Амурском заливе возле Токаревской косы. Известно, что данное судно было построено США в 1945 г., получено по ленд-лизу и до конца 1960-х гг. эксплуатировалась МРХ с портом приписки Владивосток.

Останки корпуса были обследованы И.Р. Неупокоевым в августе 2014 г. В носовой части сохранились кнехты, на «шляпке» которых нанесено клеймо завода в виде звезды Давида. Однако, буквально две недели спустя, эти кнехты были похищены местными «любителями подводной старины».

* * * * *

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 1992 г. большинство предприятий практически остались 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, а затем 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, 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[85], лиц обремененных 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 внутреннего аудита, осуществляет 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[86].

Стратегической победой «реформаторов» стало проведение приватизации государственного и муниципального имущества, выставляемого на торги по остаточной, а не реальной стоимости. Если в 1990 г. стоимость всех основных фондов предприятий РСФСР оценивалась в 1,1 трлн.

---

[85] 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

[86] 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…

долл., то в последующие годы 145 тыс. государственных предприятий было передано новым владельцам по цене, в десятки тысяч раз заниженной, всего около 1 млрд. долл.[87]

В 1992 г. были приватизированы Дальневосточное, Приморское и Сахалинское пароходства, порты Восточный и Посьет, Находки и Владивостока, Совгаванский, Находкинский и Владивостокский судоремонтные заводы.

Приватизация дальневосточной рыбной промышленности так же началась в 1992 г., в течении которого было выведено из государственной собственности 15 крупных предприятий. В последующий год, было приватизировано еще 34 крупных организации. Всего за 1992-1994 гг., на Дальнем Востоке были приватизированы 204 предприятия рыбопромышленного комплекса, производившие до 89% всей рыбопродукции. Акционерными обществами (АО) стали «Дальрыба», «Приморрыбпром», «Дальморепродукт», «Востокрыбхолодфлот», Находкинский БАМР, Владивостокская БТРФ и другие. Приватизацию прошли все рыболовецкие колхозы.

В 1994 г. начался второй этап приватизации – денежный, который продлился до середины 1995 г. К этому времени сформировались целевые группы «инвесторов», которые уже располагали достаточными финансовыми ресурсами, для окончательного захвата коллективной собственности приватизированных предприятий. Государство продавало свою долю в капиталах АО, на фоне хронической нищеты, у работников – рядовых акционеров за бесценок выкупались акции. К примеру, за эти годы доля работников в структуре пакета акций ДВМП[88] уменьшилась на 29,6% и составила 15,7%, доля российских юридических лиц уменьшилась на 1,5% и составила 18,6% акционерного капитала, доля иностранных акционеров увеличилась с 32,6 до 39,3%. В рыбодобывающей отрасли Дальнего Востока было продано 126 предприятий.

Совокупный доход государства от приватизации был ничтожен. К примеру, поступления от приватизации крупнейших предприятий и объединений рыбной отрасли Приморья в 1993 г. составили 22,8 млн. руб., из которых денежными средствами поступило 13,8 млн. руб. и приватизационными чеками – 9 млн. руб. Находкинский БАМР, имевший до приватизации 84 судна добывающего, перерабатывающего и транспортного флота, и обеспечивающий ежегодные объемы вылова до 500 тыс. т. морепродуктов, был оценен в 1,0 млн. долл. США, т.е. дешевле, чем стоимость строительства одного среднетоннажного траулера.

В итоге, по мнению одного из участников этого процесса – американского гражданина Дж. Сакса, бывшего в ту пору экономическим советником председателя российского правительства Е. Гайдара - «… это злостная, предумышленная, хорошо продуманная акция, имеющая своей целью широкомасштабное перераспределение богатств в интересах узкого круга людей…».

Поспешно-суетливый характер приватизации и отрицание элементарных основ экономики, логистики и права привели к ряду стратегических просчетов. Так, преобразование государственных предприятий в акционерные общества полностью разрушила систему управления морским транспортом и отлаженные технологические и экономические связи с другими грузоперевозчиками и грузовладельцами. Рухнула единая транспортная система страны. Вместо 17 морских пароходств в России осталось 10, в Балтийском бассейне не осталось наливных, балкерных, рефрижераторных и специализированных судов, на Черном море – не осталось сухогрузного и пассажирского флота, была утрачена почти половина морских портов. Законодательный сумбур приватизации привел к дезорганизации производства. Судоремонтным заводам приходилось отстаивать право на приватизацию основных производственных средств – плавучих доков. Стивидорным компаниям приходилось брать в аренду портовые сооружения у трех владельцев – портовые площади у акционерных обществ, гидротехнические сооружения – у государственных структур, земельные участки – у местных органов власти.

В результате, господствующими макроэкономическими тенденциями России в «лихие девяностые» стали потеря управления национальным хозяйством и фактическое разрушение такового, хронический дефицит государственного бюджета и, как следствие этого, прогрессирующее налоговое бремя, рост иностранных заимствований, большая часть из которых «благополучно разворовывалась», а «остатки» шли на финансирование первоочередных социальных нужд и погашение ранее взятых обязательств. Рыночные реформы провалились, страна медленно и уверенно погружалась в хаос, развивался системный кризис национальной экономики.

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 (бо-

[87] Помниться, что в голодные 1992-1993 гг. один ваучер в торговых киосках Владивостока «шел по курсу» одна - две бутылки водки весьма сомнительного качества…

[88] Данные приведены по годовому отчету пароходства.

лее 20 лет эксплуатации), составивших в 1995 г. 37,7%, а в 1999 г. – 45,3% судового состава морского флота России[89], 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 деятельность судоходных компаний в сравнении 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[90].

Естественным следствием этого процесса стали фактическая утрата контроля над морским флотом и зависимость от зарубежных финансовых монополий. Так, в январе 1992 г. флот морских пароходств под флагом России составлял 799 судов совокупным дедвейтом 10593,6 тыс. т., количество судов морских пароходств, выведенных под флаг – 14, при совокупном дедвейте 371,0 тыс. т. Пять лет спустя, под российским флагом ходило 464 судна (6358,8 тыс. т. дедвейта) морских пароходств, количество «подфлажных судов» составило 108 ед., при суммарном дедвейте 3448,2 тыс. т. В 1999 г. морские пароходства России располагали 293 судами (3860,7 тыс. т.), «под флагом» ходило 128 судов (3154,6 тыс. т.). При этом «подфлажными» становились, как правило, новые суда. Например, в 1999 г. осредненный дедвейт судна российского морского пароходства составлял 13,1 тыс.т., в то время как «подфлажного» - 24,6 тыс. т.

Разгосударствление предприятий привело к их разукрупнению и возникновению сотен мелких коммерческих структур – новых судоходных компаний, формирующих свой флот за счет судов, переданных с баланса морских и речных пароходств, перевода судов из других отраслей - рыбопромысловой, военной, технической. В масштабах страны в 1994 г. флот новых судоходных компаний составил 65 судов (214,0 тыс. т. дедвейта) включая суда типа «река-море», в 1995 г. – 189 судов (808,8 тыс. т.) и в 1999 г. – 565 судов (1373,0 тыс. т.).

Помимо очевидно низкого грузоперевозочного потенциала (по итогу 1999 г. - 2,4 тыс. т. дедвейта на одно судно), этот флот был старым. В ухудшение ситуации, новые судоходные компании располагали двумя-тремя, реже четырьмя-пятью такими судами, что не позволяло организовать их квалифицированную эксплуатацию, используя суда до полного физического износа.

Естественным следствием такого «реформирования» стало *стратегическое поражение морского флота страны*. Существенно, в три раза, сократился общий объем грузоперевозок: если в 1992 г. десятью морскими пароходствами России было перевезено 88,62 млн. т., то в 1999 г. – 30,18 млн. т. Каботажные перевозки сократились почти в пять раз, с 17,15 млн. т. в 1992 г. до 3,62 млн. т. в 1999 г., перевозки в загранплавании почти в три раза, с 71,47 млн. т. в 1992 г. до 26,56 млн. т. в 1999 г., перевозки на международном рынке (грузов иностранных фрахтователей – ГИФ) - с 47,27 млн. т. в 1992 г. до 25,74 млн. т. в 1999 г. Морской флот РФ постепенно и последовательно утрачивал статус национального и международного перевозчика.

Рассмотренные тенденции в полной мере отразились и на дальневосточном торговом судоходстве. Так, на начало 1992 г. флот ДВМП под флагом России составлял 183 судна совокупным дедвейтом 1878,6 тыс. т., а к началу 2000 г. – 84 судна на 1090,4 тыс. т. За этот же период флоты дальневосточных пароходств сократились: Приморского морского пароходства - с 38 судов (429,6 тыс. т.) до 16 судов (149,1 тыс. т.), Сахалинского морского пароходства - с 78 судов (386,9 тыс. т.) до 15 судов (57,3 тыс. т.) и Камчатского морского пароходства - с 44 судов (196,6 тыс. т.) до 9 судов (38,6 тыс. т.). Сообразно этому в несколько раз снизились и объемы грузоперевозок. Если в 1992 г. судами ДВМП было перевезено 11,46 млн. т., то в 1999 г. – 5,63 млн. т. Объемы грузоперевозок Приморского пароходства сократились с 5,8 млн. т. до 1,47 млн. т., Сахалинского – с 8,57 млн. т. до 1,71 млн. т. и Камчатского – с 1,72 млн. т. до 0,02 млн. т.

Сопоставляя приведенные данные несложно установить, что результаты работы Дальневосточного и Приморского пароходств существенно ухудшились, «на грани» было Сахалинское пароходство, а Камчатское пароходство фактически прекратило свою деятельность[91].

Работа в новых экономических условиях потребовала смены методов управления судоходством. В первой половине 1990-х гг. была предпринята безуспешная попытка объединить действия российских дальневосточных судовладельцев на «Тихоокеанской конференции», созываемой по инициативе ДВМП. Судоходным компаниям пришлось самостоятельно искать новые рынки, устанавливать прямые контакты с иностранными фрахтователями, заключать дол-

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

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

[91] Так, за рассмотренный период объемы грузоперевозок ДВМП, ПМП и СМП сократились на 50,8, 74,6 и 80,0 процентов соответственно. Объемы грузоперевозок КМП сократился на 98,8%, составив в 1999 г. всего 20,0 тыс. т.

госрочные контракты.

Имевшие богатый опыт работы на международных линиях, сохранившие костяк флота и структуры управления Дальневосточное и Приморское пароходства не утратили свое присутствие на рынке и сумели наладить обновление судового состава.

Используя «удобный флаг» ПМП получило иностранные кредиты на приобретение новых танкеров дедвейтом по 28-32 тысячи тонн. Первым судном, построенным для ПМП в начале 1994 г. без государственного финансирования, стал танкер «Gemini», затем последовала «Libra», в следующем году – «Virgo» и «Capella», а в 2006 - «Auriga». В последующие годы Приморское пароходство приобрело серию танкеров - «пятитысячников» - «Амурск», «Анива» и «Абакан», три танкера-химовоза на 42,2 тыс. т. – «Москальво», «Марчекан» и «Монерон», «восьмитысячник-химовоз» - «Виктор Дубровский» и универсальный сухогруз «Форест-1».

Новые танкера поступали в оффшорную компанию, первые два из них были взяты в долгосрочный тайм-чартер норвежской компанией «Iver Ship As.» и стали именоваться «Iver Gemini» и «Iver Libra». В пуле с датской компанией «Torm» и сингапурской «Pacific Carriers Ltd» работали «Москальво», «Марчекан» и «Монерон». Суда ПМП осуществляли перевозку широкого спектра наливных грузов, таких как нефть и нефтепродукты, метанол, пищевые растительные масла и животные жиры, патока, продукты легкой химии. В итоге десятилетия, по данным годового отчета 1999 г., флот Приморского пароходства состоял из 16 танкеров под российским флагом (т.н. «балансовый флот») и 29 танкеров под «удобным флагом». 26 танкеров имели усиленные ледовые подкрепления корпуса и способны плавать в полярных широтах и ледовых условиях замерзающих морей средних широт круглый год.

Первое постсоветское пополнение – контейнеровоз «Капитан Бянкин», ДВМП приобрело в 1994 г., на следующий год пришли однотипные «Капитан Конев» и «Юрий Островский». Всего до 2000 г. было приобретено еще шесть судов, два из которых были построены в России.

В 1993 г. ДВМП начинает работу новая линия «FANAL» между портами северо-западного побережья США и Австралии. Первоначально на линии работали три судна типа «СА-15», а по мере поступления новых судов-контейнеровозов, линия трансформируется в контейнерный вариант с еженедельным сервисом и добавлением заходов в порты Новой Зеландии и Полинезии. Расширяется агентская сеть ДВМП: в 1995 г. начинает работу «FESCO Lines Australia Pty. Ltd» с офисами в Сиднее, Мельбурне и Брисбене, с 1997 г. «FESCO Lines New Zealand Ltd» в Крайстчерче, Окланде и Веллингтоне и «FESCO Hong Kong Ltd» - в Гонконге. В 1999 г. завершена процедура формирования агентской сети «FESCO Agencies N.A. Inc.» в США и Канаде, пароходство начало перевозки в собственных рефрижераторных контейнерах, что расширило перспективы развития бизнеса. Опытом советской школы мореплавания в 1999 г. была выполнена уникальная буксировка ледоколом «Адмирал Макаров» (капитан В.А. Холоденко) плавучего дока Северо-западным проходом из Петропавловска-Камчатского на Багамские острова через канадскую Арктику.

В современности представляется сложным вспомнить все те новые судоходные компании, созданные начинающим российским бизнесом в девяностые годы. В черновых записках конца этого десятилетия нами было отмечено существование 96 дальневосточных предприятий-судовладельцев (вкл. рыболовецкие организации), владевших 179 морскими судами. Строго говоря, на одного судовладельца того времени приходилось 1,9 судна…

История российского рыболовства в девяностые годы – это основа для многочисленных детективных романов, непрерывный поток криминальных событий. Если экономической целью единого рыбохозяйственного комплекса СССР было обеспечение продовольственной безопасности страны, то в последующие годы задачи рыболовства стали чисто коммерческими, направленными на извлечение прибыли во всевозможных формах и любыми способами.

Экономическим базисом получения такой прибыли стали рыбные ресурсы страны, размер которых, даже в первом приближении, весьма сложно оценить. К примеру, по оценкам Счетной палаты РФ «…вылов во всех доступных для отечественного флота районах мог составить ежегодно не менее 9 млн. т.…»[92], что по стоимости составляет многие миллиарды долларов. Инструментом перераспределения доходов стали квоты - часть общего допустимого улова (ОДУ) водных биоресурсов, платно выделенная конкретному пользователю. Инструментом извлечения доходов стали нещадная эксплуатация труда рыбаков и рыбопромыслового флота, незаконная добыча и нелегальный экспорт морепродуктов[93]. Дальний Восток не только не стал исключением из общероссийских тенденций, но и адекватно своей роли в рыбопромысловом

[92] Данные 2001 г., см. http://ruspelagic.ru/effektivnost-deyatelnosti-rybnoy-ot

[93] Полагаем, что криминализация рыбодобывающей отрасли в эти годы обусловлена самим экономическим характером этого вида деятельности. К примеру, приватизация судоходной компании или порта «под себя» в условиях сократившегося грузопотока - это замораживание капитала. Приватизация даже небольшого рыбодобывающего предприятия, имеющего в активе флот, квоты на вылов и гарантированный рынок сбыта в ближайшем зарубежье сулит прибыль в тысячи процентов, особенно если наплевать на

хозяйстве страны, лидировал в этих процессах. В современности, история этих времен сохранилась в виде отдельных газетных публикаций и судебных приговоров, и «политкорректных» исследований, из которых установить сущность, целостность и причинно-следственную связь сложно, а зачастую невозможно. И нам остается только отразить абрис событий.

Начала девяностых годов характеризуется концентрацией добычи морепродуктов в 200-мильной исключительной экономической зоне, что сделало имеемый рыболовный, и особенно рыбоперерабатывающий флот избыточным, и повлекло за собой сокращение судового состава и сокращение рабочих мест. Разрушение устоявшихся хозяйственных связей, резкое повышение цен на топливо и материально-технические ресурсы, рост транспортных тарифов, дефицит собственных средств и взаимные неплатежи, непродуманная фискальная политика и отсутствие долгосрочных кредитных ресурсов, и многие другие причины привели к резкому спаду в рыбной отрасли.

Одним из доминирующих факторов, определяющих успех рыболовства, стало распределение квот на вылов, закрепленное за федеральным органом, управляющим рыболовством страны, который, к месту сказать, в 1992-2000 гг. реорганизовывался пять раз. Выделение квот в те времена, мягко говоря, носило «непрозрачный характер», по-сути имело к рыбодобывающему потенциалу предприятия опосредованное отношение, находясь в прямой зависимости от имеемого в его распоряжении «административного ресурса». Сформировался «бизнес на квотах» - приобретения права на вылов морских биоресурсов, с последующей спекуляций таковыми. Бывали случаи, когда квоты получали рыболовные компании не имеющие флота, а пресса тех лет судачила о выделении денежных средств на приобретение квот дальневосточным рыбопромышленникам - бизнесменами близлежащих государств.

Кризис в приморской рыбопромышленности ясно определился к 1996 г. Финансовые и административные проблемы создали тяжелое положение в АО «ВБТРФ», сопровождаемое выводом флота за рубеж и закончившееся банкротством предприятия. Настоящей трагедией закончилась приватизация «Востокрыбхолодфлота». Поименованное как АО «Востоктрансфлот», предприятие сначала стал объектом бандитских разборок, сменившихся на «цивилизованные» судебные тяжбы за контрольный пакет, незаконный вывод флота под иностранный флаг и в «дочерние структуры», и сопутствующие этому многочисленные аресты судов по всему миру и бедственное положение их экипажей. Естественным исходом данных событий стало банкротство предприятия в конце девяностых годов, еще десятилетие назад владевшее 150 рефрижераторными судами. Не менее печально сложилась судьба «Приморрыбпрома», ставшего объектом активных криминальных разборок. Как-то выживали Находкинский БАМР, «Преображенская БТФ» и «Южморрыбфлот». В девяностые годы на Сахалине были ликвидированы база океанического рыболовства в Корсакове, база обрабатывающего флота (16 плавбаз) в Холмске, в Невельске «исчезла» база среднетоннажного флота. Тяжелую борьбу за существование вело камчатские и охотоморские рыбаки. Массово банкротились береговые рыбоперерабатывающие предприятия и рыболовецкие колхозы. Только в 1994 г. на Дальнем Востоке 26 рыбодобывающих предприятий были объявлены банкротами.

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. Мутн*а* история с новыми супер-траулерами, 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.

Либерализация внешнеэкономической деятельности, низкий уровень рыбоохранного, пограничного и таможенного контроля и колоссальная разница в ценах на товарную продукцию обусловили повсеместную экспортную направленность дальневосточных рыболовных организаций. Следствием этого стало разрушение отечественных береговых рыбоперерабатывающих производств и смещение центров сбыта в Японию, Корею и Китай, основанных на браконьерском лове и незаконном экспорте.

Однозначно определить точный размер браконьерской добычи и незаконного экспорта рыбопродукции в целом по Дальнему Востоку достаточно сложно, если не невозможно. К примеру, известно, что в 1998 г. только из одного Южно-Курильского промрайона в три близлежащих японских порта было экспортировано морского ежа около 2000 т. (ОДУ 200 т.), креветки около

закон и нравственные устои. В этих условиях для простого рыбака большой удачей стало не заработать «большие деньги», а просто «получить зарплату».

200 тонн (ОДУ 100 т.), трепанга 15-20 тонн (ОДУ не выделялся), крабов различных видов – 1500 т. при совокупном «крабовом» ОДУ 285 т., камбалы – 3000 т. (ОДУ 1200 т.)[94]. То есть, только по одному промысловому району фактическая добыча морепродуктов в 3,8 раза превысила объем допустимого улова. И практически все шло на экспорт…

Разновидностью браконьерства стали «научные квоты» - т.е. объемы добычи, выделяемые на научные исследования. К примеру, для проведения научных исследований только для СахНИРО определена квота в *пять тысяч тонн краба* различных видов. Фактически же на научные цели расходовалась тысячная доля указанной квоты, а остальная часть ракообразных продается по коммерческим ценам за границу.

По данным проверки Генеральной прокуратуры РФ, проведенной в 1997 г. «… приблизительные расчетные потери РФ от неучтенного вывоза морепродуктов только из дальневосточной 200-мильной экономической зоны составляют более 20 млрд. руб. *ежедневно* (в ценах этого года – Ю.В.)… За счет нелегального экспорта морских биологических ресурсов за последние 7 лет государству нанесен ущерб, оценивающийся более чем в 35 млрд. долл. США. Однако есть все основания полагать, что действительный ущерб значительно превышает эту цифру… Основной ущерб наносят действия российских промысловиков, когда рыбопродукция продается иностранным приемщикам в обход таможенных пошлин и налогов. В настоящее время по экспертной оценке подобным образом за границу уходит около 80% продукции… ».

Впрочем, браконьерство, как социальное явления стало в эти годы характерным для всех видов рыбных промыслов, как в морской зоне, так и в прибрежной. Сформировалась общность людей, браконьерство для которых стало сначала вынужденной, а со временем и исторически сложившейся экономической основой их существования. Органы, призванные противодействовать криминальному промыслу, зачастую оказывались коррумпированными и участвовали в разделе доходов от нелегального бизнеса, либо использовали пробелы и несовершенство законодательства для получения собственных теневых доходов.

Браконьерство пагубно отразилось на состоянии запасов основных промысловых объектов в 200-мильной исключительной экономической зоне России на Дальнем Востоке, особенно тех, что пользуются повышенным спросом на мировом рынке.

В итоге, передел собственности и системный кризис в национальной экономике привели к резкому спаду в рыбопромышленном производстве Дальнего Востока России, из организационно-целого промышленного комплекса, дальневосточная рыбная отрасль деградировала в полукустарные структуры.

Для противодействия браконьерству и незаконному экспорту морепродуктов с 1994 г. стали проводится операции «Путина». Страницы газет того времени «пестрели докладами» о достигнутых результатах - пресечении браконьерства и нелегального экспорта «в тоннах и килограммах». Но на фоне фактически состоявшихся величин преступного промысла это не имело никакого практического значения. Однако, мы бесконечно далеки от осуждения рыбоохраны и морских пограничников, полагая, что в сложившихся экономических и общественно-политических условиях того времени поставленные им задачи не имели позитивного решения.

В «новом времени» стремительный рост исследований научного флота СССР сменился на не менее стремительное сокращение научных рейсов в постсоветской России. Если в течении 1991 гг. дальневосточными научными судами было выполнено 40 рейсов, то с 1992 по 1999 г. всего – 77, т.е. «осредненно» 9,6 рейса в год (данные ЕСИМО).

Практически лишенные государственной поддержки научный флот вынужден был заниматься не свойственной ему коммерческой деятельностью, совершая челночные рейсы за импортными автомобилями и иным ширпотребом. Известно, что только в 1995 г. НИС «Академик Опарин» совершило 9 рейсов продолжительностью 114 сут., из них *один научный* (21 сут.) и восемь коммерческих (93 сут.). Злой иронией судьбы «автомобилевозами» стали «Академик Александр Виноградов», «Академик Королев», «Геолог Приморья» и другие суда науки.

В этот тяжелый, для российской науки, период наработанные за предшествующие годы связи с научными организациями Японии, Кореи, Китая, Тайваня, Вьетнама, Германии и др. стран, позволили продолжать и развивать исследования на акваториях дальневосточных морей и порой в Тихом океане в рамках международных проектов. Существенным подспорьем для сохранения профиля научного флота стали «радиоактивные рейсы» - исследования радиации в местах затопления ядерных отходов, и работы по программе «CREAMS – совместного (т.е. международного – Ю.В.) исследования циркуляции вод восточноазиатских морей». Так, в рамках «CREAMS» в 1993-1994 гг. судами ДВНИГМИ «Профессор Хромов», «Павел Гордиенко» и «Академик Шокальский» было проведено четыре рейса, выполнено порядка 450 станций в Японском, Охотском и Южно-Китайском морях. В последующее время, такие исследования стали регулярными, по одному - три рейса за год. Наиболее крупным проектом стал много-

[94] Здесь и ниже данные Э.М. Черного, см. список использованных источников.

летний российско-германский проект «КОМЭКС» (1996-2004 гг.), направленный на комплексное исследование в Охотском море. Основным исполнителем с российской стороны Тихоокеанский океанологический институт.

В 1995 г. в составе ТИНРО-Центра была создана новая структура – База исследовательского флота, в состав которой вошла четверка новых (1987 г. постройки) среднетоннажных траулеров типа «Атлантик-833», ставших НИС «Профессор Кагановский», «Профессор Кизеветтер», «Профессор Леванидов» и «ТИНРО».

Развал СССР и крах биполярного мира обусловили сокращение океанских задач, для новых геополитических и макроэкономических реалий российский ВМФ стал количественно избыточным, что объективно обусловило сокращение корабельного состава. Однако, как помнится, «сверху» организационных программ реформирования ВМФ предложено не было, началось обвальное сокращение флота.

В начале девяностых годов были выведены в отстой все АПЛ первого и второго поколений, списаны выслужившие свои сроки боевые корабли 1960-х - начала 1970-х гг. постройки. Однако, на фоне списания старых кораблей, из состава флота выводились и достаточно современные корабли. В течении 1990-х гг. постепенно были выведены из состава ТОФ и списаны на лом из двух ТАКР пр.1143 - оба корабля, из трех БПК пр. 1134А и четырех БПК пр. 1134Б – все корабли, из 11 СКР пр. 1135 - девять кораблей. В техническую консервацию были поставлены новые атомные корабли - тяжелый РКР «Адмирал Лазарев» (до 1992 г. – «Фрунзе») и уникальный БРЗК «Урал». В 1992 г. из-за пожара и невозможности восстановления энергетической установки был потерян новый БПК «Адмирал Захаров». Из-за дефицита финансирования в 1997 г. был поставлен на консервацию и позже списан БПК «Адмирал Спиридонов», активно прослуживший 13 лет. Из-за существенного износа и невозможности проведения квалифицированного ремонта машинно-котельных установок были постепенно выведены в резерв все шесть эсминцев пр. 956. Существенному сокращению подверглись подводные силы ТОФ. В эти годы были поставлены в отстой все девять РПКСН пр. 667Б, два из девяти РПКСН пр. 667БДР (средний срок службы 17 лет), все десять АПЛ пр. 671РТМ (средний срок службы 16,7 лет), флот потерял первенца пр. 971 – АПЛ «Акула», активно прослужившую 10 лет и списанную в 1994 г.

Потери же среди вспомогательного флота в современности учесть невозможно. По сообщениям интернет-пространства за эти годы всего ТОФ утратил порядка 200 вспомогательных судов и плавсредств, зачастую, по откровенно мошенническим схемам. К примеру, в начале 1990-х гг. океанские буксиры «Фотий Крылов» и «СБ-408» по подложным документам были сданы в аренду компании «Интертаг ЛТД» за один доллар в день и впоследствии несколько раз незаконно перепроданы и сменили флаг. В 1993 г. ля силового возвращения «Фотия Крылова» в Южно-Китайское море выходил БПК «Петропавловск». Однако, стоявший в Сингапуре «Фотий» в море не вышел, и «Петропавловск» получил приказ вернуться во Владивосток[95]. В 1994 г. другое уникальное судно – транспорт «Анадырь», тремя годами ранее приобретенное за 65 млн. долл., было продано за 21,2 млн. долл. норвежской фирме и переоборудовано в нефтедобывающую платформу «Petrojarl IV».

Настоящей аферой стала продажа гордости Тихоокеанского флота – ТАКР «Минск» и «Новороссийск». Прослужившие всего 15 и 11 лет, в 1993 г. корабли были поставлены в отстой в Советской Гавани, а два года спустя проданы по цене черного лома южнокорейскому посреднику. Известно, что на «Минске» «ушли за границу» исправные секретное оружие и спецаппаратура, запчасти и документация к ним…

Трагичное социально-экономическое положение страны обусловило резкое сокращение финансирования и материально-технического обеспечения флота. Многомесячные задержки выплат денежного довольствия и заработной платы стали обыденным делом. Из-за развала межкооперационных связей стали дефицитом аккумуляторные батареи ПЛ, к середине 1990-х гг. проблемы с топливом стали настолько серьезны, что поднимался вопрос о консервации главных двигателей кораблей. В отсутствии средств, ремонт стал сводиться к регламентным работам, проводимым силами экипажей. Обыденным стало «самоснабжение по запчастям», при котором нужное и исправное техническое изделие снималось с одного корабля и ставилось на другой, выходящий в море.

