

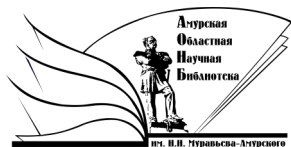
*Амурская областная научная библиотека
имени Н. Н. Муравьева-Амурского*

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ АМУРСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА

*Сборник докладов
научно-практической конференции*

23 ноября 2017 года

Благовещенск
2018



Амурская областная научная библиотека
имени Н.Н. Муравьева-Амурского

Отдел краеведения и редких книг

Прошлое и настоящее Амурского речного пароходства

*Сборник докладов
научно-практической конференции*

23 ноября 2017 года

Благовещенск
2018

Прошлое и настоящее Амурского речного пароходства : материалы научно-практической конференции, Благовещенск, 23 ноября 2017 г. : докл. и сообщ. / Амур. обл. науч. б-ка им. Н.Н. Муравьева-Амурского. – Благовещенск, 2018. – 180 с.

Составитель: М.К. Чеснокова
Ответственный за выпуск: Н.Г. Долгоруков
Компьютерная верстка: М.И. Гнускова

©Амурская областная научная библиотека
имени Н.Н. Муравьева-Амурского

Содержание

От составителя	4
<i>Медникова А. Н.</i> Амурское пароходство	6
<i>Зубакина Г. Е.</i> Музей речного училища	27
<i>Муравецкий И. Н.</i> Лайнер сунгарийской линии	30
<i>Пинчук А. Д.</i> Династия речников Амура Пинчук-Коваленко	35
<i>Кожемяко Т. В.</i> Река Томь. Почти забытая история	37
<i>Лапин С. М.</i> «Белоруссия»	42
<i>Чепелев В. Р.</i> Амурская речная военная флотилия	48
<i>Яременко В. О.</i> Канонерские лодки типа «Шквал»	78
<i>Дьячков Д. В.</i> Посыльное судно типа «Штык»	84
<i>Ворох В. В.</i> Канонерские лодки типа «Вогул»	87
<i>Протвень В. А.</i> Канонерские лодки типа «Бурят»	92
<i>Канов Е. В.</i> История Астрахановской бригады	96
<i>Серов М. А.</i> История пограничной Амурской флотилии от вре- мен ОГПУ до переименования в ФСБ	99
<i>Омельчак В. П.</i> Моряки-амурцы и тихоокеанцы в Сталин- градской битве	114
<i>Горбачёв А., Калинин П.</i> Контр-адмирал Рогачев Д.Д.	119
<i>Макаренко В.Т.</i> На Амурских перекатах (30 лет на страже в пограничной службе КГБ СССР и России)	122
<i>Семёнов А. Д.</i> Авиация Амурской военной флотилии	140
<i>Нестеров В. Г.</i> Бронекатера проекта 190, 191, 191-М. Обзор одной фотографии.	161
<i>Артемяева Е. В.</i> Бронекатер проекта 192	172
<i>Дыбова Д. В.</i> Фотодокументы В.П. Толстенко по истории Крас- нознаменной Амурской флотилии, как исторический источник	176

От составителя

23 ноября 2017 года в Амурской областной научной библиотеке имени Н.Н. Муравьева-Амурского прошла научно-практическая конференция «Прошлое и настоящее Амурского речного пароходства».

Конференция проведена по инициативе ГБУК «Амурская областная научная библиотека имени Н.Н. Муравьева-Амурского» при участии военно-морского сектора Амурского филиала военно-научного общества при культурном центре Министерства обороны Российской Федерации и посвящена 100-летию российской революции 1917 года и 160-летию образования Амурской области.

Участниками конференции стали:

- Амурское управление государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;*
- Амурский филиал Морского государственного университета имени Г.И. Невельского;*
- Дальневосточное высшее общевойсковое командное училище имени маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского;*
- Амурский кадетский корпус;*
- специалисты ЗАО «Торговый порт Благовещенск»;*
- специалисты морского центра г. Свободного.*

Конференция проведена с целью сохранения и популяризации краеведческих знаний, формирования чувства гражданственности и патриотизма среди населения.

Задачи конференции:

- оценка исключительного значения амурского речного флота в хозяйственном освоении края;*
- сохранение и популяризация исторического и культурного наследия Амурской области;*
- создание условий для духовно-нравственного, патриотического воспитания молодежи, распространения знаний по историческому краеведению в целом.*

В работе конференции также приняли участие представители государственных и общественных организаций, работники библиотек различных ведомств, писатели, издатели, учащиеся высших и специальных учебных заведений.

В докладах и сообщениях обсуждались темы:

- история Амурского речного пароходства,*
- история Амурской речной флотилии,*
- место Амурского речного флота в обеспечении национальной безопасности государства,*
- развитие и современное состояние инфраструктуры речного флота на Амуре,*
- династии амурских речников,*
- выдающие личности в истории Амурского речного флота.*

В данный сборник материалов научной практической конференции «Прошлое и настоящее Амурского речного пароходства» включены тексты докладов и выступлений участников. В текстах сохранена стилистика и орфография авторов, в некоторых случаях коррективы в текст вносились с согласия авторов.

Из текста исключены списки литературы, оформленные без соблюдения правил библиографического описания документов.

Иллюстративный материал к докладам размещен в тексте.

Амурское пароходство

*Медникова Альбина Николаевна, ветеран,
заслуженный речник Амура*

Без прошлого – нет будущего.

Из поколения в поколение передаётся незабываемая история открытия и освоения берегов Амура. В названиях городов, сёл, железнодорожных станций жива память о первопроходцах, ступивших на эту землю, кто отстаивал её, распахивал земли, строил заводы, пристани и причалы, дороги, дома в трудных условиях бездорожья и болот. Дальний Восток – часть территории нашей Родины. Край мужественных, сильных людей. Тысячи миль прошли исследователи края дальневосточного на баркасах, плотах, пароходах закладывая на восточных рубежах посты и селения.

История возникновения и развития Амурского пароходства – это история развития Дальнего Востока, освоение реки Амур и его притоков. Прошлое Амурского пароходства уходит своими корнями в далекое прошлое: от героических подвигов первых русских землепроходцев, возникновения парового судоходства на Амуре, зарождения капитализма в России и проникновения его на Восток.

Большую неocenимую роль сыграли Невельской Г.И. и граф Муравьёв Н.Н.

Невельской Геннадий Иванович в 1847 г. был назначен командиром на транспорт «Байкал» г. прибыл в Петропавловскую крепость, сократив время в пути на 3 месяца. Он использовал это время на исследование устья Амура и Сахалина вопреки запрету правительства. Невельской Г.И. получил ошеломительный результат: было обнаружено два глубоких фарватера в лимане Амура и пролив между Сахалином и материком. О своём открытии он рассказал Муравьёву Н.Н., который поддержал Невельского Г.И.

Датой открытия плавания по Амуру считается 14 (27) мая 1854 года: в это день от Шилкинского завода отправился первый пароход «Аргунь» с генерал-губернатором Восточной Сибири Муравьёвым Николаем Николаевичем. Капитаном «Аргуни» был назначен Сгибнев А.С., с пароходом следовало 75 номеров грузовых баркасов. Через 4 дня экспедиция вышла из Шилки в воды Амура. 14 июня 1854 года ровно через месяц прибыли на Мариинский пост, основанным Невельским Г.И. Это был первый сплав по Амуру.

Второй сплав по Амуру состоялся в 1855 году. Со вторым сплавом прибыли на Амур первые переселенцы из числа иркутских и забайкальских крестьян, согласившихся поселиться в новом краю. Второй сплав состоял из трёх рейсов. Первым рейсом под началом генерал-губернатора Муравьёва Н.Н. В рейс отправилось 26 судов (барж). Второй рейс состоял уже из 52 барж под началом полковника Назимова, третий рейс из 35 барж под командованием полковника Корсакова М.С. В это время остро встаёт вопрос о границах с Китаем. По действующему Нерчинскому договору всё Приамурье считалось китайской территорией, нужен был новый договор. Предварительные переговоры были трудными, ни одна сторона не шла на уступки. Благодаря настойчивости Муравьёва Н.Н. 16 мая 1858 года был подписан Айгунский договор. Право россиян на реке Амур было закреплено первой статьёй договора: « Левый берег р. Амура, начиная от р. Аргуни до морского устья р. Амур, да будет владением российского государства, правый берег считая вниз по течению до р. Уссури, владением Дайцинского государства (Китая) от р. Уссури далее до моря, места и земли впредь будут в общем владении российского и Дайцинского государств. По рекам Уссури и Амур могут плавать только суда этих государств».

Присоединение Приамурья к России было плодом тяжёлых усилий тысяч людей, имена многих из которых редко вспоминаем или забыты. Все эти труды могли оказаться напрасными, если бы не было бы человека со стальной волей и непреклонной уверенностью в пользе своих действий для России – Муравьёва Н.Н.

Труд Муравьёва Н.Н. был оценен императором и высшей властью – ему было присвоен титул графа Амурского. Организацией первого массового переселенческого сплава занимался Волконский М.С. (сын известного декабриста) состоявшего в должности адъютанта Муравьёва Н.Н.

Желающих переселиться на Амур брали из Иркутской губернии, Забайкалья. Были объявлены льготы: освобождение от рекрутской повинности, передвижение всем имуществом за счёт казны, казённое пайковое довольствие в течение двух лет, снабжение хозяйственными предметами и по 50 руб. на одну семью. На вызов отозвалось 150 семей.

Международная обстановка требовала скорейшего решения вопроса по заселению Приамурья. Первый военный губернатор отправил вверх по Амуру группу солдат с приказом рубить лес и ставить первые срубы.

Ранней весной 600 семей из Центральной России - Вятской, Пермской Тамбовской, Воронежских губерний отправились в путь. Правительство выделило на это 100 тысяч рублей. Путь на Амур был труден, опасен. Сборным пунктом была Пермь. Здесь регистрировали, снабжали продовольствием. В путь отправлялись зажиточные крестьяне, имеющие денежный запас и лошадей не менее двух. Караван следовал до Томска под охраной, которая обеспечивала безопасность и снабжение продовольствием. В Томске зимовали, закупали лошадей взамен погибшим, ремонтировали телеги, приводили одежду в порядок, запасались продовольствием, далее следовали до мест поселения. В общей сложности в пути находились три года. Оказавшись на месте, люди сразу приступали к строительству домов и корчёвке леса, рыли землянки на первое время. На раскорчёванных землях сеяли пшеницу, просо, гречиху, сажали картофель, урожаи были плохие. Первое время переселенцы жили плохо, голодали, не имели самого необходимого.

Голод не тётка, стали осваивать другие ремёсла: рыбалка, охота, животноводство, заготовка дров для пароходов Сибирской флотилии. Постепенно научились заниматься земледелием, получать неплохие урожаи, выращивать скот и овощи.

В связи с интенсивным заселением Приамурья и отсутствием каких либо дорог, единственным средством передвижения были реки Амур, Зея, Уссури, Шилка. Самым дешёвым, распространённым, доступным водным средством для сплава был плот. Он состоял из 3-4 сплотов, каждая состояла из 18-20 брёвен. Брёвна подбирали специально по размерам: 3м в длину, 40см в диаметре. Длина плота была оптимальной 12м. На него ставили 3 шалаша, накрытых берестой, сюда грузили имущество переселенцев, скот. Скорость движения плота была 40 км/час. Ежегодно прибывало на Амур 400 плотов, которые доставляли до 3000-х тысяч человек в навигацию. Плоты приставали к берегу, в указанные места. После сплава плоты разбирались, брёвна использовали для строительства домов и землянок в три наката. Кроме плотов по рекам ходили: баржи, лодки, байдарки, баркасы, китайские джонки.

С устья реки Уссури ежедневно десятками шли баржи и плоты. Освоение берегов Амура шло полным ходом. Укреплялись и расширялись, активизировалась деятельность ранее организованных постов Николаевска, Усть -Зейского, Хабар.

Усть -Зейский пост основан в 1856 г.(в последствии Благовещенск) стал центром развития судоходства на р. Амур .Спрос на

речные перевозки рос. Предприимчивые богатые люди нашли выход, придя к решению, что нужно строить пароходы, такие как на Волге. Заказали пароходы в Бельгии, Германии, Америке. Пароходы доставлялись на Амур в разобранном виде. Собирались на Шилке в Сретенске (Кокуе). Первый частный пароход появился в 1859г.

Строили суда по американским чертежам на заводах Шадрина С.С. и Чепурина И. П.

За 8 лет было спущено на воду 8 заднеколёсных пароходов, имеющих деревянный корпус.

Ходили по Амуру и 10 государственных пароходов. Пароходы ходили по Амуру вверх и вниз, топливом для пароходов были дрова, которые заготавливали переселенцы. Дрова готовили зимой, вывозили на берег складировали, летом грузили на баржи.

Особенно быстро в промышленном отношении развивались казачьи посты, строились дома, фабрики, заводы, гостиницы, открывались банки, рынки, где шла оживленная торговля с хунхузами.

Первые пароходства

В годы заселения левобережья Амура от истока до устья все транспортные перевозки грузов, почты выполнялись судами сибирской военной флотилии, но становилось очевидным, что на Амуре необходимо иметь собственное речное транспортное предприятие. В 1858 году организовали «Амурскую компанию», но она не объединила всех судовладельцев, были распри за стоянку судов на набережной, за грузы.

Компания проработала недолго, в этом же году учреждено товарищество «Бенардаки и К».

Основатель «Бенардаки Дмитрий Егорович, владелец пароходства на Волге, доходных домов в Петербурге и Москве, заводов на Урале.

Правительство поддерживало товарищество «Бенардаки и К» выдачей субсидий и рейсовой платы: более 300 тыс. рублей в год за это перевозила бесплатно государственную почту, была передана часть государственных пароходов.

Большое значение для развития пароходство на Амуре была отмена пошлины на перевозимые грузы.

Благодаря начавшемуся интенсивному судоходству по Амуру и его притоком Зее, Селемдже, Уссури, оживились отношения между пунктами, развивается торговля, лесная и золотодобывающая промышленность, строительство, увеличиваются грузопассажирские перевозки, организуются буксирные линии для сплава и перевозки

леса, почты. Товарищество интенсивно строит суда за границей. При перегоне судов «Орус», «Иннокентий», «Феодосия», принадлежавшие компании «Бенардаки» потерпели крушение, был уничтожен ценный груз. **Пароходство «Бенардаки и К»** в 1871 году было продано.

Новый хозяин переименовал в « **Товарищество Амурского пароходства**».

18 сентября 1871 года утверждён устав для устройства срочного пароходного сообщения Амурского бассейна, который содержал 71 параграф. В 1871 г товарищество приобретает 9 казённых пароходов, принадлежащих Морскому министерству. В навигацию уже работало 13 пароходов товарищества: «Онон», «Ингода», «Чита», «Сунгачи», «Телеграф», «Лена», «Уссури», «Николаевск», «Константин», «Генерал Корсаков», «Генерал Дитмарх», «Зея», «Уссури-1».

Директор-распорядитель товарищества Зиновьев Н.А., в пунктах Николаевск, Хабаровск;

В Сретенске - агенты.

Организованы линии грузопассажирских пароходов:

Амурская - между Николаевском, Сретенском, Хабаровском, Благовещенском.

Уссурийская - Николаевск, Хабаровск, Благовещенск, Сретенск, Иман.

Зейская - Николаевск, Благовещенск, Сретенск, Зейский склад

Амгунская – Николаевск, Хабаровск, Благовещенск, Сретенск, Кербинский склад

В 1887 году «Товарищество Амурского пароходства» построило 53 судна, из них 35 заднеколёсников.

В 1894 году было основано «Амурское общество пароходство и торговли» А.О.П.иТ. или «ПАРОТОР»

С его образованием укрепилась система регулярных грузовых и пассажирских рейсов. Главным акционером общества стал Сибирский банк. Общество строит суда на верфях Благовещенска, заводе Шадрина, Сретенска.

Построены суда:

1894 году пароходы «Почтарь», «Джон Коккериль».

1895 году пароход «Зея».

1897 году пароход «Кочубей»

1898 году товаро-пассажирский пароход «Рыбак», «Порт-Артур»

1899 году буксир «Монгол»

1900 году пароходы «Русский», «Андрей».

1902 году пароход «Ждалта», «Сретенск»

1904 году пароход «Александрь»

1906 году пароход «Варяг»

1907 году пароход «Атаман»

1908 году пароход «Экимчан»; пароход «Переселенец (переименован в «Пахарь»», «Дмитрий»

1912 году пароходы грузо– пассажирские «Рюрик», «Колумб».

Не имея организованных конкурентов, общество «Паратор» являлось монопольным организатором перевозок и диктовало свои условия, как клиентам так и конкурентам. В 1899 году общество имело 124 судна и 190 барж.

Между судовладельцами, не входящими в «Паратор» существовала большая конкуренция и они вынуждены были перевозить грузы по низким ценам.

Крупные судовладельцы имели: Тетюков -16 судов, 43 баржи; Опарин-6 пароходов, 31 баржу, другие судовладельцы от одного до трёх судов.

В 1898 году организовано Управление водных путей Амурского бассейна, в этом же году были изданы первые навигационные лоцманские карты Амура, Шилки, Зеи.

Одним из важнейших факторов стабильной работе судов, причалов во все времена являются кадры, специалисты. Управлением Водных путей в Благовещенске открывает 15 декабря 1899 года речное училище. Первый набор 29 курсантов.

Остро встаёт вопрос о строительстве амурской железной дороги к Благовещенску, Транссибирская магистраль прошла стороной и Благовещенск оказался в центре бездорожья. Только в навигацию по Амуру и Зеи в течение нескольких месяцев осуществлялись стабильные перевозки на пароходах, сухопутных сообщений не было, а в непогоду дороги превращались в месиво.

Очевидность и необходимость строительства отрезка пути была очевидной, к строительству приступили в 1908 году. Темпы строительства сдерживала необходимость строительства мостов.

В 1913 году состоялось пробное открытие сквозного движения Благовещенск – Санкт – Петербург.

В 1915 году построен вокзал станции в старорусском стиле. Происходит объединение железнодорожного и речного транспорта с подчинением Министерству путей сообщения.

В знак содружества ж/д и водного транспорта на здании вокзала размещён знак, содержащий элементы флота якорь, штурвал топор,

железнодорожников молоток, крылья, лопата. Знак сохранился. Он находится на здании вокзала с торца.

В 1916 году судовладельцы объединяются и создают свой синдикат. Весь флот за исключением «Паратор» вошёл в « **Товарищество Амурский флот**», но не выдержал конкуренции с «Паратором».

Реки Амурского бассейна своенравны: быстрое течение, извилистость фарватера, каменные перекаты, низкие уровни воды. Остро встаёт вопрос улучшения судового хода и установки знаков.

В 1895 году на Амуре были установлены первые судоходные знаки, а в навигацию 1896 года на всех перекатах рек Шилке и Амур. В 1898 году появились навигационные (лоцманские) карты.

Самым оживлённым местом в Благовещенске (Усть - Зейский пост) была набережная р. Амур к ней причаливали пароходы, китайские джонки, производилась погрузка, выгрузка грузов на грузопассажирские суда, баржи. Эти работы производились на естественном берегу, артелями (бечевниками). Каждая артель должна была иметь свой инвентарь, тачки, багры, крючья, щипцы, носилки. При низком уровне воды налаживали сходни с пароходов на берег, по ним носили грузы. Непричастные к артели люди к работе не допускались, на этой почве происходили драки и даже побоища со смертельным исходом.

Грузы складировались на берегу в основном соль, бочки, мешки.

За зданием Мавритании был рынок, где шла оживлённая торговля с хунхузами, крестьянами. Город был разбит на районы названные народом: кукуевка, заголяевка, тайвань, горбылёвка, спичка, китайский квартал.

В 1892 году на базе товарищества возникает новое пароходное предприятие «**Амурское Общество пароходства и торговли**».

Страницы прошлого

Год за годом всё развитие и крепче становились города, поселения, станицы, расположенные на берегах левобережья, заявляя о себе. Развивается промышленность, торговля, добыча золота. Предприимчивые миссионеры иностранных фирм использовали отдалённость Дальнего востока от центра России везли сахар, муку, крупу продавая втридорога переселенцам и военному ведомству, но, несмотря на это всё, прочнее становился на ноги Дальний восток заявляя о себе. Это объясняется выгодным расположением на берегу судоходной реки, соседством иностранного государства КНР.

Река Амур единственная международная река, где граница между государствами КНР, Россия проходит по реке, по судовому ходу.

Левобережье всего Амура

В начале 1900 годов на дальнем востоке создаются первые социал-демократические группы.

Они были связаны с центром России, получали ленинскую газету «Искру». В городах повсеместно проходят забастовки, массовые митинги. Активное участие принимали речники, рабочие судостроительных заводов.

В октябре 1917 года эхо выстрела Авроры докатилось с берегов Невы к дальним берегам Амура. С этого времени начинается борьба за власть Советов. Многие страницы борьбы трудящихся Амура за советскую власть связаны с именами Мухина Ф.Н., Шимановского В.И., П.П. Постышева многих других.

В начале 1918 года дальний восток переживал бурные политические события: после победы Октябрьского вооружённого восстания в Петрограде, начинается утверждение власти Советов.

В 1918-1920 годы национализация речного флота. Организовывается новое транспортное предприятие **«Амурский националфлот»**.

В трудных условиях проходила навигация 1918 г. Судовладельцы не желали расставаться со своей собственностью. Они использовали шантаж, угрозы, провокации. Несмотря на трудности Амурский национальный флот работал слаженно, справлялся со всеми перевозками. В связи с военными действиями против банд Семёнова в Забайкалье и Калмыкова в Приморье часть судов была направлена на перевозку военных грузов. В апреле 1918 года во Владивостоке высадились японские, английские войска и белочехи. 19 июня 1918 года они свершили переворот во Владивостоке.

Трудящиеся Дальнего Востока встали на защиту своих завоеваний. Введено военное положение, Амурский флот был мобилизован и передан в распоряжение штаба Красной армии. Пароходы: «Ин», «Соболь». «Хинган», «Зея» были укомплектованы красногвардейцами на охрану границы.

Пароходы: «Онон», «Иван Бутин», «Сергей Духовской» были захвачены семёновцами.

После изгнания из Приамурья иностранных интервентов и белогвардейцев политическая обстановка была напряжённой. Амурская область оказалась в блокаде в Чите хозяйничали белогвардейские банды, в Приморье японцы.

Учитывая сложную международную обстановку В.И. Ленин и ЦК партии выдвинули идею создания на Дальнем Востоке временного буферного государства способного ликвидировать интервенцию.

6 апреля 1920 г. создаётся буферная дальневосточная республика ДРВ. Назначение республики погасить **войну в регионе и закрепить власть красных.**

ДРВ - государственное образование, существовавшее в 1920-1922годы на территории Забайкальской, Амурской, Приморской областей. Центр - Верхнеудинск, с октября 1920 г. в Чите. Назначение ДРВ предотвратить военное столкновение Сов. России с Японией и обеспечить условия ликвидации интервенции и белогвардейщины на Дальнем Востоке.

Благовещенск в те незабываемые годы был центром красного острова республики ДРВ.

Чтобы выстоять в огненном кольце, защитить Приамурье от нападения белых банд и интервентов надёжный тыл. Коммунисты и комсомольцы встали под ружьё, задержали наступление конницы белых под Хабаровском. (Волачаевка).

В сквере на стадионе «Спартак» установлен памятник солдатам революции, тем кто отдал свою жизнь за победу советской власти..

В 1922 году – Правительство Дальневосточной республики утвердило новое временное положение « О государственном водном транспорте» переименовывают «Амурский национал флот» в **«Амурское государственное пароходство.**

Большое значение в развитии речного транспорта на Амуре сыграл IV съезд водников Амурского бассейна. На съезде решались вопросы: о восстановлении флота, организации работ, улучшения условий труда речников.

Время было трудное. Работать приходилось в тяжёлых условиях, но люди верили в светлое будущее, мужественно переносили трудности и лишения.

В 1928.году управление « Амурское государственное пароходство переведено в Хабаровск.

В 1931 году организуется три Управления Амурского Водного транспорта: Благовещенское, Хабаровское, Николаевское.

В 1936 году для улучшения организации работы портов, пристаней причалов, судоходства на р. Амур «АГП» было разделено на два пароходства:

«Верхне-Амурское управление речного пароходства». (ВАУРП) в городе Благовещенске с границами Верхнего Амура, его притоков до пристани Ленинское, ЕАО.

«Нижне-Амурское управление речного пароходства», управление в городе Хабаровска, с границами Нижнего Амура, его притоков с выходом на о. Сахалин.

21 июня 1941г было объявлено ,что Германия напала на Россию.

В первые недели ВОВ на фронт ушли многие дальневосточники. Военная обстановка изменила ситуацию на всех предприятиях, не хватало рабочих. Вместо ушедших на фронт мужей, братьев приходили женщины, дети-подростки, работали по 12 часов. Напряженная обстановка была на всём Дальнем Востоке ,боялись нападения японцев. Люди трудились под девизом «Всё для фронта, всё для Победы». Титаническим напряжением сил и воли, доблести, трудового героизма, ценой жертв и страданий народ выдержал это испытание.

После окончания войны с Германией 9 мая 1945году, которая завершилась полной победой, Советское Правительство 9 августа 1945г объявляет войну Японии – союзнице Германии. Во время войны с Японией большая часть судов Амурского пароходства была задействована на перевозке военных грузов, солдат. В портах Благовещенска, Константиновке, Свободном были организованы переправы.

Каждый год 9 мая вся страна отмечает праздник День Победы демонстрацией, последние годы прибавился Бессмертный полк, тысячи людей несут портреты погибших и живых участников войны.

В 1948 году эти два пароходство объединены в одно **«Амурское речное пароходство»**. Управление в г. Хабаровск.

Выстраивается цепочка переименований:

Суда Сибирской флотилии(казаки)*Пароходство Бенардаки и К* Товарищество Амурского Пароходства*Амурское общество пароходства и торговли (ПАРАТОР)*Амурский национал флот* Верхне Амурское пароходство (ВАУРП) и Нижне Амурское пароходство (НАУРП)*После объединения ВАУРП и НАУРП - Амурское речное пароходство*

Амурское речное пароходство

В управлении «Амурского речного пароходства» находятся речные и морские порты, пристани специализирующиеся на перевалке, перевозки, хранении грузов, добыче нерудных строительных материалов, РЭБы (ремонтно-эксплуатационные базы) осуществляющие ремонт судов и строительство,судостроительные заводы

Амурское пароходство осуществляет оперативное руководство ведущими транспортными предприятиями региона. Речные порты, пристани, базы расположенные на территории Хабаровского края, Амурской области.

Порты: Благовещенск, Свободный, Зея, Поярково, Амурск, Хабаровск, Николаевск. Ремонтно-эксплуатационные базы - Благовещенск, Свободный, Хабаровск, Николаевск.

В 1952 г. создаётся районное управление в г. Благовещенске для организации работы флота и судов.

Порты:

Амурского бассейна речные порты – воднотранспортные перевалочные центры, организующие перевозки грузов и пассажиров по Амуру и его притоком, связывающие промышленные районы с приречными населёнными пунктами бассейна и прямых перевозок «река-море», связывающих с побережьем Охотского моря, Камчатки, Сахалина, портами Японии. С развитой инфраструктурой, перегружают, хранят, перевозят тарно-штучные, крупногабаритные, тяжеловесные грузы.

Порт Благовещенск

В составе «Товарищества Амурского пароходства» в 1873 году выделяется **пристань-гавань Благовещенск**, расположенная на пересечении улиц Набережной Амура и Американской (Хмельницкая), в районе арки. Пристань имела причал (естественный берег) на набережной оборудованной «мертвяками» для крепления судов на стоянки, погрузки выгрузки. Пристань вносила плату за каждое судно в Благовещенское Общественное Управление при канцелярии Гражданского Управления при военном губернаторе. На территории пристани были крытые склады и площадки. С 1919-1920 год флот национализируется. В 1929 году, отдельно выделяется пристань.

Первым начальником пристани был Веницкий Я.В.

Район действия Благовещенской пристани на набережной Амура в районе Арки площадью 4910 кв.м., протяжённостью 705 п. м. Главный участок пристани разбит на три участка. На территории расположено шесть крытых складов общей площадью 3556 кв. м., открытые площадки 1245 кв. м.

На территории главной пристани расположен пассажирский вокзал с залом ожидания, камерой хранения, комнатами матери и ребёнка, буфетом.

В 1929 году решением горисполкома здание «Мавритании» передаётся пристани. В нём организуется речной вокзал, рядом на реке было установлено 2 дебаркадера - грузовой и пассажирский.

В Связи с ростом объёмов перевозок, ограниченности складской территории в центре города в 1928 году выделяется место в районе Первомайского парка под строительство второго грузового причала, строится железнодорожная ветка.

В последствие главный участок пристани на набережной переносится на ул. Лазо, к участку «Ветка».

В 1938 г. в связи с разделением Амурского речного пароходства пристань Благовещенск была отнесена к Верхне-Амурскому пароходству, в 1948 году после объединения к «Амурскому пароходству».

Зейская переправа начала работать в 1924 году принадлежала Благовещенскому городскому коммунальному хозяйству.

В 1931 году передана на баланс пристани Благовещенск. Переправа осуществляла перевозки машин, пассажиров с одного с одного берега на другой реки Зеи, рейс «Благовещенск - Худино».

В 1957 году было приобретено 6 единиц паромных судов: «Советское Приамурье», «Амурский Комсомолец», «Амурский партизан», «50 лет Октября», «Советская Россия», «50 лет СССР».

До 1960 года причалы переправы представляли собой естественный берег с установленными понтонами. С каждым годом росли объёмы перевозок, переправа с трудом справлялась с перевозками, очереди машин были длинными (до ул. Лазо), стоянки многочасовыми. Назрела необходимость строительства моста чрез Зею.

В 1981 году мост был построен, паромные суда переданы пароходству.

В 1961 году пристани Постановлением Совета Министров РСФСР от 05.06. 1961г. №696 **присвоен статус речного порта.**

На участке «Ветка» производилась погрузка судов типа «река – море» «Алтай», «Менделеев», «Докучаев», «Казбек», «Сихоте – Алин», «Хинган» грузоподъёмностью 2000 тонн.

В последствии заменены теплоходами «Омский».

С 1980-1991 годы ведётся капитальный ремонт и реконструкция причальной стенки участка «Ветка».

Ряжевая стенка была заменена на ж/бетонную длиной 599 п.м.

В 1987 году Благовещенское районное управление водных путей - реорганизовано, присоединёно к порту.

В 1988 году в порту начаты международные перевозки в Китай.

В 1989 году Постановлением Правительства РФ открыт контрольно-пропускной пункт (КПП) в Благовещенске, на территории порта.

Международная грузовая переправа работает летом – паром, зимой по ледовой дороге, в настоящее время зимой по паромному мосту.

В 1994 году порт акционировался в Акционерное общество закрытого типа (АОЗТ) «Торговый порт Благовещенск», на общем собрании был избран начальник – Руденко В.С.

В 1995 году к порту присоединён цех связи.

В 1996 году было создано совместное российско-китайское предприятие «Амхэ»- руководитель Сорокин В.В. В уставной фонд переданы пилорама, столярный цех.

В 1997 году из-за тяжелого финансового положения Ремонтно-эксплуатационная база им. В.И. Ленина присоединена к порту.

В 1997 году в июле АОЗТ переименован в Закрытое акционерное общество (ЗАО) « Торговый порт Благовещенск»

В 2001 г. на грузовой международной переправе ведены в эксплуатацию два причала, один из которых с аппарелью.

В 2006 г. закончена первая очередь реконструкция КПП международной грузовой переправы. Построено: Административное здание, здание досмотра, вольер, служебное здание для контролирующих служб.

В 2007 г. присоединены порты: «ЗЕЯ», «Поярково», «Свободный».

Порт Хабаровск

Крупнейший порт на среднем Амуре. Хабаровский речной порт расположен в среднем течении Амур, в 930 км от устья, к порту подведена ж/дорожная Ветка. Расположение причалов русловое.

В составе порта грузовой участок на Красной речке, два участка в порту. На базе центрального участка «Ветка» с 1989 года функционирует Международный грузовой пункт пропуска, через который происходит перегрузка экспортно-импортных грузов. На территории порта находится склад временного хранения таможенных грузов. Производит добычу МСГ со дна реки. Оказывает комплекс складских и транспортно-экспедиционных услуг в порту на время оформления таможенных грузов. В центральной части города пассажирские причалы, дебаркадер. Развиваются прямые перевозки « река - море».

В 1991 году акционировались и вышли из состава Амурского пароходства.

Статус: ОАО «Хабаровский речной торговый порт».

С 1993 года порт открыт для иностранных судов.

Порт «Свободный»

В апреле 1929 года была основана пристань - Суражевка». В это время начинается новый этап развития промышленности и водного транспорта на Дальнем Востоке.

Первым начальником пристани был **Аверьянов Александр Прокопьевич.**

В связи с ростом объёмов перевозок остро встаёт вопрос о строительстве несамоходного флота.

В середине 1932 года строится Суражевская судовой верфь, электростанция, механический, кузнечный цеха.

В 1935 году выпустили 34 единицы несамоходного флота (барж) общей грузоподъёмностью 18000тн.

В этом же году осваивается технология строительства самоходных судов. За два года было построено 36 единиц флота.

1 апреля 1957 года флот пристани «Суражевка» вместе с плавсоставом был передан на судовой верфь. 1 декабря 1957 года ССРЗ реорганизовано в Суражевскую ремонтно-эксплуатационную базу флота (РЭБ флота) им. В. В. Куйбышева.

17 марта 1962 года переименована в Свободненскую РЭБ флот, пристань «Суражевка» переименована в речной порт «Свободный».

С началом реформ порт акционировался в АОЗТ «Торговый порт Свободный».

В 1997 году в ЗАО «Торговый порт Свободный».

В перестроечное время порт делится на самостоятельные участки :

ООО «Терминал», ООО «Байкас», ООО «Портал». Деятельность этих участков приводит порт к банкротству. Назначается исполнительный директор Чарыков Г.А. Это не спасло положение дел в порту. Закрыты пассажирские перевозки по Зее, переправа, речной вокзал ликвидирован, на месте РЭБа- пустырь. В 2008 г. порт был присоединён к порту ЗАО «Торговый порт Благовещенск».

Порт «Зея»

1879 году был основан перевалочный пункт Верхне -Амурской золотодобывающей компании –

«Зейский складъ», прародитель города Зея, пристани, затем порта.

Пароходовладелец **Прокопий Иванович Похалков** первым начал осуществлять перевозки грузов и пассажиров на пароходах «Гиллой», «Уркан» по маршруту Зея- Благовещенск.

12 марта 1906 года селение «Зейский склад «получает статус –« город Зея- Пристань».

В 3 ноября 1913 году поселение переименовано в г. Зея. Была построена больница, школа, церковь, организован казачий пост. Осуществляются регулярные почтовые рейсы с остановками в 11 пунктах.

В 1961 году пристани присвоен статус порта. В 1964 году начато строительство ГЭС. Порт принимал активное участие в строи-

тельстве, перегружал грузы, поступающие в адрес ГЭС, осуществлял добычу ПГС.

В порту два грузовых причала (угольный, сухогрузный) оборудованные порталными кранами, грузоподъемностью от 5-ти до 10 тонн. На причалах происходила выгрузка угля, МСГ, пиломатериала, тарно -штучных грузов, занимался добычей МСГ.

В 2008 году присоединён к ЗАО « Торговый порт Благовещенск».

В настоящее время порт существует как участок, никаких работ не выполняет.

Порт « Поярково»

В связи с быстрым ростом развития экономики индустриальных центров в Амурской области, в Хабаровском крае появилась потребность в угле для промышленности.

Существующая железная дорога создала предпосылки для строительства в Пояркове пристани, чтобы производить перевалку угля с железнодорожного транспорта на водный.

В 1949 году благовещенские строители начали строить в Пояркове причалы, устанавливать перегрузочные механизмы, возводить пристанское хозяйство, расширять путевое хозяйство.

В июне 1951 года пристань была введена в эксплуатацию. Первый начальник пристани Втюрин Константин Михайлович.

В 1961 году пристани присвоен статус порта.

В 1959-1960 годы проведена реконструкция, внедрена новая технология погрузки судов – транспортёрно - бульдозерный.

В 1967 году для сокращения времени стоянки судов, вагонов под погрузкой и выгрузкой в 1967 году было начато строительство углеперевалочного комплекса по проекту Ленгипроречтранс. Проект был не совсем удачным, в связи с этим строительство затянулась. Принята первая очередь комплекса в 1974 г.

В 2000г. организован таможенный пункт пропуска, на линии «Поярково – Цикэ». На пассажирских перевозках в КНР заняты суда: «Сапфир», «Хрусталь». Приобретён теплоход Ом-8.

В 2003 году порт занял первое место в конкурсе «Лучшее предприятие Пароходства».

В 2005 г. порт за вклад в дело возрождения духовности и милосердия награждён «Золотой грамотой Мецената».

В 2008 г. присоединён к ЗАО « Торговый порт Благовещенск».

Порт «Комсомольск – на – Амуре»

В 1930 г на X V I съезде ВКП (б) был объявлен курс на индустриализацию Дальнего Востока.

Первая цель – строительство судостроительного завода для укрепления базы Тихоокеанского флота,

в с. Пермское. В 1932 году строительство ж/д ветки от ст. Уруши до Пермского, объявляется мобилизация для строительства города.

10 мая 1932 г к селу Пермское на пароходах «Колумб», «Коминтерн» прибыло 900 первых строителей.

В этом же году село Пермское переименовано в Комсомольск-на-Амуре, присвоен статус города.

Речной порт состоит из двух разделённых частей – грузового порта (пос. Менделеева), пассажирский причалов с речным вокзалом.

Здание речного вокзала принято в эксплуатацию 2 мая 1976 г. Речной вокзал имеет три причала. Может принимать морские суда типа «река – море».

Новый речной порт был построен в 1987 году.

В 2005 г. « Комсомольский речной порт» акционировался в ОАО «Амур – порт вышел из состава пароходства.

Все объекты движимого и недвижимого имущества Комсомольского порта были переданы Амурским речным пароходством новому владельцу.

С 2005 г. начинается банкротство «Амур-Порт» после приватизации руководством и акционерами.

Многие суда проданы или разрезаны на лом. Здания – разграблены.

Порт превращён в техногенный пустырь.

Порт « Николаевск – на Амуре»

1августа 1850 года Невельским Г.И. основан первый на Амуре пост.

В 1854 году Николаевский пост – небольшой посёлок: 5 жилых зданий, пакгауз, часовня.

Для прибывающих судов построен причал.

В 1856 г. присвоен статус города. Николаевск являлся главным портом Дальнего востока.

В 1858 г. Начались первые коммерческие рейсы по Амуру частных и казённых пароходов.

В 1870 год главный порт из Николаевска переведён во Владивосток, центр Приморской области из Николаевска переведён в Хабаровку.

В 1896 г. формируется рыбная промышленность, организованы заводы по засолке рыбы, созданы предприятия по ремонту судов. Выросло население до 5668 чел. В начале XX века г. Николаевск

снова становится вторым после Владивостока речным и морским портом. Население 14,4 тыс. чел.

В 1926 г. переименован в г. Николаевск – на- Амуре.

В 1950 г. открытие судостроительного завода на базе судоверфи

Ремонтно - эксплуатационные базы (РЭБ флота)

Ремонтно – эксплуатационная база им. В.И. Ленина (г. Благовещенск)

В 1892 г. судовладельцами основан затон, это первоначальное название РЭБ флота, после Центральные мастерские Управления водных путей Амурского бассейна, основано в 1896 году, в затоне.

В 1910 г. построен цех «МСУ».

В 1924 г. по просьбе трудящихся предприятию присвоено имя В.И. Ленина.

Предприятие развивается, строятся производственные кирпичные здания:

В 1930г. «ДОУ».

В 1932 г. «КСУ».

В годы войны построен пионерский лагерь им. «Гастелло».

В 1960г. «Слип».

Производился ремонт судов и строительство новых, строились баржи ,плавкраны.

В 1980 г. Столовая детский сад

В 1980 г. построен дом культуры «Речник».

Дом культуры, пионерский лагерь содержались на долевых началах всех предприятий речного транспорта г. Благовещенска и Свободного

РЭБ флота переименован в «Судоремонтный завод им. В. И. Ленина».

Происходят неоднократные переименования этого предприятия:

12.02 1957 г. (Приказ МРФ №131) в РЭБ флота.

30.07.1973 г. (Приказ МРФ №171 от 02.08.1973г) в Судостроительный завод им. Ленина.

18.09.1981 г. (Приказ АРПа №236 от 18.09.1981г.) завод переименован в РЭБ флота.

24.08.1994 г. Акционируется с переименованием в Акционерное общество закрытого типа РЭБ флота (« АОЗ РЭБ флота» Приказ №59-р от 24.08).

Перестройка негативно сказалась на работе старейшего предприятия. Суда, приписанные к РЭБ были в холодном отстое, экипажи в длительных отпусках, многие уволились.

Предприятие вынуждено было продавать флот, оборудование, передавать социальные объекты городу.

Выжить предприятию в такой обстановке было трудно. Объединение двух речных структур: РЭБ и порта - было неизбежно.

30.04. 1997 года Постановление Администрации г. Благовещенска № 1289 от 30.04.1997 г. объединены.

Хабаровская ремонтно - эксплуатационная база флота (ХРЭБ флота)

В 1895 г. в Хабаре был основан затон в Артиллерийской протоке. На небольшой площадке возле реки

Постепенно вырастали постройки для ремонта и отстоя 30-ти судов, количество судов с каждым годом возрастала, возникла необходимость строительства капитального, главного корпуса для ремонта судов.

Первыми судами, которые прошли ремонт - были пассажирские суда: « Колумб», «ДАУР», буксирные суда : «Рабочий», «Свобода».

В 1932 г. началось строительство судов.

С 1937-1941 гг. построено восемь нефтеналивных барж, две сухогрузных.

С 1941-1953 гг. строительство новых судов было прекращено.

В 1956 г был построен и введён в эксплуатацию слип.

С 1956 -1963 гг. реконструкция предприятия.

С 1963 г. освоено новое строительство речных буксиров, речных сухогрузных теплоходов, понтонов.

С 1963-1992 гг. построено более 100 судов новых проектов, работало более 2000 человек.

1993 г. «ХРЭБ флота» акционировалось в закрытое акционерное общество.

Затоны на Амуре

Затоны – места стоянки (зимовки), ремонта судов.

Затоны имеются у каждого порта.

Затоны в Благовещенске:

1. Организован затон в 1896 г. (затон МПС)- затон РЭБ флота им. В.И. Ленина площадью 108 тыс. кв. м расположенный при слиянии рек Амура и Зеи. В перестроечное время разделён с Амурассо.

2.Затон порта Благовещенск в 1996г. порт продаёт недвижимость предприятию «СКМ» на острове «Затонский» и к нему отходит акватория затона.

В настоящее время в затоне организован «Яхтклуб», стоянка парусного флота.

Кроме этих затонов в Благовещенске имеются затоны: технического участка, флотилии в Астрахановке, Гимс, Бурхановский.

В пароходстве

В 1970г. Утверждён ведомственный отраслевой знак. «Заслуженный речник Амура» награждались работники, внёсшие большой вклад в работу пароходства. Это знак отличия и почёта.

В 1973 году за успехи в работе, досрочное выполнение пятилетних планов к 100-летию русского парового судоходства на Амуре, коллектив Амурского речного пароходства, в состав которого входили все выше перечисленные предприятия было награждён **орденом Трудового Красного Знамени**.

Речники всегда принимали активное участие в жизни страны.

За трудовые и боевые подвиги в годы Великой Отечественной войны 250 речников Амура были награждены высокими государственными наградами.

В каждом доме, в каждом метре дорог вложен и труд речников песок и гравий добытый речниками со дна реки.

Расцвет речного транспорта - середина семидесятых годов до девяностых. Интенсивно ведётся реконструкция портов, растёт механизированность, приобретаются портальные и плавающие краны, дизельная техника, строятся суда грузовые и пассажирские, внедряются новые методы труда Барановского, Ленинградский метод работы со смежниками (железнодорожный и автомобильный транспорт). Строятся социальные объекты: жилые дома, детские сады, общежития, дома культуры, пионерские лагеря. Развиваются пассажирские перевозки между пунктами, расположенных на реках Амур, Зея, смешанные перевозки река – море. Ходят по Амуру круизные теплоходы от Благовещенска до Николаевска, от Хабаровска до Николаевска. Проект судов № 860.

Уделяется внимание здоровью речников – работают поликлиники и больницы для водников, приобретаются путёвки в санатории, уделяется большое внимание спорту, организуются спартакиады.

Всё это способствовало росту объемов перевозок. Организовались социалистические соревнования между экипажами и по профессиям. Победители награждались: орденами, грамотами МРФ и пароходства значками «Победитель соц. соревнования», «Заслуженный речник Амура» подарками, золотыми часами.

Залого Анатолий Гордеевич, Ефремов Альберт Иванович - лауреаты Государственной премии.

Куцын Николай Герасимович – орденом «Знак Почёта».

Кантемиров Анатолий Мефодьевич – орденами второй и третьей степени» Трудовой Славы».

Хилько Мария Фёдоровна (приёмосдатчик) орденом «Трудовой Славы третьей степени».

Котенко Виктор Григорьевич орденом «Красного Знамени», медалью «300 лет Российскому флоту».

В честь капитана был переименован круизный теплоход «Миклухо - Маклай».

Ястребов Владимир Константинович занесён в «Книгу Почёта работников речного транспорта».

Гусев Владимир Викторович – награждён медалями «За спасение утопающих», «Отличник погранвойск третьей степени», знаком «Отличник речного флота».

Первый и единственный капитан – женщина в Амурском пароходстве и на Дальнем востоке Савченко Зинаида Павловна награждена двумя орденами «Трудового Красного Знамени», присвоено звание «Лучший капитан Министерства речного флота». В память о первой женщине – капитане был назван пассажирский теплоход «Капитан Зинаида Савченко».

В 1942 году капитан первого женского экипажа парохода «Астрахань». Пароход вместе с экипажем был передан в «Амурскую флотилию».

2004 год юбилейный год 150 лет судоходству на Амуре.

В начале 1990 г. началась перестройка, приватизация. Амурское пароходство акционировалось.

В 1993 году 3 августа, создано открытое акционерное общество «Амурское речное пароходство». Акции распределены-25,5% государству, остальные между коллективами пароходства.

Из состава пароходства вышли два крупных порта: Хабаровский и Комсомольский на Амуре. Все активы движимого и недвижимого имущества были переданы Хабаровскому и Комсомольскому порту.

Все другие предприятия остались в составе пароходства.

В 90-е годы сократились объёмы перевозок: угля, леса, строительных грузов, тарно-штучных.

Большая группа судов осталась без работы. Коммерческие структуры стали активно скупать акции. На рубеже нового столетия акционеры стали продавать свои акции, это создала угрозу передачи пароходства в частные руки. За годы перестройки речной транспорт попал в кризисное состояние, суда на приколе, работы нет. Продава-

ли основные средства: технику, суда, освобождались от объектов социального назначения т.к. ставки налога были высоки. В разное время были списаны туристические круизные теплоходы проекта 860 «Граф Муравьев - Амурский», «Капитан Котенко», «Ерофей Хабаров», «Георгий Седов», «Василий Поярково», «Г. Невельской».

Многие остались без работы, без средств существования. Специалисты превратились в «мешочников», работали «кирпичами» возили товары из КНР.

На плаву удержались порты Благовещенск и Поярково, благодаря выгодному соседству с Китаем.

Начинается подготовительные работы по продаже Амурского пароходства.

В 2007 году пароходство выставляют на торги совместно с дочерними предприятиями портами Амурской области: Благовещенск, Свободный, Поярково, Зея.

В 2008 г. «Амурское речное пароходство» было продано. В связи с этим изменилась форма собственности. С государственной на частную.

Пароходства – холдинг RFP Qgroup. (Русский лесной продукт).

RFP Qgroup

RFP Qgroup один из крупнейших холдингов лесной и транспортной отраслей России. Занимает второе место по объемам арендуемого лесосечного фонда (6,4 млн.га) и первое место по объемам экспорта лесной продукции в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Холдинг RFP Qgroup - ОАО «Амурское пароходство» в состав которого входят: ЗАО «Торговый порт Благовещенск», Торговый порт «Поярково» и «Зея», «Свободный». ООО «Терминал Совгавань», Ремонтно-эксплуатационные базы флота Хабаровская, Николаевская, Малышевская.

ОАО «Амурское пароходство» стало базовым предприятием транспортно - логистического направления холдинга RFP Qgroup.

На территории ЗАО «Торговый порт Благовещенск» 30 ноября 2011 года был открыт первый на Дальнем Востоке транспортно - логистический терминал Благовещенск. Строительство терминала было начато в 2007 году. Инициатором и инвестором строительства ТЛТ выступила RFP Qgroup. Общий объем инвестиций составил более 225 млн. рублей.

В 17 мая 2010 года была открыта контейнерная линия перевозок крупнотоннажных контейнеров по направлению ЗАО «Торговый порт Благовещенск» - Торговый порт Хэйхэ.

Лесопромышленный холдинг спонсировал проведение второго международного фестиваля под руководством Юрия Башмета в Хабаровске, издание календаря «Художественный Хабаровск».

Годы летят, многое за 20 лишним лет перестройки изменилось, выросли дети, рождённые в годы перестройки. Государственная собственность стала частной, многие предприятия обанкротились. Одна эпоха, сменила другую. Изменились человеческие ценности. В прошлое ушло и бывшее величие речного флота.

Неизменна только любовь речников к работе, к реке к её перекатам 7 футов под килем Амурскому пароходству – процветания.

Музей речного училища

*Зубакина Галина Евтихьевна,
ветеран просвещения*

По мере освоения Дальнего Востока реки Амурского бассейна стали иметь важное транспортное значение. Развивалось судоходство на Амуре, возрастала потребность в специалистах для работы на речном флоте. По просьбе местных властей, правительство России дало официальное разрешение на открытие в Благовещенске речного училища. Оно состоялось 15 декабря (по старому стилю) 1899 года.