Существенное влияние на уровень боеготовности оказало и сокращение срочной службы с трех до двух лет. Воинская служба стала непопулярной среди молодежи, формировался дефицит призывного ресурса. В итоге на многих боевых кораблях, зачастую, личного состава едва хватало на организацию дежурных вахт. В сложных социально-экономических условиях, методом проб и ошибок флот приступил к смешанному комплектованию личного состава – по контракту и призыву. Не видя перспектив некоторые выпускники военно-морских училищ под

[95] На фоне массовой распродажи флота, судьба этих судов сложилась благополучно. После серии судебных процессов, суда были возвращены России и переданы компании «Совфрахт» в 2003 г. И только в 2008 г. «Фотий Крылов» и «СБ-408» вернулись в состав Тихоокеанского флота.

различными предлогами уклонялись от дальнейшей службы, что довершило формирование кадрового дефицита.

Как закономерный результат, многие корабли были постепенно «прикованы» к причальной стенке. Выходы в море становились редкостью, уровень боевой подготовки, несмотря на принимаемые меры, неуклонно снижался. 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.

Но были и другие люди. Нам известны примеры, когда 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[96]. 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.

Известно, что в 1992 г. задачи БС в Индийском океане решали БПК «Адмирал Виноградов» и СКР «Грозящий». В 1993 г. для обеспечения безопасности мореплавания в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях совершил два похода БПК «Петропавловск». в ходе одного из них была оказана помощь теплоходу «Иван Крамской», захваченному пиратами. В конце этого года на БС в Индийский океан ушел отряд в составе БПК «Адмирал Виноградов» и «Адмирал Спиридонов», и БДК «Николай Вилков». В январе 1994 г. «Адмирал Виноградов» и «Николай Вилков» приняли участие в совместных учениях ВМС США, Великобритании и Франции «Halifax-22» в зоне Персидского залива. В этом же году СКР «Летучий» выполнил БС в Охотском море.

Первым визитом боевых кораблей под Андреевским флагом стал поход в Циндао и Пусан БПК «Адмирал Пантелеев», эсминца «Быстрый» и танкера «Печенга», выполненный в августе 1993 г. Затем последовали визит БПК «Адмирал Пантелеев», «БДК-11» и БМТ «Виктор Колечицкий» в Перл-Харбор в 1995 г., визиты в 1997 г. РКР «Варяг» в Республику Корея и БПК «Адмирал Виноградов» - в Токио. В этом же году дальний поход в Малайзию совершила ДЭПЛ «Б-187», представлявшая Россию в международной выставке «Лима-97». И осенью 1999 г. Шанхай посетил ОБК во главе с РКР «Варяг», по случаю празднования 50-летнего юбилея КНР. Всего же с 1992 по 1999 годы моряки-тихоокеанцы выполнили 11 дальних походов и боевых служб.

Сохраняя советские традиции, трансарктические подледные переходы выполнили три атомных подводных крейсера пр.949А – «К-456» в 1993 г., «К-186» в 1994 г. и «К-150» в 1998 г. Наряду с этим кораблями в девяностые годы ТОФ пополнили три ДЭПЛ - «Б-187» в 1992 г., «Б-190» в 1993 г. и «Б-345» в 1994 г., и одна многоцелевая АПЛ пр. 971 – «К-295» в 1995 г. В 1992 г. ТОФ получил последнее до современности пополнение крупного корабля - в ноябре в состав флота вошел БПК «Адмирал Пантелеев».

Драматично сложилась судьба «Тихоокеанской гидрографической экспедиции». Угасающая активность Военно-космических сил РФ и существенный износ обусловили списание старых КИК «Сибирь», «Сахалин» и «Чукотка», был поставлен в отстой, медленно разворовывался, несколько раз горел и, в конце концов, был списан новейший КИК «Маршал Неделин». Спасением для однотипного «Маршала Крылова» послужила «война между спутниковой и сотовой связью» - с 1993 г. Государственный космический центр им М.В. Хруничева и американская фирма «Моторола» приступили к проекту «Иридиум», по которому в космос должен быть запу-

[96] 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, боевых служб было выполнено раза в два больше …

шен 21 спутник связи. Поставленные задачи корабль выполнил на «отлично», а затем постепенно «подключился» к испытаниям баллистических ракет российских РВСН. Всего до конца 1999 г. «Маршал Крылов» участвовал в обеспечении 13 мероприятий, пройдя 38,6 тыс. миль.

Находясь в кризисном положении, Тихоокеанский флот по мере сил оказывал помощь населению, попавшему в беду. Так, в октябре 1995 г. десантные корабли оказали помощь жителям о-вов Парамушир и Шикотан, пострадавшим от землетрясения, перевезя тысячи тонн грузов и гуманитарной помощи. В декабре 1996 г. при аварии береговой ЛЭП для энергообеспечения важных объектов базы и города использовалась ГЭУ «К-295». Практически неизвестным истории остался трудовой подвиг вспомогательного флота ТОФ, чьи суда обеспечивали экспедиционный завоз удаленным гарнизонам и территориям Дальнего Востока. В эти же годы КИК «Маршал Крылов» исполнял функции танкера, перевозя топливо для Камчатки. Сложная работа по спасанию брошенных и затонувших кораблей и судов легла на «Управление аварийно-спасательных, поисковых и судоподъемных работ (УПАСР) ТОФ». Так, спасателями-тихоокеанцами были подняты списанные подводные лодки «Б-313» в 1997 г., «Б-101» и «Б-28» в 1998 г., «Б-15» и «Б-33» в 2001 г., надводные корабли и суда – списанные СКР «Грозящий» (1999 г.) и эсминец «Стойкий» (2000 г.), и другие.

В итоге «лихих девяностых», повседневным и самоотверженным трудом моряков было *сохранено боевое ядро Тихоокеанского флота*[97].

Существенному реформированию подверглись военно-морские силы на Амуре. В феврале 1995 г. 49-я дивизия речных кораблей ТОФ была передана ФПС России как Амурская пограничная речная флотилия. Тремя годами позже, флотилия, как целостное соединение, была расформирована на отдельные бригады. Однако, малые артиллерийские корабли, бронекатера и ДКВП оказались «не экономичными» при охране государственной границы и были списаны, в большинстве своем, к 2003 г.

События в дальневосточном судоремонте и судостроении в девяностые годы – это, по большому счету, не история обеспечения мореплавания, а история общественного протеста, все реже и реже ограничивающегося заводскими территориями. Нам памятны многочисленные митинги рабочих Дальзавода и Большого Камня на центральной площади Владивостока, рабочие протесты в Находке и Славянке, известно, что в 1995 г. для защиты своих прав рабочие Амурского судостроительного перекрыли фарватер, требуя оплаты за построенную подводную лодку. И таким примерам нет числа…

Судоремонтные и судостроительные заводы, работающие в системе ведомственной и внутрисоюзной кооперации, первыми ощутили на себе крах государства, утратив многие производственные связи. Рост транспортных тарифов обусловливал отрыв дальневосточной промышленности от экономики России, динамичное увеличение стоимости энерго- и материальных ресурсов делали производство нерентабельным.

Судостроительные предприятия Дальнего Востока в первой половине девяностых годов достраивали заказы, оставшиеся от советского периода и находящиеся в высокой степени готовности. Так, амурские корабелы достроили четыре подводные лодки: в мае 1992 г. в строй вступила АПЛ пр. 971 «К-419», а в сентябре ДЭПЛ пр. 877 «Б-190». Затем последовали еще две лодки этих проектов - «Б-145» в октябре 1993 г. и «К-295» - через полтора года. Корабелы Хабаровска передали ТОФ четыре МРК пр. 12411 - «Р-18», «Р-19», «Р-20» и «Р-24», и достроили несколько рыболовных судов. «Восточная верфь» (бывш. Владивостокский ССЗ) передала ФПС России два сторожевых корабля пр. 10410 – «ПСКР-915» в 1993 г. и «ПСКР-918» в 1994 г. В последующие годы, в условиях тотального дефицита государственного бюджета и резкого сокращения расходов на оборону, военное кораблестроение было практически прекращено.

«Постсоветским новостроем» Амурского ССЗ стали два сухогруза класса «река-море» дедвейтом 5,5 тыс. - в 1995 и 1998 г., лесовоз-пакетовоз дедвейтом 5,3 тыс. в 1997 г. и плавучий комплекс по переработке ЖРО «Ландыш» в 2000 г. С 1992 по 1995 годы Николаевский на Амуре судостроительный завод передал рыбакам 15 малых траулеров пр. 420. Однако полагаем, что полная и своевременная оплата за них не поступала, поскольку к апрелю 1999 г. накопленные убытки завода составляли 146,2 млн. руб. и в отношении него началась процедура банкротства. В эти же годы корабелы Сретенска и Благовещенска достроили несколько небольших рыбопромысловых судов, что, впрочем, не внесло позитива в перспективы их деятельности.

Общая социально-экономическая деградация страны сделала свое дело. В условиях упадка торгового мореплавания и морского рыболовства из вчерашних состоятельных заказчиков нового судостроения остались единицы. Да и те, из-за отсутствия в России механизма финансирования судостроения, вынуждены были обращаться к зарубежным поставщикам или приобре-

[97] Примечательно, что в 2006 г. для испытания на Балтийском море построенной ДЭПЛ пр. 636 был привлечен тихоокеанский экипаж кап. 2 р. А.Н. Дергоусова. По-видимому, балтийцы свои подводные кадры не сохранили.

тать суда на вторичном рынке. К примеру, по воспоминаниям главы ДВМП В. Миськова, в 1997 г. достройка судна на Амурском ССЗ потребовала вложения сверхсметных 5,0 млн. долл., что было обусловлено не «алчностью» завода, а ростом энерготарифов и стоимости услуг поставщиков. В итоге, дальневосточное, да и российское судостроение в целом, стало не то чтобы неконкурентоспособным зарубежным предприятиям, а зачастую *просто не нужным* отечественному потребителю.

В современных источниках практически не встречаются данные о производственных результатах судоремонтной отрасли тех лет. Разумеется, что дальневосточный судоремонт не прекратил свою работу в одночасье - он медленно угасал, ежегодно сокращая объемы работ. К примеру, по Камчатке в 1992 г. произошло сокращение круга заказчиков судоремонтных предприятий и объемов производства в отрасли на 32%, а наиболее существенный, в 2,5 раза, спад состоялся в 1994 г. В последующее время объемы камчатского судоремонта снижались в среднем на 15% в год. Известно, что с 1981 по 1987 гг. Чажминский СРЗ (ранее 30-й СРЗ ВМФ) отдоковал 303 корабля, в то время как с октября 1994 г. по октябрь 2000 г. было отдоковано менее 100 кораблей и 69 гражданских судов.

В условиях сокращения оборонных расходов резко снизилось финансирование военного судоремонта. Либерализация внешнеэкономической деятельности обусловила массовый исход гражданских судов на ремонт в Корею, Японию и Китай, чьи производства отличались от российского обязательностью и финансовой стабильностью. В итоге, к середине девяностых годов, отечественный судоремонт встал перед фактом обвального сокращения заказов. Это обусловило другую характерную черту дальневосточного судоремонта тех лет – разукрупнение, что продиктовано существенной разницей в рентабельности отдельных видов производств. На отдельные производства поделился некогда единый «Дальзавод», разукрупнялись судоремонтные предприятия Камчатки, Сахалина и Приморья, выводя «в отстой» ставшие неэффективными в новых, рыночных условиях «еще вчера» уникальные производства.

Небольшой «всплеск» заказов наблюдался в дальневосточном судоремонте в 1998-1999 гг., после роста курса доллара из-за дефолта 1998 г. Однако, существенных изменений не произошло, стагнация производства продолжалась.

Некоторым спасением для судоремонтников атомного флота стали работы по утилизации АПЛ[98]. С 1992 по 1999 г. были утилизированы 11 АПЛ, но основная масса таких работ была выполнена в следующем десятилетии. Как выход из ситуации на территориях практически всех судоремонтных заводов были созданы портовые структуры. Это позволило поддерживать угасающие производства «на плаву» и давало приработок бывшим судоремонтникам[99], а со временем стало и частью дохода предприятий.

С началом девяностых резко деградировала материально-комплектующая база дальневосточного судостроения и судоремонта. Практически прекратила свою работу комсомольская «Амурсталь», металлургическая основа дальневосточной промышленности, в отношении которой уже в сентябре 1996 г. была начата процедура банкротства. В сложном финансовом положении находился «Амуркабель», «сжались» радиотехнические производства «Изумруда», «Дальприбора» и «Радиоприбора», прекратил работу «Хабсудмаш»…

В итоге, уже во второй половине 1990-х гг. практически перед всеми дальневосточными судостроительными и судоремонтными предприятиями встала угроза банкротства, долги и взаимные платежи достигли фантастических размеров, иссякал технологический ресурс, таял золотой фонд отрасли – рабочие и инженеры, зрелые и состоявшиеся люди, высококвалифицированный персонал, основа любого производства. *Процессы деиндустриализации Дальнего Востока России стали окончательно оформившимися*.

Характерной чертой развития российской портовой системы в девяностые годы стал рост грузоперевалки. Если в 1995 г. всеми российскими портами было перегружено 61,8 млн.т. , то в 2000 г. – 82,9 млн. т., а в 2003 г. – 104,7 млн. т. В силу роста сырьевой специализации России в мировом экономическом пространстве, в совокупной грузообработке портов доминировали экспортные грузы, составившие в 1995 г. 69,6% (43,0 млн. т.), в 2000 г. – 78,0% (64,7 млн. т.), и в 2003 г. – 76,9 (80,8 млн. т.)%. Импорт в эти годы составят на порядок меньшие значения – 7,7 млн. т. в 1995 г., 9,6 млн. т. в 2000 г. и 13,0 млн. т. в 2003 г. На каботаж приходилось 11,0 млн. т., 8,7 млн. т. и 11,2 млн. т. соответственно[100].

Данная тенденция характерна и для Дальнего Востока. Если в 1990 г. совокупная грузоперевалка четырех основных портов (Находка, Восточный, Владивосток и Ванино) составляла 41,2

[98] К исходу 1997 г. из состава российского ВМФ было выведено 154 АПЛ, из которых на Северном флоте – 92, а на Тихоокеанском флоте – 62 АПЛ, и их количество продолжало расти.

[99] Помнится, в те годы один из руководителей СРЗ получил прозвище «Чоко Пай» за то, что поставил под разгрузку судно с импортом южнокорейского печенья «Choco Pie»…

[100] Здесь и ниже использованы данные Росстата, ЕСИМО и монографии «Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота».

млн. т., то в 2003 г. на указанные порты приходилось 48,4 млн. т., а на иные 32 дальневосточных порта и портопункта - 14,6 млн. т. Указанные основные порты, связанные с железной дорогой с регионами России, обеспечивали основные потоки экспорта и импорта, а так же каботаж. На долю иных портов и портопунктов приходились перегрузки местного значения. Иная характерная черта того времени – это создание новых портовых структур, как правило, при судоремонтных заводах, что оттягивало от «традиционных портов» часть грузопотока. Итогом данных тенденций стало снижение загрузки всех портовых мощностей Дальнего Востока.

С началом 1990-х гг. в российском экономическом пространстве возник «Проект Туманган», в основу которого было положено строительство международного порта в устье р. Туманная, на стыке границ трех государств – России, КНДР и КНР. В реализации этого проекта были заинтересованы Китай, северо-восток которого получал кратчайший выход к морю, и Северная Корея, обеспечивающая порт дешевой рабочей силой. Для России перспективы были просто «убийственные», поскольку «отсекали» крупные портовые комплексы юга Дальнего Востока от транзитных потоков «Восток-Запад». До практического исполнения проекта дело не дошло, но заметим, что в современности в КНР сохранились структуры, ориентированные на его реализацию.

Судьба большинства морских рыбных портов Дальнего Востока была печальна. В условиях массового и динамично растущего экспорта морепродуктов, данные порты практически остались без собственной грузовой базы. Некоторые из них «вписались» в торговые грузопотоки и каботаж, а большинство оказалось на грани банкротства.

В девяностые годы произошли принципиальные изменения в правовом режиме арктического мореплавания: в марте 1997 г. РФ ратифицировала конвенцию ООН по морскому праву от 1982 г., согласно которой российскими территориальными акваториями в Северном Ледовитом океане остались лишь 12-мильные воды вдоль северных берегов и вокруг островов, и воды исключительной экономической зоны. Карта советской Арктики, границы которой проходили по меридианам вверх, от границ Кольского п-ова и пролива Дежнева до полюса стала историей.

В течении 1990-х существенно сократился дальневосточный арктический флот. Были списаны старые ледоколы «Киев», «Владивосток», «Ленинград», «Москва» и «Мурманск», и ледокольно-транспортные «амгуэмы» - «Василий Федосеев», «Капитан Готский», «Капитан Кондратьев» и «Капитан Мышевский». Из-за практического отсутствия государственной поддержки арктического мореплавания были проданы за рубеж новые ледокольно-транспортные суда «Витус Беринг», «Алексей Чириков», «Владимир Арсеньев» и «Степан Крашенинников».

В 1992-1995 гг. в управление снабжением северных территорий был «допущен» серьезный, стратегический просчет – северный завоз стал децентрализованным, т.е. регионы осуществляли завоз собственными силами и привлеченным транспортом. Отсутствие единого механизма и дефицит региональных финансовых ресурсов создали серьезные проблемы в выполнении северного завоза. К примеру, для обеспечения окупаемости каботажных завозов в Арктику только ПМП требовались ежегодные дотации в размере 60-70 млн. долл. В условиях низкой и нерегулярной платы, работы по северному завозу стали убыточными для дальневосточных портов.

Нам не удалось найти точные данные о масштабах сокращения северного завоза в эти годы. Так, по годовым отчетам ПМП, перевозки танкерами этого пароходства в северном завозе составляли в 1995 г. 902 тыс. т. топлива, в 1996 г. – 524 тыс. т., в 1997 г. – 358 тыс. т. и в 1998 г. – 309 тыс. т. В ином исследовании[101] приводятся более страшные величины: если в 1990 г. прямой завоз в Арктику в каботаже с востока составлял 1 135 тыс. т., то в 1995 г. - 252 тыс. т., а в 1999 г. – 32 тыс. т.

Так или иначе, но очевидно одно - объемы «Северного завоза» катастрофически упали, *северо-восточные территории были поставлены на 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 дальневосточном 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» - это не только время поражения Тихоокеанской стратегии России, но и глобальная угроза краха Русского Мира. В итоге 360-летнего русского присутст-

[101] См. Истомин А.В. , указ. соч.

вия на Тихом океане, речь шла не о сохранении Россией статуса морской державы, а о дальнейшем пребывании России на берегах Великого океана.

* * * * *

С началом XXI века драйвером российской экономики стала нефтегазовая отрасль, обеспечивающая основные поступления в госбюджет[102]. Это непосредственно отразилось и на Дальнем Востоке, чьи недра обладают запасами нефти и газа.

Сахалинские шельфовые проекты – обобщенное название комплекса работ по освоению месторождений углеводородного сырья на континентальном шельфе прилегающем к о-ву Сахалин. Открытые еще в советское время, нефтегазовые запасы в 1990-х гг. разделили на девять участков, от «Сахалин-1» до «Сахалин-9». Предполагалось, что разрабатываться они будут на условиях СРП (соглашения о разделе продукции). Однако вскоре функционирование режима СРП было приостановлено, за исключением тех проектов, по которым уже велись работы.

В современности, в рамках проекта «Сахалин-1» добыча нефти ведется с буровых - береговой «Ястреб», и плавучих - «Орлан» и «Беркут», в рамках «Сахалина-2» - с ледостойких, на монолитном основании, буровых «Моликпак», «Лунская-А» и «Пильтун-Астохская-Б». Все буровые установлены на северо-восточных месторождениях острова. В последующем нефть доставляется по трубопроводу до материкового порта Де-Кастри, где построен нефтепогрузочный терминал. Дальнейшая транспортировка нефти осуществляется танкерами, в т.ч. и в зимний период с ледокольным сопровождением. Оператор проекта «Сахалин-1» - «Exxon Neftegaz Ltd.», «Сахалин-2» - «Sakhalin Energy Invest Company Ltd.»[103]. С 2009 г. в рамках «Сахалина-2» начал функционировать комплекс по производству и отгрузке сжиженного природного газа (СПГ) «Пригородное» возле Корсакова. Проект «Сахалин-3» направлен на освоение нефтегазоконденсатных месторождений, для использования которых были построены газотранспортная система «Сахалин – Хабаровск - Владивосток» и ППБУ «Полярная звезда». Обобщая достижения предшествующих проектов, «Сахалин-3» предусматривает их расширение в сторону газодобычи в рамках «Восточной газовой программы».

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. - организована береговая база в Магаданском торговом порту по освоению западно-камчатского шельфа для компании «Камчатнефтегаз», а в 2009 г. – создана база 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», в 2008 г. составной структурой стал «Сахалин-Шельф-Сервис» как ЗАО «Сахалинремфлот».

В рамках сахалинских проектов для обеспечения безопасности ПБУ и предупреждения разливов нефти создана ООО «Svitzer Sakhalin», обладающая 4 пожарными буксирами-спасателями (1,38 тыс. т водоизмещения, 2007 г. постройки). Суда ходят под российским флагом, базируется в Корсакове, судовладелец располагается в Нидерландах. Известно, что в декабре 2009 г. «Сахалин-Энерджи» провела учения на ПБУ «Пильтун-Астохская-Б» по предупреждению разливов нефти, получившие высокую оценку МЧС России.

Нарастающе-масштабный экспорт энергоресурсов обусловил оживление в дальневосточном судоходстве[104]. В начале 2002 г. танкера ПМП при ледокольном сопровождении ДВМП выпол-

---

[102] «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».

[103] Акционерный состав «Сахалина-1» (2014 г.) следующий: «Exxon Mobil» - 30%, «Роснефть» - 20%, индийская «ONGC» - 20%, японская «Sodeco» - 30%. «Сахалином-2» владеют «Газпром» (50% плюс одна акция), «Shell» (27,5% минус одна акция), а также японские «Mitsui» (12,5%) и «Mitsubishi» (10%).

[104] 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.

нили 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)[105].

В современности, в рамках сахалинских проектов работают три-четыре танкера «Совкомфлота», доставляющие нефть с терминала Де-Кастри клиентам компании «Exxon Neftegaz Ltd». К примеру, в 2010 г. на этой линии работали «Sakhalin Island», «Zaliv Aniva» и «Governor Farkhutdinov» (ранее принадлежавшие ПМП). В партнерстве с японской компанией «NYK Line», «Совкомфлот» владеет двумя газовозами СПГ ледового класса – «Grand Aniva» и «Grand Elena», каждый вместимостью 145 тыс.м^3, осуществляющими перевозку с терминала «Пригородное». В рамках проекта «Сахалин-2» и по долгосрочному соглашению с «Sakhalin Energy Investment Company Ltd.» с сентября 2009 г. обеспечение буровых установок осуществляет судно-снабженец «Pasific Endurance» ледового класса. Через год, к подобным работам приступил «SKF Sakhalin», купленный у ДВМП и работающий в долгосрочном фрахте «Exxon Neftegaz Ltd.» В 2014 г. с новостроя поступили еще два таких судна – «Витус Беринг» и «Алексей Чириков». Через систему совместных предприятий «Совкомфлот» управляет деятельностью дальневосточных терминалов на Сахалине - в пос. Пригородном (с «Sakhalin Energy Investment Company Ltd.») , в Находке и Де-Кастри (с «Роснефть»).

С началом XXI века характер грузоперевозок ПМП оставался неизменным. В каботажном плавании доставлялись наливные грузы в Восточную Арктику и на северо-восток России, экспортно-импортные перевозки осуществлялись со странами восточной Азии, Индией и Китаем, перевозки ГИФ - между портами юго-восточной Азии и Африки. Танкера ПМП осуществляли топливное обеспечение иностранных рыболовных судов в Атлантическом и Тихом океане. По данным годовых отчетов, всего в 2001-2006 гг. балансовым флотом пароходства было перевезено 13 543,5 тыс. т., и них в каботаже - 3 140,6 тыс. т., на экспорте/импорте – 4 781,8 тыс. т., в зарубежном плавании – 5 621,1 тыс. т. Прибыль была небольшой, но устойчивой, финансовое положение предприятия - позитивным.

В феврале-марте 2002 г. был выполнен экспериментальный рейс танкера «Приморье». Под ледовой проводкой «Красина» и «Магадана», танкер прошел по заливу Анива, поднялся в Татарском проливе до Де-Кастри, а затем спустился в Пусан, тем самым подтвердив возможность круглогодичной доставки нефти из северного Сахалина. Главным событием 2003 г. стала победа ПМП в тендере на перевозку сахалинской нефти. Перспективы участия в этих работах позволили пароходству в 2004 г. заказать строительство двух танкеров класса «суэцмакс» дедвейтом 166 тыс. т каждый, построить в Хорватии два «стотысячника» - «Остров Сахалин» и «Губернатор Фархутдинов» и в 2005 г. построить в Южной Корее три «стотысячника» - «Павел Черныш», «Капитан Костичев» и «Виктор Титов». С 2006 г. приступил к работе зафрахтованный ледокольный буксир «Полар Певек», к 2010 г. планировалось грандиозное расширение танкерного флота - до 10 танкеров-стотысячников и 5 танкеров по 52 тысячи тонн.

Однако этим планам не суждено было сбыться. В условиях «конкурентной борьбы» в 2007 г. ПМП было вытеснено с рынка «Совкомфлотом», 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, 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 (Primorsky Shipping Corporation)» на борту и под управлением сингапурской «PRISCO Ltd.» ходят танкера «PRISCO Alexandra», «PRISCO Ekaterina» и другие. Но, это уже зарубежная компания, имеющая только российские исторические корни...

В 2002 г. ДВМП перешло в собственность российской финансовой группы «Промышленные инвесторы». Стратегическим вектором развития пароходства стало создание системы интермодальных контейнерных перевозок, для реализации которого была организована «Транспортная группа «FESCO»», объединяющая возможности морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, и стивидорного обслуживания на собственных терминалах в крупнейших портах России и СНГ.

Первым шагом на пути создания интермодальной транспортной группы стало организация в 2004 г. на паритетных началах с ОАО «Российские железные дороги» компании «Русская Тройка». Перевозка контейнерных грузов по железной дороге позволила продлить традиционный

[105] 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.

морской сервис ДВМП. В 2006 г. в состав транспортной группы вошел крупнейший оператор подвижного состава ООО «Трансгарант»» и в итоге этого года управляемый подвижной состав группы достиг максимума – 14 тыс. вагонов, из них в собственности – порядка 6 тыс. В 2007 г. был открыт филиал «Трансгаранта» в Казахстане, в начале 2009 г. в партнерские отношения вступила «Nirminen Logistics» - крупнейшая в Финляндии логистическая компании. В 2010 г. «Транспортная группа «FESCO»» стала совладельцем другого крупнейшего российского железнодорожного оператора – ОАО «ТрансКонтейнер». В 2007 г. создается фидерный контейнерный оператор на Балтике - «FESCO ESF Limited», с января 2012 г. начал работу офис «FESCO North West BV» в Роттердаме, а с сентября - контейнерный сервис между Турцией и Новороссийском. Со временем, составными элементами интермодальных перевозок стали «Первый контейнерный терминал» в Петербурге и «Балтийский контейнерный терминал» в Усть-Луге – на правах долевой собственности, терминал в Новороссийске и Ильичевский терминал на Украине. В 2007 г. был приобретен «Владивостокский морской торговый порт», на территории которого сразу началось строительство контейнерного терминала. К июлю 2008 г. контейнерный парк группы достиг емкости 50 тыс. TEU.

Морской дивизион группы в 2006 г. составили шесть контейнеровозов. В последующие годы поступили: в 2007 г. - «FESCO Altay», в 2008 г. - «FESCO Argun» и «FESCO Voronezh», в 2009 г. - «FESCO Vladimir» и «FESCO Diomid», в 2010 г. - «FESCO Dalnegorsk» и другие.

В результате, 100-й контейнерный состав отправился из Владивостока 27.09.2010 г., 300-й – 13.09.2011 г., 400-й – 24.01.2012 г. и 500-й – 22.05.2012 г.[106]

В рамках развития стратегии интермодальных операций в течении 2012 г. была реализована программа оптимизации контейнерного флота с точки зрения существующего грузопотока и собственной вместимости, предусматривающая реализацию части тоннажа, не задействованного в сервисе «FESCO».

Оператором линейного бизнеса ДВМП стала «FESCO Lines», созданная в 2006 г. Всего в этом году суда пароходства обслуживали 6 зарубежных и 4 каботажных контейнерных линии, и две линии с Японией по навалочным, накатным и генеральным грузам. В 2007 г. за счет потенциала транссибирских перевозок была добавлена линия «USEC/USGC: Лос-Анджелес - Окленд - Сиэтл – Ванкувер – Такома – Пусан – Владивосток / Восточный – Центральная Азия» и «FBOL: порты Китая – Гамбург-Петербург» по Южному морскому пути. В июле 2008 г. «Транспортная группа «FESCO»» открыла регулярную контейнерную линию между портами Украины и портами Китая, а так же с Сингапуром - «FESCO - Black Sea Service», с ноября этого года регулярную контейнерную линию между Японией и Дальним Востоком. В сентябре 2008 г. рейсом теплохода «Александр Твардовский» возобновилась линия «Транссибирского контейнерного сервиса (TSKS)» [107]. С декабря 2011 г. открыта линия «FESCO Pacific Line - Russia», соединившая порты западного побережья США и порты Дальнего Востока России.