В 1979 г. создан в училище музей. В нём собраны старые фотографии, газеты, сохранены подлинные документы, различные приборы (нивелиры, амперметры, вольтметры), конспекты уроков преподавателей, личные вещи выпускников и многое другое, всего 1,5 тысячи подлинников, составляющих основной музейный фонд. Сохранена библия, с которой освящалось открытие училища.

Музей располагается в трех залах учебного корпуса.

Создатель музея и его директор, экскурсовод - Сергей Иванович Кононец, старейший преподаватель училища, его выпускник.

В 1854 году на Амуре появился первый пароход «Аргунь». В музее находятся его чертежи, фотография и письмо князя Меншикова Муравьеву- Амурскому с предложением о том, чтобы первому пароходу дать название «Аргунь».

Среди экспонатов музея:

- модель корпуса парохода «Артур», изготовленная в 1898 году.
- фотографии первых выпускников училища (в 1901 году их было 7 человек из 29, набравшихся в 1899 году).
- диплом и снимки первого выпускника И. П. Ефимова.
- документы и фотографии одного из первых преподавателей лоции Дмитрия Лухманова, ставшего впоследствии писателем, поэтом, ученым, знаменитым мореплавателем, совершившим путешествие через Атлантику на парусном барке «Товарищ». В экспозиции его книги «На капитанском мостике» (о работе на Амуре в 1895–1900 годы) и «Соленый ветер».
- учебное колесо парохода «Сретенск» (1909 г.),
- колокол с парохода «Нагидалец», построенного в 1897 году в Бельгии. (Этот пароход ходил по Амуру, в 1918 году был угнан в Китай, в 1945 году его вернули на родину).

Здесь же «Краткий исторический очерк Благовещенского речного училища 1899 – 1909 гг.», документы А. А. Шишова, выпускника 1908 года, члена ЦК по национализации флота, партизана отряда «Черный ворон», автографы А. Н. Карпенко, первого комиссара Амурского национального флота (погиб в 1918 году), орденские книжки выпускника 1916 года механика Е. А. Стриженко, его часы с надписью «Стахановцу первой пятилетки». А на часах выпускника 1910 года М. А. Турбина начертана надпись «Стойкому бойцу особой Дальневосточной Краснознаменной Армии за участие в 1929 г. на КВДЖ». Вручал эти часы владельцу В. К. Блюхер.

В музей находится мундир первого начальника Амурского пароходства Н. Н. Селигеева, подаренный его дочерью.

В 1909–1914 годах в училище преподавал электротехнику и геометрию В. И. Шимановский, впоследствии председатель ЦК Амурской железной дороги (казнен в 1918 году в Благовещенске). Его именем увековечены город Амурской области, районный центр, улица в Благовещенске.

Выпускником 1909 года был Н. И. Балакирев, секретарь большевистской ячейки Благовещенска в 1917–1918 годах, один из организаторов Красной гвардии водников. Выпускник 1914 года Р. Л. Коновалов являлся делегатом 4-го чрезвычайного Съезда Советов, председатель солдатского комитета города Старая Русса. Его именем названо морское судно на Балтике.

Славную память оставил по себе В. Я. Накоренко, начальник Благовещенского затона и по совместительству начальник училища в 1911–1917 годах.

Среди архивных документов сохранились стихотворения, написанные им. Вот одно из них:

*Нас манит в даль открывшийся простор,
Царит где слово доброе и дело.
Спешим, свободные, на честный, дружный труд
Для блага родины и для всего народа.
И... будем счастливы!
Нам счастье принесут
Мир, трудолюбье и свобода!*

В музее есть стенд выпускников — Героев Советского Союза. Здесь их фотографии, личные вещи.

Есть в музее экспозиции о первых женщинах-речниках. Вот З. П. Савченко, выпускница 1932 года, первая женщина капитан. Во время Великой Отечественной войны она сформировала в Хабаровске женский экипаж парохода «Астрахань». Награждена орденом Ленина.

В музее есть уголок, отражающий современные достижения речников, выпускников училища. Это Герои Социалистического Труда В. Болдогрев – бывший капитан Амурского пароходства судов смешанного «река-море» плавания, Н. Н. Слобожанин – капитан Ленского объединенного пароходства и другие.

Модели судов «Россия», «Амур», «Орочанин», «Сретенск», «Байкал» выполнены курсантами под руководством В. М. Левченко, одними из старейших преподавателей училища, его же выпускником.

Под руководством С. И. Коношца при музее работала группа «Поиск».. Она вела переписку с воинской частью, где служил выпускник училища Д. К. Семенчук, повторивший в 1942 году подвиг Н. Гастелло и пополнила музей документами о курсанте Д. Г. Трофимове – Герое Советского Союза 40-х годов, старшем механике парохода «Георгий Седов».

Ряд выпускников училища занимают руководящие посты в отрасли речного транспорта: Ю. А. Владимиров — начальник Благовещенского речного порта; О. Н. Лебедев – ректор Новосибирского института инженеров водного транспорта; В. В. Захаров – ректор Горьковского института инженеров водного транспорта; Н. Ф. Пилипечкий – лауреат Ленинской премии 1988 года; А. Г. Залогов и М. П. Листопадов – лауреаты Государственной премии СССР, Н. Н. Слобожанин – Герой Социалистического Труда.

Ежегодно музей посещают более тысячи человек. В книге записей автографы Героя Советского Союза А. З. Закирова, Министра речного флота Л. В. Багрова.

Интересным экспонатом музея является альбом, подаренный горожанами пограничного города Хейхе речникам Благовещенска, в котором высказана благодарность за помощь, оказанную китайцам при наводнении 1958 года....

За большую работу по патриотическому воспитанию курсантов музеем присвоено звание народного.

Лайнер сунгарийской линии

*Муравецкий Иван Николаевич,
преподаватель специальных дисциплин
Амурского филиала Морского государственного университета
им. Г.И. Невельского*

Краткая техническая характеристика парохода «Колумб»

Тип судна – товаро-пассажирское.

Корпус – деревянный (сосна).

Длина (по корпусу), м – 8,2.

Ширина (по корпусу), м – 10,97.

Ширина габаритная, м – 13,7.

Высота борта (на миделе), м – 2,87.

Высота с надстройками (от днища), м – 11,0.

Осадка порожнем/а грузу, м – 0,84/1,52.

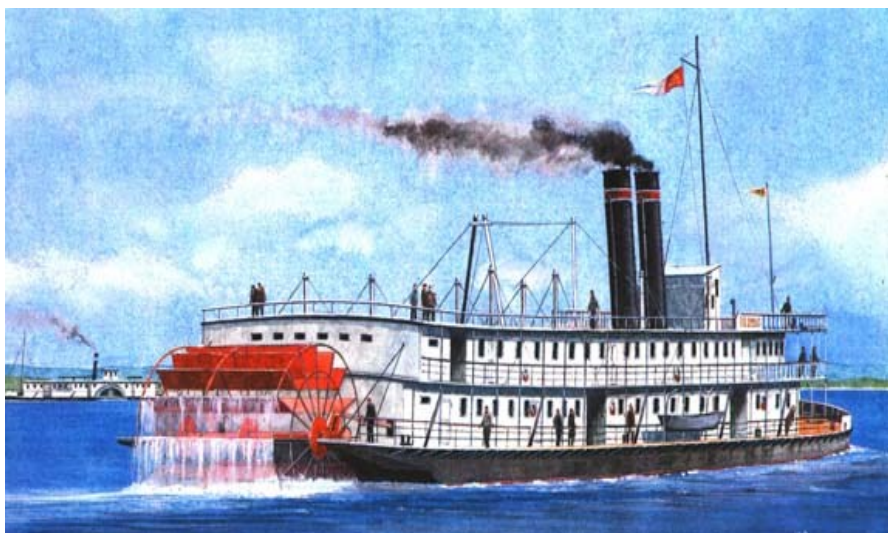
Машина – компаунд, горизонтальная, 450 индикаторных л. с. при 22 об/мин.

Котлы – 2 оборотных, давление 11 атм.

Грузоподъемность, т – 377.

Место и год постройки – г. Благовещенск, 1912.

Хабаровский предприниматель А. Ф. Кувшинов не скрывал удовольствия: новый пароход «Колумб», пущенный им в навигацию 1912 года на сунгарийскую линию, показал себя с самой лучшей стороны.



– Сто пятьдесят тысяч рублей – деньги, конечно, немалые, но пароход этого стоит, – расхваливал он свое приобретение сыновьям-компаньонам. – Еще бы, берет тридцать тысяч пудов груза и до 740 пассажиров. Правда, включая тех, кому приходится размещаться на палубе, – ну да ничего, народишко не жалуется, переселенцы и тому рады. Так пойдет – окупимся за две навигации: «Восток» и «Меркурий» за пояс заткнем! А там, глядишь, и с самим Амурским обществом потягемся...

Купец, конечно же, перегнул – Амурское общество пароходства и торговли к тому времени имело 23 мощных скорохода, преимущественно бельгийской постройки, и конкурировать с ними было трудно. Тем не менее «Колумбу» это удавалось – ведь он хотя и был построен в России, ничуть не уступал «иностранцам» и считался одним из лучших заднеколесников в амурском флоте. Корпус его изготовили в Благовещенске, паровые машины – в Одессе, на заводе «Беллино-Фендерих», котлы – на заводе «Фицнер и Гампер» в Сосновицах. Внутренние помещения судна освещались электричеством – в ту пору на Амуре это считалось редкостью...

Прошло пять лет, и прежде патриархальная жизнь далекой окраины резко переменилась. Телеграф приносил в Приамурье вести одну удивительнее другой: в России революция, флот национализируется, передается в руки рабочих-водников. 15 марта 1918 года было создано народное предприятие речников Амура – «Национальфлот», ко-

миссаром которого стал Афанасий Николаевич Карпенко, впоследствии расстрелянный белогвардейцами.

Когда собралась комиссия, занимавшаяся переименованием судов, в защиту названия ««Колумб»» выступил молодой матрос Василий Шемардин:

– У нашего парохода хорошее название: Колумб когда-то открыл Америку, а к международному капиталу и всякой там контре он не имеет никакого касательства!

К его мнению прислушались, и наименование судна решили сохранить...

После окончания гражданской войны «Колумб» вновь начал перевозить пассажиров по Амуру. В 20-е годы в связи с новой экономической политикой пароход передали его прежнему владельцу – А. Ф. Кувшинову, который оставался хозяином до марта 1928 года.

Исторический рейс

...Весна 1932 года запаздывала. В кабинете начальника Амурского пароходства А. А. Рогожкина собрались речники, работники крайкома партии, приезжие специалисты – и среди них начальник Дальпромстроя И. А. Каттель, которому было поручено возглавить грандиозную стройку – сооружение крупнейшего судостроительного завода в трехстах километрах от Хабаровска, в районе села Пермского. Задача стояла труднейшая – ведь работы предстояло вести на новом, необжитом месте, причем завершить их требовалось в кратчайшие сроки. Было ясно, что все это можно осуществить лишь при величайшем напряжении сил каждого из шести тысяч комсомольцев, откликнувшихся на призыв партии и прибывших в Хабаровск. Поэтому медлить с началом строительства было нельзя.

– Придется идти тебе, Демьян Филиппович, – обратился начальник пароходства к капитану парохода «Колумб» Высочину. – Трудно будет, ледоход пошел... Но делать нечего «Колумб» – у нас из пассажирского флота только ваше судно, «Коминтерн» да баржа «Клара Цеткин». Рассчитывайте на эти силы.

Д. Ф. Высочин осознавал рискованность предстоявшего рейса. Ни одно из трех названных судов во льду плавать не могло. Даже «Коминтерн» – мощный пароход с железным корпусом: деревянные плицы его бортовых колес тут же разлетелись бы на щепки. А про и говорить нечего – льдины рассекут его деревянную обшивку точно нож... Но задание надо было выполнить, и экспедиция тронулась в путь. Вот как вспоминал о ее начале И. А. Каттель:

– 6 мая 1932 года от Хабаровска вниз по Амуру отплыла небольшая флотилия. Названием парохода «Колумб» как бы символизировалась вся наша экспедиция, открывавшая для себя и всей Советской страны малоизвестный уголок нашей Родины, чтобы заложить там еще один центр социалистической индустрии...

Рано! – предупреждали нас. Никогда в это время навигация тут не открывалась. Ждать же больше было нельзя... Предупреждения были обоснованные – мы оказались в окружении обширных ледяных полей, их впору разбивать ледоколом. Его роль выполнял «Коминтерн», действуя не столько ударной силой, сколько маневром».

Пять суток продолжался этот беспрецедентный рейс, один из тяжелых в истории амурского судоходства. Пароход шел медленно, фактически сплавляясь по течению вместе с расколотым льдом. И все это время капитан Высочин не покидал ходовой рубки – ведь на него легла ответственность за жизнь 515 человек, находящихся на борту «Колумба». А в случае катастрофы в ледяной воде вряд ли кому удалось бы спастись...

Впрочем, осознавали свой долг абсолютно все члены экипажа. Вместе с капитаном не смыкал глаз штурвальный – двадцатилетний Павел Слесарев, в машинном отделении у телеграфа бессменно нес вахту механик Григорьев, виртуозно управляя оборотами машины по командам с мостика...

А вдоль бортов постоянно дежурили матросы и добровольцы из числа пассажиров – они шестами и баграми отталкивали столь опасные для деревянных бортов льдины.

Когда, наконец, показалась конечная цель путешествия – деревенька Пермское, – посланники комсомола действительно почувствовали себя матросами колумбовских каравелл – ведь перед ними раскинулись неизведанные места, которые еще предстояло открывать и осваивать.

Героические усилия речников-амурцев не пропали даром: десант первостроителей высадился на берег почти на месяц раньше, чем это считалось возможным. А по тем временам даже один день мог решить многое...

У высоких берегов Амура.

Подвиги совершают люди, пароходы лишь помогают им в этом, оставляя в истории свои имена. Трудно переоценить героизм строителей Комсомольска, в считанные месяцы воздвигнувших корпуса крупнейшего судостроительного завода, создавших город – символ трудового энтузиазма.

В том, что войну наш Дальний Восток встретил во всеоружии, есть и доля труда экипажа «Колумба».

А сам пароход тем временем продолжал нести свою будничную службу. В 1937 году ему довелось повторить знаменитый рейс во всех подробностях – на этот раз для киносъёмочной группы, снимавшей фильм «Комсомольск». Так «Колумб» сыграл роль самого себя, хотя условия «кинематографического» похода оказались куда менее трудными, чем пять лет назад...

Перед войной пароход-ветеран перестроили, и «Колумб» стал однотрубным. В 1944–1945 годах он выполнял роль плавучего Дома пионеров, а после окончания второй мировой войны на нем были размещены японские военнопленные, дожидавшиеся репатриации. Затем судно разобрали, хотя оно смогло бы, пожалуй, украсить собой набережную Хабаровска или Комсомольска-на-Амуре.

Да, кораблям судьба редко дарит возможность превратиться в памятник, даже если они того заслужили. Не довелось этого и «Колумбу». И все же благодарная людская память хранит имя парохода, с которого начиналась легендарная история строительства «города на заре» – Комсомольска-на-Амуре.

Корпус относительно простых обводов, но на нем можно показать стыки и пазы, а также металлические гвозди крепления. Между 3-м и 4-м шпангоутами – наметочный иллюминатор. Надводная часть борта черная, ватерлиния белая, подводная часть красная.

Привальный брус нависает над бортами. В районе 4-го шпангоута крепится кольцо для заводки сваи (таким способом снимали пароход с мели). Главная и вторая палубы, а также стойки ограждения мостика и второй палубы, настилы на тентовой палубе, ограждения трапов – деревянные. Тентовая палуба, куда пассажирам вход запрещался, покрывалась крашенным в серый цвет брезентом поверх дерева.

Трубы – черные, с красной полосой и белыми каемками по краям. Якорное устройство состояло из пароручного шпиля с двумя звездочками, которые выбирали основную якорь-цепь. Дрекетов, или вспомогательную якорь-цепь меньшего сечения, выбирали по мере подхода к якорю, вручную. Для крепления по-походному якоря также вручную подтягивали на кат-балках и крепили. Как видим, якорное устройство сложнее, чем современное, зато случаи утери якорей в то время были крайне редкими.

Надстройки обшивались рейкой в горизонтальном направлении – нижняя рейка нуждается в ремонте чаще, поэтому менять ее было удобнее.

Гребное колесо – с неповоротными деревянными плицами. Спицы и обода колеса выкрашены в красный цвет. Обода стянуты между собой четырьмя парами металлических прутковых тяг, шатуны – деревянные, окованные металлом.

Пароход ходил на дровах, которые укладывались вдоль проходов. Также вдоль проходов и под леерами укладывались стрелы для снятия с мели (два бревна по 5–6 м длиной), багры, наметки для измерения глубины, а вдоль пролетов – трапы.

Династия речников Амура Пинчук-Коваленко

*Пинчук Александр Данилович,
член совета ветеранов г. Благовещенска,
председатель комитета по военно-патриотическому
и нравственному воспитанию молодежи*

Богатство страны – люди. Что привело их на Дальний Восток и Амур? Как переплетались их судьбы? Что их объединяло и разъединяло?

Точно знаю, их объединил совместный труд, обязанности и ответственность перед государством.

За полтора столетия тесно переплелись судьбы больших семей: Пинчуков, Коваленко, Бондаренко, Московых.

Пинчуки – потомственные казаки из Краснодарского края. Мой дед Денис Леонтьевич награжден именным оружием из рук генерала Скобелева на Шипкинском перевале в русско-турецкой войне, что дало ему право выбрать себе место жительства. В результате его сын – мой отец Даниил, родился в станице Волково Амурской области.

Коваленко прошли путь от Полтавы до Ивановки Амурской области.

Бондаренко – переселенцы из Тамбовщины, Московы – из Подмосковья.

И вот... гражданская война. Члены моей семьи принимали участие в военных действиях по обе стороны баррикад. Кто из них прав? Каждый прошел свой тернистый путь...

Бондаренко Петр – руководитель партизанского движения в Приамурье. Он стал капитаном парохода – «плавучего штаба В.К. Блюхера». После 1938 года он занял скромную должность старосты Благовещенской церкви, не ввязываясь в политику. Он – муж моей тети

Доры, которая до 60-х годов организовывала работу ипподрома областного центра.

Москов Анатолий Михайлович – отец моей жены в 1930-1932 гг. был студентом Благовещенского речного училища. Он прошел путь от масленщика, до начальника планового отдела РЭБ речного флота. Он привозил первостроителей-комсомольцев в село Пермское, место будущего Комсомольска-на-Амуре. Он один из тех, кто обеспечивал переправу советских войск через Амур в Китай во время войны с империалистической Японией в 1945 году.

Пинчук Даниил (мой отец) – казачок, участник войны с Японией в 1945 г. После службы в Красной армии в 1932 году осел на Амуре в качестве рыбака.

Младший мамин брат Коваленко Алексей Михайлович в 1942 году учился в Благовещенском речном училище. В качестве матроса он оказался на Балтике, стал защитником блокадного Ленинграда. Здесь он встретил свою любовь, которая сначала «выволокла» его из Синявинского болота, потом стала до конца жизни второй половиной, подарила двух сыновей, которые и сегодня проживают в Ленинграде (Санкт-Петербурге), возглавляют Российскую Академию ракетных и артиллерийских наук, готовят специалистов для российского флота.

Всех братьев Пинчуков объединил Амур. Мы родились на его берегах от Благовещенска до Николаевска.

Анатолий (1935 г.р.) после службы в Корее сотрудничал с пограничными войсками.

Геннадий (1937 г.р.) первую рабочую специальность освоил, будучи матросом, а затем механиком-мотористом на катере «Ретивый». Он обеспечивал сплав леса сплавной конторы и мне, младшему брату, его профессия казалась очень романтической.

Брат Борис (1933 г.р.) после начальной школы стал воспитанником военно-музыкального училища и долгие годы служил в оркестре штаба Дальневосточного военного округа.

Мне, Александру Даниловичу (1941 г.р.) благодаря маме и старшим братьям удалось выжить в голодные и холодные годы войны, получить полное среднее образование, а затем и высшее. Более полувека я был занят любимой профессией – работал учителем.

Наша семья с крепкими амурскими корнями, желает работникам речного транспорта успехов в их трудном, но благородном труде и верит, что благодаря вам по Амуру м Зее вновь пойдут караваны судов, укрепляя безопасность и увеличивая богатство нашей страны.

Река Томь. Почти забытая история

*Кожемяко Татьяна Витальевна, директор МБУ
Межпоселенческая центральная библиотека
Белогорского района*

Историческая география, как региональный компонент

На заседании русского географического общества в апреле 2017 года президент Российской Федерации В.В. Путин привлек особое внимание министерства образования к слабому качеству знаний по исторической географии в региональном компоненте. Проще говоря, при изучении географии Амурской области, многие школьники не знают исходных данных ни главных рек Приамурья, ни топонимики родного края, ни этнографических особенностей народов, проживающих на территории Амурской области. Наш краеведческий клуб «Наследие», созданный при межпоселенческой центральной библиотеке Белогорского района занимается изучением истории Белогорского района, некоторые накопленные нами материалы уже используются библиотекарями и преподавателями на уроках истории. Сегодня мы хотим представить вам часть работы из раздела исторической географии – «Река Томь. Почти забытая история». Данная работа основана на документальных и научных материалах по истории Приамурья.

Исторические факты – 1644 год

Впервые о нашей с вами малой родине в русских письменных источниках появились упоминания после известных походов томских и иркутских казаков И. Москвитина и М. Перфильева, а также похода якутских казаков во главе с писарским головою В. Поярковым (1643-1646 гг.). Вот тогда-то в казачьих «сказках и отписках» начала значится и наша с вами Амурская земля и величалась она в казачьих хрониках «южной даурской стороной»... В хрониках похода В. Пояркова «в дауры» значится: «от улуса гогулей Тукур Кургу (Большая Пера), до реки Дотомы (современная Томь) шли всего один день, а городок даурский в устье Дотомы брать побоялись, поскольку был он очень люден». Итак, мы установили, что прежнее историческое название реки Томь - это Дотома. Об этих же местах через 27 лет (1682 г.) после похода Пояркова писал нерчинский казачий десятник Игнатий Милованов, посланный воеводой Власовым для проводывания русских острогов по реке Зее и Селемдже, и поиска удобных для

земледелия участков: «А с Тома реки, до Амуру на коне два дня ехать,... за лугами ниже Тома реки ялани сильные. А по другую сторону Зеи реки старых пашен много же, а яланей нет». По отчету Милованова мы видим, что он уже употребляет сокращенное название реки, то есть называет ее - Тома. Следующий официальный исторический источник о реке Томь появляется только лишь в конце 19 века.

Река Томь – документальные источники 19 века

Первый статистическо-географический словарь Приморской и Амурской областей под редакцией Кириллова 1894 года издания сообщает нам, что Томь – река Амурской области, левый приток Зеи, берет начало из хребта Турана, течет с северо-востока Александровского села (ныне г. Белогорск), поворачивает к западу и удерживает это направление до самого устья, впадает в Зею. Длина ее более 250 верст, течение извилистое. Более значительные притоки: Май, Сиокта, Горбыль и Чарга. Томь орошает равнину, пересекаемую невысокими холмами. Долина реки, особенно в верховьях, покрыта хвойным лесом; почва долины плодородна и удобна для возделывания. В данном справочнике река Томь обозначается в уже привычном современникам звучании. Хотя на географических картах Амурской области начала 20 века, иногда проскальзывает и историческое название Тома.

Как, например, на переселенческой географической карте Амурской области 1902 г., где река Томь обозначена, как Тома.

Перевод значения хребта Турана с тунгусо-маньчжурского языка означает «громкий разговор». С точки зрения современности это акустические особенности горного ландшафта данного хребта, но имеется гипотеза и о сакральном значении названия хребта.

По поверьям местных народов хребет Турана - это место обитания богов, и каждый, кто приходил туда для камлания и какой-то личной просьбы к богам, должен был посещать эти священные места только с чистыми помыслами и добрыми намерениями. И боги читали эти мысли, и отвечали людям то громким камнепадом, то звуком падающего водопада, то диким воем северного ветра, зажатого горными теснинами. Вот в этих священных местах и берет свое начало величавая река Томь.

Хорошим архивным дополнением к характеристике бассейна реки Томь является информация, полученная «Дорожной экспедицией» 1910 -1913 гг. во главе с инженером Бовиным, в которой тоже дана подробная характеристика реки Томь. Этот источник информации нам любезно предоставила Медникова Альбина Николаевна.

Притоки реки Томь – гидротопонимика

А теперь совершим краткий экскурс в современную картографию Амурской области. Какие в настоящее время мы знаем значимые притоки реки Томь – это Майкур, Секта, Алеун, Ташина, Горбыль, Чарга, Малый и Большой Кунгуль. Под влиянием времени и современной фонетики - Май изменился в Майкур, а Сэйоктыль в Секту. Так что же означают эти малопонятные современному человеку названия?