В 2002 г. ДВМП стало победителем в тендере «Exxon Neftegaz Ltd» на ледокольное и грузовое обеспечение нефтяных платформ на шельфе Сахалина, со строительством уникального судна-снабженца ледокольного класса для долгосрочного чартера. Начиная с 2006 г. ледоколы «Красин» и «Адмирал Макаров» стали осуществлять проводку танкеров в зимний, с ноября по март, период в Татарском проливе, ледокольное судно-снабженец «FESCO Sakhalin» приступило к регулярному обслуживанию буровых платформ на сахалинском шельфе.

Традиционно, с июня по ноябрь суда ДВМП продолжали участие в программах Северного завоза. Так, в 2009 г. в восточном секторе Арктики работали «Василий Головин», «Амдерма», «Капитан Ман», «Абакан» и «Василий Бурханов», которые выполнили в общей сложности 10 рейсов. За навигацию этого года ледоколом «Красин» была обеспечена проводка 22 судов, которые выполнили 32 рейса завезя 121,2 тыс. т. и вывезя 3,2 тыс. т. грузов. Ежегодно, с ноября по март, полярную вахту по обеспечению судоходства в бух. Нагаева нес ледокол «Магадан».

Иное полярное направление – антарктическое, было открыто экспедицией ледокола «Красин» в 2005 г. В последующем, традиционным участником этих рейсов стало многоцелевое ледокольно-транспортное судно «Василий Головнин», ежегодно работая в тайм-чартере с ноября по март и обеспечивая аргентинские станции на южном континенте. В тяжелых ледовых условиях 2009 г. для этих целей дополнительно привлекался ледокол «Капитан Хлебников».

В декабре 2012 г. состоялась смена главного акционера ДВМП - ООО «Промышленные инвесторы» уступило контрольный пакет акций финансовой группе «Сумма» за более чем 1,0 млрд. долл.

Эти или иные, предшествующие им события существенно и отрицательно сказались на ре-

[106] С сентября 2010 г. по май 2012 г. отправлено 400 поездов. При полной загрузке одного состава в 164 TEU, 400 поездов – это 65,6 тыс. контейнеров, перевезенных за неполных два года. Не конкурент, конечно же, Южморпути, но для отдельного интермодального перевозчика – это очень хороший бизнес.

[107] Исторически, «Транссибирская контейнерная линия (TSKL)» была открыта рейсом «Александра Твардовского» в первой половине 1970-х гг.

зультатах работы пароходства. Так, совокупный объем грузоперевозок сократился на 52,7% с 10,1 млн. т. в 2012 г. до 4,8 млн. т. в 2013 г., в т.ч. по ГИФ - на 58,8% до 2,96 млн. т., по экспорту - на 74,1% до 1,44 млн. т., по импорту – на 42,8% до 0,9 млн. т. Неизменными остались только каботажные перевозки - 1,1 млн. т. в 2012 г. и 1,0 млн. т. в 2013 г. Считается, что эти негативные изменения обусловлены «… существенным сокращением флота на 27% в количественном отношении и общего дедвейта флота более чем на 40%, при смене акционера в конце 2012 г.... ». В результате, если в 2012 г. чистая прибыль ДВМП составляла 1 137,3 млн. руб., то по итогам следующего года был получен убыток в размере 469,8 млн. руб.[108] Для Дальневосточного морского пароходства наступили тяжелые времена…

В начале двухтысячных годов, Сахалинское морское пароходство стало позиционировать себя как регионального перевозчика, отдавая предпочтение маршрутам в пределах российского Дальнего Востока и ближайших азиатских стран - Японии, Кореи и Китая. В современности (лето 2014 г.), СахМП обслуживает две заграничных и четыре российских линии. Две трети грузоперевозок приходятся на каботаж. К примеру, по итогам 2009 г. из 2 596,8 тыс. т. перевезенных грузов 1 924,2 тыс. т. приходилось на каботаж, 672,6 тыс.т. на заграничные перевозки. Судами пароходства доставляется около ¾ объемов грузов для нужд Сахалинской области на линиях «Ванино - Холмск» и «Владивосток – Корсаков», и обслуживаются регулярные линии на Петропавловск-Камчатский и Магадан. С 2013 г. суда СМП стали использоваться для обслуживания буровых установок в Охотском море. Железнодорожную переправу, по прежнему, обслуживают паромы типа «Сахалин». Транспортный флот «SASCO» состоит из 18 сухогрузных судов общим дедвейтом 120,5 тыс. т. Все суда СМП плавают под российским флагом и приписаны к порту Холмск, средний возраст судна – 30,8 года.

«Амурское пароходство» осуществляет перевозки генеральных, лесных, навалочных и нефтеналивных грузов между портами Дальнего Востока и портами Северо-восточной Азии, а так же является основным исполнителем программ по Северному завозу в Хабаровском крае. Флот пароходства (2014 г.) состоит из 18 сухогрузных и 2 нефтеналивных судна типа «река-море» и двух морских судов. Общий дедвейт - 90,8 тыс. т., средний возраст судна – 29,3 года, порты приписки – Николаевск на Амуре и Ванино. Структурно, пароходство входит в лесоперерабатывающий холдинг «RFP Group» в Хабаровске.

С 2003 г. судоходной деятельностью начало заниматься камчатское ООО «Транзит-Северо-Восток». Со временем флот компании пополнялся и к 2008 гг. его основу составили три танкера и два сухогруза. «Транзит-Северо-Восток» стал одни из основных операторов по завозу угля и нефтепродуктов в Магаданскую область и Камчатский край. В 2009 г. флот был выведен из состава предприятия в новую структуру – «Северо-восточное морское пароходство». В этом же году пароходство стало обеспечивать завоз по портопунктам Чукотки. В современности в состав этого пароходства входит 5 транспортных судов, совокупным дедвейтом 79,9 тыс. т., средний возраст судна – 21,6 года. Суда ходят под российским флагом, порты приписки - Магадан и Находка.

В 2010 г. на северо-востоке было создано новое судоходное предприятие, поименованное «Камчатское морское пароходство». В современности в каботаже между Владивостоком и Петропавловском-Камчатским работаю четыре судна – «Юрий Тарапуров», «Владимир Мясников», «Радик Башаров» и «Виктор Чертков», названные именами дальневосточных моряков. Суда носят российский флаг, обладают совокупным дедвейтом – 38,7 тыс. т., средний возраст – 22 года.

По данным «Российского морского регистра судоходства»[109] в августе 2014 года на Дальнем Востоке под отечественным флагом числилось 332 морских транспортных судна[110], 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, осред-

[108] Данные «Годового отчета Открытого акционерного общества «Дальневосточное морское пароходство» по итогам работы в 2013 году», С. 47, 60.
[109] Расчеты по современному состоянию дальневосточного флота выполнены Д.Ю. Ведерниковым.
[110] Здесь и ниже - за исключением рефрижераторных судов.

ненный дедвейт – 6,6 тыс. т.

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

В двухтысячные годы продолжался динамичный рост грузоперевалки российских портов: если в 2003 г. было обработано 104,7 млн. т., то в 2010 г. – 526,1 млн. т. Однако принципиальноструктурных изменений не произошло – в грузообработке по прежнему доминировал экспорт, составивший в 2010 г. 76,8% (404,2 млн. т.)[111]. Позитивной чертой стал прирост перевалки российских каботажных грузов – с 11,2 млн. т. в 2000 г. до 36,5 млн. т. в 2010 г.

Тенденция динамичного роста экспортного грузопотока в полной мере нашла свое отражение и на Дальнем Востоке, о чем свидетельствует характер деятельности «материковых» портов.

Так, транспортный комплекс Восточного порта сохранил свои доминирующие позиции в грузоперевалке Дальнего Востока. Если в 2003 г. совокупный грузооборот комплекса составил 15,7 млн. т., то в 2012 г. – 42,5 млн. т., а всего за эти годы было обработано 255 млн. т. груза. Всего в 2012 г. на территории этого транспортного комплекса работало шесть стивидорных предприятий.

С началом десятилетия, крупнейшая стивидорная компания данного комплекса, АО «Восточный порт», стала специализироваться на обслуживании угольных грузов. Всего с 2000 по 2012 гг. было переработано 193,3 млн. т. грузов, 97-98 процентов которого составлял уголь. Экспортный профиль грузообработки был абсолютным: к примеру, в 2013 г. на экспорт было отгружено 16,2 млн. т., в каботаж – 302,3 тыс. т. угля. Другая стивидорная компания комплекса - «Восточно-уральский терминал», была запущена в 2002 г., на базе реконструированного щепового комплекса. В последующее десятилетие терминал обеспечил экспорт порядка 7,3 млн. т минеральных удобрений в Восточную Азию, ранее вывозившихся через Вентспилс. А с 2012 г. «Восточно-уральский терминал» перешел на грузоперевалку угля. Сообщалось, что за 2013 г. было отгружено на суда 1,1 млн. т. В сфере экспорта угля работает и ООО «Стивидорная компания «Малый порт»», эксплуатирующая три причала комплекса. В 2003 г. перегрузка этой компании составляла 0,32 млн. т., в 2012 г. – 2,54 млн. т., а всего за эти годы было отгружено 11,5 млн. т.

«Восточная стивидорная компания» была организована в 2004 г. на базе контейнерного терминала Восточного порта и в современности входит в холдинг «Global Ports Investments PLC» (Кипр). В 2003 г. грузооборот компании составлял 0,25 млн. т., в 2012 г. – 4,4 млн. т., а всего за эти 10 лет было обработано порядка 22,2 млн. т. груза. Компания обслуживает преимущественно контейнерные экспортно-импортные и транзитные перевозки. Из 4,9 млн. т. груза, переработанного в 2013 г., контейнеры составляли 91,4%, экспортно-импортный оборот составил 83% грузов, транзит – 9,1% и каботаж – 7,8%. Проектная мощность терминала – 550 тыс. TEU в год. Однако по итогам первого полугодия 2012 г. было переработано 191,3 тыс. TEU, что адекватно 69,5% проектной загрузки.

Стивидорная компания «Восточный лесной порт» была образована в 2004 г. для перевалки леса. С 2009 г. компания была переориентирована на экспорт клинкера и цемента, а еще через год на перевалку угля. В итоге 2012 г. было отгружено 368,1 тыс. т.

«Восточный нефтехимический терминал» - первая в России стивидорная компания, осуществляющая услуги по комплексной перегрузке жидких химических и нефтехимических грузов. Первая партия метанола была отгружена в октябре 2004 г., а в последующие годы спектр грузов был расширен до 17 наименований. В 2006 г. было отгружено 68,8 тыс. т., в 2012 г. – 472,3 тыс. т., а всего за эти годы было переработано 1,96 млн. т. химической продукции на экспорт.

В 2001 г. Находкинский МТП был приобретен холдингом «ЕВРАЗ групп», специализирующимся на экспорте черных металлов и угля. Данное поглощение предопределило дальнейшую специализацию порта, переименованного в «ЕВРАЗ-НМТП», основой задачей которого стало обеспечение экспорта продукции холдинга. Так, в 2003 г. при совокупном объеме погрузочно-разгрузочных работ в 6,2 млн. т., удельный вес навалочных грузов составлял 10,0%, лесных – 16,1%, генеральных – 73,9%, из них на экспорт 6,0 млн. т., импорт - 0,2 млн. т. Доля каботажа была практически ничтожной – 9,7 тыс. т. В 2010 г. общий объем погрузочно-разгрузочных работ составил 6,54 млн. т., из них металлы 66,0%, уголь – 28,0%, лес – 2,4%. На экспорт направлялось 6,41 млн. т., на импорт – 0,13 млн. т., а каботаж составил всего 300 тыс. т.

В обеспечении экспорта леса работает Ольгинский торговый порт, стивидорные компании которого отгрузили за 2003-2012 гг. порядка 12,5 млн. т. данной продукции. За эти же годы через этот порт было вывезено 1,4 млн. т. полиметаллических руд.

С началом века Находкинский нефтепорт был постепенно выкуплен «Роснефтью» (РН) и по-

[111] Отметим, что экспортно-ориентированное развитие РФ привела к существенному дисбалансу во внешней торговле. К примеру, по итогам 2007 г. экспорт России превышал ее импорт на 152,0 млрд. долл., что (при осредненном курсе 26,5 руб./ долл.) адекватно 4,03 трлн. руб. Учитывая, что доходы федерального бюджета РФ в 2007 г. составляли 3,25 трлн. руб., можно говорить, что «за границей осели» средства на сумму 1,2 доходов годового бюджета государства…

лучил наименование «РН-Находканефтепродукт». В современности, через порт экспортируется 17 видов топлива, в т.ч. 7 видов дизтоплива, автомобильные бензины и авиационный керосин. Всего с 2004 по 2012 гг. было отгружено 56,8 млн. т. данной продукции.

В рамках реализации сахалинских проектов динамично развивались новые нефтегазовые порты. Так, с 2003 по 2010 годы через Де-Кастри было экспортировано 46,1 млн. т. нефти. Корсаковский терминал «Пригородное» в 2008-2010 гг. отгрузил 27,0 млн. т. СПГ. Для расширения нефтеэкспорта в АТР, в декабре 2009 г. был введен в строй спецнефтепорт «Козьмино», и расположенный в одноименной бухте возле г. Находка. Новый порт является структурой АО «Транснефть», принимающей нефть от железнодорожного транспорта и трубопроводной системы «Восточная Сибирь - Тихий океан», и переваливающей ее на танкера. С началом работы в конце 2009 г. спецнефтепорт отгрузил 99,8 тыс. т., а на следующий год уже «в проектной мощности» - 15,3 млн.т. В итогах 2010 г. грузоотправка этих портов составила 32,9% (38,8 млн. т.) от совокупных объемов грузоперевалки портов Дальнего Востока.

Среднегодовая грузоперевалка Ванинского МТП составляла в 2003 г. – 5,6 млн. т., а в 2013 г. – 7,1 млн. т., а всего за этот период было обработано 67,2 млн. т. Доминирующим направлением был экспорт, составивший, в примерах 2013 г., 4,97 млн. т. (70,1% от совокупного грузооборота). На импортном направлении было обработано 999,8 тыс.т., а в каботаже 42,8 тыс. т. В номенклатуре перерабатываемого груза наибольший удельный вес составлял уголь – 53,7%, а так же глинозем – 13,6%.

В расширение экспорта угля в мае 2008 г. была запущена первая очередь «Ванинского балкерного терминала» (оператор «Дальтрансуголь»), принадлежащего «Сибирской угольной энергетической компании». Терминал способен принимать суда грузоподъемностью до 170 тыс. т., и по итогам 2012 г. вышел на проектную мощность, отгрузив за этот год 12 млн. т. угля.

В 2004 г. торговый порт «Посьет» был приобретен российским горнодобывающим и металлургическим холдингом «Мечел». Сразу после приобретения, портовые сооружения были модернизированы, что позволило увеличить грузооборот порта с 0,85 млн. т. в 2003 г. до 1,27 млн. т. в следующем году. Поглощение предопределило характер грузооборота порта, в структуре которого доминирующим стал уголь на экспорт. В итоге 2012 г. грузооборот порта составлял 4,58 млн. т., а всего в 2004-2012 гг. было отгружено 24,5 млн. т. угля.

В расширение экспорта российского угля в страны АТР в 2012-2013 гг. рассматривались перспективы строительства угольного терминала в бух. Суходол Приморского края, проектной мощностью до 20 млн. т. в год[112].

По объемам грузоперевалки Владивостокский МТП занимал второе – третье место среди дальневосточных портов, переработав с 2003 по 2012 гг. порядка 61,7 млн. т. Однако, в отличие от рассмотренных выше структур, грузооборот ВМТП был более «разнесен» по направлениям перевозки. К примеру, в 2011 г. из 6,39 млн. т. грузооборота, на экспорт было переработано 2,69 млн. т. (42,1%), на импорт – 2,12 млн. т. (33,2%), в каботаже – 1,58 млн. т. (24,7%).

На этом фоне, практически малоуспешной была деятельность «Морского порта в бухте Троица» (в советское время - Хасанский моррыбпорт). Находясь на юге Приморского края, данный порт загружен грузопотоком на 10-15 процентов от проектной мощности, переработав за 2003-2012 гг. всего 1,59 млн. т. В современности, рассматриваются перспективы вовлечения данного порта в транзит грузов из северо-восточных провинций Китая, не вышедшие, однако, из «стадии намерений».

В отличие от «материковых» сахалинские и северо-восточные морские порты Дальнего Востока в основном работали в аспекте обеспечения своих регионов.

Так, с начала века и до 2010 г. Холмский МТП являлся основным портом по обеспечению Сахалина, переработав за 10 лет 15,7 млн. т. Экспорт был несущественен – порядка двух-трех процентов от грузоперевалки. Однако с началом второго десятилетия основной грузопоток на остров перешел на портовые мощности СахМП, и грузопоказатели Холмского МТП существенно сократились, составив 0,36 млн. т. в 2011 г. и 0,34 млн. т. в 2012 г. В свою очередь, мощности СахМП переработали 1,5 млн. т. и 1,3 млн. т., соответственно. Помимо Холмска, существенный грузопоток перерабатывался Корсаковским МТП: в 2012 г. объемы грузопереработки составили 1,1 млн. т., а всего за предшествующее девять лет было обработано 8,3 млн. т. Порт обслуживает паромную переправу «Корсаков - Вакканай», действующую с 1998 г.

Завоз с материка в Петропавловск-Камчатский МТП составлял порядка 80-85 процентов от совокупного грузооборота данного порта. Размер среднегодовой грузоперевалки через порт возрос с 0,7 млн. т. в 2003 г. до 1,9 млн. т. в 2012 г., а совокупный объем за 10 лет составил 11,5 млн. т. Наряду с данным портом на Камчатке осуществляли работу и другие портовые структуры, совокупная грузообработка которых составила 0,65 млн. т. в 2012 г.

[112] В современности (лето 2014 г.) перспективы данного проекта достаточно туманны. Достаточно сказать, что экспертами предрекается устойчивое снижение спроса на мировом рынке угля, а само строительство терминала «входит в противоречие» с местным природно-рекреационным комплексом.

Среднегодовой размер грузоперевалки в Магаданскую область также увеличился, с 1,0 млн. т. в 2003 г. до 1,35 млн. т. в 2012 г., при совокупных 10-летних объемах равных 10,9 млн. т. При этом порядка 70% перерабатывалось Магаданским морторгпортом.

В двухтысячные годы дальневосточные морские рыбные порты окончательно трансформировалась в универсальные. Так, по итогам 2010 г. общий грузооборот Владморрыбпорта составил 1,74 млн. т., из которых только 0,16 млн. т. (9,1%) приходилось на рыбопродукцию, грузы в контейнерах составляли 0,55 млн. т. (31,6%), грузы навалом – 0,54 млн. т. Географическая структура грузопотока была более сбалансирована: экспорт составлял 33,9%, импорт – 36,7%, каботаж – 29,4%. В аналогичном формате развивался и Находкинский моррыбпорт, грузооборот которого за 2003-2012 гг. составил 6,72 млн. т.

С началом двухтысячных годов получили развитие портовые структуры компании ЗАО «Трансбункер» в Ванино. Созданный в 1991 г., в современности этот московский холдинг объединяет деятельность нефте- и топливоотгрузочных предприятий, в т.ч. на Дальнем Востоке. Первое предприятие холдинга – ЗАО «Трансбункер» располагает собственным заводом (Ванинский НПЗ), выпускающим судовое топливо, с производительностью 50 тыс. т. в месяц. Топливо используется для бункеровки судов в портах и на промыслах, часть продукции идет на экспорт. Показатели среднегодовой отгрузки «Трансбункер-Ванино» в 2003 г. составляли 1,5 млн. т., в 2012 г. – 2,8 млн. т., а совокупная грузоперевалка этого стивидора за десятилетие составила 26,9 млн. т. Находкинский стивидор, «Трансбункер-Приморье», располагает емкостями на 23 тыс. м^3, а отгрузка в 2008-2012 гг. составила 696,3 тыс. т. Грузооборот третьей стивидорной компании, «Трансбункер-Холмск» (8 тыс. м^3), за 2010-2012 гг. составил 240,2 тыс. т. Флот холдинга состоит из 8 танкеров, 8 бункеровщиков и одной несамоходной баржи, совокупным дедвейтом 35,6 тыс. т.

В крупных приморских городах работают портовые структуры, созданные при заводах и судоходных компаниях. Так, на территории Владивостока (кроме ВМТП и ВМРП) работают еще полтора десятка портовых структур, совокупный грузооборот которых был существенным, составив, к примеру, в 2012 г. 3,81 млн. т. На территории Находки и в прилегающих к ней районах в 2012 г. работали 15 портовых организаций (помимо упомянутых выше структур), грузооборот которых составил 2,33 млн. т.

На рубеже XX-XXI веков в Арктическом бассейне начались существенные климатические изменения[113]. За первое десятилетие нового века площадь ледяного покрова сократилась на одну треть, толщина льда в среднем уменьшилась с 3 до 1,8 м., по международным прогнозам к середине века можно ожидать освобождение от льда прибрежной зоны Северного Ледовитого океана. Первым подтверждением такого прогноза стала навигация 2008 г., когда по всему Севморпути образовался чистый ото льда сквозной проход. Такая же ситуация наблюдалась и по Северо-Западному проходу - многолетние льды канадских проливов растаяли и в сентябре 2008 г. проливы оказались свободными ото льда[114].

Одним из первых, из числа российских судоходных компаний, коммерческие рейсы в Арктике стал выполнять «Совкомфлот». В 2010 г. танкер ледового класса «SCF Baltica» прошел по СМП, доставив 70 тыс. т. груза в Восточную Азию. А с 2012 г. было решено поставлять углеводороды с российских североморских месторождений в АТР арктическими маршрутами. Всего в 2010-2013 гг. судами «Совкомфлота» было выполнено семь арктических рейсов, перевезено 400,0 тыс. т. груза. Экономический эффект арктических маршрутов образуется за счет существенного сокращения ходового времени. К примеру, в августе 2013 г. танкер ледового класса «СКФ Енисей» выполнил рейс «Мурманск - Чиба (Япония)» пройдя 5 767 миль, что на 56% меньше дистанции через Суэцкий канал. Рейс продолжался три недели, из них 8 сут. танкер следовал по трассе Севморпути.

Потенциальный экономический эффект привлекает внимание и иностранных перевозчиков. В 2010 г. по Севморпути прошло одно иностранное судно, в 2011 г. – 34 судна, в 2012 г. – 46, а в 2013 г. – 372. Это позволяет в перспективе рассматривать арктическую трассу как международный транспортный коридор. Однако как позволяет судить обзор информационных ресурсов, в современности развитие сквозного коммерческого мореплавания Севморпутем находятся в стадии экспериментального освоения, задачи дальневосточного судоходства в целом сведены к осуществлению северного завоза.

Климатические трансформации и политические решения 1997 г. актуализировали проблему обеспечения национальной безопасности России в Арктическом регионе. На рубеже веков активизировалась деятельность американских АПЛ, решающих не только военные задачи, но и

[113] Отметим, что в 2011 г. балтийская яхта «Петр I» выполнила полярную кругосветку, пройдя с июля по октябрь 10,6 тыс. миль по «периметру» Арктики.

[114] Однако многие ученые считают такой прогноз излишне оптимистичным и полагают текущее потепление в Арктике цикличным процессом.

проводящие научные исследования и осуществляющие экономическую разведку. В водах восточного сектора Арктики «отметились» и научно-исследовательские суда неарктических стран Японии и Китая.

В современности задачи защиты национальных интересов в Арктическом регионе возложены на Северный флот. В 2012 г. ОБК во главе ТАРКР «Петр Великий» выполнил поход по Севморпути, дойдя до Восточно-Сибирского моря. Год спустя начались работы по создании сети пунктов базирования ВМФ – на Новосибирских о-вах, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа. На Тихоокеанский флот возложены задачи снабжения и гидрографических исследований в Восточном секторе Арктики. Так, по планам 2014 г. в рамках северного завоза для воинских частей Восточного военного округа в Арктической зоне, на побережье Охотского и Берингового морей планируется доставить более 32 тыс. т. имущества и различных грузов. Гидрографическая служба ТОФ провела работы в акваториях прилегающих к Певеку, м. Шмидта и о. Врангеля.

В развитие арктических проектов России активизировались научно - исследовательские рейсы в восточный сектор Арктики. В 2000 г. исследования в Восточно-Сибирском и Чукотском морях, и в море Лаптевых выполнили мурманские НИС «Академик Федоров» и «Яков Смирницкий», и североморский ГиСу «Николай Коломейцев». С 2002 г. к регулярным рейсам в эти акватории приступил ледокол «Капитан Драницын» с исследователями Арктического и Антарктического НИИ на борту. В этом же году в Восточно-Сибирском и Чукотском морях начал работу дальневосточный НИС «Профессор Хромов», совершивший в последующие навигации еще несколько исследовательских рейсов в эти акватории.

Развитие проектов на сахалинском шельфе обусловило научно-исследовательские рейсы в эти акватории. Известно, что летом 2004 г. в исследовании популяции серых китов на северо-восточном шельфе острова принял участие НИС «Академик Опарин», финансирование рейса осуществлялось за счет средств проекта «Сахалин-1», выделенных на мониторинг состояния окружающей среды. Летом 2007 г. океанографические станции были выполнены с борта ППБУ «Transocean Legend».

Международные исследования по-прежнему остаются важной составляющей дальневосточной морской науки. С декабря 2004 г. по февраль 2005 г. на НИС «Академик Опарин» были проведены исследования «Института биологии моря» и «Тихоокеанского океанологического института» у берегов Вьетнама, в марте – совместные работы ТОИ и Сеульского национального университета в Японском море. В апреле 2006 г. в Беринговом море закончена научная экспедиция по мечению тихоокеанских моржей в рамках международного соглашения по охране морских млекопитающих с участием ледокола «Магадан». С апреля по июнь 2013 г. была выполнена международная экспедиция на НИС «Академик Опарин» во Вьетнам, с июля на НИС «Академик М.А. Лаврентьев» в Беринговом море начала работу совместная научно-исследовательская экспедиция ТОИ и китайского «Первого института океанографии».

Вне зависимости от «политической погоды» суда ДВНИГМИ продолжают выполнять регулярные метеорологические рейсы. После катастрофы на японской АЭС «Фукусима» в 2011 г. дальневосточные НИС «Профессор Гагаринский» и «Академик М.А. Лаврентьев» выполнили мониторинг радиоактивной ситуации в прилегающих акваториях, а в следующем году подобные работы провели «Павел Гордиенко» и «Академик Шокальский».

По данным «ЕСИМО», всего с начала 2000 г. по октябрь 2010 г. дальневосточными НИС было выполнено 59 рейсов, что, по нашему мнению, несколько занижено[115].

В современности (2014), ДВО РАН располагает четырьмя НИС неограниченного района плавания - «Академик М.А. Лаврентьев», «Академик Опарин», «Профессор Богоров» и «Профессор Гагаринский», одним прибрежным судном – «Луговое» и катером. ТИНРО располагает четырьмя большими НИС - «Профессор Кагановский», «Профессор Кизеветтер», «Профессор Леванидов» и «ТИНРО», двумя малыми судами – «Убежденный» и «Потанино» и несколькими прибрежными рыболовными судами. В состав ДВНИГМИ входят суда погоды – «Мираж», «Павел Гордиенко», «Профессор Мультановский», «Академик Шокальский» и «Профессор Хромов», и лоцманский катер. На Корсаков базируются геофизические НИС - «Диабаз» и «Триас».

Всего, по данным «Российского морского регистра судоходства» в августе 2014 года на Дальнем Востоке под отечественным флагом числилось 19 научно - исследовательских судов, средний возраст которых составлял – 27,4 года.

Современная дальневосточная система спасания на море представлена тремя филиалами Морской спасательной службы Росморречфлота – Приморским, Сахалинским и Камчатским. Управление спасательной деятельностью возложено на «Морской координационно-спасательный центр «Владивосток» и три морских спасательных центра -во Владивостоке, Южно-Сахалинске и Петропавловске-Камчатском.

По данным «Российского морского регистра судоходства» в 2014 г. флот дальневосточных

[115] К примеру, ЕСИМО не содержит информации о исследовательских рейсах, выполненных ТИНРО.

филиалов составляли 3 многофункциональных спасательных судна (МСС), 3 морских буксира-спасателя, 9 прибрежных и рейдовых водолазных судов и суда иного назначения. Во Владивостоке базируются МСС «Светломор-3» (1987 г. постройки) и «Ирбис» (1986 г.), морской спасательный буксир «Лазурит» (1990 г.), 2 катера «ВРД», 2 водолазных бота и новый рейдовый водолазный катер (РВК) «Водолаз Сташков» (2012 г.). На Сахалине – МСС «Агат» (1987 гр.), морские буксиры-спасатели «Атлас» и «Рубин» (постройки 1982 и 1987 гг.), буксир «Восток» (1983 г.), прибрежное водолазное судно «Ростов Великий» (2011 г.) и 2 РВК – «Водолаз Зубченко» и «Водолаз Зюляев» (2013 г.) и водолазный плашкоут «СПА-004» (1988 г.). На Камчатке базируется пожарный буксир-кантовщик «Рьяный» (1987 г.), в Магадане – аналогичное судно «Верный» (1985 г.).

Наиболее известной спасательной операцией последних лет является освобождение 10 рыбопромысловых судов из ледового плена в Сахалинском заливе в конце декабря 2012 г. В спасании участвовали три морских буксира, застрявшие суда выводили ледоколы «Красин» и «Адмирал Макаров». Причинами чрезвычайной ситуации явились нетипичная для этого периода времени гидрометеорологическая обстановка, а также грубые нарушения требований безопасности мореплавания, допущенные капитанами рыбопромысловых судов, в итоге оказавшихся в ледовом плену.

В числе «повседневных» спасательных операций последних лет следует отметить:

- Оказание помощи судам, терпящим бедствие. К примеру, в 2012 г. только в Японском море была оказана помощь аварийным судам «Sanduga», «Star», «Wealthy Grace», «Ардатов», «СТ Винд» и «Самарга», снят с мели в Татарском проливе теплоход «Мелоди». В ноябре 2013 г. МСС «Светломор-3» отбуксировало в Невельск теплоход «Вега», потерявший ход, в марте этого же года буксир «Лазурит» оказал помощь СРТМ «Татьяна», тонувшему в п. Зарубино. В феврале 2014 г. спасательный буксир «Атлас» выполнил 15-дневную буксировку аварийного судна «Курилгео» от Курильских островов до Приморья.

- Тушение пожаров: спасатель «Атлас» оказал помощь СТР «Тропик-1», загоревшемуся во время стоянки в п. Корсаков.

- Защита от разлива нефтепродуктов. К примеру, в 2011 г. аварийно-спасательная партия из группы судов откачала порядка 700 т. обводненного топлива с южнокорейского траулера, потерпевшего крушение у берегов Чукотки. В 2013 г. был предупрежден разлив нефти в п. Корсаков, а в 2014 г. – п. Ванино.

Спасательный флот рыбного хозяйства прошел несколько структурных реорганизаций. В 2008 г. он был выведен из подчинения Владморрыбпорта и передан «Приморрыбводу», в октябре 2013 г. организационно оформлен в отдельное ФГБУ «Дальневосточный экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ», входящее в состав Росрыболовства. В современности отряд располагает ледокольными буксирными судами «Суворовец», «Справедливый» и «Сибирский» (все 1980 г. постройки), морскими буксирами-спасателями «Капитан Клюев» (1974 г.), «Преданный» (1980 г.) и «Юрий Орленко» (1976 г.), противопожарным судном «Дозорный» и катером «ВРД-1189».

Сообщалось, что спасателями данного объединения с 1995 г. по апрель 2013 г. была оказана помощь 835 судам рыбопромыслового флота по ликвидации последствий аварий и аварийных происшествий, как в районах промысла, так и на акватории портов. Только в 2012 г. было проведено 30 операций, в том числе 15 по размотке винто-рулевой группы, 9 аварийных буксировок, 4 ледовые проводки. Особенно сложным было тушение пожара на сахалинском БМРТ «Экарма-7», продолжавшееся более двух недель силами спасателя «Справедливый» в феврале 2009 г.

В итоге 2014 г. основу спасания на море составляют 12 морских спасательных судов, средний возраст которых составляет 31,6 года.

В части обновления судов для дальневосточных предприятий «Морспасслужбы» сообщалось о начале в 2010 г. строительства спасательного судна на Амурском СС3, а так же о закладке в 2013 г. в Германии спасательного судна «Берингов пролив», с будущим базированием в Корсакове. В декабре 2013 г. для Дальнего Востока было построено судно – «Спасатель Заборщиков» (пр. MPSV07, п/п Владивосток). В навигацию следующего года судно осуществляло морские буксировки в восточной части Арктического бассейна. О перспективах обновления спасательного флота рыбаков нам ничего не известно.

В современности, общепризнанными и негативными тенденциями, способствующими росту аварийных происшествий, стали, сокращение или полное отсутствие у судовладельцев служб, обеспечивающих безопасность эксплуатацию судов, снижение уровня дисциплины и порядка на флоте и невыполнение судовладельцами, капитанами судов норм и правил национального законодательства, и положений международных конвенций по безопасности мореплавания.

С началом нового века, подводные силы ТОФ продолжили боевые службы и дежурство в составе Группировки войск на Северо-Востоке России. Так, боевое патрулирование выполнили

АПКСН «К-223 «Подольск» в 2001 г., «К-433 «Святой Георгий Победоносец» в 2004 г., «К-433 «Святой Георгий Победоносец» в 2004 и 2009 годах, «К-506 «Зеленоград» в 2006 г. и «К-211 «Петропавловск-Камчатский» в 2007 г. Две БС, в 2003 и 2004 гг., выполнила многоцелевая АПЛ «К-295 «Самара», известны автономные походы АПК пр. 949А «К-186 «Омск» в 2008 и 2010 годах. После 14-летнего перерыва, в 2009 г. боевые службы были выполнены дизель-электрическими ПЛ - «Б-394 «Могоча» и «Б-494 «Усть-Большерецк». В 2008 г. ТОФ пополнился АПКСН пр. 667БДР «К-44 «Рязань», совершивший в августе-сентябре межфлотский переход Севморпутем.

Фактическая боеготовность соединения морских стратегических ядерных сил ТОФ была проверена в ходе ряда командно-штабных учений. Успешные учебно-боевые пуски баллистических ракет были выполнены АПКСН «К-506 «Зеленоград» в 2003 и 2008 годах, «К-433 «Святой Георгий Победоносец» в 2004, 2005 и 2006 годах, «К-211 «Петропавловск-Камчатский» в 2007 г. и «К-44 «Рязань» в 2010 г.

После семилетнего перерыва Андреевский флаг вновь появился на просторах Индийского океана: в январе-марте 2001 г. ОБК в составе БПК «Адмирал Виноградов» и «Адмирал Пантелеев», и БМТ «Владимир Колечицкий» совершили дальний поход в Мумбай. Затем последовали индоокеанские походы ОБК в 2003 (БПК «Маршал Шапошников» и «Адмирал Пантелеев», БМТ «Владимир Колечицкий») и 2005 (РКР «Варяг», БПК «Адмирал Пантелеев» и «Адмирал Трибуц», СМТ «Печенга» и МБ «Калар») годах, с участием в международных учениях «Индра» и посещением портов Индии, Индонезии, Сингапура, Таиланда и Вьетнама.

Со второй половины двухтысячных годов резко обострилась ситуация с пиратством в районе африканской Сомали, для борьбы с которыми в 2008 г. по решению ООН стали использовать военные корабли. Первую, с декабря 2008 г. по март 2009 г., БС в этом районе выполнил ОБК в составе БПК «Адмирал Виноградов», буксира «Фотий Крылов», танкеров «Борис Бутома» и «Печенга». Второй поход (БПК «Адмирал Пантелеев», буксир «МБ-37», танкеры «Иркут» и «Ижора») состоялся с марта по июль, а третий (БПК «Адмирал Трибуц», танкер «Борис Бутома» и буксир «МБ-99») – с июля по ноябрь 2009 г. В четвертом походе (январь-июнь 2010 г.) моряки БПК «Маршал Шапошников» освободили захваченный пиратами танкер «Московский университет», что нашло отражение в художественном фильме «22 минуты». Всего до апреля 2013 годы было выполнено еще 5 боевых служб в районе Африканского Рога.

Осенью 2013 г. в Средиземном море на фоне сирийского конфликта были сосредоточены порядка 10 кораблей и судов ВМФ России. От Тихоокеанского флота подошли БПК «Адмирал Пантелеев», БДК «Адмирал Невельской» и «Пересвет», буксир «Фотий Крылов» и танкер «Печенга», выполнявшие БС в Аденском заливе. Корабли отряда посетили Новороссийск, порты Египта и Кипра. Несколько позже подошел ОБК во главе с РКР «Варяг», выполнявший задачи БС в Тихом и Индийском океанах, и в Средиземном море с августа 2013 г. по январь 2014 г.

Всего с 2000 года по первую половину 2014 года, надводные корабли и суда ТОФ выполнили 29 дальних походов и боевых служб. По сообщениям пресс-центра ТОФ от 25.05.2014 г. «… более десяти кораблей и судов обеспечения Тихоокеанского флота выполняют задачи боевой службы в Тихом и Индийском океанах. Самый многочисленный отряд во главе с гвардейским ракетным крейсером «Варяг» в эти дни находится с визитом в порту Шанхай и готовится к участию в учении «Морское взаимодействие-2014» с китайскими военными моряками… В районе Африканского Рога несут службу корабли под флагом большого противолодочного корабля «Маршал Шапошников». В настоящее время отряд держит курс на Сейшельские острова… За первое полугодие 2014 года тихоокеанцы с визитами посетили порты Карачи (Пакистан), Салала (Оман), Тринкомали (Шри-Ланка), приняли участие в многонациональных учениях «КОМОДО» и антипиратских учениях с ВМС Пакистана…».

После длительного забвения, с 2011 г. Россия приступила к восстановлению военного присутствия на Курилах. Первоначальный акцент был сделан на усилении потенциала береговой и противовоздушной обороны, в перспективе рассматривается формирование морской компоненты. Полагаем, что данные мероприятия являются гарантом территориальной целостности страны в любых вариантах развития событий.

Между тем, к исходу 2010-х гг. окончательно сформировалась проблема технического состояния и восполнения корабельного состава ТОФ.

Так, на середину 2014 г. из трех АПКСН пр. 667БДР (средний возраст - 32,7 года) в боевом составе находятся два корабля. Из пяти АПК пр. 949А (средний возраст - 22,2 года), формирующих основную ударную силу флота, в боевом составе находятся три крейсера, а остальные в различной стадии ремонта, длящегося с 2008 г. Из пяти многоцелевых АПЛ пр. 971 (средний возраст - 23,2 года) в ремонте находятся четыре корабля. Из восьми ДЭПЛ пр.877 (средний возраст - 22,4 года) в ремонте находится одна лодка, а техническая исправность остальных вызывает большие сомнения. Флагману флота, гвардейскому РКР «Варяг», исполнилось 25 лет, средний возраст четырех БПК пр. 1155 составляет 26,5 лет. Из четырех эсминцев пр. 956 (средний возраст - 25,7 лет) в безнадежном ремонте застряли – три. В целом, осредненный воз-

раст всех боевых кораблей ТОФ составляет 25 лет, уровень развития оружия и вооружения «застыл на отметке» начала 1980-х гг. В итоге, очевиден факт, что корабли Тихоокеанского флота находятся на пределе технического ресурса и боевого потенциала.

Новейшим пополнением Тихоокеанского флота стали 2 (два) десантных катера и несколько портовых буксиров. В долгострое «застряли» 2 (два) корвета пр. 20380. В ближайшие годы ожидается поступление новых АПКСН «К-550 «Александр Невский» (пр. 955) и многоцелевого АПК пр. 855, УДК «Владивосток» (пресловутый «Мистраль»).

Очевидно, что это «ничто», по сравнению с потребностями обновления (или восстановления?) флота[116]. Полагаем, что в ближайшем будущем (или уже?) Дальний Восток России защищать будет нечем…

Восстановление судостроительной отрасли России в новом веке было возложено на «Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК)», созданную в 2007-2009 гг. в составе Северного, Западного, Южного и Дальневосточного центров, посредством объединения активов заводов бывшего Минсудпрома и ВМФ.

В состав «Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС)» вошли «Дальневосточный завод «Звезда»», «Северо-восточный ремонтный центр», 30-й, 92-й, 178-й и 179-й судоремзаводы ВМФ, Амурский, Хабаровский и Николаевский судостроительные заводы, и «Хабсудмаш». В 2011 г. был образован «Центр судоремонта «Дальзавод» (ЦСД)», за счет слияния подразделений 178-го СРЗ и «Дальзавода»[117], как дочерняя структура «ДЦСС».

Основным направлением деятельности судоремонтных заводов стало выполнение государственного оборонного заказа по ремонту военных кораблей и судов. Так, камчатский «Северо-восточный ремонтный центр» («СВРЦ», ранее – 49-й СРЗ ВМФ) и «ДВЗ «Звезда»» осуществляют ремонт АПЛ. Известно, что в 2012 г. «СВРЦ» выполнял ремонт АПЛ «Братск», а на «Звезде» выполнялись работы по сервисному обслуживанию АПК «Тверь» и «Омск», многоцелевых АПЛ «Магадан» и «Самара», АПКСН «Святой Георгий Победоносец», проводились ремонтные работы на АПЛ «Кузбасс» и АПК «Томск», и на АПКСН «Рязань» и «Подольск». В «Центре судоремонта «Дальзавод»» ремонтируются крупные надводные корабли, доковый ремонт проводит 30-й СРЗ, ремонт малых БНК – 92-й и 179-й заводы.

Однако из-за недостатка информации, дать качественную оценку реализации программ военного судоремонта достаточно сложно. В Интернете периодически сообщалось о финансовых злоупотреблениях, отмечался «скандальный долгострой» АПЛ «Братск» (в ремонте с 2007 г.), известно, что в 2012 г. «ДЦСС» сорвал сроки выполнения ремонта 14 кораблей и подводных лодок... Но, так или иначе, процесс объединения активов дальневосточных судоремзаводов в целом состоялся, корабельный состав ТОФ «поддерживается на плаву».

В отличие от судоремонтных, объединение активов дальневосточных судостроительных предприятий не принесло позитивного результата, каких-либо сдвигов в развитие судостроительной отрасли не произошло.

Еще до начала «объединения», в 2001-2005 гг. на Амурском ССЗ были построены лесовоз-пакетовоз дедвейтом 5,3 тыс. т., 6 малых промысловых судов, 43 прибрежных промысловых бота и 2 самоходных плашкоута. В последующие годы были преданы заказчикам буксир-кантовщик (водоизмещение порожнем порядка 400 т.) и транспортно-буксирное судно (3 000 т.) для Вьетнама, судно сейсмологической разведки для Индии (3000 т.) в 2007 г. и судно экологического мониторинга в 2009 г. (60 т.). В 2014 г. спущено на воду второе судно для вьетнамского шельфа. В последние годы завод ведет строительство двух танкеров-химовозов по германскому заказу и многоцелевого спасательного буксира. В безнадежном долгострое «застряли» два корвета для Тихоокеанского флота, заложенные в 2006 и 2011 гг. С большими проблемами и опозданием была достроена АПЛ «Нерпа», переданная в лизинг Индии. Современное положение завода даже не кризисно, а катастрофично. Несмотря на периодические миллиардные «вливания» из бюджета, завод хронически убыточен и в декабре 2011 г. в отношении него инициирована процедура банкротства.

В 2006 г., после разделения (по банкротству) имущественного комплекса судостроительного завода в Николаевске-на-Амуре, было создано новое АО «Николаевский судостроительный завод». Однако, судя по готовой отчетности последующих лет, деятельность, связанную с судо-

---

[116] К месту заметить, что с 1992 года по настоящее время (лето 2014 г.) промышленностью России для зарубежных заказчиков был построен целый флот в составе одного авианосца пр. 1143.4, одной АПЛ пр. 971, 17 ДЭПЛ пр. 877/636 (еще три достраиваются), четырех эсминцев пр. 956, шести СКР пр. 1135.6, четырех СКР пр. 11661Э, четырех МРК пр. 1241.8, семи патрульных кораблей пр. 1041.2, двух патрульных катеров пр. 12220, трех ДКВП пр. 1296Э и танкера пр. 15966М.

[117] Данное объединение осуществлялось в организационной структуре 178-го СРЗ, а у ОАО «Дальзавод» были приобретены некоторые производственные мощности и территории. Исторический же «Дальзавод» является банкротом с 2001(2-?) г. В современности, на его площадях размещаются различные коммерческие предприятия.

строением и судоремонтом завод не осуществлял, «жил» за счет сдачи площадей в аренду, а годовые убытки 2012 г. составили 1,9 млн. руб.

В эти же годы Хабаровский судостроительный завод передал заказчикам 2 азимутальных буксира, 2 амфибийных СВП, несколько малых судов и плавучих сооружений. Убытки завода по итогу 2013 г. составили 386,3 млн. руб.

В рамках развития крупнотоннажного судостроения на Дальнем Востоке было создано совместное, российско-южнокорейское предприятие «Звезда - DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering)», строительство которого началось в 2009 г. Первоначально планировалось возведение на базе ДВЗ «Звезда» судостроительного сухого дока и нового комплекса корпусообрабатывающих цехов, с объемом переработки 200 тыс. т. стали в год. В планах на 2011-2015 гг. была передача заказчикам 7 газовозов, 18 танкеров и 5 буровых установок.

Однако, строительство новых верфей сразу же «пошло не по плану» и через два года проект разделился на две самостоятельные части - верфь «Звезда - DSME» в бух. Большой Камень для строительства танкеров и верфь «Восток - Raffles» (совместное предприятие «ДЦСС» и сингапурской «CIMC Raffles Offshore Ltd.») в бух. Пяти Охотников, для строительства буровых. По совокупности объективных и субъективных причин в 2012 г. из проекта вышел южнокорейский участник. В современности (лето 2014 г.), открытие верфи «Звезда-DSME» отнесено к перспективам 2016 г., за счет совместных усилий «Роснефти» и «Газпромбанка», объединенных в рамках консорциума «Современные технологии судостроения». Реализация проекта «Восток-Raffles» отнесена к «потенциальным перспективам».

Официальные перспективы развития «ДЦСС» достаточно оптимистичны. Сообщалось, что Министерством промышленности и торговли РФ сформирован сводный перспективный план загрузки предприятий, в соответствии с которым до 2025 г. на завод «Звезда», Амурский и Хабаровский судостроительные заводы направляется заказ на общую сумму около 780 млрд. руб. Однако, будет ли реализация этих планов успешной, покажет время.

Владивостокская «Восточная верфь», не вошедшая в «систему «ОСК»», испытала с началом 2010-х гг. настоящий «судостроительный бум».

Так, Тихоокеанскому флоту были переданы малый десантный катер пр. 11770 («Серна») в 2010 г., малое гидрографическое судно «Виктор Фалеев», десантный катер пр. 21820 «Иван Карцов» первый, из трех заказных, противодиверсионный катер пр. 21980 «Грачонок» и 5 полутяжелых причалов для обеспечения базирования ПЛ в 2013 г.

Для ВМС Вьетнама были поставлены 2 патрульных корабля типа «Светляк» в 2012 г., 4000-тонный плавучий док и двухсекционный причал в 2013 г.

В 2011 г. Береговой охране ФСБ были переданы 2 ПСКа пр. 12200 «Соболь», в 2013 г. – ПСКа пр. 1496. С 2012 г. завод приступил к строительству двух ПСКР нового типа - пр. 22460 («Охотник»). Первый ПСКР «Сапфир» спущен на воду в августе 2014 г., передача второго корабля, ПСКР «Коралл», ожидается в ноябре следующего года. В мае 2014 г. пограничникам был передан второй ПСКа, построенный по пр. 1496. В том же месяце на заводе был размещен заказ на строительство ПСКР пр. 10410 с исполнением к декабрю следующего года.

В планах сдачи заказов на вторую половину 2014 г. числятся 2 полутяжелых причала, 2 средних понтона для тяжелого причала, десантный катер пр. 21280 и 2 противодиверсионных катера. По мнению руководства предприятия, «Восточная верфь» загружена заказами на 80-85 процентов от уровня «доперестроечных времен».

Со второй половины 2000-х гг. «внесистемный» благовещенский «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» возобновил выпуск МРС пр. 1338, передав в 2005-2012 гг. дальневосточным рыбакам 20 судов этого типа. В числе иной судостроительной продукции завода были морской водоналивной транспорт дедвейтом 500 т. (2006 г.), большой гидрографический катер и баржа для перевозки дизтоплива (2009 г.), 2 самоходных баржи «Т-4М» (2010 г.), 7 несамоходных барж (2011 и 2012 гг.) буксир (2012 г.), 2 водолазных катера, 2 два судна-мишени, 2 малых корабельных щита и 2 обстановочных катера (2013 г.) С 2005 по 2013 гг. было выполнено ремонтных работ речных судов на сумму 76,9 млн. руб. В 2014 г. были переданы ТОФ один БГК и несколько щитов-мишеней, завод выступил с предложением строительства новых МРС-600, как замены морально и физически устаревших МРС-300[118].

«Материковые» судоремонтные заводы, не вошедшие в «систему «ДЦСС»» окончательно сформировались как многопрофильные и, в целом, экономически самодостаточные предприятия. Начиная с 2001 г., на территории находкинского «Приморского завода» (бывш. ПСРЗ) постепенно сформировалась холдинговая компания, состоящая из ООО «Судоремонтный комплекс «Приморский завод»», ЗАО «Восточные ворота - «Приморский завод»» (портовая струк-

[118] Полагаем, что успех «Восточной верфи» объясняем достаточно просто – ее специализацией на малом судостроении и наличием государственного и иностранного заказов на продукцию малого судостроения. Успех же благовещенского ССЗ заслуживает большего внимания, поскольку государственные заказы в его портфеле были минимальны.

тура), ЗАО «Трансбункер-Находка» (бункеровочная база) и ООО «РОСКОР-судостроительный завод» (как перспективный судостроительный сегмент), созданный с участием южнокорейского консорциума «Hanaro Shipbuilding Co»). Судоремонтный потенциал «Приморского завода» образуют два среднетоннажных дока, плавкран и береговая инфраструктура. Среднегодовой объем судоремонта – порядка 80 судов. Судостроительный сегмент рассчитан на строительство рыболовных судов с годовым объемом переработки стали в 18 тыс. т., что адекватно 18-20 траулерам типа «Sterkoder». Планировалось, что первые суда будут переданы заказчикам в 2012-2014 гг. Однако сообщений об успешной реализации этих замыслов не поступало.

Находкинский СРЗ так же стал многопрофильным предприятием, развивая свое производство по судоремонту, грузоперевалке, изготовлению металлоконструкций (для «Сахалина-1», нефтепорта «Козьмино» и мостов для «Саммита АТЭС») и, в небольших объемах, в сфере машиностроения. Дочерняя структура ООО «НСРЗ-верфь» в 2008 г. арендовала плавучий док у Находкинского БАМРа, для ремонта рыбопромысловых судов. Всего в этом году было отремонтировано 87 судов, в 2009 г. – 73 судна, в 2010 г. – 37. Однако, данное снижение обусловлено тем, что в 2010 г. основной объем судоремонтных работ пришелся не на мелкий и аварийный ремонт, а на продолжительный по срокам межрейсовый ремонт и ремонт судов на класс Регистра. Существенного успеха НСРЗ достиг в 2014 г., передав «Роснефти» танкер «РН Сахалин», дедвейтом 3,1 тыс. т., корпусные конструкции которого были изготовлены в Большом Камне и собраны в Находке.

В аналогичном формате работал и Славянский СРЗ, оказывая услуги судоремонта и перевалки грузов. «Дальневосточная судоремонтная корпорация» (ранее - Совгаванский СРЗ) специализируется на ремонте транспортных и рыболовных судов и с 2009 г. стала участником проекта по созданию «Портовой особой экономической зоны».

Полагаем, что в современных рыночных условиях, приведенные примеры достаточно позитивны. Однако, во всех рассмотренных случаях, произошла характерная трансформация - данные *предприятия перестали быть градообразующими*: если в конце 1980-х гг. на только на одном находкинском ПСРЗ работало 6,5 тыс. чел., то в 2010 г. на нем трудились около 300 чел., на НСРЗ – 291 чел., на Славянском СРЗ - 785 чел.

На Камчатке сохранились «остатки» судоремонта, специализирующиеся (за искл. «СВРЦ») на обслуживании местных рыболовных судов. По данным Камчатской краевой администрации, в 2009 г. объем реализации услуг составил 1,4 млрд. руб., всего в этой отрасли края работало 2,5 тыс. чел., а в целом состояние отрасли находилось на уровне начала 1970-х гг.

Относительно благополучно существует Холмский СРЗ, ушедший «под крыло сахалинских проектов» и ставший ЗАО «Сахалинремфлот». Однако численность трудящихся на этом заводе в 2014 г. составляла 147 (сто сорок семь) человек[119].

Характерной чертой дальневосточного судоремонта этих лет стало возникновение большого количества индивидуальных предпринимателей и малых предприятий, с числом работников до 15-20 чел. и специализацией на ремонте прибрежных рыболовных шхун, РС и МРС. Стали обыденными выезды специализированных бригад («механиков», «автоматчиков» и т.д.) для ремонта российских судов на китайских судоремзаводах. По-прежнему острой остается конкуренция отечественного судоремонта с зарубежными предприятиями. В отчете «ДЦСС» за 2011 г. сообщалось, что «… более 50% опрошенных (отечественных – Ю.В.) судовладельцев ориентированы на заграничные ремонтные базы в Южной Корее, Китае, Вьетнаме…».

Однако итоговой тенденцией, определяющей негативность перспектив дальневосточного судоремонта стала *существенное сокращение морского транспортного и рыбопромыслового флота*, множащее на ноль оставшиеся производственные мощности.

В двухтысячных годах были благополучно решены задачи утилизации списанных АПЛ, возложенные на ФГУП «ДальРАО». Непосредственно утилизацию осуществляли «Дальневосточный завод «Звезда»» и СРЗ-30 в Приморье, и «Северо-восточный центр судоремонта» - на Камчатке. Всего к 2010 г. из 79 АПЛ выведенных из состава ТОФ, отходы ядерного топлива были выгружены на 75 лодках, утилизировано 73 корабля. В дополнение к этому были выполнены работы по утилизации двух и консервации 4 из 9 вспомогательных судов, ранее занимавшихся техническим обслуживанием АПЛ и ОЯТ, начата утилизация БАРЗК «Урал». В целом, к середине 2012 г. программы утилизации были выполнены.

Характерной чертой состояния российского рыбопромыслового флота в двухтысячные годы стало резкое сокращение его численности и качества. Так, с 2003 по 2008 годы совокупная численность флота сократилась с 3083 до 2509 ед., в т.ч. добывающий флот - с 2574 до 2137 судов, производственные и приемно-транспортные рефрижераторы – с 434 до 300 судов, обрабатывающий – с 54 до 25 судов. С новостроя поступило 26 рыболовных судов, из них одно

[119] У нас сложилось впечатление, что в современности на всех судоремзаводах Дальнего Востока в целом работает не больше людей, чем на одном Приморском СРЗ в конце 1980-х.…

среднее и 25 малых и маломерных. Сверх нормативного срока использовалось 80,9% добывающих судов, 32,0% обрабатывающих судов, 81,8% рефрижераторов и 87,2% вспомогательных судов.

Аналогичная ситуация сложилась и на Дальнем Востоке. 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[120]: 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.

С началом нового века, общий вылов водных биоресурсов (ВБР) в России постепенно увеличился с 3,3 млн.т. в 2003 г. до 4,3 млн. т. в 2012 г.. Итоги последнего года адекватны 54,5% от уровня 1990 г. и 91,5% от уровня 1997 г. Добыча водных биоресурсов в Тихоокеанском бассейне составляла 60-65 процентов от общероссийского улова и в 2012 г. равнялась 2917,6 тыс. т., в т.ч. в водах ИЭЗ России - 2900,0 тыс. т. (99,4%). Из них на уловы в Охотском море приходилось 1619,9 тыс. т., в Северо-Курильском районе – 245,6 тыс.т., в Южно-Курильском районе – 209,2 тыс. т., в Японском море – 71,1 тыс. т., в Восточно-Камчатской зоне – 339,1 тыс. т., в Западно-Беринговоморской зоне – 404,5 тыс. т. и в северо-восточной части Тихого океана 10,6 тыс. т.[121].

Всего по данным «Российского морского регистра судоходства» в современности на Дальнем Востоке числится 254 предприятия, владеющие рыболовным флотом. Однако, лишь единицы из них осуществляют рыболовство в промышленных масштабах, столь свойственных советскому периоду.

Полагаем, что лидером дальневосточной рыбопромышленности выступает камчатское АО «Океанрыбфлот» (бывш. «База океанического рыболовства»), располагающее 12 БАТМ и 4 приемно-транспортными рефрижераторами. Доля уловов «Океанрыбфлота» в общих объемах Дальнего Востока составляет 4-6 процентов. К примеру, в 2009 г. предприятием было добыто 149 тыс. т. рыбы-сырца, в 2010 г. - 148 тыс. т., в 2011 г. – 173 тыс. т. Численность работающих - 2,1 тыс. тел.