- Майкур - река, где водится много ленков;
- Секта - река, текущая в зарослях тальника;
- Алеун - река, где много брусники и клюквы и оленных мхов;
- Ташина («тясина») - трескучая река. Тунгусы, переходя зимой по льду этот приток, в сильные морозы слышали сильный треск льда и видели образование наледей. Это взрывались подземные ключи, запертые льдом. Вода в них искала выхода и, не найдя его, взламывала лед. Отсюда сильный треск на реке;
- Кунгуль – (соболиная река) произошло от слова «кунгку» - то есть, сезонное обозначение соболя. Когда-то там, за Кунгулем начинались леса, в которых обитало много соболя;
- Горбыль - от слова «горба» - мелкая, неглубокая, небольшая речушка;
- Чарга - место, где в изобилии росли высокие стройные молодые березки, пригодные для ремонта и изготовления нарт;
- Кирьяниха от слова (кирэ) - маленькая речка на ширину вытянутых в стороны рук, имеющая крутые берега, ранее текущая в густом лесу, берущая начало в моховых болотах;
- Симка - от слова «сэмэ», река шириною в пядь (20-25 см).

Кроме того русло реки Томь изобилует многочисленными заливами, старицами, ключами и родниками, и этим названиям посвящена отдельная топонимическая работа.

Первые переселенцы Притомья или почему Дотома стала Томью.

Возникает закономерный вопрос? Откуда у реки появилось новое «имя» и почему оно так быстро закрепилось, как в разговорной речи, так и в официальной картографии Амурской области? На это нам ответит историческая хроника заселения Притомья.

Уже 150 с лишним лет русский народ проживает на берегах небольшой Дальневосточной реки Томь, Не случаен был выбор первых русских переселенцев из Енисейской и Пермской областей. Дикая

нетронутая цивилизацией природа, предстала перед глазами переселенцев. Их поразило практически все: не заселенные гигантские просторы, тайга с прекрасными охотничьими угодьями, изобилующая разнообразной рыбой река, богатые пастбища и сенокосные луга, плодородные пойменные берега, - все это изобилие завлекло и привязало к себе на долгие, долгие годы трудолюбивых русских мужиков. Даже название реке переселенцы «привезли с собой», дали ей имя свое, по-житейски привычное по прежнему месту жительства на далекой сибирской реке – Томь, оставив в долгой безвестности настоящее название реки «... имя доброе, историческое, прежнее...». Поэтому нет ничего удивительного в том, что они восприняли реку Тома, как омоним сибирской реки Томь, поскольку Минусинский крестьянский уезд Енисейской губернии граничил с Томской губернией. И им было привычнее использовать именно сибирское название реки.

Судоходство на реке Томь

Не верится, но река Томь, когда-то была судоходная. Как же использовали Амурские промышленники эту реку в начале 20-го века, какой она была, - можно узнать из редкого архивного документа - «Дорожная экспедиция обследования реки Амур» в разделе «Бассейн реки Томь». В 1910-13гг по реке ходили пароходы «Богатырь», «Якут», «Якутёнок», «Курьер», «Второй», «Тарбагатай», «Таежник». Эти пароходы имели осадку не более фута.

Судовой ход на всех перекатах реки Томь имел характер узкой борозды, извивающейся среди отлогих кос и банок, с дном из мелкого песка. Последнее обстоятельство ставило реку в более благоприятные условия по сравнению со многими реками Амурского бассейна, так как посадка пароходов на мягком грунте не влекла за собой никаких аварий.

Река Томь в естественном состоянии была использована как водный путь на протяжении 200 вер. до р. Алеуна. Конечным пунктом следования пароходов являлся обыкновенно пос. Тарбагатай.

Грузооборот за 1910 г. выразился для Тарбагатая цифрой в 18.000 пудов.

В августе 1910 г. пароход «Якутёнок» прошел до устья Горбыля и поднялся по последнему на 40 верст до Левченковской заимки с 1800 пудами муки.

К 1910 г. по реке Томи было расположено 22 старожильческих поселений и нарезано 10 переселенческих участков, из которых большая часть уже была заселена. В те годы также начинает быстро

заселяться долина р. Горбылянка. Главным занятием населения было сенокосение. Кроме того, сеяли в больших количествах овес, занимались лесным охотничьим промыслом, а также извозом. Последний промысел поддерживался золотыми приисками системы рек Селемджа и Ниман, куда зимою крестьяне отправлялись с обозами.

В то далекое время, когда судоходство по Томи начинало принимать значительные размеры, все сильнее ощущалась потребность в учреждении на реке настоящего водного надзора. Прежде всего, надо было положить конец столкновениям между судоходцами и местными жителями. Жители устраивали заграждения из бечёвника и нерациональные устройства перевозов (всего шесть), которые ходили по канатам, перетянутыми через реку. Проходящие суда останавливались у перевоза и своими средствами опускали канат. Это доставляло большие неудобства для судоходства.

Экологические проблемы

За более сто лет несколько притоков левобережья Томи, питающихся из Итикутской пади (в переводе с тунгусо-маньчжурского «созидающее болото»), в результате хозяйственной деятельности человека вообще исчезло с гидрокарты района. Исчезли, например, маленькие речки в с. Круглое, с. Павловка, в с. Светиловка, в районе улицы Чехова г. Белогорска.

По правому берегу реки в начале XX века насчитывалось более 18 ручьев и речушек, питавших Томь своими водами. Из них в настоящее время осталось несколько действующих, остальные ушли под землю. Тонкими струйками текут в Воскресеновке речка Симка, в Паруновке Серкина речка, в Соколовке продолжает бить из-под земли Талый ключ. Вырубка лесов в верховьях и по берегам реки, бездумная мелиорация болот, дикое использование минеральных удобрений, многочисленные браконьеры на гусеничных вездеходах в советское время нанесли флоре и фауне бассейна реки Томь непоправимый урон. Известная своей труднопроходимостью Итикутская падь, питающая своей водой около 10 речушек Белогорского района, в настоящее время превратилась в сухое болото. Исчезла кормовая база для многочисленных птиц и животных, был потерян целый пласт экологической среды, где тысячелетиями существовала уникальная Дальневосточная экосистема, в которой значение реки Томь играло немаловажную роль. Время идет, какой будет Томь лет через 50, останется ли такой же быстрой, извилистой, с ивовыми берегами и заводами, бегущим песком по дну, никто не знает, но бла-

годаря собранному нами материалу, люди будут знать, какой она была раньше. Краеведческий клуб планирует выпуск брошюры по истории реки Томь, съемку документального фильма о реке, которая на своих берегах остановила первопоселенцев образовавших села Томской волости, предшественницы Александровского, а затем Куйбышевского и Белогорского района.

«Белоруссия»

*Лапин Сергей Михайлович,
инженер водного транспорта,
преподаватель Амурского кадетского корпуса*

Семидесятые, восьмидесятые годы - пик развития судоходства в Амурском речном пароходстве. В Амурской области в эти годы профессия речника престижна и распространена как никогда.

Сотни экипажей разнообразного разнотоннажного речного флота перевозят народнохозяйственные грузы по всем судоходным путям бассейна Амура. Особенно большой грузооборот и тоннаж флота на угольной линии Поярково – Комсомольск – на Амуре. Райчихинский уголь, трудом горняков и речников «кует» обороноспособность страны, обеспечивая судостроительный и авиастроительный заводы и город теплом и энергией. Огромное количество труб и оборудования для строящихся нефте и газопромыслов перевозится через порт Благовещенск судами река – море плавания на север Сахалина. В больших количествах перевозится круглый лес и пиломатериалы, особенно на линии Иннокентьевка (Хабаровского края) – Благовещенск. Потребности колхозов и совхозов житницы Дальнего Востока и деревообрабатывающих предприятий города Благовещенска обеспечиваются перевозками леса в плотках от мест заготовки в Зейском, Сковородинском, Тындинском районах. Обеспечиваются доставкой дров речными судами многочисленные пограничные заставы на Среднем и Верхнем Амуре и даже на труднодоступной Аргуни. Еще не так, как сейчас развит автотранспорт и дорожная сеть в зоне БАМА, сельскохозяйственных и золотодобывающих районах. И речники обеспечивают экспедиционный завоз на малые реки Селемджа, Буряя, Амгунь. Огромное количество зерна свозится весной

и осенью на специализированный зерновой причал Благовещенска с зерновых причалов Поярково, Константиновка, Мазаново. Два нефтеналивных танкера грузоподъемностью 600 тонн, а так же несколько нефтеналивных барж грузоподъемностью 100 тонн перевозят день и ночь бензин и дизельное топливо к нефтепричалам Белоярово, Зазейский, Зей. Работает разнотипный пассажирский флот. Совершают двухнедельные туристические рейсы Благовещенск – Николаевск на Амуре – Благовещенск белоснежные пассажирские теплоходы «Г.И. Невельской», «Миклухо – Маклай». На Зейском море перевозит пассажиров скоростной теплоход на подводных крыльях «Метеор». А на линии Благовещенск – Поярково – Благовещенск работают два теплохода на подводных крыльях «Ракета». На пассажирских линиях Благовещенск – Нововоскресеновка, Благовещенск – Свободный, Свободный – Норск, Свободный – Зей трудятся скоростные теплоходы «Заря». На пригородных линиях Благовещенск – Гродеково, Благовещенск – Усть Ивановка работают речные трамвайчики «Алмаз», «Бриллиант».

Огромное количество песка, гравия, песчано – гравийной смеси добывается со дна Амура и Зеи добывающим флотом участков «Рейд» портов Благовещенск, Свободный, Поярково. На этом сырье работают такие большие предприятия как Шимановский комбинат стройиндустрии БАМа, домостроительные комбинаты и заводы железобетонных изделий. Благодаря работе экипажей плавучих кранов, земснарядов, буксиров – толкачей, а также работников гравийных причалов портов в эти годы существенно улучшились шоссейные дороги и дороги сельскохозяйственного назначения Амурской области.

Большую работу по поддержанию судоходных путей в эксплуатационном состоянии, увеличении их пропускной способности проводили работники Благовещенского технического участка пути Амурского бассейнового управления пути (БУПа). Круглосуточное обслуживание береговой и плавучей судоходной обстановки, дноуглубительные и выправительные работы на лимитирующих участках водных путей проводили речники обширного путейского и дноуглубительного флота. Существенно повысилась пропускная способность судоходных путей, особенно на Нижней Зее, благодаря работе высокопроизводительного самоходного земснаряда «Зей».

Потребность в квалифицированных кадрах для нужд флота успешно удовлетворяла качественная работа коллектива старейшего на Дальнем Востоке учебного заведения – Благовещенского речного

училища. В эти годы численность курсантов составляла более тысячи человек. География распределения выпускников в те годы не ограничивалась подразделениями Амурского речного пароходства (АРПа) и Ленского объединенного речного пароходства (ЛОРПа), но распространялась на Енисейское и Восточно – Сибирское пароходства, в те регионы, где имеются подобные БРУ учебные заведения. Кроме этого в Благовещенске успешно готовило рабочие кадры для речного флота профессионально – техническое училище № 13, позже преобразованное в СПТУ № 4.

Выполняют в эти годы свою «ветеранскую» работу речные стоечные суда. Обеспечивают удобную стоянку пассажирских судов и обслуживание пассажиров двухпалубные дебаркадеры «Благовещенск», «Поярково», «Поляковский», а также однопалубные «Корфово», «Константиновка», «Нововоскресеновка». На оживленной «Зейской переправе» работают шесть плавучих причалов – пантонов, из них два старейших на Среднем и Верхнем Амуре стоечных судна постройки еще начала века «Гальян», «Осетр». На рейде порта Благовещенск у Шадринской косы (напротив площади Ленина) многие годы стояло старейшее судно – клепаная баржа английской постройки с огромным станovým якорем «Кострома». К ней швартовались целые караваны барж в ожидании разгрузки. Служили верой и правдой и нефтеналивные стоечные суда – специализированная бункеровочная станция БСТ – 3, нефтеналивная баржа «Сухона», а также самое большое судно Среднего и Верхнего Амуре – станция сбора подсланевых вод, бывшая нефтеналивная баржа грузоподъемностью 4000 тонн «Белоруссия». Об этом судне хотелось рассказать поподробнее.

Большинство из нас, мальчишек семидесятых годов, проживавших в «углу» города Благовещенска, ограниченном реками Амур и Зeya, а также улицами Чайковского и Амурской и учившихся в двух школах этого района – № 21 и № 2, были детьми речников. Конечно, мы видели и знали работу наших родителей, мечтали стать речниками и все свободное время проводили на Амуре, Зее, в затоках, на переправе, в порту. Учились плавать, рыбачили. Наизусть знали названия всех судов.

Мои мечты о будущей профессии речника отличались от желания моих сверстников стать обязательно капитаном речного судна. Мне очень хотелось стать капитаном несамоходного судна – шкипером. А именно шкипером «Белоруссии». Наивные детские мечтания были связаны со следующими причинами. Самые счастливые дни детства, это дни, когда мой отец, работавший в речном порту диспетчером

поргрузо – разгрузочных работ брал меня на рыбалку с ночевой на «Белоруссию». Нас высаживал на «Белоруссию», что стояла на Усть – Зейском перекате, чуть ниже амурского затона, рейдовый катер «Ниван», который развозил смену по плавучим кранам участка «Рейд» и здесь начиналось рыбацкое счастье. Огромные размеры этой баржи, отсутствие леерного ограждения вдоль бортов позволяло расставить множество простейших рыболовных снастей – закидушек (одно, двухкрючковых донных удочек с тяжелым грузилом). Здесь всегда ловилась хорошая крупная рыба (сом, сазан, конь, налим, лещ). К борту «Белоруссии» редко подходили суда для сдачи подсланевых вод и отработанных масел и чаще всего в конце навигации. Зато рядом с «Белоруссией» очень близко проходил весь флот, в том числе и китайский. Было очень интересно наблюдать, как день и ночь, преодолевая очень сильное течение толкают баржи с гравием и песком буксиры – толкачи, как бункеруются у БСТ «Ракеты» и «Зори», как снуют туда – сюда пограничные «Аисты», как лихо ныряют в затон «ОТАшки» с огромными «Мамами». Засела в памяти такая картина. Рано утром слышно шлепанье колес по воде. И тут из тумана выплывает большой китайский пассажирский теплоход с огромным красным гребным колесом за кормой и включает на «всю катушку» песню «Интернационал» на китайском языке. И с этой музыкой идет вверх по реке вдоль всего Благовещенска до Хэй – Хэ, что был в те времена деревней с соломенными да черепичными крышами.

Экипажем «Белоруссии» были чаще всего семейная пара, которые жили вместе всю навигацию в просторной надстройке баржи, зажигали стояночные огни, топили печь, ловили рыбу и даже разводили небольшой огород на просторной палубе. Одним из последних экипажей были родители моего товарища по детству, соседу по двору Вовки Гусева, ныне заслуженного капитана теплохода «Торгового порта Благовещенск». Шкипер Виктор Гусев был отличным сварщиком и поддерживал древний корпус баржи в надлежащем состоянии. А еще он был знаменитым рыбаком и ставил переметы на сазанов и сомов рядом с баржей на деревянной весельной лодке. И эта лодка была предметом зависти всех пацанов. Рыбачить с лодки на пограничной реке, ходить на ней к берегу за продуктами дозволялось только экипажам «БСТ – 3» и «Белоруссии». Ниже места ее стоянки находилась так называемая Батумская коса – место зимовки колесного парохода «Батуми» затертого льдами в конце навигации и не дошедшего до защищенного места зимовки затона каких то 800 метров.

На этой косе и на противоположной китайской косе всегда отсиживалось большое количество черных бакланов. Эти постоянно ныряющие утки – рыбоеды и сейчас густо сидят на этих косах, что свидетельствует о наличии на перекате значительного количества корма – пескарей. Пескарь – один из лучших видов живца для ловли хищных сомов. И в те годы их активно ловили банками болгарской фирмы «Глобус», оплетенными медной проволокой, с жестяной крышкой в виде воронки, заряженные хлебом. Всю навигацию пескарки отлично ловились на сильном течении, да так, что хвосты из банок торчали. В те годы ухвостье полуострова Затонский было все опутано проволокой, выход к Амуру был запрещен. Ночью работал автопроектор со стороны поселка Худино (Зазейский). А теперь здесь очистные сооружения, выход к Амуру свободен. Раньше на нем кричали фазаны и «играли» верхогляды. Сейчас все кусты забиты мусором, пластиковыми бутылками. А на китайской косе ездят крутые автомобили. Как все изменилось?

Цепляя закидушки за швартовные приспособления, детали якорного устройства, дельные вещи меня всегда впечатляли их массивность и надежность изготовления. Глядя на огромное двойное рулевое колесо, длинный штуртрос, идущий по палубе к двум здоровенным рулям под кормой, мне представлялось, как во время войны, под покровом ночи матросы в бушлатах несут ходовую вахту, вращают тяжелый штурвал, выбирают ручным шпилем якорь – цепь, работают ручной помпой, дежурят на крыше надстройки с зенитным пулеметом, а волны перекачиваются через низкий борт, загруженной под завязку сахалинской нефтью баржи. А может быть именно этой военной ночью пароход, ведущий на буксире «Белоруссию» в Хабаровск проходит Лапинские острова (так называются острова Нижнего Амура в районе села Инокентьевка нанайского района Хабаровского края), где мой дед Константин зажег керосиновые фонари на створах и бакенах своего участка и идет на шесте на длинной деревянной лодке по протоке, чтобы погасить их с рассветом. А вокруг дикая тайга и маленький поселок, с десятком домов и переселенцами, что в тайге строят лесозавод и в одном из них бабушка моя Мария с семерыми детьми. И всю войну одни комары, рыба да голубица.

А не зря клепали в 1936 году борта «Белоруссии» и однотипных с ней «Узбекистана» и «Дагестана». Ведь внесли эти крепкие суда свой вклад в победу над Японией. Сколько танков и самолетов воевало на перевезенной ими нефти? Да ведь полвека почти в строю.

А обе «сестры» выполняют ту же работу на Хабаровском рейде, что и «Белоруссия». Вот бы в те времена переместиться сейчас. Как бы я мог помочь деду жить и работать на острове, а уж какая рыбалка была бы тогда!

После капитального ремонта в 1968 году «Белоруссия» прослужила до конца восьмидесятых и в последние годы всю навигацию стояла в амурском затоне. Летом 2017 года стоял очень низкий уровень воды в Амуре и я решил сходить на ухвостье полуострова Затонский, вспомнить детство. Вот и остовы палов мореной лиственницы торчат из ила. А ведь за них крепились цепи бонного ограждения, которое закрывало вход в переполненный флотом затон, сдерживая натиск ледохода. Тяжело смотреть через воду затона имени Ленина на кладбище ржавеющих, знакомых с детства судов. Прошел мимо катера береговой охраны, что пришвартовался на мысочке возле ДОТа. Никто не спросил, что я тут забыл на границе. Матросы загорают, ныряют с борта. Хорошая служба! Иду вниз по берегу Амура. Вот здесь была стоянка «Белоруссии». Я бы сейчас до нее камешком добросил. Сорок лет не был здесь! Иду ниже по крупной гальке, вот и батумская коса. Никто не препятствует нарушителю границы. Вот и до «пестрого» буя, что стоит на устье Зеи рукой подать. А вода в Амуре – парное молоко! Метров триста ширина реки в этом месте. А на китайской стороне машины по косе гоняют, народ купается. Иду по косе, а на песке следы людей. Знать не я один тут ностальгировал. Вот и бронекатер на устье Зеи. Просигналил. Понятно. Все, надо назад. И не предполагал, что такой вояж возможен сейчас. Солнце садится в Хэй – Хэские высоты. Одинокий баклан вынырнул на течении. Одинокий «Амур 2007» заворачивает в затон на ночевку. Много воды Амур унес с тех пор.

А может не стоит грустить по тем временам? Ну не нужно сейчас речное судоходство. Ну, нет таких грузопотоков, как раньше. Да и Амур уж нас больше соединяет, чем разъединяет. Вон и мост делаем в районе Кани – кургана, а тоннель под Амуром уже пробит для газопровода в районе Верхнеблаговещенского! Другие времена!

Амурская военная флотилия

*Чепелев Владимир Романович,
ученый секретарь военно-морского сектора
Приамурского филиала военно-научного общества
при культурном центре
Министерства обороны Российской Федерации*



*Памятный знак
в честь официального учреждения
Амурской военной флотилии*

Приказ по флоту и Морскому ведомству № 292, 28 ноября 1908 года:

«Государь Император в 24 день ноября сего года, Высочайше соизволил присвоить Отдельному отряду судов, причисленного к Сибирской военной флотилии, наименование: «Амурская речная флотилия», и командующего этим отрядом именовать: «командующий Амурской речной флотилией».

Генерал-адъютант Диков.
[Морской министр, адмирал Диков Иван Михайлович]

I. Формирование русского ВМФ, предназначенное для Дальневосточного театра военных действий в бассейне рек Амура и Усури.

Необходимость иметь на Амуре боевые силы флота выявились уже с начала освоения Дальневосточного края в середине XIX века.

В 1854 г. по Шилке и Амуру прошёл первый большой караван барж и плотов. Тогда же появился и первый русский военный корабль – пароход «Аргунь» (командир лейтенант Александр Степанович Сгибнев). С 1855 г. в Николаевске-на-Амуре стали базироваться корабли, перешедшие с Камчатки. В 1856 г. он стал главной базой Сибирской военной флотилии, а также административным центром Приморской области. Главный командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана контр-адмирал Пётр Васильевич Казакевич одновременно являлся и военным губернатором Приморской области. Однако район действия кораблей Сибирской флотилии ограничивался лишь устьем и низовьем реки, так как в основном это были морские суда, а не речные. Следует отметить, что во время первых Амурских сплавов, идущие вниз по реке транспортные суда и плоты сопровождали парусно-гребные канонерские лодки, построенные на реке Шилке в районе Сретенска, имевшие на вооружении по два орудия, и экипаж в 80 человек.

После переноса в 1871 г. главного военного порта из Николаевска во Владивосток, на Амуре для обеспечения работы экспедиций и дозорной службы оставалось только 5 небольших вооружённых пароходов Сибирской флотилии.

При малочисленности русских сухопутных войск на Дальнем Востоке, серьёзную помощь в поддержании обороноспособности могла оказать военная флотилия на Амуре, вопрос о формировании которой впервые был поднят в 1885 г. Приамурским генерал-губернатором и командующим войсками Приамурского военного округа бароном А.Н. Корфом, но из-за финансовых проблем это предложение было отклонено.

В 1895 г., для обслуживания казачьих станиц, разбросанных по берегам Амура, Уссури и озера Ханка, Приамурским генерал-губернатором (он же наказной атаман Приамурских казачьих войск) С. М. Духовским был приобретён старый пароход «Сунгача», переименованный в «Казак Уссурийский». В том неурожайном году пароход оказал большую помощь в доставке населению станиц хлеба и фуража. Одновременно финской судостроительной фирме «Крейтон и К^о» в Або были заказаны пароход и паровой катер. Их в разобранном виде в трюмах парохода Добровольного флота доставили во Владивосток, а оттуда по железной дороге в Иман (Дальнереченск). Здесь они были собраны и названы «Атаман» и «Дозорный». Из этих плавсредств в 1897 году была сформирована так называемая «Амурско-Уссурийская казачья флотилия», подчи-

нявшаяся штабу Приамурского военного округа. Флотилия являлась собственностью Амурского и Уссурийского казачьих войск, и содержалась за их счёт. Первым её командиром и капитаном парохода «Атаман» был штурман дальнего плавания Д.А. Лухманов

Временное положение о флотилии было утверждено в 1902 г; согласно этому положению она предназначалась: 1) для обеспечения безопасного плавания всякого рода судов по Амуру (и его притокам) и Уссури от хунхузов (маньчжурских разбойников); 2) для охраны от хунхузов же прибрежных русских жителей левого берега Амура и правого – Уссури; 3) для наблюдения за маньчжурским берегом тех же рек; 4) для поддержания сообщения между казачьими поселениями по рекам Уссури и Сунгача, и на озере Ханка; 5) в военное время – в мобилизационных целях (способствование скорейшему сбору казаков, запасных и т.д.) (*Прик. по в. вед. 1902 г., № 230; "Воен. Сборн."*, 1903 г. № 1)

Пароходу «Казак Уссурийский» с баржей «Леной» предписывалось совершать рейсы по рекам Уссури и Сунгача, и озеру Ханка, между станицами Уссурийского казачьего войска. Пароход «Атаман» с небольшой баржей «Булава» находился в Хабаровске, служа плавучей резиденцией Приамурского генерал-губернатора. Катер «Дозорный», имея пунктом своего постоянного базирования Благовещенск, предназначался для разъездов местной администрации по Среднему Амуру.

На суда «Амурско-Уссурийской казачьей флотилии» возлагалось наблюдение за пограничной линией, перевозка станичной почты и казённого имущества, разрешалась также перевозка пассажиров и частных грузов. Личный состав флотилии комплектовался из строевых казаков, знавших речное дело, а капитаны пароходов, машинисты и их помощники принимались по вольному найму.