Другое крупнейшее предприятие – камчатский «Рыбколхоз имени В.И. Ленина», располагает 2 плавзаводами, 3 крупными, 2 средними и 6 малыми рыболовными судами, и рефрижератором. Береговое производство колхоза включают в себя фабрики береговой обработки рыбы и холодильные мощности, численность работников – порядка 1,7 тыс. чел. В 2012 г. улов данного предприятия составил порядка 70 тыс. т., что составляет 2,4% от уловов Дальнего Востока.

Из приморских предприятий, Находкинский БАМР, располагая полутора десятком судов, обеспечил в 2012 г. вылов 177,3 тыс. т. (6,1% от дальневосточного улова), на предприятии работал около 2,0 тыс.чел. «Преображенская БТФ», располагая 8 рыбодобывающими судами, обеспечила в 2012 г. улов 108,6 тыс. т. сырца (3,7% от дальневосточного улова). «ТУРНИФ» располагает четырьмя рыболовными судами, совокупный улов которых в 2012 г. составил 74,4 тыс. т. (2,5% от дальневосточного улова), численность работников – 590 чел. Ежегодный улов «Южморрыбфлота» составляет порядка 45 тыс.т., а численность работников – порядка 500 чел.

В итоге 2012 г., по примерным подсчетам, перечисленные шесть предприятий обеспечили порядка 22-23 процентов дальневосточного улова, на остальные 248 предприятий приходятся оставшиеся объемы вылова[122]. То есть, осредненно на одно такое предприятие приходится 11-12 тыс. годового улова. К примеру, в 2012 г. «Камчатрыбпром» (290 чел.), осуществляя лов

---

[120] 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.).

[121] Данные Росрыболовства, см. список использованных источников.

[122] Строго говоря, с точки зрения коммерческой эффективности, это существенный недостаток, поскольку крупно- и среднетоннажный флот обладает большей рентабельностью производства. Однако, с точки зрения социальной эффективности, важно наличие большого количества малых рыболовных предприятий, обеспечивающих большую занятость местного населения. Эта дилемма усугубляется тем, что крупно- и среднетоннажный флот, в погоне за уловом, уничтожает сырьевые запасы, чему есть масса исторических российских и зарубежных примеров.

тремя рыболовными судами, добыл 15,1 тыс. т. (0,5% от дальневосточного улова). Сопоставимые показатели у «Дальрыбы» - 16-17 тыс. т. улова в год, добывающий флот которой состоит из четырех судов. У большинства иных предприятий показатели меньше, что ставит под вопрос их финансовую самодостаточность при добросовестном исполнении правил рыболовства.

Фактически, весь дальневосточный улов осуществляется в исключительной экономической зоне России. К примеру, по данным «Росрыболовства» в 2012 г. в японской зоне было добыто 15,9 тыс. т., а в северо-тихоокеанской – 2 (две) тонны. Более 80% выпускаемой продукции приходилось на сырье и продукцию первичной переработки, имеющие низкую добавочную стоимость. Порядка 75-80 процентов улова направляется на экспорт. В числе основных импортеров российской рыбопродукции СМИ достаточно часто упоминаются японская «Йокогама Трейдинг», южнокорейские «Донгжу Марин» и «Юнайтед Оушен», китайские «Оушен Фишери Групп Корпорэйшн», «Гонконг Олфей Интернешионл Трейдинг Лимитед», «Хавест Шиппинг» и др.

С началом второго десятилетия XXI века в России обратили (наконец-то) внимание на проблемы ННН(т.е. незаконного, нерегулируемого, неучтенного)-промысла, сформировав в 2013 г. соответствующий «национальный план». Однако в современности, кроме разнообразных дискуссий в СМИ и интернет-пространстве дело дальше не пошло.

Как и прежде, оценить фактический размер браконьерской добычи и незаконного экспорта ВБР достаточно сложно. К примеру, по данным ФТС России в первом квартале 2010 г. было экспортировано в Японию 7,38 тыс. т. морепродуктов, в то время как по сведениям японской таможни было ввезено 26,98 тыс. т. По данным «Росрыболовства», выполненный в 2010 г. анализ поставок рыбопродукции российского происхождения в Японию показал, что допустимые уловы по камчатскому крабу (в целом) превышены в 6,8 раза, только один морской еж, из каждых пяти, доставляемых в порты Японии, добыт на законных основаниях, из поставленных только в порт Дон Хэ (Республика Корея) 5297 т. краба и крабовой продукции лишь 315 т. (5,95%) выловлено и экспортировано на законных основаниях.

В итоге полагаем, что, как и пятнадцать лет назад, речь идет об ежегодных потерях в размере нескольких миллиардов долларов[123].

В контексте ННН-промысла скандальную известность получил китайский холдинг «Пасифик Андес»[124]. По мнению Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ, в настоящее время «Пасифик Андес» контролирует более 10 рыболовных компаний в Сахалинской области, в Приморском, Хабаровском и Камчатском краях, за которыми закреплены до 2018 г. квоты на вылов минтая, сельди, трески и других рыб общим объемом более 320 тыс. т. в год. ФАС так же считает, что «Пасифик Андес» могла использовать российскую «Ассоциацию добытчиков минтая» как структуру, имеющую возможности по выходу на органы государственной власти РФ, в т.ч. и с законодательными инициативами[125].

В силу отсутствия информации, масштаб действий браконьерских судов установить так же достаточно сложно. По сообщению Пограничного управления ФСБ России по Камчатскому краю только за первый квартал 2014 г. было выявлено 65 нарушений, из них 33 - на судах, осуществляющих специализированный промысел минтая.

Для ННН-промысла активно используются суда под «удобными» флагами. Так, в январе 2014 г. пограничное патрульное судно «Аргал» обнаружило неопознанное судно, предпринявшее попытку скрыться. После задержания было установлено, что на судне «Дровер» (порт приписки - Панама), находится более 480 т. минтая и минтаевой продукции. Документы, дающие право на ведение промысловой деятельности, промысловая документация, технические средства контроля на судне отсутствовали.

---

[123] В декабре 2008 г. постановлением Правительства РФ было определено, что с января следующего года, уловы, добытые во внутренних морских водах и в территориальном море РФ, и произведенная из них рыбная и иная продукция должны доставляться в порты России и оформляться в таможенном отношении. В итоге, по данным Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) экспорт «рыбы, ракообразных и моллюсков» составил в 2008 г. 317,2 млн. долл., в 2009 г. - 1 608,1 млн. долл., а в 2010 г. – 1 904,1 млн. долл. Т.е. «в одночасье» стоимостные объемы экспорта увеличились в пять-шесть раз (!). Считая, что «технически» такой прирост улова за один-два года невозможен, полагаем, что разница между данными 2008 и последующих годов свидетельствует о стоимостных объемах незаконного экспорта ВБР на Дальнем Востоке, в суммах 1,3-1,6 млрд. долл. в год.

Иной пример: по данным ДВТУ в 2012 г. экспорт ВБР составил 1 323,9 тыс. т. совокупной стоимостью 2 216,2 млн. долл. За этот же год совокупный дальневосточный улов по отчету «Росрыболовства» составлял 2900,0 тыс. т. Допускаем, что 20% улова (580 тыс. т.) идет на внутренний рынок. Разница между объемами экспортированной и добытой рыбопродукции с учетом внутреннего потребления (996,1 тыс. т.), заставляет предположить наличие «серых схем» незаконного экспорта. Образованная разница, при осредненной стоимости одной тонны экспорта (1,67 долл., как соотношение величин ДВТУ), формирует утерянный доход порядка 1 663,5 млн. долл. за этот год.

[124] «Pacific Andes International Holdings Limited» - китайский холдинг, созданный в Гонконге в 1986 г. и получивший бурное развитие в 1990-е гг. В современности располагает сетью предприятий в 43 странах.

[125] См. http: //www.fas.gov.ru/fas-in-press/fas-in-press_36316.html

Распространенным правонарушением является сокрытие от учета фактически находящихся на борту судна биоресурсов. К примеру, при проверке СРТМ «Камчатский лосось» выявлено более 27 т. краба, не учтенного в промысловой документации, при проверке СРТМ «Мыс Левенорна», установлено, что на его борту находится 109 т. сокрытой минтаевой продукции.

Иногда для задержания браконьера применяются силовые методы. Так, в августе 2014 г. патрульным самолетом было обнаружено неопознанное судно, «представившееся» как ярусолов «Бланкет». Капитану было рекомендовано следовать курсом к ближайшему ПСКР для проверки. Однако судно изменило курс и полным ходом направилось в сторону нейтральных вод. И только после прибытия в район авиации ФСБ и высадки на борт судна-нарушителя группы спецназа, его удалось остановить и принять на борт осмотровую группу с ПСКР «Камчатка». В результате было установлено, что настоящее название судна - «Трим», порт приписки Ломе (Республика Того), судовладелец зарегистрирован в Белизе. Документы, дающие право вести промысел в ИЭЗ РФ, судовой журнал, а также технические средства контроля на судне отсутствуют, о пересечении внешней границы российской ИЭЗ пограничные органы не уведомлялись. Известен трагичный случай: в феврале 2001 г. после 9-часовой погони у о-ва Шиашкотан был потоплен нарушитель – сейнер «Альбатрос-101», пытавшийся скрыться в нейтральных водах.

В современности, пространственный размах операций незаконного промысла водных биологических ресурсов охватывает все российские воды от Чукотки до Приморья, сложилась международная система сбыта и переработки ворованной продукции в портах Японии, Южной Кореи и Китая. Полагаем, что в данных условиях никакой жесткий ресурсно-пограничный контроль не в состоянии изменить сложившегося положения, требующего организационного переформата на более высоком, государственном уровне.

В итоге печально осознавать, что в имеемых социально-экономических условиях, рыбная промышленность не может стать драйвером, влекущим за собой развитие дальневосточной экономики.

Надо признать, что современное морское образование Дальнего Востока России находится в трудном положении.

«Лихие девяностые» сделали морские инженерные, технические и рабочие профессии практически невостребованными на рынке труда, и, за редчайшими исключениями, не престижными среди молодежи. Деградирующие флот и промышленность «обходились» кадровыми ресурсами, накопленными в предшествующие десятилетия. Научные и педагогические кадры естественным образом не обновлялись, старели и постепенно уходили в мир иной. На лучах былой и заслуженной славы была сделана ставка на подготовку иностранных кадров, которая не могла заполнить появившиеся прорехи в контингенте обучаемых, ибо национальная система образования всегда готовит кадры, прежде всего (и в основном) для национальных флота и промышленности. Высшие учебные заведения «выворачивались из положения», расширив платный спектр «гуманитарных специальностей» (экономистов, юристов и прочих «разного рода менеджеров»), средне-специальные и профессионально-технические учебные заведения, как правило «привязанные» к конкретным производствам, просто как-то «выживали».

В итоге, *из системы подготовки трудовых ресурсов выпало целое поколение*…

За последующие двадцать лет был практически исчерпан кадровый ресурс, сформированный в 1980-е годы. И сейчас в дефиците простые рабочие и инженерные кадры, подготовленный рядовой и инженерный плавсостав.

В ухудшение ситуации, в современности базовые морские специальности по судовождению, судовой энергетике, промышленному рыболовству, судостроению и судоремонту, и т.д. не отнесены к приоритетным направлениям модернизации и технологического развития российской экономики.

С началом века, система подготовки морских инженерных кадров, более-менее сбалансировавшаяся с рыночными условиями, была «подкошена» переходом к «Болонской системе», исключившей пятилетнюю подготовку специалистов, но ориентированной на подготовку бакалавров («недоинженеров», 3,5 года обучения по специальности и полгода на подготовку выпускной работы) и магистров (лиц, еще два года изучающих научные основы специальности (непонятно, правда, зачем?)). То есть, из процесса подготовки инженеров «выпал» пятый курс, непосредственно направленный на изучение прикладных дисциплин и обобщение итогов образования.

Но главная проблема заключается в ином: современное дальневосточное морское образование в силу повсеместного сокращения морского и рыболовного флота, и связанных с ним производств, постепенно становится «вещью самой в себе»….

* * * * *

Завершая обзор текущих событий, мы не можем избавиться от ощущения того, что «это уже было»… Да, это было сто с лишним лет назад, в ярких примерах - с середины XIX

века до начала двадцатых годов XX столетия, в ситуации, метко обозначенной журналистами как «Далекая окраина».

И тогда и сейчас - главную основу экономики формировал сырьевой экспорт, и тогда и сейчас - отечественный торговый флот с трудом справляется с каботажными перевозками и не играет никакой роли в международных, и тогда и сейчас – морские ресурсы в абсолютном большинстве уходят за границу, и тогда и сейчас – судоремонт представлен «мастерскими порта», а морское образование было «ненужной роскошью», и тогда и сейчас – нечем защищать свои пространства, и тогда и сейчас – страна во власти компрадорской[126] *буржуазии.*

Строго говоря, несмотря «на компьютеры и интернеты», Дальний Восток России откатился в своем развитии на 100-120 лет назад во времена «Далекой окраины», достижения «Серебряного века» во многом растрачены, если не утрачены...

* * * * *

События 2014 года и последующих лет вновь поставили Россию перед историческим выбором. Для нас стало вполне очевидным, что «Эпоха Мальты»[127] *окончательно завершилась, открывая новую страницу в истории и Российского государства и российского мореплавания в водах Тихого океана.*

[126] Часть национальной буржуазии (в термин «буржуазия» не вкладываем ничего предосудительного) в своих действиях, ориентированная на развитие зарубежной экономики.

[127] Эпоха Мальты – образное выражение, определяющее период времени, в ходе которого советская, а затем и российская внешняя, а зачастую и внутренняя, политика формировалась с «постоянным учетом мнения США». Это особенно ярко проявлялось в первой половине 1990-х гг. и постепенно стало «сходить на «нет»» к исходу первого десятилетия XXI века. Отметим, что Мальтийский саммит между СССР и США состоялся 2-3 декабря 1989 года и повлек за собой утрату Советским Союзом практически всех позиций на внешнеполитической арене и в итоге – смену общественно-политического устройства государства.

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 сведениями мы не располагаем.

Траулер «Калитва», 1992 г.

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

Подводная лодка пр. 629, 1992 г.

Выведенная из состава флота подводная лодка пр.629 (тактический номер Составитель запамятовал) была передана совместному предприятию «Интерскрап» (г. 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 приблизительно 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 перегрузки и потери остойчивости. Погиб один человек.

Траулер «Аскания», 1993 г.

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

Теплоход «Генерал Владимир Зосимов», 1993 г.

Теплоход «Генерал Владимир Зосимов» был выброшен на камни бух. Труженик в 7 км от Совгавани. Экипаж покинул терпящий бедствие сухогруз. Судно разломилось пополам и до сего времени (2014 г.) находятся в бухте, в нескольких сотнях метров от берега.

Сейнер «Астрилово», 1993 г.

Сейнер «Астрилово» (пр.388М) затонул от потери остойчивости 23.12.1993 г., полагаем - из-за перегрузки.

Траулер «Тройка-1», 1994 г.

РТС «Тройка-1» потерпел крушение в проливе Лаперуза 22.02.1994 г. Иных сведений об этом крушении мы не имеем.

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.

Списанный СКР «Горделивый», 1994 г.

Досрочно списанный из боевого состава СКР «Горделивый» (пр.1135М, 1979 года постройки) затонул в Японском море при буксировке на металлом, не доходя до Цусимы.

Плавбаза «Новая Ладога», 1995 г.

Известно, что сахалинская плавбаза «Новая Ладога» (пр. 69) потерпела крушение 01.01.1995 г. Иными обстоятельствами этого случая мы не располагаем.

Пограничный сторожевой корабль «ПСКР-901», 1995 г.

«ПСКР-901» затонул 07.01.1995 г. в Корсакове во время шторма. В последствии поднят, но не восстанавливался.

Траулер «Каракумы», 1995 г.

Мурманский траулер «Каракумы» затонул 17.05.1995 г. в двух милях от перуанского порта Callao, где стоял под арестом с 1988 г.

Самоходная баржа «Ворон», 1995 г.

Самоходная баржа «Ворон» выброшена 20 .07.1995 г. на побережье Камчатки (?).

Траулер «Сад-город», 1995 г.

Известно, что траулер «Сад-город» затонул возле Сахалина 08.09.1995 г. Иных обстоятельств этого крушения мы не знаем.

Теплоход «Линк Стар», 1995 г.

Теплоход «Линк Стар» (Link Star) под флагом Мальты, но с экипажем из Амурского речного пароходства, осуществлявший рейс Индии на Тайвань, пропал без вести предположительно в Бенгальском заливе 26.06.1995 г., «… по причине поступления забортной воды в грузовые помещения в штормовую погоду …». Вместе с судном погибло 24 чел.

Пограничный сторожевой корабль «Неман», 1995 г.

31.08.1995 г. ПСКР «Неман» следуя в тумане полным ходом, выскочил на камни бух. Маячной о-ва Шикотан и затонул. Жертв нет. УПАСР ТОФ предпринимались попытки его спасения, но безуспешно.

Траулер «Новоархангельск», 1995 г.

Корсаковский РТМС «Новоархангельск» (тип «Прометей») вовремя буксировки на слом был выброшен штормом на японское побережье в 22 милях от г. Nezugseki 09.11.1995 г.

Теплоход «Бурея», 1995 г.

Теплоход «Бурея» следовавший из Пусана на Владивосток затонул 05.12.1995 г. в месте с координатами: широта 37 град., 30 мин. 12 сек. N., долгота -129 град., 27 мин. 31 сек. E. Причины затопления нам неизвестны, все члены экипажа спасены.

Теплоход «Григорий Абашидзе», 1995 г.

Теплоход «Григорий Абашидзе» затонул 23.12.1995 г. Иных сведений об этом крушении мы не имеем.

Списанный БПК «Строгий», 1995 г.

Списанный и ведомый на лом БПК «Строгий» затонул в 1995 г., во время шторма в 80 милях от Сингапура.

Приемно-транспортный рефрижератор «Сисафико-2», 1996 г.

Приемно-транспортный рефрижератор «Сисафико-2» пропал без вести в р-не м. Лопатина в первой декаде января 1996 г. После поисков, пропавшее судно было обнаружено в перевернутом состоянии в месте с координатами: широта 46 град.,27 мин. 05 сек. N., долгота -141 град., 49 мин. 02 сек. E. Сведений о судьбе экипажа мы не имеем.

Траулер «Мыс Лазарева», 1996 г.

Известно, что траулер «Мыс Лазарева» затонул в п. Корсаков с грузом аммиака на борту в апреле 1996 г. Во избежание экологической катастрофы судно было поднято к ноябрю этого года.

Сейнер «Росомаха», 1996 г.

Камчатский сейнер «Росомаха» затонул 11.05.1996 г. Иных сведений об этом крушении мы не имеем.

Теплоход «Паллада», 1996 г.

В мае (июне-?) 1996 г. теплоход «Паллада» (типа «Тисса», около тридцати лет возраста) стоял под погрузкой леса у пирса Владморрыбпорта. Закончив погрузку и начав отходить от пирса, «Паллада» проявила валкость - т.е. начала легко переваливаться с борта на борт, фиксируясь в таком положении с креном в 3-4 град., что свидетельствовало об отрицательной начальной остойчивости. Экипаж судна начал выравнивать крен перекачкой жидких грузов с борта на борт. В конечном итоге «Паллада» опрокинулась на левый борт и затонула в 10-15 метрах от пирса.

С лета 1996 по конец 1997 года длилась эпопея подъема «Паллады», на которую, как всегда, не оказалось денег. В конечном итоге подъем состоялся, но только, на наш взгляд, благодаря упрямству ООО «Эпрон», осуществившего его исключительно на энтузиазме.

Малый траулер «Юнион Пасифик», 1996 г.

МРТК «Юнион Пасифик» затонул от потери остойчивости 21.11.1996 г. в водах Камчатки. Иными обстоятельствами этого крушения мы не располагаем.

Теплоход «Пульсар», 1996 г.

Теплоход «Пульсар», следуя из бух. Ольга на Японию в штормовую погоду опрокинулся и затонул в 100 милях от о-ва Хоккайдо 23.11.1996 г. Погиб один человек.

Траулер «Бристоль», 1996 г.

Траулер «Бристоль» 27.11.1996 г. выброшен штормом на камни о-ва Монерон и от полученных повреждений затонул. Жертв нет.

Траулер «Лопатино», 1996 г.

Камчатский СРТ «Лопатино» (пр. 503, 1984 г. постройки) выброшен на рифы бухты Корфа 08.11.1996 г.

Плавбаза «Феликс Кон», 1996 г.

Плавбаза «Феликс Кон» 14.12.1996 г. была выброшена на камни в бух. Нагаева и села на грунт. В последствии была поднята и продана на лом за рубеж.

Пароход «Кулу», 1996 г.

Пароход «Кулу» 1917 года постройки последние годы своей жизни исполнял характерную для судов его возраста роль плавучей базы ДВ БАСУ. В 1996 г. «Кулу» было продано на слом, но при буксировке затонуло в р-не цусимских остров.

Траулер «Каргат», 1996 г.

Во время рейса, на большом морозильном рыболовном траулере «Каргат» Совгаванской базы океанического рыболовства возник пожар, потушить который не удалось. Судно затонуло 30.12.1996 г. в северо-восточной части Японского моря. Погибло двое моряков. Координаты места гибели – 38 град., 54 мин. N., долгота - 132 град., 39 мин. E.

Танкер «Находка», 1997 г.

Второго января 1997 г. танкер «Находка» компании «Приско Траффик» в шторм разломился пополам и затонул в Японском море в точке с координатами широта 37 град., 08 мин. N., долгота - 135 град., 55 мин. E. Погиб капитан судна вместе с судовыми документами.

Яхта «Альгимаус», 1996 г.

«Записки на салфетках» сохранили сообщение о гибели российской яхты «Альгимаус»

26.12.1996 г. у берегов Австралии. Однако, что это было за яхта, как она оказалась в южно-тихоокеанских водах и в чем причина ее гибели мы не знаем.

Подводная лодка «Б-313», 1997 г.

Атомная подводная лодка «Б-313» (пр. 670, бывш. «К-313») была выведена из состава военно-морского флота и поставлена на отстой в 1992 году, с выгруженной активной зоной ЯЭУ.

29.05.1997 г., в результате разрушения в кормовых цистернах главного балласта ледяных пробок, образовавшихся зимой, возник дифферент на корму. При этом в воду зашли открытые захлопки общекорабельной вентиляции, вода стала поступать внутрь прочного корпуса и лодка затонула. Жертв при затоплении не было.

В летне-осенний период 1997 года УПАСР Тихоокеанского флота были проведены судоподъемные работы, успешно завершившиеся 13 октября. По словам одного из участников работ – кап. 1 р. Ю.В. Теплова, скудость материально-технического обеспечения судоподъемной партии была неимоверная - как говорится, подняли лодку с «помощью лома и какой-то матери».

Траулер «Саломатинск», 1997 г.

БМРТ «Саломатинск» Акционерной компании «Дальморепродукт» выскочил на камни в р-не Усть-Хайрюзово в 1997 году и был разбит волнами.

Плот «Бохай-1300», 1997 г.

В декабре (ноябре?) 1997 г. от Корабельной набережной Владивостока отошел плот (в прямом смысле слова) «Бохай-1300», с южнокорейскими исследователями, намеревавшимися повторить путь древних бохайцев. Однако в порт назначения «Бохай-1300» не пришел и считается пропавшим без вести.

Траулер «Савино», 1997 г.

Известно, что траулер «Савино» затонул в 1997 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Траулер «Сурск», 1997 г.

Известно, что траулер «Сурск» затонул в 1997 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Теплоход «Соломбала», 1998 г.

Теплоход «Соломбала» затонул во время шторма в месте с координатами: широта 46 град.,21 мин. N., долгота -142 град., 19 мин. E. Все спасены.

Теплоход «Аган», 1998 г.

Теплоход «Аган» с грузом металлического лома затонул во время шторма 12 февраля 1998 г., в месте с координатами: широта 38 град.,01 мин. N., долгота - 130 град., 49 мин. E. Погибло 4 человека, остальные 11 членов экипажа спасены корейскими моряками.

Сухогруз «Алга», 1998 г.

Сухогруз «Алга» 16.03.1998 г. во время погрузки лесом в Находкинском морторгпорту получил крен и лег левым бортом на грунт. Пострадавших нет. Поднято десять дней спустя. Дальнейшая судьба судна нам не известна.

МРС-225 № 038, 1998 г.

МРС-225 № 038 пропал без вести 12.05.1998 г. следуя из бух. Русской (Камчатка) в район промысла. Погибло 9 рыбаков.

Малый сейнер «МРС-5001», 1998 г.

Малый сейнер «МРС-5001» потерпел крушение 08.07.1998 г. Судьба экипажа нам неизвестна.

Сейнер «Билибино», 1998 г.

Сейнер «Билибино» (пр. 388М, 1978 г. постройки, порт приписки Магадан) затонул 24.07.1998 г.

Теплоход «Усинск», 1998 г.

Теплоход «Усинск» был выброшен в шторм на камни м. Веселый (Ванино) 21.09.1998 г. Экипаж не пострадал.

Рыболовная шхуна «Спика», 1998 г.

Рыболовная шхуна «Спика» затонула в шторм 02.10.1998 г., в месте с координатами: широта 43 град.,13 мин. N., долгота -145 град., 47 мин. E. Экипаж спасен.

Траулер «Очаков», 1998 г.

Траулер «Очаков» потерпел крушение 10.10.1998 года у о-ва Симушир, в месте с координатами: широта 47 град., 09 мин. N., долгота -152 град., 14 мин. E. Экипаж спасен.

Катер «Ж-1003», 1998 г.

Катер «Ж-1003» раздавлен льдами у побережья Камчатки (?) 06.12.1998 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Сейнер «Альметьевск», 1999 г.

Сейнер «Альметьевск» (пр. 388М, 1976 г. постройки, порт приписки - Невельск) затонул 14.01.1999 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

МРС-150 № 091, 1999 г.

Возвращавшийся из района промысла у Усть-Хайрюзово в Петропавловск-Камчатский МРС-150 № 091 пропал без вести 02.10.1999 г.

Плавучий док № 14, 1999 г.

Плавучий док № 14 буксируемый ледоколом «Адмирал Макаров» затонул во время шторма 30.01.1999 г., в месте с координатами: широта 46 град., 19 мин. N., долгота -166 град., 54 мин. E. Экипаж спасен.

Теплоход «Мисс Лайн», 1999 г.

Списанный теплоход «Мисс Лайн» («Miss Line», флаг РФ), буксируемый на лом СБ «Рубиновый», затонул во время шторма 3 февраля 1999 г., в месте с координатами: широта 43 град.,10 мин. N., долгота -140 град.,16 мин. E. Экипаж спасен.

Сейнер «Кондовый», 1996 г.

РС «Кондовый» сел на мель у побережья Камчатки и погиб 28.02.1999 г. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Эскадренный миноносец «Стойкий», 1999 г.

Выведенный из боевого состава и поставленный на консервацию эсминец «Стойкий», затонул в главной базе ТОФ в заливе Стрелок, из-за хищения донно-бортовой арматуры. Поднят УПАСР ТОФ в мае-ноябре 2001 г.

Траулер «Денисово», 1999 г.

Траулер «Денисово» 16.05.1999 г. был выброшен штормом на мель, в месте с координатами: широта 44 град.,42 мин. N., долгота -147 град.,20 мин. E. Все 16 членов экипажа сняты вертолетом.

Плашкоут «СП-107», 1999 г.

Плашкоут «СП-107» затонул во время шторма 18.08.1999 г., в месте с координатами: широта 59 град.,48 мин. N., долгота -154 град.,43 мин. E. Экипаж спасен.

Яхта «Арго», 1999 г.

Известно, что обломки яхты «Арго» были обнаружены РС «Кратерный» (?) 28.09.1999 г. Что это была за яхта и причины ее крушения мы не знаем.

Траулер «Авача-101», 1999 г.

Из-за возникшего пожара, траулер «Авача-101» 03.12.1999 г. выбросился на камни в месте с координатами: широта 48 град.,46 мин. N., долгота -144 град.,42 мин. E. Экипаж спасен.

Плавмастерская «Фреза», 1999 г.

Ведомая на лом буксиром «Руко-1», плавмастерская «Фреза» затонула во время шторма 07.12.1999 г., в месте с координатами: широта 45 град., 06 мин. N., долгота -145 град., 23 мин. E.

Рыболовные суда «Гелион-1», «Гелион-2» и «Отлив», 2000 г.

Российские рыболовные суда «Гелион-1», «Гелион-2» и «Отлив» сели на мель во время шторма 11.01. 2000 г., в месте с координатами: широта 46 град.,14 мин. N., долгота -141 град., 54 мин. E. Экипажи спасены.

Плавучий док «Паллада», 2000 г.

В апреле 2000 г. произошло затопление плавучего «Паллада», стоявшего в акватории завода «Звезда», на глубине 25 м. В последующее время док был поднят УПАСР ТОФ.

Теплоход «Скрыплев», 2000 г.

Теплоход «Скрыплев» затонул 15.05.2000 г. во время шторма возле портопункта Валентин на севере Приморья. Экипаж спасен.

Малое рыболовное судно, 2000 г.

Известно, что силами УПАСР ТОФ в марте - апреле 2000 г. было поднято малое рыболовное судно «МРС» (пр. 1322), затонувшее ранее. Иными знаниями об этом крушении мы не располагаем.

Траулер «Атласово», 2000 г.

Траулер «Атласово» во время шторма 29.08.2000 г. сел на камни южной части о-ва Карагинский. Координаты: широта 56 град.,22 мин. N., долгота -163 град.,33 мин. E. Экипаж спасен. Дальнейшая судьба судна нам не известна.

Траулер «Карганик», 2000 г.

Траулер «Карганик» во время шторма 02.10.2000 г. сел на мель и был затоплен в месте с координатами: широта 49 град.,38 мин. N., долгота -154 град.,37 мин. E. Экипаж судна спасен.

Траулер «Сихоте-Алинь», 2000 г.

СРТМ «Сихоте-Алинь» 04.10.200 г. в шторм был выброшен на мель и затонул возле портопункта «Светлая» в Приморском крае. Экипаж судна спасен.

Рыболовное судно «Тайфун-1», 2000 г.

Рыболовное судно «Тайфун-1» затонуло 19.10.2000 г. во время шторма в месте с координатами: широта - 45 град., 19 мин. N., долгота - 150 град., 15 мин. E. Все члены экипажа спасены.

Морской буксир «Бодрый», 2000 г.

Морской буксир «Бодрый» вел в законвертованном состоянии буксиры «Крутой» и «КЖ», из пос. Пахачи в Петропавловск-Камчатский и попал в шторм.

Считается, что в машинное отделение «Бодрого» стала поступать вода, и судно затонуло 27.11.2000 г. Из 13 членов экипажа обнаружены тела только двоих, остальные пропали без вести. Буксируемые суда были обнаружены в Карагинском заливе и спасены.

Теплоход «Рязань», 2000 г.

Теплоход «Рязань» ДВМП, из-за смещения палубного груза в шторм, затонул 06.11.2000 г. в месте с координатами: широта - 62 град., 24 мин. 01 сек. N., долгота - 178 град., 25 мин. 06 сек. E. Все члены экипажа спасены.

Рыболовное судно «Удача-1», 2000 г.

Рыболовное судно «Удача-1» пропало без вести в Охотском море 09.11.2000 г. вместе с 10 членами экипажа.

Рефрижератор «Чукотский берег», 2000 г.

Транспортный рефрижератор «Чукотский берег» 15 .11. 2000 г. сел на риф Пратас в точке с координатами 20 град., 37 мин. N., долгота - 116 град., 53 мин. E. Иными обстоятельствами данного крушения мы не располагаем.

Самоходный плашкоут «СПП-11», 2000 г.

30.11.2000 г. «СПП-11» опрокинулось во время шторма и затонуло вместе с 5 членами экипажа. Место гибели: широта 59 град., 09 мин. N., долгота -154 град., 31 мин. E.

Траулер «СТМ-18», 2000 г.

Траулер «СТМ-18» затонул 29.12.2000 г. во время шторма в месте с координатами: широта 46 град., 48 мин. N., долгота -141 град., 27 мин. Е. Все члены экипажа спасены буксиром «Триас», по указанию авиации японской береговой охраны.

Сейнер «Альбатрос-101», 2001 г.

По официальному сообщению, утром 21.02.2001 г. пограничное судно «Пагелла» обнаружило у о. Шиашкотан Северо-Курильской гряды неопознанное судно. На запросы и требования остановиться судно не отвечало и попыталось скрыться. К задержанию были привлечены ПСКР «Камчатка» и патрульный самолет. После длительной погони, самолет открыл предупредительную стрельбу, а затем и огонь на поражение. Считается, что нарушитель, холмский сейнер «Альбатрос-101», затонул в результате полученных повреждений, примерно на 200 миль юго-восточнее острова.

Однако пограничниками не исключается версия самозатопления судна. Экипаж спасся на плотах, погибшим считается капитан судна. По мнению следствия, капитан укрылся среди спасшихся под чужим именем, избегая ответственности. Доказать наличие браконьерского улова из-за затопления судна было невозможно. Насколько нам известно, уголовных последствий для обоих сторон не было.

Теплоход «Памела Дрем», 2001 г.

Теплоход «Памела Дрем» (Pamela Dream) под флагом Камбоджи, но с российским экипажем, затонул 08.03.2001 г. во время шторма в месте с координатами: широта - 24 град., 09 мин. N., долгота -119 град., 49 мин. Е. Из экипажа судна спасены – 12, умерли - 2, пропали без вести – 5 моряков.

Теплоход «Авиор», 2001 г.

Теплоход «Авиор» (бывш. «Клара Цеткин», пр. В-443, 1971 г. постройки), затонул 09.11.2001 г. в Японском море на подходе к восточной части Сангарского пролива.

Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Рыболовное судно «РСХ-4002», 2001 г.

Рыболовное судно «РСХ-4002» затонуло 25.06.2001 г. у м. Кузнецова (о. Сахалин) во время шторма. Из экипажа судна спасены – 3, пропали без вести – 5 моряков.

Теплоход «Авиатор», 2001 г.

Теплоход «Авиатор» затонул 08.09.2001 г. в месте с координатами: широта 41 град., 44 мин. N., долгота - 142 град., 03 мин. Е. Экипаж спасен. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Траулер «Мыс Левашова», 2001 г.

На траулере «Мыс Левашова» 07.10.2011 г. произошел пожар в носовых трюмах, вызвавший взрыв аммиачных и топливных емкостей. Судно перевернулось и затонуло в месте с координатами: широта 52 град., 57 мин. N., долгота -160 град.,26 мин. Е. Погиб один рыбак.

Теплоход «Роял», 2001 г.

Теплоход «Роял» (Royal) под флагом Южной Кореи, но с российским экипажем, затонул 25.11.2001 г. в месте с координатами: широта 20 град., 19 мин. N., долгота -135 град., 33 мин. Е. Экипаж спасен.

Теплоход «Скай Прима», 2001 г.

Теплоход «Скай Прима» (Ski Prima) под флагом Камбоджи, но с российским экипажем, затонул во время шторма 02.12.2001 г. в месте с координатами: широта - 36 град., 34 мин. N., долгота -131 град., 08 мин. Е. Экипаж спасен.

Траулер «Кибартай», 2001 г.

Невельский траулер «Кибартай» был выброшен штормом на берег недалеко от Петропавловска - Камчатского 10.12.2001 г., в месте с координатами: широта - 53 град., 04 мин. N., долгота - 158 град., 52 мин. Е.

Теплоход «Булункан», 2001 г.

Теплоход «Булункан» в шторм 12.12.2001 г. сел на мель и затонул в месте с координатами: широта - 46 град., 32 мин. N., долгота -138 град., 20 мин. Е. Экипаж спасен.

Сейнер «Садико-1», 2001 г.

Корсаковский сейнер «Садико-1» затонул 17.12.2001 г. Иными сведениями об этом крушении мы не располагаем.

Док «ТПД-62», 2001 (?) г.

Транспортно-плавучий док «ТПД-62» затонул в бух. Большой камень. Поднят силами УПАСР ТОФ в 2002 г. Дальнейшая судьба дока нам не известна.

Дноуглубительное судно «Амвелла», 2002 г.

Дноуглубительное судно «Амвелла» (Amvella) под флагом КНР, но с российским экипажем, затонуло 13.03.200 г. после столкновения с сингапурским судном «Lion City» в месте с координатами: широта 01 град., 22 мин. N., долгота -141 град., 59 мин. Е. Погибло 7 моряков.

Теплоход «Ржев», 2002 г.

Теплоход «Ржев» затонул 24.04.2002 г. после столкновения с индонезийским судном «Megah Dua» в месте с координатами: широта 25 град., 39 мин. N., долгота -120 град., 10 мин. Е. Погибших нет.

Рыболовное судно «Борей», 2002 г.

Ведомое на слом буксиром «Невельской», рыболовное судно «Борей» затонуло во время шторма 08.08.2002 г. в 50-ти милях от Пусана. Жертв нет.

Сейнер «Счастливый», 2002 г.

Сахалинский сейнер «Счастливый» (пр.388М, 1978 г. постройки) в условиях штор-

мовой погоды 22.08.2002 г. намотал на винт трос, потерял ход и был выброшен на северо-западное побережье о-ва Кунашир, недалеко от м. Докучаева.

Сейнер «Восточный», 2002 г.

Второго октября 2002 г. во время шторма сейнер «Восточный» был выброшен на камни и затонул в месте с координатами: широта - 46 град., 32 мин. N., долгота -138 град., 21 мин. E. Погибло 9 рыбаков.

Судно «РСХ-8241», 2002 г.

Рыболовное судно «РСХ-8241», принадлежавшее частному предпринимателю, 03.10.2002 г. потерпело крушение во время шторма в месте с координатами: широта - 48 град., 45 мин. N., долгота - 144 град., 24 мин. E. Погибло 7 моряков.

Баржа «Восток-039», 2002 г.

Второго ноября 2002 г., баржа «Восток-039» вместе с 5 членами экипажа пропала без вести в р-не м. Дежнева при переходе из бух. Лаврентия в Инчоун.

Траулер «Иван Касаткин», 2002 г.

Траулер «Иван Касаткин» затонул 18.11.2002 г. в Татарском проливе во время шторма. Погибло 9 моряков.

НИС «Морской геолог», 2002 г.

Ведомое на слом НИС «Морской геолог» затонуло 25.11.2002 г. во время шторма в месте с координатами: широта - 26 град., 49 мин. N., долгота -121 град., 43 мин. E, на глубине 90 метров.

Рыболовная шхуна «РСХ-7290», 2002 г.

Рыболовная шхуна «РСХ-7290» с 7 российскими рыбаками вышла 11.12.2002 г. из Корсакова в Холмск. Однако в порт назначения не прибыла и считается пропавшей без вести.

Сейнер «Бажинск», 2002 г.

Сейнер «Бажинск» (пр.388 М) сел на мель и затонул у побережья сахалинского пос. Озерский 16.12.2002 г. С борта тонущего судно было снято 7 членов экипажа, которые по прибытии в порт почему-то скрылись.

Траулер «Апшерон», 2002 г.

СРТМ «Апшерон» был оставлен экипажем и в последующем был обнаружен выброшенным на берег северо-западного побережья Сахалина в 40 милях севернее поселка Москальво.

Траулер «Камсинг-1», 2002 г.

Из-за навигационной ошибки, траулер «Камсинг-1» сел на мель и затонул в месте с координатами: широта - 53 град., 16 мин. N., долгота -160 град., 02 мин. E. Все члены экипажа спасены.

Сухогруз «Тарутино», 2003 г.

Сухогруз «Тарутино» ходивший под флагом Кампучии, но с российским экипажем, затонул 21.1.2003 г. в Японском море.

Траулер «Влучник», 2003 г.

Траулер «Влучник» (польской постройки, бывш. «Wlocznik»), буксируемый из Петропавловска-Камчатского на ремонт во Владивосток, затонул 15.06.2003 г. недалеко от восточного берега Сахалина.

Сейнер «РСХ-2387», 2004 г.

Сейнер «РСХ-2397» перевернулся и затонул возле о-вов Малой Курильской гряды 09.10.2004 г. в 10 милях от берега. Члены экипажа спаслись на двух пластмассовых лодках и надувном плоту, добравшись до о-ва Юрий, откуда были сняты на следующий день.

Сейнер «МРС-150», 2004 г.

Сейнер «МРС-150» (борт 002), принадлежащий рыбколхозу «Ударник», затонул в ночь на 18.07.2004 г. во время промысла в Охотском море, у восточного побережья Камчатки, на глубине 5 метров. Предположительно, на его борту находились девять человек, спасено четверо.

Теплоход «Антонина Нежданова», 2004 г.

Пассажирский теплоход «Антонина Нежданова» ДВМП затонул в японском порту Тояма во время тайфуна в октябре 2004 г. Впоследствии поднят и сдан на лом.

СКР «Грозящий» и плавмастерская, 2004 г.

Списанные и ведомые на лом СКР «Грозящий» и плавмастерская были потеряны буксиром «Гриф» во время шторма 02.11.2004 г. «Грозящий» разломился и затонул, а судьба затонувшей плавмастерской нам не известна.

Теплоход «Ароса», 2004 г.

Теплоход «Ароса», следуя под камбоджийским флагом, затонул в ночь на 2 ноября 2004 г. во время шторма в месте с координатами: широта - 42 град., 54 мин. N., долгота -134 град., 55 мин. E. Из 15 членов экипажа 8 человек погибли.

Теплоход «Вест», 2004 г.

Теплоход «Вест» (порт приписки Находка), ходивший под флагом Монголии (!) с российским экипажем, затонул 2 ноября 2004 г. в 50-ти милях от порта Румои. Спасено несколько моряков, из них один продержался в воде 41 час до прихода помощи.

Криминальный характер российского бизнеса наложил отпечаток на эту трагедию - тремя днями спустя была застрелена директор компании, владевшей «Вестом», а в порту были уничтожены индивидуальные контракты моряков и судовые документы…

Траулер «Томари», 2004 г.

Списанный СРТ «Томари» (пр. 503, постройки 1983 г., п/п Владивосток) затонул в 2004 г.

Траулер «Кафор», 2005 г.

Траулер «Кафор» опрокинулся и затонул 31 января 2005 г. от поступления воды внутрь корпуса, в месте с координатами: широта 42 град., 18 мин. N., долгота -133 град., 40 мин., 03 сек. Е. Погиб капитан судна.

Причина затопления осталась не выясненной, однако спасенные моряки утверждали, что ощущали два толчка, как от столкновения с полузатопленным предметом…

Самоходный плашкоут «СП-13», 2005 г.

Самоходный плашкоут «СП-13» (водоизмещение 135 тонн, владелец - Морской рыбный порт города Охотска) вечером 7 июля вышел из Магадана в Охотск с грузом 120 тонн для геологической компании. 8 июля, около 22 часов «СП-13» перевернулся в районе зал. Лихачева (вход в бух. Беринга) недалеко от о-ва Спафарьева. Спасено 6 чел. из 10 членов экипажа. В некоторых документах именовался как «СПП-13».

Сейнер «Альма», 2005 г.

Сейнер «Альма» (пр.388 М, п/п Невельск) был задержан за незаконный промысел краба у северо-восточного побережья Приморья. Во избежание наказания сейнер был затоплен командой 21.07.2005 г. в 8 милях мористее от зал. Рында на глубине 127 м. 13 членов экипажа и судовую собаку сняли пограничники.

Ранее «Альма» несколько раз задерживалась за незаконный промысел, и в момент гибели формально числилась стоящим в японском порту Вакканай.

Траулер «Диамант», 2006 г.

Вечером 11 марта 2006 г. СРТМ «Диамант» направляясь в район промысла, столкнулся с льдиной в 35 милях от камчатского пос. Крутобереговое, получил пробоину между машинным отделением и трюмом. Принятые к спасению меры результатов не дали, экипаж был снят подошедшими траулерами «Гранит» и «Арктик Лидер».

Траулер «Профессор Моисеев», 2006 г.

Известно, что брошенный БМРТ «Профессор Моисеев» затонул при буксировке на мелкое место 05.05.2006 г. в бух. Нагаева, на расстоянии 600-800 м от берега. Дальнейшая судьба судна нам неизвестна.

Рефрижератор «Приозерный», 2006 г.

Приемно-транспортный рефрижератор «Приозерный» затонул 06.06.2006 г. в Охотском море у устья р. Хомутина. Жертв нет. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Списанная подводная лодка «Б-229», 2006 г.

Списанная подводная лодка «Б-229» (пр. 877), ведомая буксиром «Гриф» на лом из Петропавловска-Камчатского в Шанхай затонула 27.06.2006 г. возле о-ва Парамушир на глубине 57 м. Место гибели: широта 50 град., 52 мин., 24 сек. N., долгота - 156 град., 59 мин., 57 сек. Е. Причина затопления – потеря плавучести в следствие плохой конвертовки.

Сейнер «РУМ-40-60», 2006 г.

Известно, что 13.07.2006 г. сейнер «РУМ-40-60» вышел из Петропавловска-Камчатского в пос. Крутогорово на западном побережье полуострова. Сутки спустя судно было обнаружено контейнеровозом «Капитан Сергиевский». В опрокинутом состоянии. Из воды было поднято девять живых и трое погибших, пропавшими без вести числятся пять человек.

В ряде источников погибшее судно упоминается как прогулочно-спасатель-ный катер «Дова» РУМ 40-06.

Плавучий док «ПД-7», 2006 г.

Композитный плавучий док «ПД-7», ранее работавший в 178-м СРЗ, был приобретен Камбоджой и следовал на буксире МБ «Топаз» и МБ «Лазурит» в порт назначения, с российским экипажем на борту. При прохождении Корейского пролива караван попал в шторм, а несколько дней спустя - в тайфун у о-ва Тайвань. На сильном волнении сместился палубный груз, удары которого нарушили герметичность корпуса. С учетом усиления штормовой погоды и поступления больших масс воды, экипаж был эвакуирован. «ПД-7» затонул 14.07.2006 г. в месте с координатами: широта - 27 град., 58 мин. N., долгота - 121 град., 44 мин. Е. Погибших не было.

Сейнер «Механик Супрунов», 2006 г.

Сахалинский сейнер «Механик Супрунов» (пр.388 М) был задержан морскими пограничниками с недекларированным грузом на борту – 10 т. морского ежа.

Для разбирательства судно было отконвоировано на рейд Южно-Курильской бухты (о. Кунашир), где и затонуло 18.09.2006 г. Причины затопления нам не известны, но не исключен злой умысел со стороны экипажа.

Теплоход «Синегорье», 2006 г.

Теплоход «Синегорье» затонул в Японском море 23 октября 2006 г. во время сильного шторма, унеся с собой 7 членов экипажа. Место гибели: широта - 38 град., 25 мин. N., долгота - 129 град., 55 мин. 57 сек.

Заметим, что возраст «Синегорья» был 27 лет, а за период до 2003 г. судно семь раз меняло свое название и флаг…

Рыболовное судно «Енг Синг № 27», 2007 г.

Рыболовное судно «Енг Синг № 27» (Yong Sin № 27), следующее под российским флагом затонул 2 февраля 2007 г. в пр. Екатерины в точке с координатами: широта - 44 град., 27 мин. N., долгота - 146 град., 44 мин. Е. Жертв нет.

Сейнер «Восточный», 2008 г.

Сахалинский сейнер «Восточный» (пр. 388М, 1978 г. постройки) затонул 30.07.2008 г. у южных Курил.

Самоходный плашкоут «СРП-150 «Кварц», 2007 г.

Самоходный рейдовый плашкоут «СРП-150 «Кварц» затонул 29 сентября 2007 г., следуя из Охотска в Ванино, во время шторма. Координаты места гибели: широта 53 град., 34 мин., 02 сек. N., долгота -141 град., 35 мин. Е. Погиб весь экипаж – 5 моряков.

Пограничный СКР «Амур», 2007 г.

ПСКР «Амур» 22.11.2007 г. штормом сорван с якорей и выброшен на камни в Куйбышевском заливе о-ва Итуруп. Из-за полученных повреждений спасание корабля было признано нецелесообразным.

Теплоход «Кастор-1», 2007 г.

Теплоход «Кастор-1», плавающий под «очередным экзотическим флагом», но с российским экипажем, затонул 18 ноября 2007 г. в месте с координатами: широта 40 град., 33 мин., 03 сек. N., долгота -132 град., 25 мин., 03 сек. Е. Погиб второй механик.

Ранее «Кастор-1» был грунтоотвозной шаландой и был переоборудован в сухогруз, используемый для перевозки леса и автомашин.

Теплоход «Капитан Усков», 2008 г.

Сухогрузный теплоход «Капитан Усков» попал без вести, выйдя из Находки на Гонконг. Последний раз судно выходило на связь 20 января 2008 г. из места с координатами: широта 31 град., 40 мин. N., долгота -125 град., 58 мин. Следующим днем патрульным кораблем Японии была обнаружена пустая шлюпка с пропавшего судна. Погибли все 17 членов экипажа.

Плавучий док ПСРЗ, 2008 г.

30.04.2008 г. у причалов Приморского судоремонтного завода в Находке предприятия затонул плавучий док водоизмещением 27 тыс. т., осушительные насосы которого ранее были отключены от электроэнергии за долги. В последствии док был поднят.

Гидрографическое судно «Глубиномер», 2008 г.

Гидрографическое судно «Глубиномер» 08.07.2008 г., при маневрировании для швартовки к пирсу на косе Русская кошка в Анадырском заливе, село на каменную гряду и получило пробоины. Водоотливные средства с откачкой не справлялись. При угрозе залития водой электрощитов судно было обесточено, аварийный дизель-генератор запустить не удалось и экипаж покинул судно.

Сейнер «Восток-Орион», 2008 г.

Сейнер «Восток-Орион» был опрокинут штормовой волной в Охотском море 17.08.2008 г. По сигналам аварийного радиомаяка экипаж был спасен судном «Технолог Саркисов».

Буксир «Капитан Федоров» и грузовая баржа, 2008 г.

Портовый буксир «Капитан Федоров» (порт приписки - Магадан) вместе с ведомой баржей был выброшен штормом на берег в бухте Базарной (Советско-Гаванский район) 08.11. 2008 г. Шесть членов экипажа буксира спаслись, самостоятельно высадившись на берег.

Информация записана со слов совгаванского краеведа А.Н. Сеселкина.

Рефрижератор «Сунгач», 2009 г.

Во время шторма транспортный рефрижератор «Сунгач» (ОАО «Дальморгеология») сел на камни западного побережья о-ва Парамушир (50.26.9N 155.44.4E) 8 марта 2009 г. Груз и топливо были сняты т/х «Крашенинников», от спасения «Сунгача» отказались.

Траулер «ММ-1093», 2009 г.

Траулер «ММ-1093» (тип «Балтика») наскочил на скалы рядом с Петропавловском-Камчатским 01.04.2009 г. и был оставлен экипажем. Координаты места гибели - 52 град., 50 мин. N., долгота - 158 град., 38 мин. Е. Иными обстоятельствами крушения мы не располагаем.

Сейнер «Глобино», 2009 г.

Сейнер «Глобино» (пр.388М, порт приписки - Невельск), по-видимому, был брошен экипажем и затонул в Корсакове 01.07.2009 г. Прокуратура обязала судовладельца поднять судно. Однако об исполнении данного решения нам ничего не известно.

Буксир «Алексей Кулаковский», 2010 г.

26 августа в море Лаптевых был сильный шторм, в 2 часа дня в морской порт Тикси поступило сообщение о том, что терпит бедствие трал-бот частного предприятия «Полюс». На помощь были направлены ленские суда - танкер «Ленанефть-2064» и морской буксир «Алексей Кулаковский», которые к полуночи были на месте. В ночь на 27 августа, в 02:30 поступило сообщение по спутниковому телефону с трал-бота о том, что «Алексей Кулаковский» кренится на левый борт. В 03:10 стало известно, что «Алексей Кулаковский» лег на борт и в 03:18 теплоход затонул. Эта трагедия произошла в 20-милях от п. Тикси при глубине 20 метров и сильном западном ветре. Погибло 11 человек.

Дноуглубительное судно «Анабар», 2010 г.

Первого августа ленское дноуглубительное судно «Анабар» вышло из Якутска, прошло по реке Лена, и восточному участку Севморпути, и следовало на Сахалин, где должно было принять участие в работе по прокладке газопрово-

да через пролив Невельского. Однако, 9 сентября 2010 г., пережидая шторм в бух. Чупрова о-ва Монерон, «Анабар» был сорван с якоря и выброшен на рифы. Спасены 32 чел., пропал без вести один моряк.

Сейнер «РС-150», 2010 г.

Сейнер «РС-150» укрываясь от шторма заходил в ковш сахалинского порта Новиково, навалился на волнолом, получил пробоину и затонул 02.10.2010 г. Пострадавших нет. О подъеме судна нам ничего не известно.

Рыболовное судно «Партнер» (Partner), 2011 г.

Рыболовное судно «Партнер» под флагом Камбоджи затонуло во время шторма у м. Ломанон на западном побережье о-ва Сахалин. При поиске обнаружены тела пяти моряков, остальные девять российских граждан считаются пропавшими без вести.

Сухогрузное судно «Александра», 2011 г.

Небольшое сухогрузное судно «Александра» (флаг Камбоджи, порт приписки – Пномпень) с российским экипажем затонуло 9 февраля 2011 г. в 16 милях к востоку от южнокорейского о-ва Ульсан, из-за столкновения с 88-тысячетонным контейнеровозом фирмы «Hyundai», проходившим испытания. Спасся один моряк, найдены тела четверых погибших, а семеро пропали без вести.

Траулер «Аметист», 2011 г.

Камчатский траулер «Аметист», ведший промысел краба в заливе Шелихова Охотского моря, 11 февраля 2011 г. не вышел на связь и считается пропавшим без вести вместе с 23 членами экипажа.

Последующий поиск, выполненный гидрографическим судном ТОФ «ГС-296», позволил обнаружить на глубине 245 м затонувший объект, по своим размерениям соответствующим пропавшему судну.

Южнокорейский траулер «Oriental Angel», 2011 г.

16 ноября 2011 года в Беринговом море у берегов Чукотки в результате пожара потерпел бедствие южнокорейский траулер «Oriental Angel». Экипаж судна в результате спасательной операции был снят, в огне погиб один рыбак. Судно полностью выгорело и 19 ноября было выброшено на мель в районе м. Военных топографов в 70 м. от скалистого берега. Координаты места гибели: широта - 62 град., 37 мин., 1 сек. N., долгота - 179 град., 35 мин. E.

В июле-августе 2012 года была проведена аварийно-спасательная операция с участием спасательного судна «Рубин», буксира «Напористый» с ведомой им баржей, рабочего бота «Уссури» и пассажирского судна «Гипанис». В ходе операции были выгружены морепродукты, а судно приведено в экологически чистое состояние - топливо откачено, танки зачищены сорбентом. Из-за многочисленных разрушений двойного дна по всей длине траулера отсутствовала возможность герметизации корпуса и судно оставлено на месте крушения. Откачные нефтепродукты доставлены в порт Пусан и переданы Южной Корее.

Плавучая буровая установка «Кольская», 2011 г.

Плавучая буровая установка «Кольская» следовала под проводкой ледокола «Магадан» от западного побережья Камчатки в бух. Зырянская на юго-восточном побережье Сахалина. Попав в шторм «Кольская» затонула 18.12.2011 г. в центральной части Охотского моря в 200 км северо-восточнее сахалинского м. Терпения. Спасено 14 чел. из 67 членов экипажа. Причина трагедии – нарушения правил безопасности мореплавания.

Рыболовная шхуна «Гинга» (Ginga), 2011 г.

Рыболовная шхуна «Гинга», следующая из порта Вакканай, затонула во время шторма 25 декабря 2011 г. в проливе Лаперуза. На борту судна находилось 5 россиян и 3 индонезийца. Во время поиска были подняты тела трех человек, двух моряков и саму шхуну обнаружить не удалось.

Теплоход «Таня Карпинская», 2012 г.

Теплоход «Таня Карпинская» затонул 07.02.2012 г. на рейде японского порта Ниигата от столкновения с сингапурским контейнеровозом «Kota Duta». Погибших нет.

Танкер «Каракумнефть», 2012 г.

Танкер «Каракумнефть» с 1 300 т нефтепродуктов на борту, 15.02.2012 г. сел на мель при выходе из бухты Китовая о-ва Итуруп. Дальнейшую судьбу судна мы не знаем.

Траулер «Капитан Болсуновский», 2012 г.

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 месте 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 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. 20 чел. считаются пропавшими без вести.

Сейнер «Снегирево», 2014 г.

Брошенный сейнер «Снегирево» затонул 13.02.2014 г. у пирса в Петропавловске-Камчатском. В современности (лето 2014 г.) сведениями о его подъеме мы не располагаем.

Лесовоз «Полайн» («Poline»), 2014 г.

Небольшой лесовоз «Полайн», под камбоджийским флагом и с русским экипажем, следующий из приморского порта Пластун в китайский порт Тайцанг, перевернулся и затонул у берегов КНДР во время шторма 04.09.2014 г. Пропал без вести один моряк.