На службу во флотилию командировались около 40 казаков из состава строевых частей. Штат «Атамана» состоял из 17, «Казака Уссурийского» – 12, и «Дозорного» – 6 военнослужащих. Командиры пароходов назначались, главным образом, из числа опытных в речном плавании казачьих офицеров, а судовые команды комплектовались преимущественно казаками, способными к службе на воде и прослужившими в строю 6—12 месяцев; при невозможности замещения казаками должностей машинистов и их помощников допускались также вольнонаемные служащие, но исключительно русские. Казаки, служившие на флотилии, были вооружены шашками и вин-

товками и имели обмундирование и снаряжение казачьего образца, а также и матросскую одежду (чёрные флотские погоны на бушлатах и фуражках у личного состава имели жёлтые канты, на ленточках — надпись «Амурско-Уссурийская казачья флотилия»). Командиры имели казачью форму, а вольнонаемные — торгового флота, но с заменой белого канта на фуражке — жёлтым, по цвету прикладного сукна приамурских казачьих войск. Старшему командиру флотилии присваивался особый брейд-вымпел с косицами цветов русского национального флага (бело-сине-красного). (*А.И. Никольский* и *Н.А. Чернощековъ*. Воинская повинность казачьих войск. Спб., 1907 г. Прик. по в. вед. 1902 г., № 430).

Говорить о боевом значении Амурско-Уссурийской флотилии не приходится, так как её суда не имели ни артиллерийского, ни пулемётного вооружения, но плавание в то время пароходов с воинской командой, конечно, производило соответствующее впечатление на ту часть населения сопредельной стороны, которая нарушала установленные порядки в пограничной полосе. Несомненно, что большую пользу суда флотилии жителям отдалённых населённых пунктов, являясь для них средством передвижения, доставки грузов и информации о событиях, происходивших в России и в Приамурском крае.

Эта своеобразная флотилия с некоторыми штатными изменениями просуществовала вплоть до ВОСР, внося свой вклад в освоение первопроходцами дальневосточной земли и укрепление пограничной стражи России на далёком её рубеже

Относительно спокойная жизнь Дальнего Востока на рубеже XIX-XX века была потрясена до основания Ихэтуаньским («боксёрским») восстанием в Северном Китае (1899-1901). Повстанцы и правительственные войска обстреливали русские поселения на левом берегу Амура, и проходившие по реке пароходы. Командованием Приамурского военного округа в 1900 г. в спешном порядке была создана на Амуре флотилия из пароходов Управления Водных путей МПС «Хилок», «Третий», «Газимур», «Амазар», «Селенга» и «Сунгари», на которых были устроены казематы из котельного железа и поставлены орудия, какие только нашлись, принявшие участие в боевых действиях на Амуре. Особенно отличился пароход «Селенга»: 1 орден Св. Георгия 4-й степени, и 23 знака отличия Военного ордена (Георгиевских крест) 3-й и 4-й степеней.

Особенно отличился пароход «Селенга». Его вольнонаёмный командир Фёдор Сорокин (унтер-офицер запаса) был награждён Зна-

ком отличия Военного ордена (Георгиевским крестом) 4-й ст. Знака отличия 4-й ст. также были удостоены: помощник командира парохода Андрей Якушев (стрелок 21-го Восточно-Сибирского полка), боцман Афанасий Киберев (казак Екатерино-Никольского станичного округа), Пётр Венглярский (нестроевой рядовой Хабаровского окружного артиллерийского склада), Анисим Петров (ефрейтор 1-го Благовещенского запасного батальона); Знака отличия 3-ст. – Фёдор Гилёв (бомбардир-наводчик Благовещенского отделения конного запаса).

Иван Колпаков и Д. Кириллов (стрелки 2-го Восточно-Сибирского линейного батальона) – за дело 2 июля 1900 г. – Знак отличия 4-й ст. Позже И Колпаков «за отличие в деле 21-го июля в бою под деревнею Колушаны» получил Знак отличия 3-й ст.

За участие «в деле 18 июля 1900 г.» Знаками отличия 4-й ст. были награждены рядовые Х. Околелов, Шибает, Васильев, ефрейторы Коновалов, Салмин, Ткачёв, старшие унтер-офицеры Стариков и Луцкин, а также машинист «Селенги», отставной казак Константиновского округа Пётр Рахманин – «за мужество и храбрость, проявленные... 18 июля 1900 г.».

«В деле с 1-го по 22 июля 1900 г.» на пароходе были награждены Знаками отличия 4-й ст. Евграф Тенетко, а также Панов и Кустов, рядовые 1-го Благовещенского запасного батальона.

Командующий артиллерийским отрядом на пароходе «Селенга» штабс-капитан Милий Витальевич Кривцов (заведующий лабораторной мастерской Хабаровского артиллерийского склада) Высочайшим указом от 17 июня 1901 г. был награждён Орденом Св. Георгия 4-й ст. за то, что «2 июля 1900 г., в деле у поста № 1, меткими выстрелами своих орудий заставил замолчать превосходящую силой артиллерию противника, а 20-го того же июля, у д. Большой и Малый Сурхалин (Сахалин – ред.), обстреливая китайские позиции, привлёк на себя внимание неприятеля, чем содействовал успеху переправы наших войск на правый берег Амура» (Разведчик. Военный и литературный журнал. 1901. № 558. С. 596).

Вставка:

Награждённые на пароходе «Селенга»

Знаком отличия Военного ордена (Георгиевским крестом):

1. Сорокин Фёдор, вольнонаёмный командир (унтер-офицер запаса) – 4-й ст.

2. Якушев Андрей, помощник командира, стрелок 21-го Восточно-Сибирского полка, – 4-й ст.

3. Кибирев Афанасий, боцман (казак Екатерино-Никольского станичного округа), – 4-й ст.

4. Венглярский Пётр, рядовой, нестроевой – 4-й ст.

5. Петров Анисим, ефрейтор – 4-й ст.

6. Гилёв Фёдор, наводчик-бомбардир – Знак отличия 3-й ст.

7. Колтаков Иван, стрелок 2-го Восточно-Сибирского батальона – 4-й и 3-й ст.

8. Кириллов Д., стрелок 2-го Восточно-Сибирского батальона – 4-й ст.

9. Околелов Х., рядовой – 4-й ст.

10. Шибаев, рядовой – 4-й ст.

11. Васильев, рядовой – 4-й ст.

12. Коновалов, ефрейтор – 4-й ст.

13. Салмин, ефрейтор – 4-й ст.

14. Стариков, старший унтер-офицер – 4-й ст.

15. Луцкин, старший унтер-офицер – 4-й ст.

16. Рахманин Пётр, отставной казак – 4-й ст.

17. Тенетко Евграф, рядовой 1-го Благовещенского запасного батальона – 4-й ст.

18. Панов, рядовой 1-го Благовещенского запасного батальона – 4-й ст.

19. Кустов, рядовой 1-го Благовещенского запасного батальона – 4-й ст.

Орденом Св. Георгия:

Кривцов М.В., штабс-капитан, командующий артиллерийским отрядом – 4-й ст.

Вслед за усмирением восстания, наместник ЕИВ на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев, Главнокомандующий всеми сухопутными и военно-морскими силами Тихого океана, поднял вопрос о постройке для Амура несколько канонерских лодок различных типов. В 1903 г. было принято решение о формировании на Амуре специальной военной речной флотилии. 31 октября (13 ноября) 1904 г. Морское министерство заключило контракт с Сормовским заводом (Нижний Новгород) на постройку 10 речных паровых канонерских лодок.

Во время Русско-японской войны 1904-1905 гг. из-за неготовности канонерских лодок, строившихся в Сормове, для защиты тылового района вооружили 6-дюймовыми (152-мм) орудиями шесть больших речных барж, зафрахтовали пароходы для их буксировки

и направили к Софийску, а в Николаевске-на-Амуре установили дозор из нескольких старых миноносков, которые по Транссибу были срочно доставлены с Балтики. Одна из миноносков, полуподводная лодка «Кета» (системы Джевецкого), в Амурском лимане даже приняла попытку атаки японского миноносца, но безуспешно. После окончания войны эта временная флотилия была расформирована: баржи разоружили и вместе с пароходами возвратили их прежним владельцам.

Опыт Русско-японской войны ещё раз показал необходимость наличия на Амуре боевых кораблей специальной постройки с артиллерией крупного калибра. Был объявлен даже конкурс, в результате которого лучшим был признан проект 4-башенной бронированной канонерской лодки, представленный Балтийским заводом (С.-Петербург). Работу по строительству, вооружению и комплектованию нового оперативного объединения возглавил образованный в С.-Петербурге «Особый комитет по организации Амурской флотилии».

2 (15) апреля 1905 г. приказом по флоту и Морскому ведомству был создан Отдельный отряд судов Сибирской флотилии (командующий капитан 1 ранга Кононов Анатолий Алексеевич). В его состав вошли сормовские канонерские лодки, небронированные: «Бурят», «Монгол», «Орочанин» (54,548,240,61 м; водоизмещение 193 т; суммарная мощность двух паровых машин 500 л. с., скорость хода до 10 узлов; вооружение: два 75-мм орудия и четыре 7,62-мм пулемёта; экипаж 66 человек), модернизированные (бронированные) — «Вогул», «Вотяк», «Зырянин», «Калмык», «Киргиз», «Корел» и «Сибиряк» (54,548,241,1 м; водоизмещение 244,5 т; суммарная мощность двух паровых машин 500 л. с., 10 узлов; вооружение: два 120-мм, два 75-мм орудия и одна 120-мм гаубица, четыре 7,62 мм пулемёта: 63 человека). В разобранном виде по железной дороге корабли доставили на Шилку в посёлок Кокуй, где их собрали, командированные из С.-Петербурга инженеры, техники и мастеровые.

Дальнейшее развитие вопрос о создании военной флотилии на Амуре получил 5 (18) июля 1906 г., когда Совет Государственной обороны (СГО), который возглавил Великий князь Николай Николаевич (младший), принял постановление «Образовать Амурскую боевую флотилию», на основаниях, выработанных в Особом совещании под председательством адмирала И.М. Дикова.

10 (23) мая 1907 г. в 12 верстах выше Сретенска, у посёлка Кокуй, на реке Шилке, первые по готовности речные канонерские лодки

«Бурят», «Монгол» и «Орочанин» в первый раз подняли Андреевский флаг и выпел и начали свою первую кампанию. Это день стал первым днём фактического существования Амурской речной флотилии, хотя формально она получила это название, полтора года спустя.

12 (25) мая 1907 г. Морское министерство подписало контракт с Балтийским заводом (С.-Петербург) на постройку восьми башенных бронированных канонерских лодок, типа «Шквал». Впервые в мире на этих кораблях установили двигатели Дизеля. Это было первое в мире применение ДВС на боевых кораблях.

28 апреля (11 мая) 1908 г. в состав Отдельного отряда судов Сибирской флотилии были включены построенные в С.-Петербурге на Балтийском заводе башенные бронированные канонерские лодки «Вихрь», «Вьюга», «Гроза», «Смерч», «Тайфун», «Ураган», «Шквал» и «Шторм» (70,9412,841,41 м; водоизмещение 946 т; суммарная мощность четырёх ДВС 1000 л.с., нормальный запас топлива 112,5 т соляра, скорость хода 11 узлов; дальность плавания 3 726 миль (при скорости 8 уз.); вооружение: два 152, четыре 120-мм орудия и семь 7,62-мм пулемётов; бронирование: бортовой пояс 38,1; 76,2 и 38,1 мм, артиллерийские башни – 76,2 и 25,4; кожух машинного отделения – 31,8 мм, палуба – 19 мм, боевая рубка – 50,8 и 19 мм; экипаж 117 человек), и 10 моторных посыльных судов: «Кинжал», «Копьё», «Палаш», «Пика», «Пистолет», «Пуля», «Рапира», «Сабля», «Шашка», «Штык» (22,043,140,5 м; водоизмещение 22,5 т; суммарная мощность двух ДВС 200 л.с., скорость хода 13,1 узла; вооружение: одно 47-мм орудие и два 7,62-мм пулемёта; экипаж 13 человек). Перевезённые в разобранном виде в посёлок Кокуй, они были собраны, и в 1909-1910 гг. введены в строй.



*Кононов Анатолий Алексеевич –
первый командующий Амурской
военной флотилией*

Бронированные башенные канонерские лодки типа «Шквал» с дизельными двигателями и радиусом действия до 3 тысяч миль, современными крупнокалиберными артиллерийскими системами, показали себя лучшими в мире речными кораблями, а посыльные суда типа «Штык», в сущности, были первыми в мире речными бронекатерами.

Официальной датой рождения Амурской речной флотилии стало 28 ноября (11 декабря) 1908 г., когда приказом по флоту и Морскому ведомству № 292 все корабли Отдельного отряда судов Сибирской флотилии были объединены в Амурскую речную флотилию, подчинённую в оперативном отношении командующему Приамурского военного округа. Главной базой флотилии стал Осиповский затон под Хабаровском. После флотилия пополнилась вспомогательными судами и плавсредствами. В базе разместились ремонтные, механические, котельный и деревообделочный цеха, была построена дорога Осиповский затон – город Хабаровск, а также оградительная дамба, жилые и служебные здания.

Флотилия проводила напряжённую учебно-боевую подготовку, корабли совершали плавания от устья Амура до Благовещенска и по Уссури, производили артиллерийские стрельбы и минные постановки. В районе границы с Китаем на Уссури и в устье реки Сунгари, у Николаевска-на-Амуре неслась брандвахтенная служба канонерскими лодками и посыльными судами. В 1912 г. прошли первые двусторонние маневры совместно с войсками Приамурского военного округа, где отрабатывались вопросы взаимодействия, оказания огневой поддержки, перевозки и высадки сухопутных частей. В 1913 г. были приняты «Правила артиллерийской стрельбы для речных судов». Большое внимание уделялось изучению театра боевых действий, особенностей плавания и боевого применения на реке.

К лету 1914 г. в состав Амурской речной флотилии входили 8 речных канонерских лодок 2-го ранга (башенных), 10 речных канонерских лодок 3-го ранга, 10 посыльных судов, 3 парохода, плавдок, несколько портовых плавсредств и барж. Главные силы флотилии базировались в Осиповском затоне, четыре канонерские лодки 3-го ранга и два посыльных судна – в Благовещенске (в районе села Астрахановка). Личный состав насчитывал: 19 строевых офицеров, 2 инженер-механика, 10 медиков, 4 чиновника, 36 кондукторов, 69 сверхсрочнослужащих, 1480 унтер-офицеров и матросов. Для офицеров флотилии с августа 1913 г. были установлены преимущества по службе: назначение на Амур только на срок три года, с про-

длением по желанию и с обязательным денежным вознаграждением, разрешалось присваивать воинское звание на категорию выше штатной (командирам канонерских лодок 2-го ранга – капитан 1 ранга, командующему флотилией – вице-адмирал).

С началом Первой мировой войны, 15 (28) июля 1914 г., Амурская речная флотилия была приведена в боевую готовность, 4 канонерских лодки направлены для обороны устья Амура. Но с учётом спокойной военно-политической обстановки на Дальнем Востоке и необходимостью усиления действующих флотов на европейском ТВД, Морской генеральный штаб приказал вывести в резерв часть кораблей. С них были сняты артиллерия, частично судовые машины и другие механизмы. С августа 1914 г. в строю оставались только башенные канонерские лодки «Смерч» и «Шквал», канонерские лодки «Монгол», «Орочанин», посыльные суда «Копьё» и «Пика», и вспомогательные суда. В конце 1914 – начале 1915 г. для надобностей действующих флотов по железной дороге было отправлено восемь посыльных судов, из которых «Палаш», Пистолет» и «Шашка» попали на Балтийский флот, а «Кинжал», «Рапира», «Сабля» и «Штык» вошли в состав Черноморского флота. Лишь «Пика» и «Копьё» остались на Амуре (были исключены из состава флотилии уже после ВОВ).

Командующие Амурской речной флотилией: капитан 1 ранга Кононов А.А. (1905-1910), контр-адмирал Бергель К.В. (1910-1913), контр-адмирал, а затем вице-адмирал Баженов А.А. (1913-1917), капитан 1 ранга Огильви Г.Г. (1917).

II. Формирование советского ВМФ

В декабре 1917 г. экипажи Амурской военной флотилии перешли на сторону советской власти, участвовал в борьбе с японскими интервентами и белогвардейцами. В марте 1918 г. отряд моряков флотилии вёл боевые действия против атамана Гамова в Благовещенске и атамана Семёнова в Забайкалье. 7 сентября 1918 г. японцы захватили главную базу Амурской флотилии и находившиеся в ней корабли. Лишь благовещенский отряд во главе с канонерской лодкой «Орочанин» продолжал сопротивляться до октября на реке Зeya, а затем моряки отряда, приведя в негодность свои корабли, перешли к партизанским действиям.

В начале 1920 г. после освобождения ряда районов Дальнего Востока в Осиповском затоне (у Хабаровска) был сформирован береговой отряд флотилии для борьбы с японцами и белогвардейцами.

С мая 1920 г. началось восстановление флотилии, и к лету 1921 г. в строй были введены 3 башенные лодки, 3 канонерские лодки и 4 вооружённых парохода. Командование флотилии возглавил В.Я. Канюк, а с декабря 1921 г. Н.П. Орлов. Амурская флотилия входила в состав Народно-революционного флота ДВР, а с ноября 1922 г. и по сентябрь 1926 г. – в состав Морских Сил Дальнего Востока СССР. С сентября 1926 г. она стала называться Дальневосточной флотилией и подчинялась Управлению ВМС РККА.

В 1929 г., накануне вооружённого конфликта с Китаем на КВЖД, флотилия имела в своём составе 3 дивизиона кораблей: мониторы (бывшие башенные лодки), канонерские лодки и бронекатера (всего 14 единиц) группу тральщиков, авиаотряд (14 самолётов) и десантный батальон. В ходе боевых действий флотилия под командованием Я.И. Озолина, успешно высадила ряд тактических десантов, огнём кораблей подавляла оборону врага, уничтожила белокитайскую Сунгарийскую флотилию. В 1930 г. Дальневосточная флотилия и 63 (по другим данным 59) наиболее отличившихся в боях командиров и краснофлотцев были награждены орденом Красного Знамени. Среди них – командир монитора «Свердлов» А.П. Трайнин, старшина Ф. Булахов, комендоры В. Богденко, Гусаров, Г. Скворцов, краснофлотцы Кучеров, Морев, Г. Хорошайлов и другие.

27 января 1931 г. флотилия была переименована в Амурскую Краснознамённую военную флотилию (КАФ).

В 1930-х гг. флотилия оснащалась новыми кораблями и более совершенной военной техникой.

С начала 1930-х гг. на пограничных рубежах Дальнего Востока сложилась опасная обстановка. Японцы захватили Северо-Восточный Китай и создали здесь марионеточное государство Маньчжоу-Го. Сотни тысяч японских и маньчжурских солдат сосредоточились на берегах Амура, Уссури и Аргуни. В 1936-1937 гг. японцы пытались занять ряд принадлежавших СССР островов на Амуре, увеличилось число военных провокаций на границе.

30 июня 1937 г. в 16 часов 40 минут бронекатера АВФ № 72 и № 74, и канонерская лодка Морпогранохраны № 308 были неожиданно обстреляны артиллерийским и пулемётным огнём со стороны маньчжурской деревни Ганьчаза (средний Амур, у о-ва Сычевский). Бронекатер № 72 подбили артиллерийским огнём, а канонерскую лодку № 308 изрешетили пулями. На бронекатере погибли командир лейтенант И. Беляев и три краснофлотца. Корабль потерял ход и затонул. Оставшиеся в живых 12 человек экипажа бронекатера вплавь

направились к нашему берегу, при этом один утонул; из остальных — шесть оказались ранеными. Братская могила-мемориал моряков-амурцев находится в селе Малая Сазанка (Свободненский район Амурской области).

В годы ВОВ подразделения и бригады морской пехоты, сформированные из моряков Амурской флотилии, сражались на многих фронтах (в том числе и под Москвой и под Сталинградом).

Во время войны с Японией в августе 1945 г. Амурская флотилия (командующий Герой Советского Союза контр-адмирал Неон Васильевич Антонов), в состав которой входило 8 мониторов, 11 канонерских лодок, 7 минных катеров, 52 бронекатера, 12 тральщиков, и вспомогательные суда, принимала активное участие в Маньчжурской наступательной операции, обеспечивая оперативные перевозки, высадку десантов, форсирование Амура, Уссури и Сунгари; вместе с частями 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов участвовала в овладении городами Сахалин, Айгунь, Фугдин, Цзямусы, Харбин и другими. Трофеями Амурской флотилии стали 4 башенных канонерских лодки, 9 бронекатеров, 8 сторожевых катеров, более 30 буксиров, 20 грузопассажирских пароходов и свыше 100 различных судов и плавсредств.



*Антонов Неон Васильевич —
командующий Краснознамённой
Амурской военной флотилией
в 1945-1948 гг.*

Средний темп передвижения кораблей Амурской флотилии вверх по Сунгари превышал 70 километров в сутки. При этом корабли не только участвовали во взятии многих городов и опорных пунктов противника, но и обеспечивали переброску по реке большого коли-

чества войск и боевой техники. Всего в прибрежные города и населённые пункты, расположенных на Сунгари, корабли флотилии вместе с судами Нижне-Амурского пароходства переправили более 120 тысяч личного состава, 150 танков и САУ, свыше 1 тысячи орудий, 3,5 тысяч тонн горючего, 5 тысяч тонн продовольствия.

Четырём бригадам, двум дивизионам и двум отрядам кораблей Амурской флотилии за отличия в боях были присвоены почётные наименования, они также были награждены орденами. Корабли части и соединения Амурской Краснознамённой флотилии, удостоенные правительственных наград и отличий:

1-я Харбинская Краснознамённая бригада речных кораблей: гвардейский монитор «Сун-Ят-Сен»; 1-й гвардейский отряд бронекатеров.

2-я Амурская Краснознамённая бригада речных кораблей: гвардейский монитор «Свердлов».

3-я Уссурийская ордена Нахимова I-ой степени бригада речных кораблей: гвардейская канонерская лодка «Пролетарий».

4-я Амурская ордена Ушакова I-ой степени бригада речных кораблей: гвардейская канонерская лодка «Красная звезда».

1-й отдельный гвардейский дивизион бронекатеров.

5-й отдельный ордена Отечественной войны I-ой степени дивизион речных кораблей.

10-й и 11-й отдельные ордена Нахимова II-ой степени отряды бронекатеров.

За боевые заслуги 3315 офицеров, старшин и краснофлотцев Амурской флотилии были награждены орденами и медалями, а контр-адмирал Неон Васильевич Антонов, капитан 1 ранга Максим Георгиевич Воронков, капитан 3 ранга Виктор Дмитриевич Корнер, капитан-лейтенанты Игорь Андреевич Сорнев и Илья Алексеевич Хворостьянов, капитан Степан Матвеевич Кузнецов и старшина 1-й статьи Николай Николаевич Голубков (посмертно) были удостоены звания Героя Советского Союза.

В 1955 г. флотилия была переформирована в Краснознамённую Амурскую военно-речную базу Тихоокеанского флота (КАВРБ ТОФ), которую возглавил капитан 1 ранга Н.М. Бочков. Вновь сформированное «хозяйство» имело 1360 человек личного состава и организационно состояло из 9-й бригады кораблей резерва, 57-го дивизиона учебных кораблей, 439 дивизиона аварийно-спасательных судов и 586 караульного батальона.

1957 г. был назначен новый командир, капитан 1 ранга Б.Н. Потехин (впоследствии помощник командующего ТОФ). В следующем

году на металлолом отправили последний монитор флотилии. В 9-й бригаде кораблей резерва оставались устаревшие БКА и речные ТЩ. 57-й дивизион учебных кораблей сохранил в своём составе два корабля пр. 191 послевоенной постройки, 439-й дивизион АСС – спасательные, пожарные и гидрографические катера, водолазные боты, плавучую баню и транспорт. 586-й караульный батальон нёс охрану военного порта в Осиповском затоне Хабаровска и законсервированных БКА, стоявших на берегу Красной речки.

Поскольку отношение с Китаем в конце 1950-х гг. установились весьма хорошие, весной 1960 г. дивизион речных ТЩ, снятый с консервации в Хабаровске, перебазировали в Николаевск-на-Амуре, а летом началось уничтожение 36 относительно новых БКА пр. 191, а также ещё оставшиеся корабли проекта 1125.

К осени 1961 г. вместо упразднённой КАВРБ на Амуре появилась 44-я бригада строящихся и ремонтирующихся кораблей (БСРК), командир капитан 1 ранга Г.П. Тимченко. Кроме того имелись 179-й СРЗ и 1000-е военное представительство (на Хабаровском ССЗ). Остатки 439-го дивизиона АСС вошли в состав бригады (катера базировались в Осиповском затоне и на Красной речке).

III. 49-я Краснознамённая дивизия речных кораблей (КДРЧК)

Военно-речные силы на Амуре СССР начал воссоздавать вначале 60-х гг. в связи с осложнением отношений с Китаем. В 1961 г. была создана 12 бригада, а 1 октября 1964 г. — 49-я Краснознамённая дивизия речных кораблей Тихоокеанского флота (КДРЧК ТОФ), ставшая наследницей боевой славы Краснознамённой Амурской флотилии. Командующим дивизией был назначен контр-адмирала В.Н. Дорошенко, бывалый моряк-амурец, прошедший путь от командира БКА до комбрига.