* * * * *



«Цена» России



«Геолог Приморья» -
от морских недр до «земного дна»



То ли рыбы не было, то ли квоты на нее…



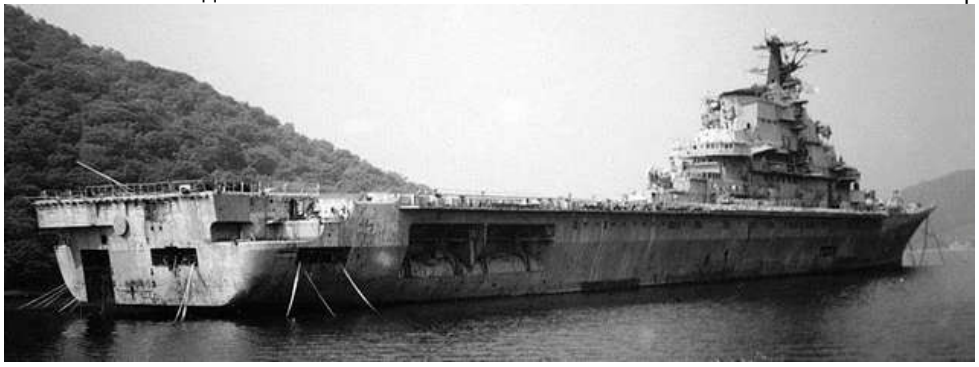
Не поделенный и сожженный…



«Братва»…



Как уплывают пароходы…



«Минск» списанный
и заброшенный…

«Боевой трофей»: «Б-427»
в американском музее…



Россия… Дальний Восток… Лихие девяностые…







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







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»



Ледокол «Красин» - 38-летний ветеран Арктики





Вывод судов из ледового плена, Сахалинский залив, 2012 г.





«Капитан Хлебников» и «Василий Головнин» в Антарктике



Будни Северного завоза





Арктический транзит













Рыбопромысловый флот, не ставший драйвером дальневосточной экономики…







Задержанные суда - браконьеры



Сахалинский спасатель «Рубин»



Буксировка аварийного траулера «Ардатов»



Спасатель «Справедливый»
- за кормой 34 года службы



Подъем парома «Приморец», затонувшего
у о-ва Русский





Аварийные суда: южнокорейский траулер «Oriental Angel» у берегов Чукотки (в центре)
и сухогруз «Ливадия» на камнях Итурупа

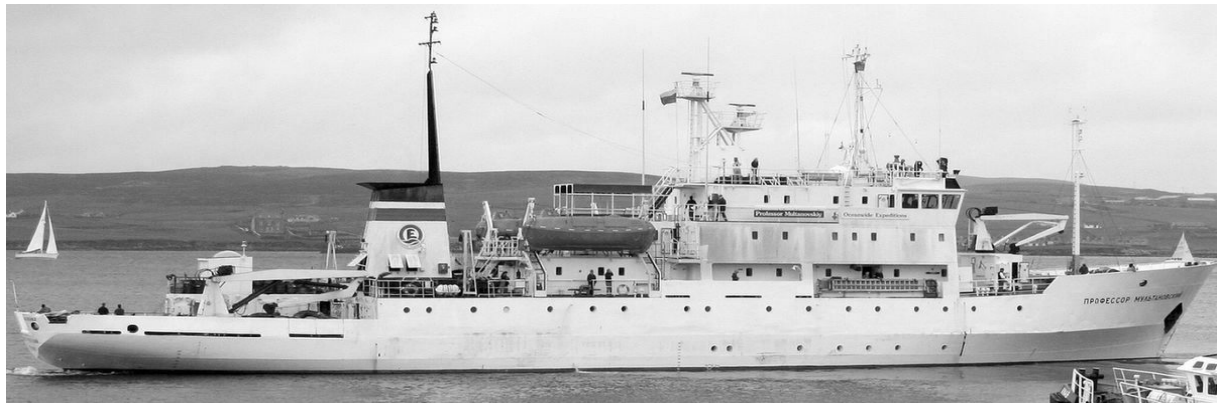






Пополнение спасательного флота: морское водолазное судно «Ростов Великий» (слева),
рейдовый водолазный катер и морское многофункциональное спасательное судно
«Спасатель Заборщиков»





Научно-исследовательские суда ДВНИГМИ «Академик Шокальский» и «Профессор Мультановский»



НИС «Академик Опарин»
Дальневосточного отделения
Российской Академии Наук

НИС «Профессор Леванидов»
ТИНРО-Центра







Учебные суда МГУ им. адм. Г.И. Невельского:
«Профессор Хлюстин» и «Надежда»



Гидрографическое судно ТОФ
«Вице-адмирал Воронцов»



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



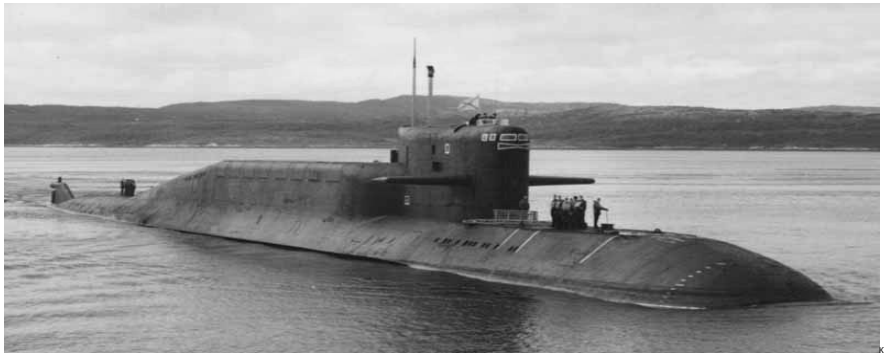
14-летний АПК «Томск»:
«юноша» по нынешним меркам…



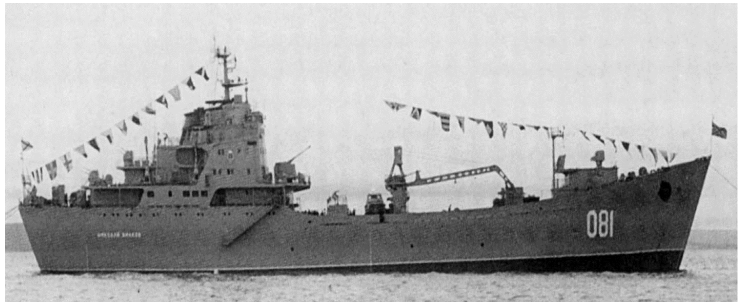
ДЭПЛ пр.877 – удачный проект
последней четверти XX века



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…

Послесловие

Первое октября 2014 года прошло по-будничному, просто. Дальний Восток прожил его телегрезами об экономическом благополучии и чередой бытовых забот. В этот день, тихо и незаметно исполнился 375-летний юбилей выхода русских первопроходцев на берега Тихого океана, 375-й день рождения Дальнего Востока России.

История русского мореплавания в дальневосточных морях и на Тихом океане - это история взлетов и падений, успехов и неудач, побед и поражений.

Выйдя в середине XVIII века к берегам Тихого океана и, твердо став на северо-восточных окраинах Евразии, в последующие десятилетия русские мореходы освоили воды Охотского моря, вышли в Восточную Арктику и Бобровое море. В последующие полтора столетие были постепенно освоены просторы Тихого океана и новые земли на североамериканском континенте. Благодаря Русской Америке были выполнены русские кругосветные плавания, а отечественное судоходство стало океанским.

Сформировался новый тип русского свободного человека: поселения Охотоморья, Бобрового моря и Аляски не имели своего «Медного всадника», но и были лишены крепостного рабства, столь свойственного России той эпохи. Утрата Русской Америки в 1867 году лишила российское тихоокеанское мореплавание экономического базиса, сделав его дальневосточным.

Походы русских моряков, последовавшие в середине – второй половине XIX века, обусловили приобретение Приамурья, Приморья и Сахалина, что сформировало естественные границы России на Дальнем Востоке. Освоение «Далекой окраины» во многом связано с отечественным мореплаванием, трудами которого начиналось ее постепенное заселение. Однако развитие дальневосточного мореплавания в это время было ограниченно существовавшими социально-экономическими условиями. Достаточно отметить, что удельный вес русского торгового флота не превышал 10 процентов морских грузоперевозок страны, морские промыслы имели характер местного хозяйства, морские биоресурсы были и неохраняемыми и незащищенными. Приобретение чуждой нам «Желтороссии» и ее последующих крах, помножили на ноль зарождающиеся успехи и, в конечном итоге, стали отправной точкой в будущей трансформации российской государственности.

Новая эпоха, основанная на самодостаточном экономическом развитии государства, сформировала базисные условия для развития тихоокеанского мореплавания Советского Союза. Десятилетиями, постепенно, с проблемами и победами, развивалась морская деятельность государства. Созданный морской транспортный флот обеспечивал внешнеторговые перевозки страны, достигнув в 1960-1980-е гг. исторического максимума – 65-70 процентов от внешнеторгового оборота СССР. Каботажные перевозки, связав разобщенные морем дальневосточные территории, были полностью обеспечены национальным тоннажем. Морской флот стал надежным участником международного судоходства. Развитие морских промыслов было разительным в сравнении с предшествующей эпохой – рыболовный флот стал отраслью народного хозяйства. Получили первичное развитие и со временем стали самостоятельной отраслью морской деятельности научные исследования и нефтегазодобыча. Военно-морской флот гарантировал защиту, достигнув высшего уровня стратегии – обеспечения безопасности страны своим присутствием, не вступая в боевые действия. Морская деятельность в целом стала драйвером развития целых регионов страны и, прежде всего, Дальнего Востока. Это был Серебряный век Русского океана.

Общественно-политическая трансформация России, произошедшая в начале 1990-х годов, ввергла страну в «историческое стойло» периферии мировой экономики. Это немедленно и негативно отразилось на морской деятельности. Получила достаточно бурное развитие портовая инфраструктура, но только та, которая была интегрирована в экспорт сырьевых ресурсов. Морской транспортный флот медленно угасал, рыболовный флот откровенно криминализировался, национальный флаг достаточно быстро уступил свое место «удобному». Военно-морской флот на остатках человеческого и мото- ресурсов продолжал выполнять задачи защиты Родины.

«Лихие девяностые» остались позади, хотя отголоски этого времени будут присутствовать еще долго. В 2014 году, во многом этого еще не осознавая, Россия вступила в новый период своего развития, пересматривая свою роль и формируя свое место в будущем мироустройстве. Несомненно, на фоне прошедшего Серебряного века, современное мореплавание России выглядит «практически отсутствующим». Но насколько корректно сравнение современного отечественного мореплавания с прошедшей эпохой? Ведь речь идет о принципиально разном социально-экономическом укладе страны и принципиально разном государственном подходе к ее морской деятельности…

Для нас очевидно, что мореплавание должно стать и будет драйвером современного социально-экономического развития Дальнего Востока России. Полагаем, что лидирующая роль в этом принадлежит промыслам морских ресурсов, транспортный флот должен обеспечить единство экономического пространства северо-восточных регионов России, и, по мере сил, участвовать во внешнеторговых перевозках страны. И все это должно быть технически и кадрово обеспечено, и надежно защищено. Требуется государственная организация морской деятельности Дальнего Востока России, необходимо сократить образовавшийся «технический разрыв».

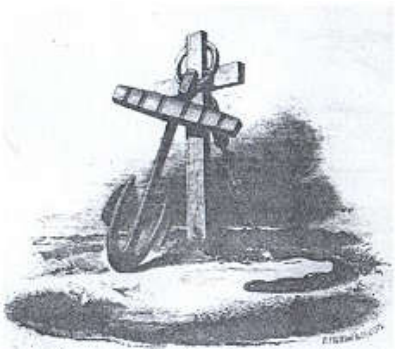
Однако единство времени и судеб прервать нельзя. Современные походы Тихоокеанского флота вызывают у нас гордость за страну, а постоянство поступающих в морские училища – укрепляют веру в ее будущее. Люди продолжают ходить в море.

* * * * *

История российского мореплавания на Тихом океане - это труд десятков поколений и миллионов людей. Имена многих из них вписаны в скрижали отечественной истории, имена других остались в истории российского флота и мореплавания, но абсолютное большинство ушло в вечность неизвестными, просто оставляя после себя Великую страну на берегах Великого океана.

Ну что ж теперь…, люди приходят и уходят, Родина остается. Надо жить и работать дальше, поскольку писать о Величие Прошлого не имеет смысла без твердой веры в Величие Будущего.

Юрий Владимирович Ведерников, Владивосток,
февраль 1986 г. – март 2016 г.



«… 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

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

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.
«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.

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.

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.

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.
«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.

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.

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.

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.
«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.

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.

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.
«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», японск. краболовн. 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 «Дембли и К°», 1923 г.
«КЖ-36», катер, 1994 г.
«Кибартай», траулер, 2001 г.
«Кижуч», катер ф. «Дембли 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.
«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.
«Краб», парусно-моторная шхуна, 1953 г.
«Креветка», парусно-моторная шхуна, 1954 г.
«Крейсерок», охранная шхуна, 1889 г.
«Крестьянка», парусно-моторная шхуна, 1936 г.
«Кречет», пароход, 1941 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.

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.
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.

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», американск. грузов. пароход, 1904 г.
Минный катер броненосца «Ретвизан», 1904 г.

Минный катер броненосца «Севастополь», 1904 г.
Минный катер 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 «Менжин - ский», 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-225-050», сейнер, 1984 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.

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.
«Най-Най» (СРТ-4529), траулер, 1973 г.
«Нанива», японск. 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.

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.

П

«Павлин Виноградов», пароход, 1944 г.
«Памела Дрем (Pamela Dream)», теплоход, 2001 г.,
«Память Ленина», пароход, 1927 г.
«Паллада», крейсер, 1904 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.
«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», пограничн. сторожев. корабль, 1995 г.
«Пульсар», теплоход, 1996 г.
«Пурга», шхуна, 1869 г.
«Пурга», шхуна, 1895 г.

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.
«Репино», сейнер-траулер, 1990 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.

С

«Савино», траулер, 1997 г
«Сад-город», траулер, 1995 г.
«Садико-1», сейнер, 2001 г.
«Саломатинск», траулер, 1997 г.
«Санников», буксир, 1954 г.
«Сапфир», пограничн. сторожев. корабль, 1979 г.
«Сахалин», шхуна Сибирской флотилии, 1867 г.
«Сахалинский», траулер, 1994 г.
«СБ-10», морской буксир, 1974 г.
«СБ-14», самоходная баржа, 2012 г.
«СБ-500-34», баржа, 1960 г.
«СБН-11316», судно, 1965 г. **12**
«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, 1742 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.
«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.
«Сретенск», траулер, 1973 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.
«Степан Разин», пароход, 196(?) г.
«Стерегущий», миноносец, 1904 г.
«Стойкий», эсминец, 1999 г.
«Сторожевой», миноносец, 1904 г.
«Страшный», миноносец, 1904 г.
«Стрелок», пароход, 1897 г.
«Строгий», списанный БПК, 1995 г.
«Стройный», миноносец, 1904 г.
«СТ-909», теплоход, 1976 г.
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.
«Суйфун», шхуна, 1950-е гг.
«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.
«Сясьстрой», 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.

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», плавучий док, 2001 (?) г.
«ТШ-15», шхуна, 1954 г.
«ТЩ-279», тральщик, 1945 г.
«ТЩ-523» , тральщик, 1945 г.
«ТЩ-610», тральщик, 1945 г

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», грузовая шхуна, 1952 г.
«Уссури», пароход КВЖД, 1900 г.
«Уссурийская», шаланда, до 1934 г.

Ф

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

Х

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

Ц

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

Ч

«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.

Щ

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

Э

«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

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

Я

«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.

* * * * *

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

* * * * *

Использованные источники

1. Печатные издания

1.1. Абоносимов В.И. Так держать, капитан! – Владивосток: «Приморполиграфкомбинат», 2002.

1.2. Агафонов В.В. Деятельность японских рыбопромышленников между 1923 и 1927 гг. // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 10, 2007

1.3. Алексеев А.И. Береговая черта. - Магадан, 1987.

1.4. Алексеев А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX века. – М.: Наука, 1983.

1.5. Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в.-1917 г.). – М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1988.

1.6. Алексеев А.И. Охотск – колыбель русского Тихоокеанского флота. – Хабаровск: Хабаровск. книжн. изд-во, 1958.

1.7. Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности и рекомендации по их предупреждению. Выпуск 14. – Л.: Издательство «Транспорт», 1970.

1.8. Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности и рекомендации по их предупреждению. Выпуск 20. – Л.: Издательство «Транспорт», 1971.

1.8. Ачкасов В.И., Басов А.В., Сумин А.И. и др. Боевой путь Советского Военно-морского флота - М.: Воениздат, 1988.

1.9. Байков Е.А., Зыков Г.Л. Разведывательные операции американского подводного флота (рассекреченные страницы). – СПб.: «Галлея Принт», 2000.

1.10. Балакин С.А., Заблоцкий В.П. Советские авианосцы. Авианесущие крейсера адмирала Горшкова. – М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007.

1.11. Барабанов М.С. Современное состояние и перспективы развития российского флота. Доклад. – М.: Российское представительство Центра оборонной информации, 2006.

1.12. Барабанов Н.В. Конструкция корпуса морских судов. – Л.: Судостроение, 1981.

1.13. Бевз С.А. Хроника Тихоокеанского флота // Тайфун. Военно-технический альманах, № 7(19)-1999.

1.14. Бевз С.А. Хроника Тихоокеанского флота // Тайфун. Военно-технический альманах, № 1(20)-2000.

1.15. Безопасность мореплавания и ведения промысла. Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности и рекомендации по их предупреждению и вопросы морского права. Выпуск 28 – Л.: Издательство «Транспорт», 1973.

1.16. Бережной С.С. Малые противолодочные малые ракетные корабли ВМФ СССР и России. Морская коллекция, № 2(38)-2001.

1.17. Бережной С.С. Советский ВМФ. 1945-1995. Крейсера, большие противолодочные корабли, эсминцы. Морская коллекция, №1-1995.

1.18. Бережной С.С. Сторожевые корабли ВМФ СССР и России. 1945-2000. Морская коллекция, №6(36)-2000.

1.19. Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Справочник. - Якутск: 1994.

1.20. Бережной С.С., Боженко П.Н. Потери подводных лодок РККФ // «Наваль. Сборник Общества истории флота». Вып.2, 1992 г.

1.21. Бережной С.С., Лысикова Т.Д., Гигаури В.С., и др. Корабли и вспомогательные суда Советского военно-морского флота. 1917-1927. Справочник. – М.: Военное издательство, 1981.

1.22. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. – М.: Наука, 1986.

1.23. Бирилло Н.Н. 8-я оперативная эскадра Военно-морского флота СССР. ВМФ СССР в оперативной зоне Индийского океана. Исторические хроники боевой службы 8-й ОПЭСК ВМФ. 1974-1992 гг. – М., 2010.

1.25. Бобрицкий Т.И. Авария парохода «Лейтенант Краскин».// ЭПРОН. Вып. № XIX-XXII, 1937.

1.26. Боевая летопись Военно-морского флота. 1917-1941 / Н.Ю. Березовский, С.С. Бережной, З.В. Николаева. – М.: Воениздат, 1992.

1.27. Бондаренко А.Г., Максимов А.А., Мокеева О.Л. Атомный флот и проблемы обеспечения радиационной безопасности в морях дальневосточного региона // Россия и АТР. Журнал института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. № 1 2010.

1.28. Бооль В.В. Парусный флот Камчатрыбпрома / Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 4, 2001.

1.29. Бянкин В.П. В дальневосточных морях. Очерки. - Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1981.

1.30. Болгурцев Б.Н. Русский флот на Дальнем Востоке (1860-1861 гг.). Пекинский договор и Цусимский инцидент. – Владивосток: Дальнаука, 1996.

1.31. Боярский В.И., Дмитриев В.А., Кудинов Н.Н. Пограничный надзор на море: Историко-документальный очерк. – М.: Граница, 2006.

1.32. Будут кадры - будет флот. История управления кадров военно-морского флота. 1698-1998 гг./ Под общ. ред. вице-адмирала В.С. Ярыгина. – М., 1998.

1.33. Буяков А.М. Клад на дне залива. // Тихоокеанский комсомолец. 13.07.1991 г.

1.36. Буяков А.М. Золото погибшего «Варяги-

на» // Тихий океан. 17.10.1994 г.
1.37. Бычков А.В. Государственная политика в рыбной отрасли и ее реализация на Северо-Востоке Российской Федерации (начало 1990-х – 2008 гг.). Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Хабаровск: Дальневосточная академия государственной службы, 2010.
1.38. Вайнер Б.А, Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1989.
1.39. Ведерников Ю.В. Гибель кораблей и судов в Русско-японскую войну 1904-1905 гг. Исторические хроники. – Владивосток: Изд-во МНТЦ «Универсал», 2002.
1.40. Ведерников Ю.В. Сравнительный анализ создания и развития Морских стратегических ядерных сил СССР и США. – Владивосток, 2005.
1.41. Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 года по 1860 год. - СПб.: 1872.
1.42. Внешняя торговля СССР. 1918-1966. - М.: Международные отношения, 1967.
1.43. Внешняя торговля СССР в 1980 г.: Стат. сб./ М-во внеш. торговли. - М.: Финансы и статистика, 1981. –279 с.
1.44. Войтоловский Г.К. Взгляд на системное морепользование: вхождение в маринистику.– М.: Крафт, 2009.
1.45. Волкогон В.А. Формирование отраслевой системы подготовки кадров рыбохозяйственного комплекса России // Экономика и управление. № 9(47) - 2009.
1.46. Гаврилов С.В. Летопись флота Камчатки рыбацкой (1928-1990) // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 7, 2004.
1.47. Гаврилов С.В. Морской транспортный флот «Акционерного Камчатского Общества» в 1928-1936 гг. // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 2, 2000.
1.48. Гаврилов С.В. Морской транспортный флот «Акционерного Камчатского Общества» в 1937-1940 гг. // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 9, 2006.
1.49. Гаврилов С.В. Начало подготовки специалистов морского и рыбохозяйственного профиля на Камчатке // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 5, 2002.
1.50. Гаврилов С.В. Несколько проектов устройства камчатского каботажа // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 4, 2001.
1.51. Гаврилов С.В. Первые транспортные и промысловые суда «Акционерного Камчатского Общества» // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 1, 1999.
1.52. Гаврилов С.В. Становление и развитие высшего профессионального образования в морской и рыбохозяйственной сфере Камчатки. 195701976 гг. // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 7, 2004.
1.52. Гантимуров И.В. Деятельность морских пограничных органов по охране морских биологических ресурсов на Дальнем Востоке СССР (1977-1991). Автореферат на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Хабаровск, 2011. – 26 с.
1.53. Головнин Ю.И. Фрегат «Аврора». // Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения. Вып. 22, 2000.
1.54. Горобец В.С. Совершенствование организации судоремонта в рыбной промышленности. – М.: Пищевая промышленность, 1975.
1.55. Гонцарюк Н.И., Мазовкин В.А., Пименов А.О. Состояние и перспективы вывода из эксплуатации ядерных и радиационно-опасных объектов в Тихоокеанском регионе Российской Федерации // Вопросы утилизации АПЛ. № 1(19)-2010.
1.56. Гранков Л.М. Русское судоходство. История и современность: в 3 т. Т.1. Коммерческий флот России. Страницы истории. – М.: Морской флот, 2004.
1.57. Грибовский В.Ю. Российский флот Тихого океана. 1898-1905. История создания и гибели. – М.: Изд-во «Военная книга», 2004.
1.58. Груздев А.И. Из века в век. Визиты военных кораблей флотов на Тихом и Индийском океанах (1739-1995 гг.). – Владивосток: Гидрографическая служба ТОФ, 1996.
1.59. Демидов М.В. Очерк истории Тихоокеанской эскадры // Тайфун. Военно-технический альманах. 3-1999
1.60. Евтеев. Первые русские геодезисты на Тихом океане – М.: Государственное издательство географической литературы, 1950.
1.60. Ершов Д.В. Хунхузы: необъявленная война. Этнический бандитизм на Дальнем Востоке. – М.: ЗАО Центрополиграф, 2010.
1.61. Зайцев Ю.М. Инфраструктура Тихоокеанского флота в системе морской обороны дальневосточных рубежей СССР (1932-1941 гг.) Военно-исторический анализ. – Владивосток: Типография ТОВМИ им. С.О. Макарова, 2003.
1.62. Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия Российского флота, 1914-1941. – М.: «Издательство «АСТ»»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004.
1.63. Золотарев В.А., Шломин В.С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. В 2 кн. – М.: «Издательство «АСТ»»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004.
1.64. Игнатьев С.М. Из истории охраны природных богатств русских морей / Гуманитарный экологический журнал. Т. 3. Вып. 2. 2001.
1.65. История отечественного военного судоремонта. Книга первая. От доковых адмирал-

тейств к морским заводам. – СПб.: издательство «Гангут», 2004.
1.66. История отечественного судостроения. В пяти томах. Том 5: Судостроение в послевоенный период, 1946-1991 гг. / А.М. Васильев, С.И. Логачев, О.П. Майданов, В.Ю. Маринин, А.Б. Морин, А.А. Нарусбаев, Ю.В. Скороход – СПб.: Судостроение, 1996.
1.67. Капитан Миськов. Философия лидера. – Владивосток: ООО «ТОНИ», издатель Светлана Кунгурова, 2001.
1.68. Киличенков А.А. «Холодная война» в океане: Советская военно-морская деятельность в 1945-1991 гг. в зеркале зарубежной историографии. – М.: РГГУ, 2009.
1.69. Кириллов Ю.В. 2-я Краснознаменная флотилия атомных подводных лодок // Тайфун. Военно-технический альманах. Вып. 46.
1.70. Кириллов Ю.В. 45-я дивизия атомных подводных лодок ТОФ // Тайфун. Военно-технический альманах. Вып. 48.
1.71. Климовский С.Д. Флот и судостроение Российско-Американской компании // Судостроение. № 4, 2011.
1.72. Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб.: Изд-во «ЛеКо», 2006.
1.73. Кондратенко Р.В. Отечественный судоремонт на Дальнем Востоке: от Крымской войны к Русско-японской. – СПб: Изд-во «ЛеКо», 2010.
1.74. Конкевич Л. Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русскаго флота. Санкт - Петербург. Печатано в Типографии Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1874.
1.75. Конталев В.А. Морской торговый флот СССР (в период 1946-1985 гг.: историко-технический аспект развития). Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора технических наук. – Владивосток: Дальневосточная государственная морская академия им. адм. Г.И. Невельского, 2000.
1.76. Конталев В.А. Отечественный торговый флот в период с 1946 по 1985 гг.: история развития; техническая политика СССР. – Владивосток: Издательство Дальневосточн. ун-та, 2000.
1.77. Кошкарева С.Г. Концессионная политика Советского государства и концессии на северо-востоке РСФСР в 20-30 гг. XX века (историографический аспект) // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 8, 2005.
1.78. Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР. 1941-1945 – М.: Наука, 2008.
1.79. Краморенко А.В. Последнее всплытие «Б-313» // «Тайфун» Вып. 3 (11) -1998.
1.80. Крылов Ф.И. Авария ледокола «Малыгин» // ЭПРОН. Вып. № II, 1933.
1.81. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР.1945-1991. СПб.: Историческое морское общество, 1996.
1.82. Кузнецов Н.А. Русский флот на чужбине. – М.: Вече, 2009.
1.83. Курочкин А.И., Шадрин В.Е. Район, закрытый для плавания. История секретных экспедиций. – М.: Военная книга, 2008.
1.84. Лагунов И.И. О рыболовстве японцев на северных Курильских островах // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 7, 2004.
1.85. Ларионов Л.В. Аварии царского флота // ЭПРОН. Вып. № XIII –XV, 1936.
1.86. Ларионов Л.В. Аварии царского флота // ЭПРОН. Вып. № XIX-XXII. 1937.
1.87. Макарова Р.В. Русские на Тихом океане во второй половине XVIII в. – М.: Издательство «Наука». Главная редакция восточной литературы, 1968.
1.88. Михайлов А.А. В порт приписки не вернулись. – Владивосток: Русский остров, 2013.
1.89. Михеев Ю.З., Чугунов В.Д. Военные сообщения. – М.: ООО ИК «ТрейдМастер», 2008.
1.90. Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота. - М.: Военное издательство, 1948 .
1.91. Морские экспедиционные научные исследования России. / Под ред. З. Шаймарданова. - СПб.: Гидрометеоиздат, 1998.
1.92. Морское минное оружие: иллюстрированная энциклопедия. Кн. 1. Минное оружие флота России. – СПб.: Фонд содействия флоту «Отечество», 2007.
1.93. Морской атлас. Том III. Военно-исторический. Часть вторая. Листы 1-59. Издание Главного штаба Военно-морского флота, 1963.
1.94. Морской флот СССР (к 60-летию отрасли). – М.: Транспорт, 1984.
1.95. Муратов В.Н., Митичкин Н.С. Хроника Тихоокеанского флота // Тайфун. Военно-технический альманах. Вып. 54.
1.96. Мурко В.В. Записки директора. – М.: Московская типография № 2, 2008.
1.97. Муру Г.Н. Судоремонт - это тоже наука. 51-й ЦКТИС ВМФ / Морской сборник, № 3 2004.
1.98. Муру Н.П. Основы непотопляемости корабля. - М.: Военное издательство, 1990.
1.99. Народное хозяйство СССР.1922-1982. Юбил. стат. ежегодник / ЦСУ СССР. – М.: Финансы и статистика, 1982.
1.100. Наш Дальневосточный Политехнический. – Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1971.
1.101. Нигматулин А.Х., Бирюков В.А. Некоторые вопросы развития береговых обрабатывающих предприятий Камчатской области / Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Вып. 7, 2004.
1.102. Обзор заграничных плаваний судов русскаго военнаго флота с 1850 по 1868 год. Том II. Санкт - Петербург. Печатано в Типографии Морского министерства в Главном Адмирал-

ралтействе. 1871 год.
1.103. Обливальный А.Я. Морской транспорт Японии. Обзорная информация. - М.: ЦБНТИ ММФ, 1979.
1.104. Осинцев В.В. Десятая дивизия подводных лодок Тихоокеанского флота. Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2005.
1.105. Осичанский П. Спасите нас на суше. Уроки морских катастроф. – Владивосток: ОАО «ИПК «Дальпресс»», 2010.
1.106. Павлов А.С. Битва за Арктику. 1932-2012. - Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2012.
1.107. Павлов А.С. Морские суда СССР. 1945-1991. Список - исследование. Часть I. Суда, построенные в СССР. – Якутск: АХСААН, 2011.
1.108. Павлов А.С. Морские суда СССР. 1945-1991. Список - исследование. Часть II. Суда иностранной постройки. – Якутск: АХСААН, 2011.
1.109. Павлов А.С. Пароходы Сибири. 1844-1918. – Якутск. 2014.
1.110. Павлов А.С. Эскадренные миноносцы проекта
56.- Якутск, 1999.
1.111. Павлов Д.Б. Русско-японская война 1904-1905 гг.: Секретные операции на суще и на море. – М.: Материк, 2004.
1.112. Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. - М.: Издательство «Терра - книжный клуб», 1998.
1.113. Паролов И.В. Морской флот СССР. Потери морских судов в мирное время. Часть I. – Архангельск, 2013.
1.114. Паролов И.В. Морской флот СССР. Потери морских судов в мирное время. Часть II. – Архангельск, 2013.
1.115. Петров С.А. Состояние и перспективы развития корабельных ЯЭУ иностранных флотов. – СПб.: Судостроение, 2009.
1.116. Подводные лодки России. Атомные. Первое поколение. История создания и использования. 1952-1996 гг. Научно-исторический справочник. Том IV, часть 1. СПб.: ЦКБ МТ «Рубин», 1 ЦНИИ МО РФ (кораблестроения ВМФ), 1996.
1.117. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота / Пузырев В.П., Басов А.В., Березовский Н.Ю., Реданский В.Г. – М.: СОГЛАСИЕ, 1995.
1.118. Полвека в Мировом океане. 50 лет Находкинской базе активного морского рыболовства. – Хабаровск: Издательский дом «Приамурские ведомости», 2002.
1.119. Резвушкин В.В. Судостроительный завод «Восточная верфь» // Тайфун. Военно-технический альманах, № 4(44)-2004.
1.120. Регистровая книга морских судов СССР. 1964-1965. – Л.: Регистр Союза ССР, 1966.
1.121. Речное судоходство в России / Чеботарев М.Н., Амусин М.Д., .Богданов Б.В., Иваницкий В.А., Честнов Е.И. – М.: Транспорт, 1985.
1.122. Римская Т.Г. Рыбная отрасль Дальнего Востока России в период рыночных преобразований второй половины 80-х – начала 90-х гг. XX в. // Ойкумена. – 2007. – Вып. 2.
1.123. Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского севера, 1815-1841 / отв. ред. Н.Н. Болховитинов; Ин-т всеобщ. истории; Рос. гос. архив военно-морского флота. – М.: Наука, 2005. – 459 с.
1.124. Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского севера, 1841-1867 / [сост. Т.С. Федорова, А.Ю. Петров, А.В. Гринёв; отв. ред. А.Ю. Петров]; Отд-ние ист.-филол. наук РАН; Рос. гос. архив военно-морского флота. – М.: Наука, 2010.
1.125. Русская Америка в неопубликованных записках К.Т. Хлебникова. - Л.: Наука: Ленинградское отделение, 1979.
1.126. Русско-японская война.1904-1905 гг. Книга первая. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. - СПб.: 1912.
1.127. Русско-японская война 1904-1905 гг. Книга вторая. Действия флота на Южном театре от перерыва сообщений с Порт-Артуром до морского боя 28 июля(10 августа) в Желтом море. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. - СПб.: 1912.
1.128. Русско-японская война 1904-1905 гг. Книга четвертая. Действия флота на южном театре и действия морских команд при обороне Порт-Артура после морского сражения в Желтом море 28 июля/10 августа 1904 года до конца осады крепости. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904 - 1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. – Петроград: 1916.
1.129. Русско-японская война 1904-1905 гг. Книга седьмая. Тсусимская операция. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе. – Петроград: 1917.
1.130. Сажаев М.И. Штурманские дороги «Барсов» // Тайфун. Военно-технический альманах. Вып.47.
1.131. Самарин И. А. Летопись сахалинских кораблекрушений // Краеведческий бюллетень. Вып. № 3. - Южно-Сахалинск, 1996.
1.132. Саннес Т.Б. «Фрам». Приключения полярных экспедиций. - Л.: Судостроение, 1991
1.133. Самко Ю.Г. Камчатская флотилия разнородных сил в 1997 г. // Тайфун. Военно-технический альманах. Вып. 12.

1.134. Сидорченко В.Ф. Кораблекрушения на море. - Л.: Издательство Ленинградского университета, 1990.
1.135. Скальковский К. Русская торговля в Тихом океане. Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. С.-Петербург, Типография А.С. Суворина, 1883.
1.136. Скрицкий Н.В. Корсары России. – М.: ЗАО Центрополиграф, 2007.
1.137. Слугин С.А. Лишняя дивизия. // Тайфун. Военно-технический альманах. Вып. 53.
1.138. Слугин С.А. Флот внутренних войск МВД РФ // Тайфун. Военно-технический альманах, № 1(32)-2001.
1.139. Соколов А.Н. Летопись крушений и пожаров судов русскаго флота. 1713-1853. - СПб.: 1855.
1.140. Спасатели военно-морского флота. – М.: Военное издательство, 1996.
1.141. Стрельбицкий К.Б. Потери Российского флота в период Первой мировой войны. 1914-1918 (Справочник). – Львов: Международный Центр истории флота, 1994.
1.142. Стрельбицкий К.Б. Август 1945 г. Советско-японская война. Цена Победы. – Львов, 1996.
1.143. Сулига С. Японский флот. Корабли Русско-японской войны. Вып. 2. - Якутск: 1995.
1.144. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои. 1941-1945 гг. - М.: Андреевский флаг, 1997.
1.145. Сушков Б. Спустя полтора столетия. – Смена. Выпуск № 648, май 1954 г.
1.146. Ткачева Г.А. Территориально-отраслевые изменения трудового потенциала Дальнего Востока СССР. 1941 – 1945 гг. / Ойкумена, № 2-2008.
1.147. Федоров В.М. Военно-морская разведка: история и современность. - М.: ИД «Оружие и технологии», 2008.
1.148. Федорова Т.С. Первый строитель судов Охотского порта // Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения. Вып. 17, 1998.
1.149. Флот рыбной промышленности (справочник типовых судов). – Л.: Государственный проектный институт рыбопромыслового флота «ГИПРОРЫБФЛОТ», 1960.
1.150. Усов В.Ю. Мартиролог кораблей.1942-1945 // Гангут. Вып.15. - СПб.: 1998.
1.151. Ципоруха М.И. Флотоводцы и мореплаватели Екатерины Великой. – М.: Вече, 2011.
1.152. Цой Л.Г. Экспериментальный высокоширотный транзитный рейс 1978 г. // Атомная стратегия - XXI век, август 2010, вып. 47. С.12-16.
1.153. Черников И.И. Энциклопедия мониторов. Защитники речных границ России. – СПб.: Судостроение, 2007.
1.154. Черников И.И. Залпы над Амуром // Моделист-конструктор 11-1979.
1.155. Черников И.И. Речные канонерские лодки типа «Бурят» // Судостроение, № 9, 1987.
1.156. Чудинов В.В. Дальневосточная морская хроника. – Владивосток: Типография «48 часов», 2010.
1.157. Шигин В. Преданные забвению. Тайна гибели минного заградителя «Ворошиловск» // Боевая вахта. Газета Тихоокеанского флота, от 4, 11, 14, 18 и 23 марта 1995 г.
1.158. Шигин В. Тайна исчезнувшей «Щуки». // Морской сборник, № 12-1997.
1.159. Шкодин В.В. Сущность и особенности системы воспроизводства основных производственных фондов предприятий водного транспорта на современном этапе // Вестник Самарского государственного экономического университета. № 4(78)-2011.
1.160. Шолох Е. Первые китобойцы / Конкурент, деловая газета. Публикация от 07.09.2004
1.161. Шугалей И.Ф. Послевоенное траление мин в операционной зоне ТОФ // Тайфун. Военно-технический альманах, № 7(26)-2000.
1.162. Яковлев С.Т. Кораблекрушения и аварии в парусном флоте - М.: Воениздат, 1949.

2. Электронные ресурсы

2.1. Акуличев В.А. Исследования Тихого океана и дальневосточных морей России. URL: http:// poi.dvo.ru/doc/2007/1197934477_pdf.pdf
2.2. Алепко А.В. Дальний Восток в эпоху графа Н.Н. Муравьева-Амурского и митрополита Иннокентия (Вениаминова). URL: http:// pravostok. ru/ru/journal/society/index.php?id= 1079
2.3. Амурский судостроительный завод. URL: http: //www.amurshipyard.ru/
2.4. Ассоциация морских торговых портов. URL: http: //www.morport.com/
2.5. Береговая охрана Пограничной службы ФСБ России – 2014 (корабельный состав). URL: http: //russian-ships.info/
2.6. Боевые корабли Российской Федерации – 2014 (корабельный состав) URL: http://russian-ships.info/today/
2.7. Булатов В.В. Как частные японские рыбопромышленники эксплуатировали наши дальневосточные воды (1907-1928 гг.). URL: http://csu.ru /files/history/ 056.pdf
2.8. Ванинский балкерный терминал. Надежды оправданы. URL: http://www.n-dv.ru/?page=3&article=147
2.8. В Беринговом море затонул морозильный траулер (о БМРТ «Капитан Болсуновский»). URL: ttp://www.korabli.eu/blogs/novosti/morskie-novosti/zatonul-morozilnyy-trauler
2.9. Владивостокский морской рыбный порт.

URL: http://fishport.ru/
2.10. Владивостокский морской торговый порт. URL: http://www.vmtp.ru/
2.11. Возле Сахалина затонуло рыболовецкое судно Partner. URL: http://www.grtribune.ru / home /proisshestvija/ 5734-2011-01-07-11-16-50.html
2.12. Восточная верфь. Информационный обзор. URL: http://bastion-opk.ru/vostochnay-shipyard/
2.13. Восточная верфь. Информационный обзор. URL: http://vpk.name/library/vverf.html
2.14. Восточная стивидорная компания. URL: http: //www.vscport.ru/ru-ru/
2.15. Восточный нефтехимический терминал. URL: http: //vntdv.ru/
2.16. Восточный порт. URL: http://www.vpnet.ru/
2.17. В Охотском море затонула буровая платформа. URL: http://goblinsk.com/f2/v-ohotskom-more-zatonula-burovaya-platforma-4435/
2.18. В Охотском море затонуло российское судно (о траулере «Аргонавт»). URL: http://www.russia-on.ru/23609
2.19. Восток-Раффлс. Первая оффшорная верфь в ДВ регионе. URL: http://vostokraffles.ru
2.20. В Охотском море тонут суда с «левой» рудой. URL: http://www.trud.ru/article/02-11-2012/
2.21. В проливе Лаперуза с рассветом продолжилась поисково-спасательная операция в районе затонувшего судна «Гинга» (Информационное агентство «ИТАР-ТАСС», 26.12.2011). URL: http: //do.gendocs.ru/ docs/index-316065.html?page=39
2.22. В Японском море пропала российская шхуна (РСХ-7290) URL: http://rus.delfi.ee/ archive/v-yaponskom-more-propala-rossijskaya-shhuna/
2.23. Гарусова Л.Н. Российско-американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность. Монография. URL: http: //abc.vvsu.ru/ Books /m_rosamo/default.asp
2.24. Дальневосточная судоремонтная корпорация (Совгаванский СРЗ). URL: http://ssrz.biz/ index.html
2.25. Дальневосточный завод «Звезда». URL: http://fes-zvezda.ru/about/history/
2.26. Дальтехфлот. Сайт Федерального государственного унитарного предприятия. URL: http://dtflot.chat. ru/photo.htm
2.27. Данченков М.А. Воспоминания (о работе в ДВНИГМИ). URL: http://dvnigmi.narod.ru /dancenkov-vospomin.html
2.28. Гетьман А.В. Новые морские технологии в интересах флота России. URL: riatr.ru›2008/ATR-2008-2/147-154.pdf
2.29. Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Статистический сборник. Восстановление народного хозяйства. URL: http: //teatrskazka.com/ Raznoe / StatSbornik VOV/StSbVOV26.html
2.30. Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане (ЕСИМО). URL: http://data.oceaninfo.ru/ index.jsp
2.31. Запасы тихоокеанских лососей в водах Камчатки и влияние на них японского промысла // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. Историко-краеведческий сборник.8-2005. URL: http: //npacific.ru/
2.32. Затонувший танкер «Каракумнефть». URL: http://www.morehod.ru/forum/tankera/ zatonuvshiy-tanker -karakumneftj-t24944.html
2.33. Институт проблем морских технологий ДВО РАН. URL: http://www.imtp.febras.ru/
2.34. Интерфакс. Центр раскрытия корпоративной информации. http://www.e-disclosure.ru/#
2.35. Истомин А.В. Северный морской путь: организационно-экономические основы возрождения и развития. URL: http://www.kolasc.net.ru/russian/ksc75/6.3.pdf
2.36. История советского китобойного промысла – см. http://grey-croco. livejournal.com / 511766. html
2.37. Казаков А. Верфь раздора. Часть - I. URL: http://vpk-news.ru/articles/8334
2.38. Казаков А. Верфь раздора. Часть - II. URL: http://vpk-news.ru/articles/8362
2.39. Кадесников Н.З. Флотилия в водах Дальнего Востока 1921-22 гг. // Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917-1922 гг. - URL: http: //www.navy.su/navybook/kadesnikov/
2.40. Карев В.А. Неизвестные страницы из летописи Тихоокеанского флота URL: http: //artofwar.ru/
2.41. Корабел.ру. Информационно-поисковая система. URL: http://www.korabel.ru/
2.42. Костанов А.И. Самая восточная железная дорога. URL: http://www.vff-s.ru/sakh/tp/t06.htm
2.43. Макоедов А.Н., Кожемяко О.Н. Основы рыбохозяйственной политики России / Сайт «Северная пацифика» URL: http://www.npacific.ru/
2.44. Матюшин Н.Ф. 17-я оперативная эскадра кораблей Тихоокеанского флота. URL: http://www.clubadmiral.ru/camranh/
2.45. Морская нефтегазоразведка Сахалина: от ДВМНГРЭгб - ДМУРБ до Охотоморской нефтегазоразведки. Персональный сайт Кузьмина А.Г. URL:. http://www.sato.ru/ kuzmin/
2.46. Морское образование на Дальнем Востоке России. Сайт Морского государственного университета им. Г.И. Невельского. URL: www.msun.ru / about /history/ fareast/
2.47. Морской флот СССР. URL: http://www.mmflot.com/

2.48. На Дальнем Востоке затонул российский сейнер («Механик Супрунов») URL: http://www.pravda.ru/ test/news/society/19-09-2006/197503-0/
2.49. Находкинский морской рыбный порт. URL: http://www.nmrp.ru/
2.50. Находкинский судоремонтный завод. URL: http://www.nsry.ru/index.php
2.51. Николаев Ю.А. Будни военного контрразведчика. Глава «Работа в центральном аппарате военной контрразведки КГБ» URL: http://x-library. narod.ru/ nikolaev.html
2.52. Объединенная судостроительная корпорация. URL: http://www.oaoosk.ru/
2.53. Океанрыбфлот. URL: http://www.okean-rybflot.ru/
2.55. Охотское море до сих пор хранит тайну гибели двух МРС (публикация от 11.11.1999) URL: http://iks.ru/~nkp/arhiv/html_arhiv/42/42_2.html
2.56. Паровой флот Русской Америки. URL: http://gloky-koozdr.livejournal.com/2228.html
2.57. Перестройка. Материал из Википедии. URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Перестройка
2.58. Пограничник Северо-востока. Еженедельная газета Северо-Восточного пограничного управления Береговой охраны ФСБ РФ. URL: http://www.svrpu.ru/psv/
2.59. Почему лесной порт стал угольным? / Находкинский рабочий, публикация от 27.11.2013. URL: http://nr-citynews.ru/
2.60. Православная миссия в Русской Америке URL: www.ingaclemens.com
2.61. Приморский завод. URL:http://www.primzavod.ru/
2.62. Проблема размещения и эффективного использования промыслового флота страны. URL: http://www.internevod.com/rus/ monitor/obzor/01/problema.shtml
2.63. Прокуратура Приморья выясняет обстоятельства крушения теплохода «Таня Карпинская». URL: http://www.rg.ru/2012/02/08/reg-dfo/teplohod-anons.html
2.64. Полярная почта. Список форумов: полярный флот. URL: http://www.polarpost.ru/forum/
2.65. Путеводитель по фондам Государственного архива Приморского края. URL: http://guides.rusarchives.ru/
2.66. Реестр флота ДВМП. URL: http://ntic.msun.ru/ ntic/exhibition/fesco/second/second.html
2.67. Рефрижератор «Сунгач» спасению, похоже, не подлежит. URL: http://ved-service.com/articles-containers/ved-660.htm
2.68. Розин А. Советский флот в войнах и конфликтах «Холодной войны». URL: http: //alerozin.narod.ru/
2.69. Рухляда А. Из истории мирового и российского китобойного промысла // Интернет - музей отечественного рыболовства, URL: http: /www.fishmuseum.ru/
2.70. Рыба Камчатского края. URL: http: //www.fishkamchatka.ru/
2.71. Рыбколхоз имени В.И. Ленина. URL: http://kolhozleninakamchatka.ru/
2.72. Рыболовецкое судно перевернулось в Японском море, пропали 20 человек («Шанс-101»). URL: http://vz.ru/news/2013/1/27/617690.html
2.73. Рыболовная шхуна затонула в Охотском море (Зинто-мару. URL: http://lifenews.ru/ news/106006
2.74. Сахалинремфлот. ЗАО. URL: http: //www.sarf.biz/
2.75. Сахалин-Шельф-Сервис. URL: http: //www.sssc.ru/
2.76. Сахалинские шельфовые проекты. URL: http: //ru.wikipedia.org/
2.77. С земснаряда «Анабар» спасены 32 человека, один пропал без вести. Вести. Новости от 08.09.2010. URL: http://www.vesti.ru/doc.html?id=391069
2.78. Славянский судоремонтный завод. URL: http://www.ssrz.ru/
2.79. Смирнов А. Доплавались // Эксперт.- 2001.- № 7. URL: http://expert.ru/expert/2001/07/07ex-super_43038/
2.80. Снытко В. Шхуна «Сторож» свое название оправдала / Рыбак Приморья, URL: http: //www.fishnews.ru/
2.81. Советский военно-морской флот и политика СССР в «третьем мире» (1960-1970 гг.): зарубежная историография. URL: http://www.nivestnik.ru/ 2007_2/20.shtml#_edn51
2.82. Советский флот. Пассажирский флот Дальнего Востока. Часть 1. URL: http://www.sea. infoflot.ru/ru/articles/?id=9
2.83. Спецнефтепорт «Козьмино». URL: http: //www.smnpk.transneft.ru/
2.84. Стратегия развития судоремонтной отрасли Камчатского края до 2025 года. URL: http://www.kamchatka.gov.ru›oiv_doc/22/2226.doc
2.85. Судостроительная верфь «Звезда-D.S.M.E.». URL: http://dcss.ru/assets/files /presents/zvezda-dsme.pdf
2.86. Судостроительные предприятия ДФО находятся в сложном… и предбанкротном состоянии // Публикация газеты «Золотой рог» от 23.04.2014 г. URL: http: //www.zrpress.ru/
2.87. Судостроительный завод им. Октябрьской революции. URL: http://amurnelma.ru/
2.88. Сухогруз «Александра» затонул вчера у берегов Южной Кореи. URL: http://flotnews.narod.ru/archives/0/2545.html
2.89. Тайны гибели т/х «Алексей Кулаковский» URL: http://www.yktimes.ru/glavnoe/za-bulgariyu-otvetyat-a-kto-otvetit-za-alekseya-kulakovskogo/
2.90. Так начиналась дальневосточная рыбохозяйственная наука. URL: http://www.internevod. com/
2.91. Тихоокеанский океанологический институт ДВО РАН. URL: http://www.poi.dvo.ru/

2.92. Торговое мореплавание на Дальнем Востоке / Материалы по истории Владивостока. URL: http://dv-vl.ru/index.php
2.93. Торговый порт Посьет. URL: http: //www. mechel.ru/sector/logistics/poset/
2.94. Трансбункер. URL: http://www. trans-bunker. com/
2.95. Троицкий В. Можно ли найти «Якуцк?» // Вокруг света. - 1989. - № 7. URL:. http://www. vokrugsveta.ru/vs/article/4167/
2.96. ТУРНИФ. URL: http://www.turnif.com/rus/
2.97. Управление научно-исследовательского флота Дальневосточного отделения РАН. URL: http: //www.unif.febras.ru/
2.98. Утилизации АПЛ – 15 лет. URL: http://fmba-ru058.narod.ru/page68.html
2.99. Утилизация атомных подводных лодок. URL: http://ru.wikipedia.org/
2.100. Федеральная антимонопольная служба: вырвать рыбу Дальнего Востока из «иностранных объятий» намерено Правительство РФ. URL: http: //www.fas.gov.ru/fas-in-press/fas-in-press_36316.html
2.101. Филатов Ю. Фонтаны на горизонте. / Ежедневные новости. Электронная версия газеты, публикация от 28.10.2005. URL: http://daily. novostivl.ru/
2.102. Флот МРХ Страны Советов и России. Что мы потеряли. URL: http://korabli.qdg.ru/
2.103. Флот МРХ Страны Советов и России. Что мы потеряли. Часть 2-я. Нефтегазовый флот. URL: http://korabli.qdg.ru/main2/
2.104. Флот рыбной промышленности социалистических стан. URL: http://soviet-trawler.narod.ru/
2.105. Форум «Круизы и судоходство». URL: http: //www.infoflotforum.ru/
2.106. Холмский морской торговый порт. URL: http: //seaport.kholmsk.ru/
2.107. Холоша В.И. О пользе, вреде и современной перспективе увеличения серийности при строительстве гражданских судов. URL: http://www.dniimf.ru/ru/construction-of-civil-ships
2.108. Хроника морских катастроф и аварий на Северном морском пути в XX веке. URL: http: //zaimka.ru/burykin-shipwrecks/
2.109. Центр судоремонта «Дальзавод». URL: http: //csdalzavod.ru/
2.110. Цой Л.Г. Арктика непредсказуема всегда. URL: http://www.proatom.ru/
2.111. Цусимские форумы. URL: http://tsushima.su/
2.112. Черный Э. И. Российское рыболовство. Заметки на фоне коррупции. URL: http: //www.npacific.ru/ np/library/publikacii/chernuy/oglav.htm
2.113. Шаланда «Амурская» тонула дважды. URL: http://hab.mk.ru/ article/2012/11/09/
2.114. Шолохова Е.Н. Из истории освоения Приморского края – Гайдамак. / Рыбак Приморья. URL: http: //www.fishnews.ru/
2.115. Шунтов В.П. Зигзаги рыбохозяйственной науки. URL: http://www.npacific.ru/
2.116. Шурпяк В.К. Анализ аварийности на судах и технология технического наблюдения. URL: http: //www.proatom.ru/
2.117. Утерянная империя. Сайт статистических данных СССР. URL: http://lost-empire.ru/
2.118. Эффективность деятельности рыбной отрасли, распределение и использование водных биологических ресурсов. Аналитическая записка подготовленная по результатам проверки Счетной палатой Российской Федерации законности выделения и эффективного использования квот на вылов водных биологических ресурсов Госкомрыболовством России в 2000 году и за истекший период 2001 года в организациях Приморского края, Камчатской, Сахалинской, Мурманской и Астраханской областей. URL: http: //ruspelagic.ru/
2.119. Ясько. Т.Н. Сибирская военная флотилия в 1917-1922 гг. URL: http://www.fegi.ru/
2.120. 47-я бригада ОВР ТОФ. Остров Русский. URL: http://www.47br-ovra.com/
2.121. 78 лет назад создан Государственный трест по промышленному и дорожному строительству в районе Верхней Колымы. URL: http: //www. region49.ru/index.php? newsid=14239
2.122. Russian-Ships.info. URL: http://russian-ships.info/

3. Архивные документы

Российский государственный архив военно-морского флота:

3.1. О затоплении транспорта «Байкал» - ф. 909., оп. 1. д. 147, ф. 249., оп. 1, д. 31, ст.425.
3.2. О гибели миноносца № 208 - ф.524, оп.1, д.37; лл. 105-108, 115; ф.967, оп.1, д.373, л.149, 157.
3.3. О гибели парохода «Владимир» (вахтенный журнал транспорта «Камчадал») - ф. 870, оп.1. д. 21856., лл. 65-67.
3.4. О гибели шхуны «Восток» - ф. 296, оп.1, д. 75, л. 9; ф. 296, оп. 1, д. 75, лл. 47, 59, об.60; ф. 249, оп.1, д. 23., л.82; ф.167, оп. д.39,лл 20-21; ф.909., оп.2., д.136; ф.249, оп.1. д.35, л.40; ф. 227, оп.1, д.199, л.2.
3.5. Список затопленных судов и выброшенных на мель по Тихоокеанскому побережью и Амуру. Докладная начальника Отдельной Дальневосточной партии ЭПРОНа. ф. Р-1122, оп. 1., дело 1, лист 60.

Российский государственный архив экономики:

3.6. Анализ аварийности за 1941 г. по ДВУМФ – ф. 8045, оп. 3, ед. хр. 759, 760.

4. Документы организаций и учреждений

4.1. Амурский судостроительный завод. Годовая отчетность за 2006-2013 гг.
4.2. Владивостокский морской рыбный порт. Годовая отчетность за 2008-2011 гг.
4.3. Владивостокский морской торговый порт. Годовая отчетность за 2009-2013 гг.
4.4. Восточная стивидорная компания. Бухгалтерская отчетность за 2013 г.
4.5. Восточный порт. Годовой отчет за 2013 г.
4.6. Дальневосточное морское пароходство. Годовая отчетность за 2006-2013 годы.
4.7. ЕВРАЗ - Находкинский морской торговый порт. Годовая отчетность за 2004-2011 гг.
4.8. Находкинская БАМР. Годовая отчетность за 2009-2013 гг.
4.9. Находкинский судоремонтный завод. Годовая отчетность за 2008-2011 гг.
4.10. Николаевский на Амуре судостроительный завод. Годовая отчетность за 1995-2002 гг. и 2012 г.
4.11. Океанрыбфлот. Годовая отчетность за 2004-2011 гг.
4.12. Петропавловск-Камчатский морской торговый порт. Годовая отчетность за 2008-2013 гг.
4.13. Приморский завод. Годовая отчетность за 2007-2012 гг.
4.14. Приморское морское пароходство. Годовая отчетность за 2002-2013 годы.
4.15. Сахалинское морское пароходство. Годовая отчетность за 2005-2011 годы.
4.16. Сведения об улове рыбы, добыче других водных биоресурсов и производстве рыбной продукции. Публикации Росрыболовства за 2009-2013 гг.
4.17. Славянский судоремонтный завод. Годовая отчетность за 2008-2011 гг.
4.18. Совкомфлот. Годовая отчетность за 2005-2013 гг.
4.19. Судостроительный завод им. Октябрьской революции. Годовая отчетность за 2009-2013 гг.
4.20. ТУРНИФ. Годовая отчетность за 2012 г.
4.21. Хабаровский судостроительный завод. Годовая отчетность за 2009-2013 гг.
4.22. Холмский морской торговый порт. Годовая отчетность за 2007-2014 гг.
4.23. Центр судоремонта «Дальзавод». Годовая отчетность за 2011-2013 гг.

Заказчик: Ведерников Юрий Владимирович
Подписано в печать 16.03.2016 г.
Тираж: 50 экземпляров.
Отпечатано в Типографии ИП Лукьянов С.Е.
Владивосток, т. (4232) 345-901



История российского мореплавания на Тихом океане - это труд десятков поколений и миллионов людей. Имена многих из них вписаны в скрижали отечественной истории, имена других остались в истории российского мореплавания, но абсолютное большинство ушло в вечность неизвестными, просто оставляя после себя Великую страну на берегах Великого океана. Что ж... Люди приходят и уходят. Родина остаётся, надо жить и работать дальше, поскольку писать о Величии Прошлого не имеет смысла без твердой веры в Величие Будущего.

Ю. В. Ведерников