Штаб дивизии дислоцировался в Хабаровске, 12-я бригада речных кораблей — в Осиповском затоне, 28-я бригада речных кораблей базировалась на Красной речке южнее Хабаровска, 74-я бригада — в устье реки Зея в Благовещенске, 15-й отдельный дивизион речных кораблей имел штаб в городе Иман: базы Дальнореченск и посёлок Камень-Рыболов на озере Ханка. Кроме того, в Хабаровске был воссоздан 439-й дивизион аварийно-спасательных судов, а в составе 63-го района сформирован 401-й дивизион ГиСу и 385-й дивизион судов обеспечения.

К тому моменту все бронекатера КАФ были порезаны. Списали и передали Амурскому речному пароходству не один десяток кораб-

лей, катеров и вспомогательных судов. Из прежнего состава остались в строю только речной буксир "Кема", штабной корабль "Амур", АКА "Амурец", поэтому в новый состав вводили всё то, что было под рукою.

Бригады собрали не только с ТОФ, но и с других флотов и даже из морских частей погранвойск, которые передали три БКА проекта 191. Несколько АКА передали с Днепра, из Учебного отряда, но основная масса кораблей пришла с Николаевского-на-Амуре ССЗ. Это были катера пр. 368, вооруженные зенитными орудиями и спаренными пулеметами. Кроме того, они имели РСЗО в кормовой части. Вооружались и речные разъездные катера пр. 376, и чудом сохранившиеся бывшие японские БКА. ТОФ, кроме ДКА, передал шесть ТКА пр. 123 — на них вместо торпедных аппаратов установили два спаренных 14,5-мм пулемета. Балтийцы передали деревянные ТЩ пр. 361.

В 1965 г. с Дуная в 12-ю бригаду прибыли 12 артиллерийских катеров пр. 1124 (бывших бронекатеров), а затем — 7 пр. 1125 (бронекатеров): «АКА-302», «АКА-371», «АКА-372», «АКА-376», «АКА-304», «АКА-378», «АКА-383». Хотя эти катера были военной и послевоенной постройки, но все же, намного солиднее катеров 368-го и 376-го проектов. Пополнилась дивизия и тральщиками, переданными ей ТОФ и БФ. В следующем году пополнее дивизии кораблями продолжилось: 28-я бригада получила три ДКа пр. Т-4.

К 1967 г. 12-я бригада состояла из трёх дивизионов: 64-й дивизион АКА пр. 1124, 65-й дивизион (катера пр. 366, 376 и 123) и 38-й дивизион КТЩ (6 ед. пр. 361). 28-я бригада имела три дивизиона: 14-й дивизион АКА (пр. 123, 368 и 376), 240-й дивизион ДКа (пр. Т-4) и 27-й дивизион КТЩ (пр. 361). 74-я бригада была двухдивизионного состава: 329-й и 63-й дивизионы АКА (пр. 123, 191, 368 и 376). 15-й отдельный дивизион речных кораблей был трёхзвеньевого состава: два звена по четыре катера пр. 368 — на озере Ханка и на реке Уссури и звено КТЩ из 3 ед. на Уссури. 401-й дивизион имел шесть катеров, а в 385-й дивизион судов обеспечения входили штабной корабль «Амур», плавказарма, транспорты и разъездные катера. 439-й дивизион АСС включал в себя водолазные и буксирные катера, а также пожарное судно.

В 1969 г после событий на о-ве Даманский 49-ю дивизию речных кораблей ещё усилили. Было принято решение об укрупнении 240-го дивизиона ДКа — в его состав начали поступать десантно-штурмовые катера на ВП пр. 1205. Для улучшения базирования дивизиона на Заячьем острове в Хабаровске вновь сформированный военно-

строительный взвод в составе 555-го СМУ ТОФ начал строительство боксов для КаВП.

В 1970 г. несколько подразделений дивизии были признаны отличными. Дивизион гидрографических судов пополнился катерами пр. 728. Дивизион успешно участвовал в тактических учениях 15-й, 35-й и 5-й общевойсковых армий округа.

В 1972 г. на смену контр-адмиралу В.Н. Дорошенко пришёл контр-адмирал Г.А. Курик, раньше командовавший 74-й бригадой речных кораблей. 1737-я военная рота закончила строительство боксов для КаВп, начала строительство береговой базы и казармы на Заячем острове. После окончания строительства 28-я бригада с Красной речки перебазировалась на Заячий остров (освободившуюся территорию передали школе прапорщиков ДальВО и автомобильному батальону). 240-й дивизион получил очередной, 8-й катер пр. 1205. Год был ознаменован участием подразделения ТЩ в размировании порта Читтангонг в Багладеш.

В 1973 г. в 28-й бригаде насчитывалось уже девять десантно-штурмовых катеров пр. 1205. Дивизия получила высокую оценку командования округа за участие в летних армейских учениях. В состав дивизии начали поступать ТЩ пр. 151.

Следующий год был ознаменован участием амурцев в размировании Суэцкого залива. В составе 385-го дивизиона и в 74-й бригаде появились речные танкеры-снабженцы.

С 1967 г. в дивизию начинают поступать первые АКА пр. 1204. Катера пр. 191 и 1125 некоторое время ещё оставались в боевом строю, а перед списанием их сводили в звенья кораблей консервации в составе дивизионов АКА, и лишь с появлением в 1975 г. малого артиллерийского корабля начали сдавать на металлолом. Для одного из катеров пр. 1125 сделали исключение – его установили в Хабаровске в качестве памятника (а также в Благовещенске, Перми и Каневе, а пр. 1124 – в Москве – В.Ч.). Началось списание АКА пр. 123, 376 и 368. Списанные катера разоружались и переводились в разряд разъездных; несколько единиц передали в Клубы юных моряков городов Приамурья (Клуб юных моряков г. Свободного Амурской области) и Приморья.

В 1976 г. в командование дивизией вступил контр-адмирал А.Н. Апполонов. В комендантских вопросах и в снабжении к дивизии относились следующие воинские части и учреждения: 56-е офицерские курсы ВМФ, 10-й учебный отряд, 4-я школа старшин-техников, 1737-я военно-строительная рота, 389-й судоремонтный бата-

льон, 385-й военно морской госпиталь, (все в Хабаровске), а также 602-й ретрансляционный узел ВМФ (ст. Приамурская) и 164-й приёмный радиоцентр (ст. Гаровка).

Следующие три года в состав дивизии входили малые артиллерийские корабли пр. 1208, большие АКА пр. 1248, новые буксиры и санитарный катер (польской постройки). Дивизия регулярно принимала участие в армейских и окружных учениях округа.

В 1980 г. ВМФ Вьетнама передали 5 речных ТЩ пр. 361. С весны по осень для пополнения боевого состава дивизии на ССЗ и СРЗ Хабаровска и Благовещенска временно переоборудовалось до 30 гражданских буксиров, катеров, теплоходов и барж; из запаса для их укомплектования призвали более 500 человек. Списочная численность личного состава 49-й дивизии составила 2065 человек, из них около 350 – офицеры и мичманы (из 500 «запасников» около 80 – офицеры и мичманы).

В 1981 г. был озаглавлен учениями войск округа. После пограничного вьетнамо-китайского конфликта в дивизии произошёл ряд оргмероприятий.

В 1982 г. в 12-й бригаде расформировали 38-й дивизион ТЩ, оставшиеся катера передали в дивизионы речных кораблей. Через год это произошло и в 28-й бригаде (кроме того из состава 240-го дивизиона вывели один ДКа).

В 1984 г. в командование дивизией вступил контр-адмирал Б.М. Зинин. На вооружение продолжали поступать малые артиллерийские корабли и большие АКА – их свели в 12-ю бригаду. АКА пр. 1204 оставались в 28-й и 74-й бригаде, и в 15-м отдельном дивизионе. В следующем году четыре АКА пр. 1204 из 28-й бригады передали в ВМФ Кампучии, а от Хабаровского ССЗ получили первый ДКаВП типа «Мурена» (пр.12061).

В 1985 г. 49-я дивизия речных кораблей имела следующий состав.

12-я бригада речных кораблей (Хабаровск): 64-й дивизион (МАК-2, МАК-6, МАК-4, МАК-7, БАК-3, РТЩ пр. 151, разъездной катер пр. 376); 65-й дивизион (МАК-8, МАК-10, МАК-3, МАК-11, БАК-4, РТЩ пр. 151, разъездной катер пр. 376).

28-я бригада речных кораблей (Хабаровск): 14-й дивизион (12 АКА пр. 1204, 3 АКА пр. 368 и 2 РТЩ пр. 361); 24-й дивизион ДКа (Д-453 пр. 12061, 9 ДКаВП пр. 1205 – Д-421, Д-428, Д-429, Д-433, Д-434, Д-437, Д-438, Д-442 и Д-446; 4 ДКа пр. 1785 и Т-4, 2 пр. 104К и разъездной катер пр. 376).

74-я бригада речных кораблей (Благовещенск): 329-й дивизион (8 АКА пр. 1204 и два больших АКА – БАК-5 и БАК-6); 63-й дивизион (8 АКА пр. 1204, БАК-7 и БАК-8; плавбаза, танкер и разъездной катер пр. 376).

15-й отдельный дивизион речных катеров (Дальнереченск): звено в Дальнереченске (3 АКА пр. 1204), звено в п. Камень-Рыболов на озере Ханка (АКА пр. 368) и звено речных ТЩ пр. 361 в Дальнереченске.

401-й дивизион гидрографических судов (Хабаровск): два больших гидрографических катера, четыре малых гидрографических катера.

385-й дивизион судов обеспечения (Хабаровск): штабной корабль «Амур», АКА «Амурец», санитарный катер, УТС-416, ПКЗ-68, четыре танкера, транспорт (бывший ДКа), три разъездных катера пр. 376.

439-й дивизион аварийно-спасательных судов (Хабаровск): пожарные катера (ПЖК-25 и ПЖК-44), водолазные катера (2 ед.) и буксиры (2 ед.).

В 1986 г. списали речные ТЩ 15-го дивизиона, а в следующем году в составе 28-й бригады вместо 14-го дивизиона АКА сформировали 20-й дивизион кораблей консервации в составе шести АКА пр. 1204, трёх АКА пр. 368, пяти ДКа пр. 1785, 106К и одного санитарного катера.

В 1989 г. командиром дивизии назначен контр-адмирал А.С. Самойлов. Учитывая внешнеполитическую обстановку, командование несколько сократила дивизию (385-й военно-морской госпиталь преобразовали в 1028-й базовый лазарет ТОФ; произошли сокращения в военно-строительных подразделениях). В 1990 г. списали ДКаВП пр. 1205, но к тому времени в 240-м дивизионе имелось уже шесть «мурен» — Д-453, Д-458, Д-259, Д-285, Д-447 и Д-323. Началось списание АКА пр. 366 и последних ТЩ.

В 1992 г. расформировали 28-ю бригаду и 20-й дивизион кораблей консервации. Впоследствии береговую базу бригады передали 1-му отдельному морскому отряду сторожевых кораблей ВВ МВД РФ. Вывели в резерв один малый артиллерийский корабль из состава 12-й бригады, продолжалось списание АКА пр. 1204 и ДКаВП пр. 1205. Вступил в строй последний катер пр. пр. 12061Э – Д-143.

Следующие два года продолжалось списание АКА пр. 1204 и ДКаВП пр. 1205.

IV. Амурская пограничная речная флотилия. В 1994 г. 49-ю КДРЧК передали пограничным войскам, а с 7 февраля 1995 г. она

вошла в состав вновь сформированной Амурской пограничной флотилии.

Указом Президента Российской Федерации от 7 февраля 1995 г. была создана Амурская пограничная речная флотилия (АПРчФл) в составе Пограничных войск Российской Федерации, командующим которой был назначен контр-адмирал (позже – вице-адмирал) Виктор Александрович Нечаев. Личный и корабельный состав бывших 12-й и 74-й бригад ТОФ вошли в состав флотилии, как 23-я и 24-я отдельные бригады речных пограничных сторожевых кораблей (ОБРПСК). В оперативном подчинении АПРчФл также перешли морские соединения и части Тихоокеанского и Забайкальского Пограничных округов, несущих службу на речном участке рек Уссури и Аргуни, а также группа катеров в Комсомольске-на-Амуре. По своему составу флотилия не имела себе равных по количеству вымпелов. В ней состояло более 50% всех корабельных сил морских частей Пограничных войск России.

7 июня 1998 г. Амурская пограничная речная флотилия Указом Президента РФ была расформирована. Из-за недофинансирования Соединение было разделено на отдельные бригады пограничных сторожевых кораблей и катеров. Все боевые корабли и катера переданы ФПС. В 2000 г. на Амуре дислоцировалось 5 бригад и 1 дивизион пограничных сторожевых кораблей и катеров.

Литература:

1. Абеленцев В.Н., Гаршин А.А. Георгиевские кавалеры Приамурия 1854–1917 гг. Благовещенск, 2014. – С. 36–42, 60–61.
2. Багров В.Н., Сунгоркин Н.Ф. Краснознамённая Амурская флотилия. М., 1970.
3. Багров В.Н., Сунгоркин Н.Ф. Боевая слава амурцев. Хабаровск, 1982.
4. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. М., 1988.
5. Березовский Н.Ю., Доценко В.Д., Тюрин Б.П. Российский императорский флот. М., 1996. С. 23–24.
6. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. 3-е изд. М., 1974.
7. Военный энциклопедический словарь. М., 1986. – С. 31.
8. Панаев П. К десятилетию Амурской речной флотилии. Пг., 1917.

9. Российская морская энциклопедия. Т. I. СПб., 2006. – С.116.
- 10.Русский военно-исторический словарь. М., 2002. – С. 30–31.
- 11.Слугин С.А. Лишняя дивизия//Тайфун. Выпуск 53. 2010 г. С. 35–38.
- 12.Советская военная энциклопедия. Т. I. М., 1976. – С. 166.
- 13.Черников И.И. Речные канонерские лодки типа «Бурят»// Судостроение. 1987. № 8. – С. 68–71.
- 14.Черников И.И. Речные канонерские лодки типа «Вогул»// Судостроение. 1987. № 9. – С. 66–69.
- 15.Черников И.И. Бронированные канонерские лодки типа «Шквал»//Судостроение. 1987. № 10. – С. 65–68.
- 16.Черников И.И. Бронекатера Сталина. «Речные танки» Великой Отечественной. М., 2013.
- 17.Широкоград А.Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945 гг. Минск, 2002.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

О создании в составе пограничных войск Российской Федерации
Амурской пограничной речной флотилии

Указ Президента РФ
7 февраля 1995 г.
№ 100

В целях совершенствования руководства частями Пограничных войск Российской Федерации, осуществляющими охрану государственной границы Российской Федерации с Китайской Народной Республикой на реках Амур и Уссури, постановляю:

1. Создать в составе Пограничных войск Российской Федерации Амурскую пограничную речную флотилию на базе соединений пограничных сторожевых кораблей Пограничных войск Российской Федерации, дислоцированных на реках Амур и Уссури, с местонахождением управления флотилии в г. Хабаровске.

2. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент Российской Федерации
Б. Ельцин

О расформировании амурской пограничной речной флотилии

Указ Президента РФ
7 июня 1998 г.

В целях оптимизации структуры органов и войск федеральной пограничной службы Российской Федерации, а также рационального использования бюджетных ассигнований постановляю:

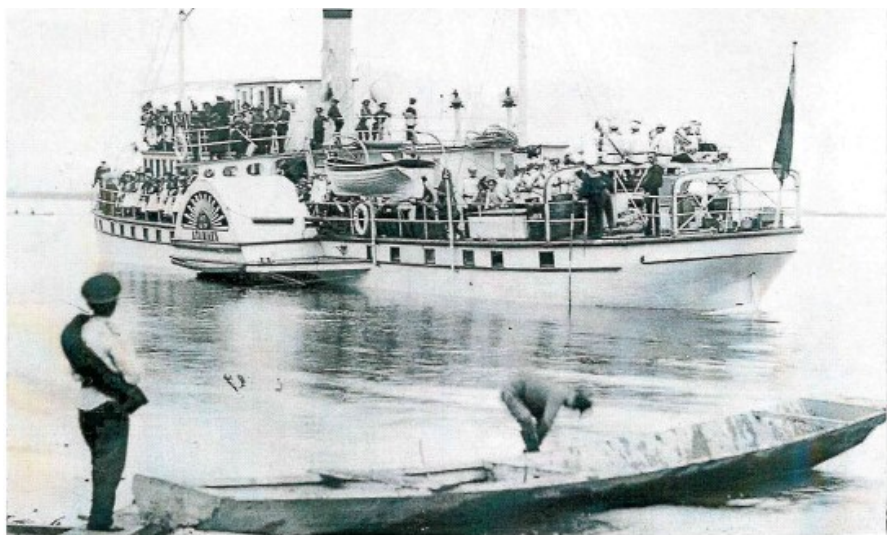
1. Расформировать Амурскую пограничную речную флотилию.
2. Федеральной пограничной службе Российской Федерации использовать соединения, входившие в состав Амурской пограничной речной флотилии, для охраны государственной границы Российской Федерации с Китайской народной республикой на реках Амуре и Уссури.
3. Признать утратившим силу указ президента Российской Федерации от 7 февраля 1995 г. № 100 "О создании в составе пограничных войск Российской Федерации Амурской пограничной речной флотилии".

*Президент Российской Федерации
Б. Ельцин*

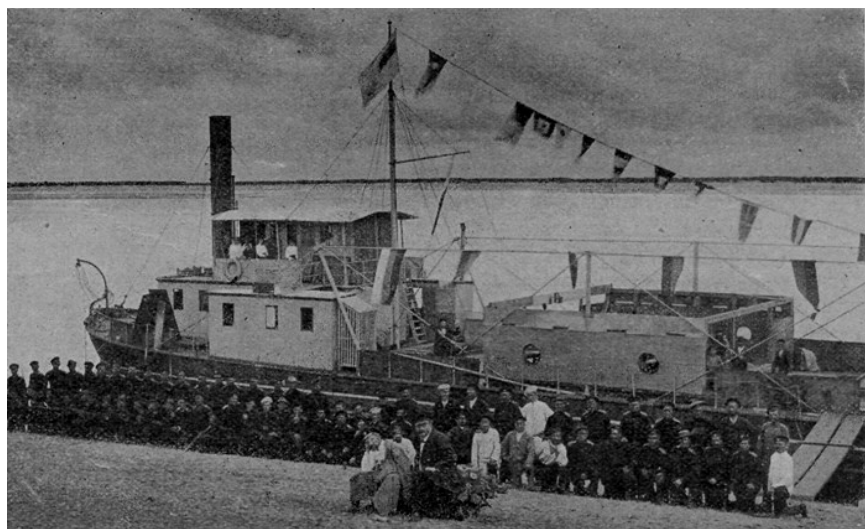
ИЛЛЮСТРАЦИИ:



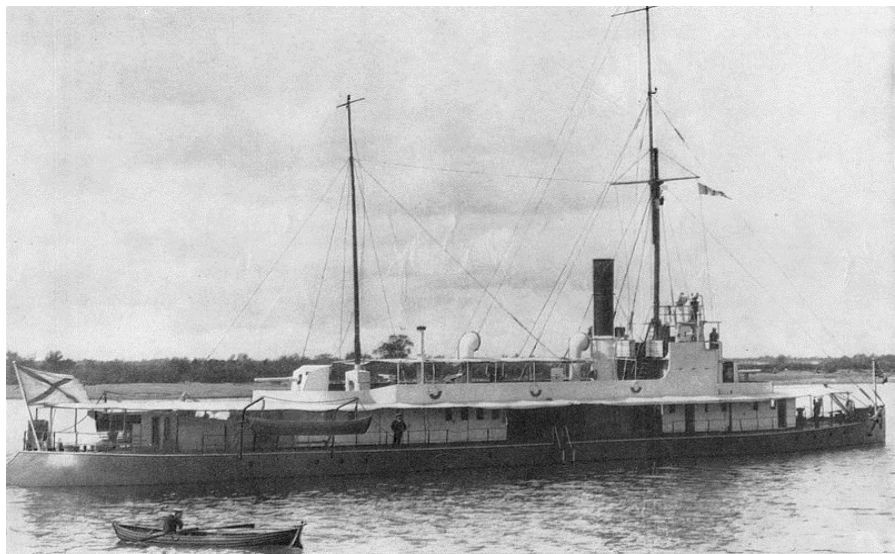
*«Аргунь» – первый пароход на Амуре, 1854 г.
Акварельный рисунок В.Н. Васякина, выполненный на основе архивных и исторических материалов, представленных В.Р. Чепелевым*



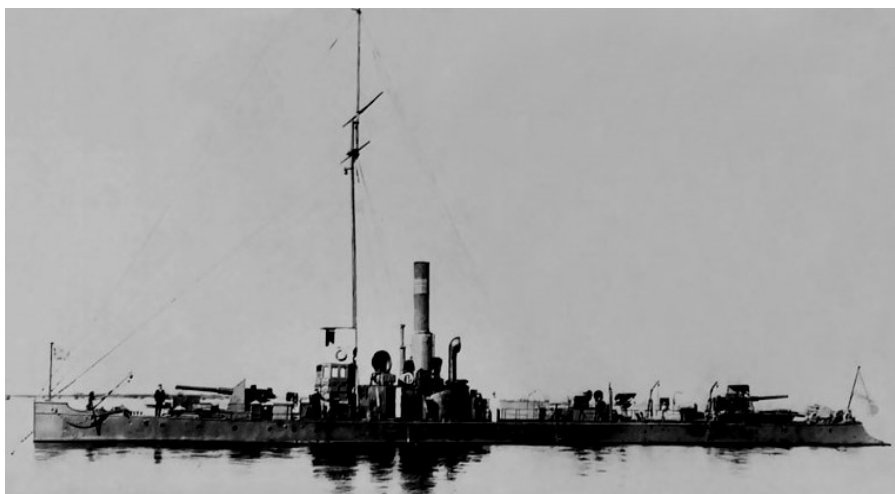
Пароход «Атаман» — флагманское судно Амурско-Уссурийской казачьей флотилии. 1900 г.



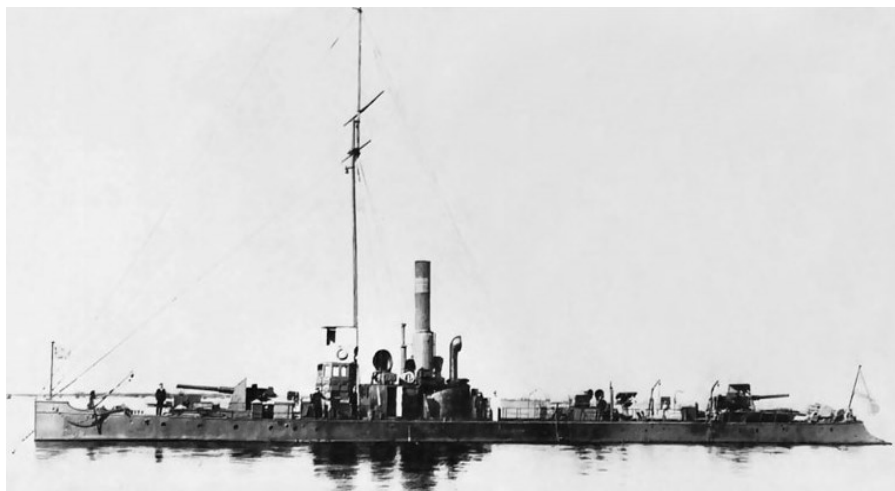
Пароход «Селенга» и его экипаж. 1900 г.



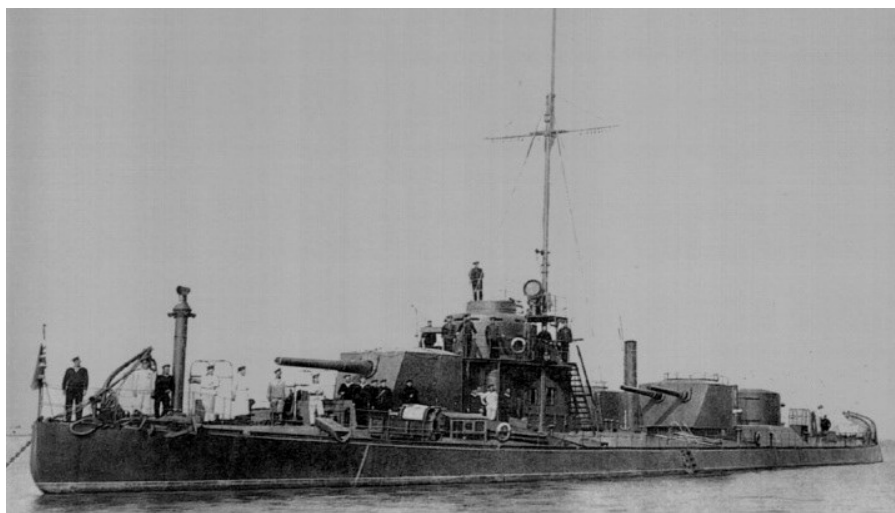
Канонерская лодка «Бурят»



Канонерская лодка «Монгол»



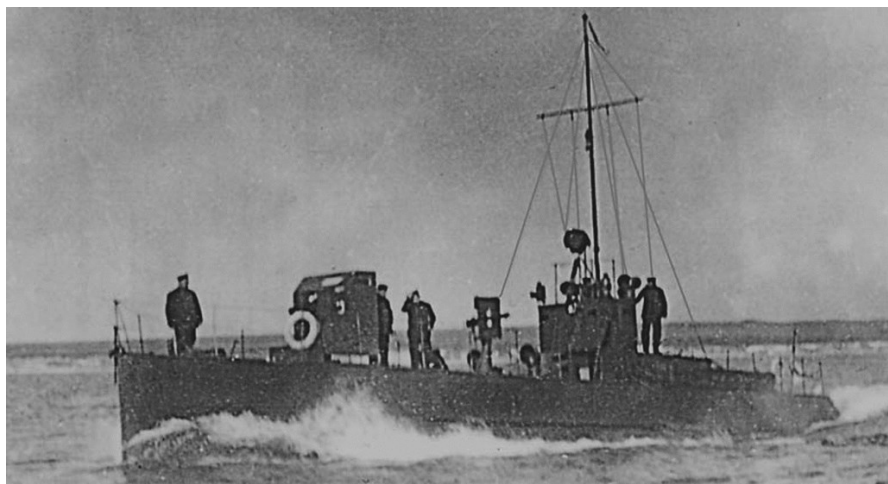
Канонерская лодка «Зырянин»



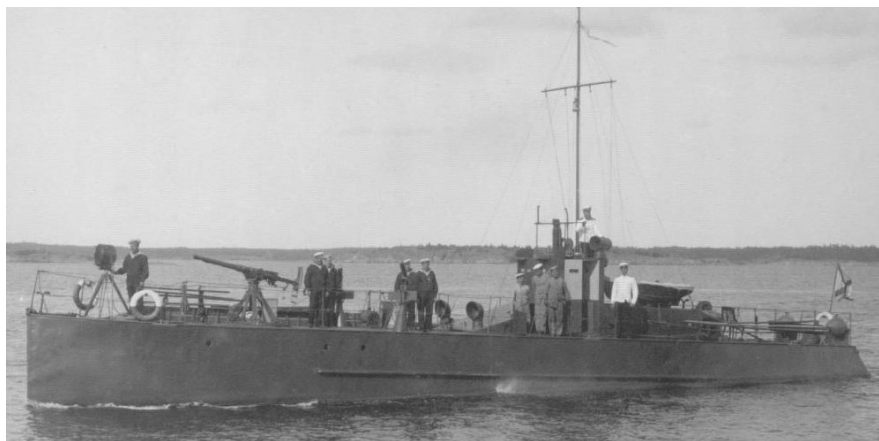
Башенная канонерская лодка «Шквал»



Канонерская лодка типа «Шквал»



Посыльное судно типа «Штык» («Кинжал»)



Посыльное судно типа «Штык»



Бронекатер проекта 1125 КАФ, 1930-е гг.



Бронекатер проекта 1124 КАФ, 1937 г.



*Высадка десанта с монитора Амурской флотилии на Сунгари.
Август 1945 г.*



Моряков Амурской флотилии в китайских городах встречали как освободителей. Август 1945 г.



*Артиллерийские
катера (бронекатера
проекта 1124)
49-й Краснознамённой
дивизии речных кораблей
КТОФ на Амуре в День
Военно-Морского флота,
1967 г. Хабаровск*

*Фото их архива
мичмана В.П. Толстенко*



*Речной артиллерийский корабль (РЧК) проекта 1204,
типа «Шмель». 1970-е гг.*



Речной артиллерийский катер (РАК) проекта 1204, типа «Шмель»



*Малый артиллерийский корабль (МАК) проекта 1208 типа
«Слепень»*

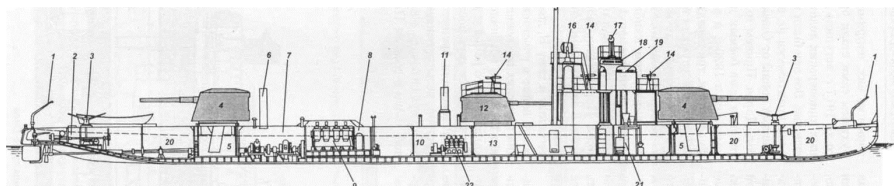
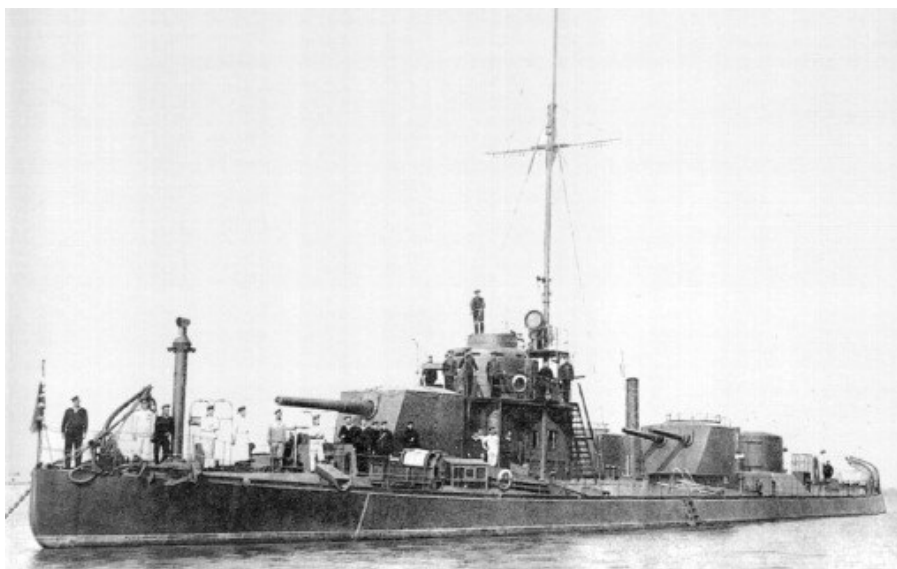


*Малый артиллерийский корабль (МАК) проекта 1248 типа
«Москит»*

Канонерские лодки типа «Шквал»

*Яременко Вадим Олегович,
курсант II курса Амурского филиала
«Морского государственного университета им. Г.И. Невельского»*

Канонерские лодки типа «Шквал» (мониторы типа «Шквал») – тип российских бронированных башенных речных канонерских лодок 2-го ранга, служивших на реке Амур, в одноименной, Амурской, флотилии. На данных канонерских лодках впервые в истории были применены двигатели внутреннего сгорания (ДВС) – дизеля. До Октябрьской революции башенные канонерские лодки типа «Шквал» назывались речными канонерскими лодками 2-го ранга. В советское время классифицировались как речные мониторы. Принимали участие в Гражданской войне в России 1917-1922 гг., советско-китайском военном конфликте в октябре 1929 г., и в войне с Японией в августе 1945 г.



Продольный разрез канонерской лодки типа «Шквал» (на момент вступления в строй): 1) якорь-балка; 2) ахтерпик и румпельное отделение; 3) шпиль; 4) башня 152-мм орудия; 5) подбашенное отделение башни 152-мм орудия и погреб 152-мм выстрелов; 6) выхлопная труба вспомогательного двигателя; 7) электромеханическое отделение; 8) машинное отделение; 9) главный двигатель; 10) отделение вспомогательных механизмов (двигателей); 11) выхлопная (дымовая) труба главных двигателей и парового котла; 12) башня 102-мм орудий; 13) подбашенное отделение башни 102-мм орудий и погреб 102-мм выстрелов; 14) 7,62-мм пулемет; 15) каюты офицеров; 16) боевой прожектор; 17) компас; 18) рубка дальномера; 19) боевая рубка; 20) кубрики нижних чинов; 21) камбуз, 22) вспомогательный двигатель.

Тактико-технические характеристики:

Длина – 70,98 м.

Ширина – 12,8 м.

Осадка – 1,59 м.

Водоизмещение: стандартное – 963,9 тонн, полное – 1082 тонны.

Энергетическая установка: 4 дизеля Коломенского завода по 250-260 л. с. (общая мощность – более 1000 л. с.).

Скорость хода – 11,8 узлов.

Дальность плавания – при 8 узлах 3226 миль

Бронирование: палуба – 19 мм, носовой и кормовой траверзы (перегородки) – 38,1 мм, барбетты (основание орудийных башен) – 50,8 мм, башен главного калибра: лоб и бок – 76,2 мм, крыша – 25,4 мм, боевая рубка – 50,8 мм.

Вооружение: артиллерия главного калибра – два 152-мм Обуховского завода образца 1908 года и четыре 120-мм орудий Виккерса, образца 1905 года; зенитная артиллерия – два 47-мм орудия и шесть 7,62-мм пулемётов «Максим».

Экипаж: общая численность – 154 человека, офицеры – 9, кондукторы и унтер-офицеры – 42, матросы – 103.

Корпус, набранный по продольной системе, имел двойное дно, непотопляемость обеспечивали 11 поперечных и 2 главные водонепроницаемые продольные переборки. На палубе располагались только боевая рубка и орудийные башни. На лодках устанавливался прожектор диаметром 60 см и радиотелеграф Морского ведомства образца 1909 года, мощностью 2 кВт.

Орудия были произведены на Обуховском заводе, там же, в кооперации с Металлическим, — были изготовлены башенные установки; общество «Вольта» обеспечивало поставки динамо-машин, центробежных вентиляторов, поршневых насосов.

Поскольку паровые машины не давали возможности создать корабль с мощным вооружением, надежной защитой и автономностью в 3000 миль одновременно, то было принято новое для того времени решение — установить на них двигатели внутреннего сгорания (ДВС), позволявшие увеличить силу вооружения, бронирование и значительно повысить дальность плавания. Причём управление двигателями осуществлялось непосредственно с ходового мостика.

Энергетическая установка состояла из четырех четырехцилиндровых нереверсивных четырехтактных дизелей, соединенных с гребными валами через электропередачу по системе Дель-Пропосто, благодаря чему было реализовано движение назад. При длительных переходах электропередача отключалась и гребные винты приводились в движение непосредственно от дизелей. На лодках «Гроза», «Шторм», «Вихрь» и «Тайфун» стояли двигатели производства Петербургского завода «Людвиг Нобель», мощностью по 250 л. с. каждый, «Ураган», «Вьюга», «Смерч» и «Шквал» имели дизели Коломенского завода, мощностью по 260 л. с. каждый. Суммарная мощность механизмов составляла 1000-1040 л. с.

Создание речных башенных канонерских лодок типа «Шквал» стало большой заслугой русских кораблестроителей. Впервые в мире установив на надводные корабли в качестве главных двигателей дизели, они оставили позади конструкторов всех стран.

Всего в 1907-1910 гг. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге было построено 8 таких кораблей: «Вихрь», «Вьюга», «Гроза», «Смерч», «Тайфун», «Ураган», «Шквал», «Шторм».

Канонерская лодка «Вихрь»

Вступила в строй 2 сентября 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. 21 декабря 1921 г. в Осиповском затоне (под Хабаровском) корабль был взорван и затоплен личным составом из-за угрозы захвата интервентами. К 15 октября 1923 г. восстановлен и переименован в «Амур», а в 1928 г. переоборудован в самоходную плавучую базу гидроавиации. В 1933—1934 гг. был подвергнут капитальному ремонту. 24 июля 1934 г. получил классификацию монитор и был переименован в «Дальневосточный комсомолец». Начало Советско-японской войны в августе 1945 г. «Дальневосточный комсомолец»

встретил в составе 2-й бригады речных кораблей в Нижне-Спасской протоке. «Дальневосточный комсомолец» принимал участие в захвате населённых пунктов Фуюань и Гайцзу, после чего был присоединен к 1-й бригаде и участвовал в боях на реке Сунгари. 28 августа г. 1955 г. монитор вошел в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. монитор разоружен, исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Канонерская лодка «Вьюга»

Вступила в строй 27 сентября 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. 24 апреля 1922 г. переименован в «Свердлов». В 1928 г. подвергся капитальному ремонту, после которого «Свердлов» был переклассифицирован в монитор. В октябре-ноябре 1929 г., во время советско-китайского военного конфликта на КВДЖ, участвовал в боевых действиях на реке Сунгари. В 1934-1935 гг. был произведен повторный капитальный ремонт с модернизацией Начало Советско-японской войны в августе 1945 г. монитор встретил в составе 2-й бригады речных кораблей в Нижне-Спасской протоке. «Свердлов» принимал участие в захвате населённых пунктов Фуюань и Гайцзу, после чего был присоединен к 1-й бригаде и участвовал в боях на реке Сунгари. **30 августа 1945 г. было присвоено звание «гвардейский».** 11 июня 1953 г. «Свердлов» был выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на отстой. 23 августа 1955 г. монитор вошел в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. «Свердлов» разоружен, исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Канонерская лодка «Гроза»

Вступила в строй 27 сентября 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. 23 декабря 1921 г. «Гроза» была взорвана личным составом в Хабаровске во избежание захвата японцами и позже не восстанавливалась.

Канонерская лодка «Смерч»

Вступила в строй 2 сентября 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. 21 декабря 1921 г. в Осиповском затоне корабль был взорван и затоплен личным составом из-за угрозы захвата интервентами. К 14 августу 1932 г. был восстановлен, переименован в «Триандафилов» и получил классификацию монитор. В 1936—1937 гг. подвергся капитальному ремонту и модернизации. 2 января 1939 г. переименован в «Киров». Начало Советско-японской войны в августе 1945 г. «Киров» встретил, находясь на очередном капитальном ремонте, и в боевых действиях участия не принимал. 12 ноября 1952 г.

«Киров» переклассифицирован в учебный монитор. 23 августа 1955 г. «Киров» вошел в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. «Киров» разоружен, исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Канонерская лодка «Тайфун»

Вступила в строй 28 августа 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. До 1931 г. «Тайфун» несколько раз консервировался и приводился в негодность интервентами. В 1931—1932 гг. был подвергнут капитальному ремонту. 14 августа 1932 г. переименован в «Вострецов» и получил классификацию монитор. В 1936—1937 гг. подвергся очередному капитальному ремонту и модернизации. 2 января 1939 г. монитор был переименован в «Дзержинский». Начало Советско-японской войны в августе 1945 г. «Дзержинский» встретил, находясь на очередном капитальном ремонте и в боевых действиях участия не принимал. 12 ноября 1952 г. «Дзержинский» переклассифицирован в учебный монитор. 29 апреля 1953 г. монитор выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на отстой. 23 августа 1955 г. «Дзержинский» вошел в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. «Дзержинский» разоружен, исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Канонерская лодка «Ураган»

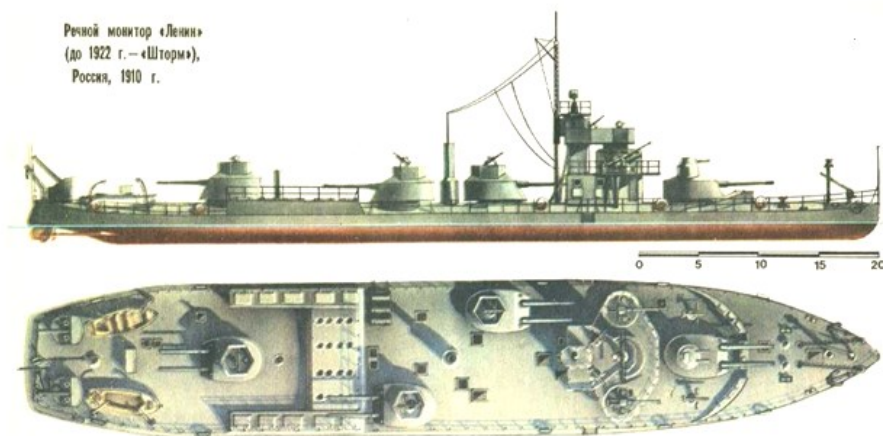
Вступила в строй 20 августа 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. 24 апреля 1922 г. переименован в «Троцкий». 16 декабря 1927 г. переименован в «Красный Восток». 06.11.1928 года получил классификацию монитор. В октябре-ноябре 1929 г., во время советско-китайского военного конфликта на КВДЖ, участвовал в боевых действиях на реке Сунгари. В 1931 г. был подвергнут капитальному ремонту, а в 1940 г. — модернизации. Начало Советско-японской войны в августе 1945 г. находился в составе 1-й бригады речных кораблей в протоке Средняя близ устья реки Сунгари. Корабль участвовал в боях на реке Сунгари, высаживал десант и осуществлял огневую поддержку пехоты в районе селений Тусыкэ, Хунхэдао, городов Фуцзинь и Саньсин. 29 апреля 1953 г. монитор выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на отстой. 23 августа 1955 г. монитор «Красный Восток» вошел в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. монитор разоружен и исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Канонерская лодка «Шквал»

Вступила в строй 16 октября 1910 г. в состав Амурской военной флотилии. В 1920 г. «Шквал» был захвачен японскими интервентами

и доставлен ими на Сахалин, но 1 мая 1925 г. был передан Советскому Союзу. 15 февраля 1925 г. переименован в «Сун-Ят-Сен». 6 ноября 1928 г. получил классификацию монитор. В октябре-ноябре 1929 г., во время советско-китайского военного конфликта на КВДЖ, участвовал в боевых действиях на реке Сунгари. В 1937—1938 гг. был подвергнут капитальному ремонту и модернизации. Начало Советско-японской войны находился в составе 1-й бригады речных кораблей в протоке Средняя близ устья реки Сунгари. Корабль участвовал в боях на реке Сунгари, высаживал десант и осуществлял огневую поддержку пехоты в районе селений Тусыкэ, Хунхэдао, городов Фуцзинь и Саньсин. 17 августа 1945 г. в результате попаданий восьми 47- и 75-мм снарядов полевой артиллерии были повреждены орудия, загорелся боезапас, выведен из строя центральный пост, было ранено 9 членов экипажа. **30 августа 1945 г. присвоено звание «гвардейский».** 19 июля 1947 г. монитор «Сун-Ят-Сен» был переименован в «Сучан». С 1946 по 21 октября 1950 г. монитор находился в капитальном ремонте. 23 августа 1955 г. монитор выведен из боевого состава, законсервирован, поставлен на отстой и переведен в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. «Сучан» разоружен, исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Канонерская лодка «Шторм»



Вступила в строй 28 августа 1910 г. в составе Амурской военной флотилии. 24 апреля 1922 г. переименована в «Ленин». В 1927—1928 гг. была подвергнута капитальному ремонту. 6 ноября 1928 г.

получил классификацию монитор. В октябре-ноябре 1929 г. корабль участвовал в боевых действиях в рамках Сунгарийской операции красногвардейцев (бои за Лахасусу 12 октября 1929 г. и Фугдин 30 октября - 2 ноября 1929 г.) против белокитайцев. В 1935 г. была произведена модернизация. Начало Советско-японской войны в августе 1945 г. находился в составе 1-й бригады речных кораблей в протоке Средняя близ устья реки Сунгари. Корабль участвовал в боях на реке Сунгари, высаживал десант и осуществлял огневую поддержку пехоты в районе селений Тусыкэ, Хунхэдао, городов Фуцзинь и Саньсин. 29 апреля 1953 г. «Ленин» выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на отстой. 23 августа 1955 г. монитор вошел в состав Тихоокеанского флота. 13 марта 1958 г. монитор разоружен, исключен из списков судов ВМФ СССР и сдан на слом.

Посыльное судно типа «Штык»

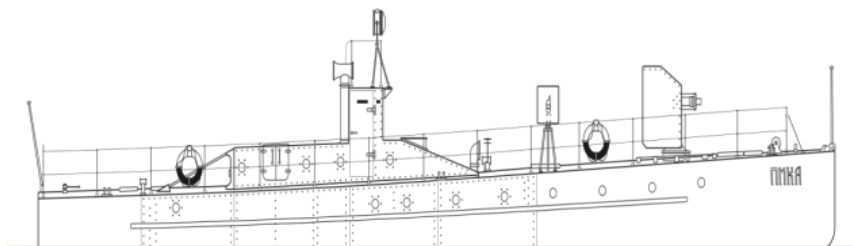
*Дьячков Данил Владимирович
курсант II курса Амурского филиала
«Морского государственного университета им. Г.И. Невельского»*

Посыльное судно типа «Штык» (47-мм орудие без броневого щита)





*Посыльное судно типа «Штык»
(76-мм горная пушка с броневым щитом)*



Посыльное судно «Пика», общий вид

Проект и постройка Путиловского завода (Санкт-Петербург). Заложены в 1908 г. Спущены летом 1910 г. Вступили в строй осенью 1910 г. Фактически – были первыми в мире бронекатерами.

Тактико-технические характеристики

Водоизмещение, тонн	23,5
Длина, м	21.17
Ширина, м	3,12
Осадка, м	0,51
2 керосиновых мотора, общей мощностью, л. с.	200
Бронирование рубки, мм	8

Скорость, уз	13(24,07 км)
Дальность плавания (на 11 узлах), миль	240(444,48км)
Экипаж, человек	1/9
Вооружение: 1 – 76 мм горная пушка, 2 пулемёта 7,62 мм (с 1916 г. 1 – 47 мм, 1 пул. 7,62 мм).	

Всего 10 единиц:

«Кинжал»

С 1915 г. в составе Ч.Ф. С осени 1916 г. в составе Дунайской флотилии. С апреля 1919 г. входило в состав белогвардейского флота. Летом 1919 г. перевезено белогвардейцами на Каспий. Дальнейшая судьба неизвестна.

«Копье»

Захвачен японцами в Хабаровске 7 мая 1918 г. и осенью 1920 г. уведен ими на Сахалин, возвращен РСФСР 1 мая 1920 г. С 15 сентября 1934 г. БК-103, с 15 апреля 1937 г. БК-93. Сдано на слом 18 января 1954 г.

«Палаш»

С 1915 г. в составе Балтийского флота. В апреле 1918 г. захвачено финнами в Або.

«Пика»

В 1918 г. было захвачено японцами и в 1920 г. выведено ими из строя. С 1925 г. после капремонта вновь в составе Амурской флотилии. Сдано на слом 18 января 1954 г.

«Пистолет»

С 1915 г. в составе Балтийского флота. В апреле 1918 г. захвачено финнами в Або. Дальнейшая судьба неизвестна.

«Пуля»

С 1915 г. в составе Балтийского флота. В апреле 1918 г. захвачено финнами в Або. Дальнейшая судьба неизвестна.

«Рапира»

С 1915 г. в составе Черноморского флота. С осени 1916 г. в составе Дунайской флотилии. Летом 1919 г. перевезено белогвардейцами на Каспий. Дальнейшая судьба неизвестна.

«Сабля»

С 1915 г. в составе Черноморского флота. С осени 1916 г. в составе Дунайской флотилии. Летом 1919 г. перевезено белогвардейцами на Каспий. Дальнейшая судьба неизвестна.

«Шашка»

С 1915 г. в составе Балтийского флота. В 1918 г. захвачено финнами. Дальнейшая судьба неизвестна.

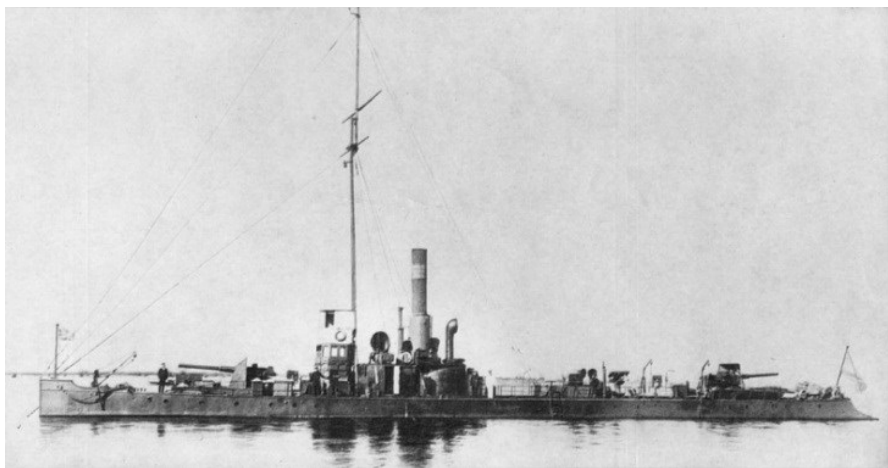
«Штык»

С 1915 г. в составе Черноморского флота. С осени 1916 г. в составе Дунайской флотилии. Летом 1919 г. перевезено белогвардейцами на Каспий. Дальнейшая судьба неизвестна.

Канонерские лодки типа «Вогул»

*Ворох Владлен Витальевич,
курсант II курса Амурского филиала
«Морского государственного университета им. Г.И. Невельского»*

Улучшенный проект речных канонерских лодок, типа «Бурят» построены в Нижнем Новгороде (Сормовский завод), собраны в поселке Кокуй, на реке Шилка. Были закончены сборкой к 5 мая 1908 г.; но вооружены только к лету 1909 г. Зачислены в списки флота 11 сентября 1909 г.



Канонерская лодка «Зырянин», типа «Вогул»

Конструкция корпуса, машин, систем и механизмов канонерских лодок типа «Вогул» почти не отличалась от кораблей типа «Бурят». Проектное водоизмещение составляло 244 т при осадке 0,84 м; вооружение включало две 120-мм пушки длиной 45 калибров на стан-

ках Металлического завода (боезапас 150 выстрелов на ствол), одну 1 22-мм гаубицу (200 выстрелов) и четыре пулемета. Толщина палубной брони и траверсов доходила до 9,5, по борту и палубе в районе машинно-котельного отделения, погребов боезапаса и боевой рубки — до 12,7 мм. Нужно отметить, что бронирование бортов и палубы значительно повысило общую прочность корпуса и прогиба в районе котлов не наблюдалось. Снятые надстройки уменьшили парусность, что улучшило ходовые качества лодок.

Тактико-технические характеристики:

Водоизмещение, тонн	244
Длина, м	54,5
Ширина, м	8,23
Осадка, м	1,22
2 паровые машины общей мощностью, л. с.	250-270
Винтов, шт.	2
Котлов, шт.	2
Скорость, узлов	9,7-10,3
Запас нефти, тон до	102
Дальность плавания (на 8 узлах), миль	1 700
Бронирование борта, палубы и рубки, мм	12
Экипаж, человек	4/59
Вооружение: 2 — 120/45 мм, 1 горная гаубица 122 мм, 4 пул. 7,62 мм.	

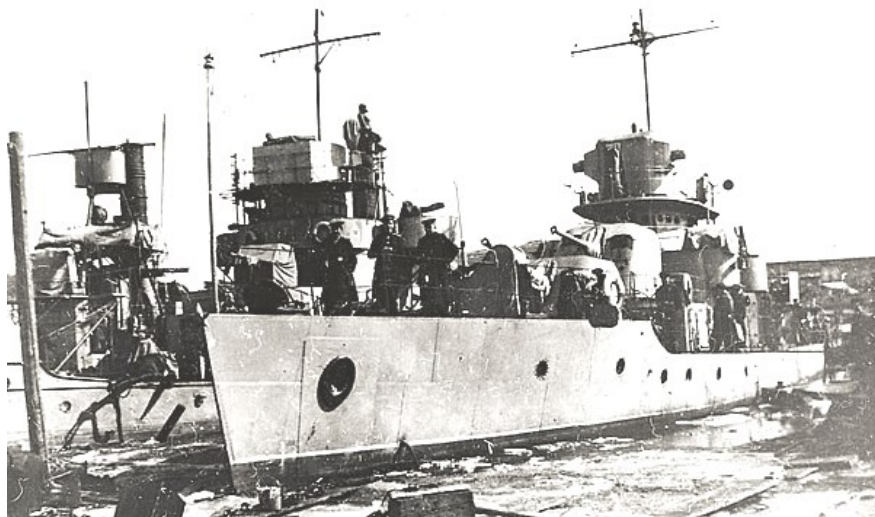
Всего было построено 7 единиц:

1. «Вогул» («Беднота», «Красная Звезда») - гвардейская
2. «Вотяк» («Пролетарий») – гвардейская
3. «Зырянин»
4. «Калмык» («Пролетарий»)
5. «Киргиз»
6. «Корел»
7. «Сибиряк» («Красное Знамя»)

Канонерская лодка **«Вогул»**

Заложена в 1905 г. Спущена в марте 1907 г. Вступила в строй в сентябре 1909 г. Разоружена и сдана к порту осенью 1914 г. Повреждена и полужатоплена японцами в Осиповском затоне (Хабаровск) 7 сентября 1918г. Восстановлена в феврале 1921 г. С 24 апреля 1922 г. — «Беднота», с 2 января 1939 г. — **«Красная Звезда»**. В октябре 1929 г. участвовала в боевых действиях на реке Сунгари во время советско-китайского военного конфликта на Китайско-восточной железной дороге (КВЖД). В августе 1945 г. входила в 4-ю Зее-

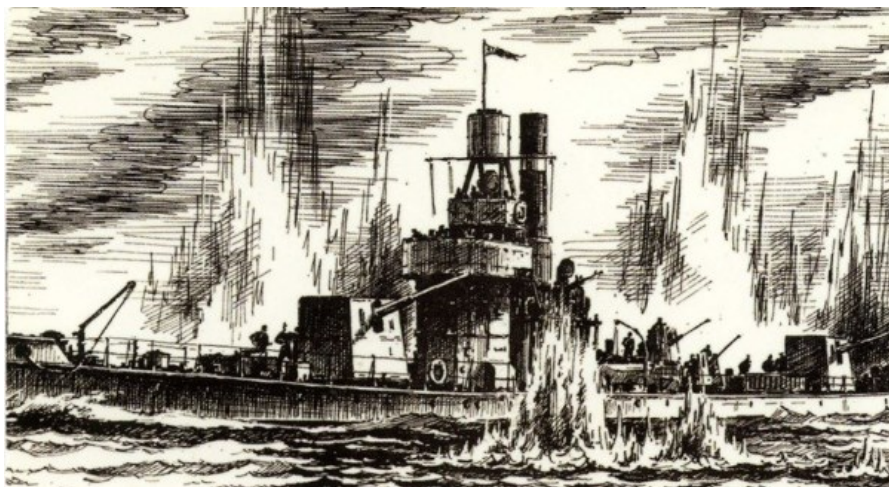
Бурейскую бригаду Амурской военной флотилии и принимала участие в войне с Японией. **30 августа 1945 г. была удостоена гвардейского звания.** С 9.08.1955 г. учебно-тренировочная станция. Сдана на слом 31 августа 1961 г.



Гвардейская канонерская лодка «Красная Звезда»

Канонерская лодка «Вотяк»

Заложена в 1905 г. Спущена в марте 1907 г. Вступила в строй в сентябре 1909 г. Разоружена и сдана к порту осенью 1914 г. Захвачена в Хабаровске японцами 7 сентября 1918 г. и осенью 1920 г. уведена ими на остров Сахалин. В 1925 г. возвращена РСФСР. 15 февраля 1927 г. введена в строй после капремонта, переименована в «**Пролетарий**». В октябре 1929 г. участвовала в боевых действиях на реке Сунгари во время советско-китайского военного конфликта на Китайско-восточной железной дороге (КВЖД). Участвовала в боевых действиях в августе-сентябре 1945 г. во время Советско-японской войны. **30 августа 1945 г. была удостоена гвардейского звания**, 14 сентября 1945 г. её командиру старшему лейтенанту И.А. Сорневу было присвоено звание Героя Советского Союза. 25 мая 1949 г. сдана на слом.



Гвардейская канонерская лодка «Пролетарий»

Канонерская лодка «Зырянин»

Заложена в 1905 г. Спущена в 1907 г. Вступила в строй в сентябре 1909 г. Разоружена и сдана к порту осенью 1914 г. Захвачена в Хабаровске японцами 7 сентября 1918 г. и полужатоплена ими в Осиповском затоне. В 1923 г. там же разобрана на металл.

Канонерская лодка «Калмык»

Заложена в 1905 г. Спущена в июне 1907 г. Вступила в строй в июле (сентябре) 1909 г. Разоружена и сдана к порту на долговременное хранение осенью 1914 г. 7 сентября 1918 г. захвачена в Хабаровске японскими интервентами и выведена из строя, но 17 февраля 1920 г. вновь вошла в состав ВМС РККА, в мае 1921 г. восстановлена, введена в строй и включена в состав Морских сил Дальневосточной республики (ДВР). 19 декабря 1921 г. вооружение с РКЛ было снято и установлено на бронепоезда Народно-революционной армии ДВР. 23 декабря 1921 г. во избежание захвата японцами и белогвардейцами подорвана экипажем в Хабаровском военном порту. Весной 1922 г. была поставлена на восстановительный ремонт, с 24 апреля 1922 г. – «Пролетарий», но в конце 1922 г. вновь сдана к Хабаровскому военному порту на хранение и в сентябре 1923 г. сдана на слом.

Канонерская лодка «Киргиз»

Заложена в 1905 г. Спущена в июле 1907 г. Вступила в строй в сентябре 1909 г. Разоружена и сдана к порту осенью 1914 г. Ос-

нию 1914 г. разоружена и сдана к порту на долговременное хранение. 7 сентября 1918 г. была захвачена японцами в Осиповском затоне (Хабаровск) и полностью выведена ими из строя. После гражданской войны в строй не вводилась, в 1925 была списана и сдана на слом.

Канонерская лодка «**Корел**»

Заложена в 1905 г. Спущена в июле 1907 г. Вступила в строй в сентябре 1909 г. Осенью 1914 г. разоружена и сдана к порту на долговременное хранение. Захвачена в Хабаровске японцами и 23 сентября 1920 г. затоплена ими в Осиповском затоне. В 1923 г. поднята, но, ввиду нецелесообразности восстановления, сдана для разделки на металл.

Канонерская лодка «**Сибиряк**»

Заложена в 1905 г. Собрана и спущена в июне 1907 г. в посёлке Кокуй Читинской губернии. Вступила в строй в июле 1908 г. (в сентябре 1909 г.?). 28 ноября вошла в состав АВФ. Разоружена и сдана к порту на долговременное хранение осенью 1914 г. Захвачена японцами 7 сентября 1918 г. и полузатоплена ими в Осиповском затоне. Введена в строй после ремонта 7 февраля 1920 г. Участвовала в гражданской войне (бои с японскими интервентами в сентябре-октябре 1922). С 24 апреля 1922 г. – «Красное Знамя». С января 1922 г. входила в состав НРФ ДВР, с 17 ноября 1922 г. – в состав МСДВ, с 29 сентября 1927 г. – в состав Дальневосточной военной флотилии (ДВВФ) и с 27 июня 1931 г. – в состав Амурской Краснознамённой флотилии (АКФ).. Участвовала в советско-китайском конфликте в октябре-ноябре 1929 г. Капитальный ремонт в 1935-1936 гг. и 1944-1945 гг. (модернизация). В августе 1945 г. находилась в ремонте и в боевых действиях не участвовала. 29 апреля 1953 г. выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой. 23 августа 1955 г. вошла в состав ТОФ, 13 марта 1958 г. разоружена и исключена из списков судов ВМФ в связи с передачей для демонтажа и реализации.

Речные канонерские лодки типа «Бурят»

Протвень Владислав Алексеевич
курсант II курса Амурского филиала
«Морского государственного университета им. Г.И. Невельского»

Было спроектировано и построено 3 единицы речных канонерских лодок типа «Бурят»: «Бурят», «Монгол», «Орочанин».

Тактико-технические характеристики

Водоизмещение, тонн	244
Длина, м	54,6
Ширина, м	8,23
Осадка, м	0,91
2 дизеля общей мощностью, лошадиных сил	480
Винтов, штук	2
Скорость, узлов (уз. — 1852 м)	11
Запас топлива, тонн	до 46
Дальность плавания (на 8 узлах), миль	1000
Бронирование борта, элеватора и мостика, мм	12
Штатный экипаж, человек	40

(3 офицера, 35 кондукторов и матросов)

Вооружение: два 75-мм орудия, восемь 7,62-мм пулемётов. С 1912 г. два 75-мм орудия, два 47-мм орудия (салютные), два 7,62-мм пулемёта.

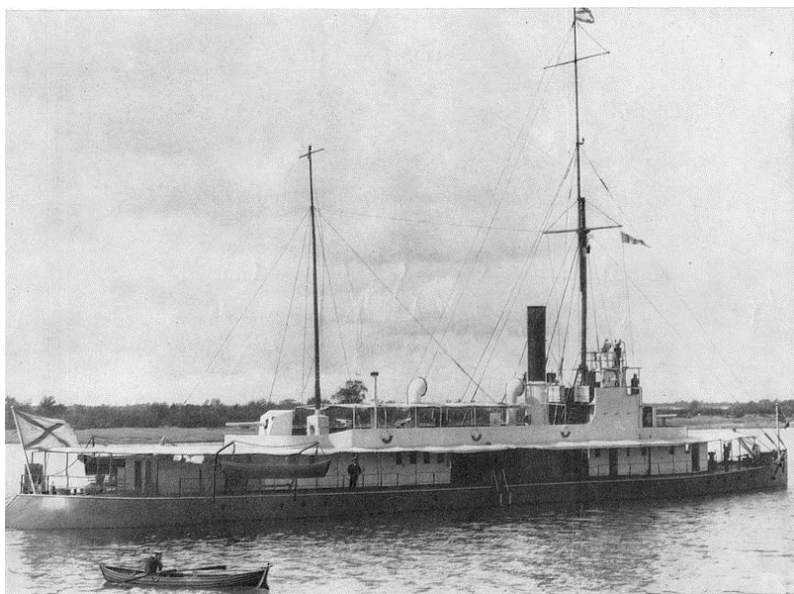
Два огнетрубных локомотивных котла могли работать на нефти, угле, дровах или одновременно нефти и угле. Угольные ямы, они же — помещения для дров. Запас жидкого топлива составлял 36, угля — 45,9 т, что обеспечивало дальность плавания 1100 миль экономическим ходом (8 уз). Две вертикальные машины тройного расширения развивали при 400 оборотов в минуту суммарную индикаторную мощность 480 л. с. Гребные винты размещались в кормовых туннелях. Паровая динамо-машина обеспечивала электрическое освеще-

ние помещений и работу 60-см прожектора. Главные и вспомогательные механизмы, а также паровые котлы были производства Сормовского завода.

Боевая рубка, шахты элеваторов и арсенал в носовой части мостика защищались 12-мм броней, оконные амбразуры рубки закрывались откидными ставнями; здесь же находились штурвал с паровым приводом.

Канонерская лодка «Бурят»

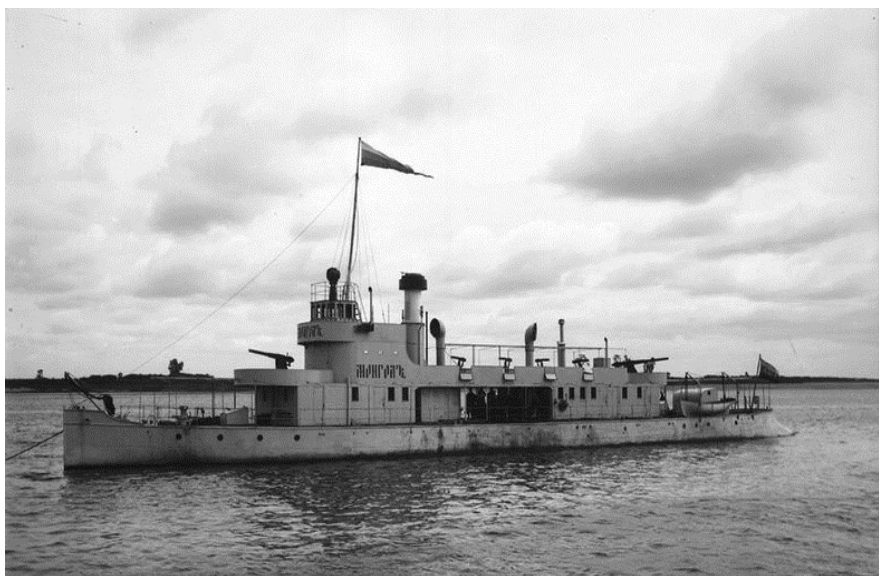
Была спроектирована по образцу речных канонерок английской фирмы «Ярроу». Заложена в апреле 1905 г. Спущена в мае 1907 г. Вступила в строй 27 августа 1907 г. Построена Сормовским заводом в Нижнем Новгороде, перевезена в разобранном виде по железной дороге на Дальний Восток и собрана в поселке Кокуй, на реке Шилка. Осенью 1920 г. уведена японцами на остров Сахалин. 5 мая 1925 г. возвращена СССР. В 1929 г. введена в строй после капитального ремонта. 16 октября 1925 г. включена в состав Морских сил Дальнего Востока (МСДВ) и сдана в Хабаровский порт на хранение. С 27 июня 1931 г. входила в состав Амурской Краснознамённой флотилии (АКФ). В 1929 г. расконсервирована и после капитального ремонта введена в строй. В октябре 1929 г. участвовала в боевых действиях на Сунгари во время советско-китайского военного конфликта на Китайско-восточной железной дороге (КВЖД).



Прошла капитальный ремонт в 1936 г. и в 1944 – 1945 гг. (т. е. в августе 1945 г. находилась ещё в ремонте, поэтому в войне с Японией не участвовала). 29 апреля 1953 г. выведена из боевого состава и законсервирована. 23 августа 1955 г. вошла в состав Тихоокеанского флота (ТОФ). 13 марта 1958 г. разоружена, исключена из списков судов ВМФ и сдана на слом.

Канонерская лодка «Монгол».

Была спроектирована по образцу речных канонерок английской фирмы «Ярроу». Заложена в апреле 1905 г. Спущена в апреле 1907 г. Вступила в строй 27 августа 1907 г. Построена Сормовским заводом в Нижнем Новгороде, перевезена в разобранном виде по железной дороге на Дальний Восток и собрана в поселке Кокуй, на реке Шилка. Осенью 1920 г. уведена японцами на остров Сахалин. 1 мая 1925 г. возвращена СССР, включена в состав Морских сил Дальнего Востока (МСДВ) и сдана в Хабаровский порт на хранение. С 27 июня 1931 г. входила в состав Амурской Краснознамённой флотилии (АКФ). К 24 июля 1932 г. восстановлена и с 14 августа 1932 г. вновь включена в боевой состав АКФ. Прошла капитальный ремонт в 1937 г. и в 1942 г. 28 февраля 1948 г. разоружена, исключена из списков судов ВМФ и сдана для демонтажа и реализации.



Канонерская лодка «Орочанин».

Была спроектирована по образцу речных канонерок английской фирмы «Ярроу». Заложена в апреле 1905 г. Спущена в апреле 1907 г. Вступила в строй 27 августа 1907 г. Построена Сормовским заводом в Нижнем Новгороде, перевезена в разобранном виде по железной дороге на Дальний Восток и собрана в поселке Кокуй, на реке Шилка. В марте 1918 г. её экипаж участвовал в подавление контрреволюционного мятежа в Благовещенске. 18 сентября 1918 г. ввиду угрозы захвата японцами взорвана экипажем в низовье реки Зея. В строй не вводилась, в 1923 г. на месте подрыва разобрана на металл.



История Астрахановской бригады

*Канов Евгений Владимирович,
военнослужащий в/ч 2068 г. Благовещенск*

20 июня 1933 года приказом Объединённого государственного политического управления при Совете народных комиссаров СССР (далее – ОГПУ) был сформирован Благовещенский отряд речных судов ОГПУ. Этот день считается днем образования части. Отряд речных судов ОГПУ был сформирован из личного состава Краснознаменной Амурской флотилии. В состав отряда, также были переданы плавсредства флотилии, включая в себя:

- две канонерские лодки КЛ-309, вооружённые 45мм пушкой, двумя полубашнями с пулеметами "Максим", личный состав был вооружен винтовками Мосина образца 1891 года калибра 7,62 мм;
- четыре катера типа КМ с экипажем в количестве 5 человек, имеющие на вооружении один пулемет "Максим" на тумбовой установке;
- три катера деревянного типа РВК, вооруженные пулеметом "Максим";
- несколько шлюпок "ШМ" с подвесным мотором типа "Искра".

С 1931 по 1936 год в части проходил военную службу Фильченков Николай Дмитриевич, который в 1941 году ценой своей жизни вместе с четырьмя краснофлотцами остановил продвижение колонны фашистских танков к Севастополю. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 октября 1942 года политруку Фильченкову Н.Д. за мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

В июне 1941 года морская пограничная охрана Народного комиссариата Внутренних дел СССР была передана в состав Военно-морского флота. Командиры и краснофлотцы Благовещенского отряда речных судов принимали активное участие в боях против немецко-фашистских захватчиков на Западе и против Квантунской армии Японии на восточных рубежах СССР. За период боевых действий при разгроме империалистической Японии на Дальнем Востоке в августе 1945 года кораблями и катерами отряда было перевезено более 80 десантов общей численностью около 4 тысяч человек. Моряки-пограничники обеспечивали огневую поддержку наступающим частям Красной Армии, участвовали в освобождении маньчжурских

населенных пунктов от японских войск, в ликвидации погранполицейских постов противника.

Свидетельствуют архивные документы: «29 августа 1945 года в 17.00 личный состав бронекатера БК-63 под командованием старшего лейтенанта Шавлак Г.В. на участке заставы «Саратовка» задержал маньчжурский пассажирский пароход, который в 18.30 был доставлен на пристань Константиновка. На пароходе взято в плен 2 офицера японца и три полицейских китайца, 23 женщины, 9 детей. Все интернированные, пленные согласно приказа командующего 2-й Красной Армии были переданы организации контрразведки «Смерш» 3-й стрелковой дивизии. В качестве трофеев на пароходе изъято «Маузеров» – 1, клинков – 8».

Из донесения командующему 2-й Красной Армией от 14 сентября 1945 года: «Операция по овладению городом Сахалин по приказу командующего 2-й Красной Армией начата в 17.40 10 августа 1945 года. Численность оперативной группы пограничников 71 человек и личный состав бронекатеров БК-65 и БК-56. В результате проведенной операции были приняты меры по мобилизации местного населения для тушения пожаров, наведения порядка в городе до подхода частей Красной Армии. С прибытием частей Красной Армии был сдан назначенному коменданту города майору Школьник. Личный состав бронекатеров "ЗИС" и "Газ" на участке погранкомендатуры Константиновка 10 и 11 августа 1945 года обеспечивал переброску на правый берег реки Амур авангардных частей 3-й стрелковой дивизии 2-й Красной Армии. Было переброшено 1260 военнослужащих, 80 тонн продовольствия и боеприпасов, проведена линия связи через реку Амур».

После войны Благовещенский речной отряд судов был переформирован в группу катеров, которая вошла в состав Благовещенского пограничного отряда.

В послевоенное время моряки-пограничники активно включились в дело восстановления дальневосточных рубежей Отечества и приведения пограничной службы на речных рубежах на уровень, обеспечивающий надежную защиту и охрану мирного труда советских граждан. Военнослужащие группы катеров оказывали эффективную помощь государственным органам и местному населению по переводу народного хозяйства Приамурья на мирные рельсы.

1 августа 1965 года на базе группы катеров Благовещенского пограничного отряда был создан 38 отдельный дивизион сторожевых

кораблей и катеров. Дивизион состоял из управления, береговой базы ремонта и обеспечения, узла связи и корабельного состава.

В 60-е годы обстановка на советско-китайской границе была напряженной, не прекращались провокации китайских граждан и военнослужащих на Государственной границе. Моряки-пограничники в эти трудные годы проявляли образцы стойкости и выдержки, решительно пресекали противоправные действия китайцев на речной границе. Так, пик напряженности между КНР и СССР пришелся на 1969 год, когда на всем протяжении дальневосточной границы гражданами КНР проводились массовые беспорядки и провокации с целью вызвать крупномасштабный вооруженный конфликт с Советским Союзом. В ночь с 25 на 26 мая 1969 года катер КНР предпринял попытку прорыва из Амура в Зею с провокационной целью, 3 нарушителя Государственной границы с лодки, спущенной с катера были задержаны осмотровой группой пскр-300 под командованием старшины 2 статьи Мошкина, при задержании было применено оружие.

20 июня 1969 года на базе 38 отдельного дивизиона сторожевых кораблей и катеров войск Краснознаменного Дальневосточного пограничного округа сформирована Благовещенская отдельная бригада сторожевых кораблей и катеров войск Краснознаменного Дальневосточного пограничного округа.

Помимо выполнения задач охраны Государственной границы моряки-пограничники участвовали также в оказании помощи местному населению, пострадавшему от наводнения в 1972 году. Военнослужащие соединения осуществляли эвакуацию людей и техники пограничных застав, а также людей, животных и имущества колхозов и совхозов. При этом показали высокую организованность и морскую выучку экипажи пскр-318, пскр-319, пскр-343. Командовал звеном капитан-лейтенант Щербина О.Л. Активное участие в ликвидации последствий стихийного бедствия приняли экипажи пограничных катеров. Так пограничный катер №89 под командованием мичмана Айкина И.И. спас от наводнения 500 человек, 3900 голов скота и более 200 тонн сена.

В настоящее время (1999 – 2002 гг. и 2005 – 2010 г.) проводились структурные реорганизации соединения. Однако задачи, стоящие перед речниками-пограничниками, в целом, остаются неизменными, а именно: Выполнение служебно-боевых задач по охране Государственной границы в соответствии со складывающейся обстановкой.

История Пограничной Амурской Флотилии от времен ОГПУ до переименования в ФСБ

*Серов Михаил Александрович
военнослужащий в/ч 2068, г. Благовещенск*

Становление флотилии

Первые документальные упоминания об Амуре, других реках и прилегающих к ним территориях доставил в Якутск атаман Перфильев М. промышлявший со своим отрядом казаков (государев людей), летом 1636 года, на реке Витим. В период с 1639 года по 1640 год приходят отрывочные сведения об Амурской земле, от Москвитина И.Ю. собравшего их у туземных племён населявших берега Охотского моря.

Первые русские боевые суда появились на реке Амур летом 1644 года — это были струги казачьего головы Пояркова В.Д., который с небольшим отрядом в 85 человек совершил сплав по реке и после зимовки в низовьях Амура вернулся через Охотское море в Якутский острог.

Второй экспедиции под руководством атамана Е. П. Хабарова, которая вышла на Амур в 1650 году также на стругах, удалось на время создать русские поселения по Амуру, но после неудачных военных действий с Китаем в 1689г. по условиям неравноправного Нерчинского мира русские были вынуждены оставить Амур на 160 лет.

10 июля 1850 года в результате экспедиции капитан-лейтенанта Невельского Г. И. (впоследствии преобразованной в Амурскую экспедицию) низовья Амура стали вновь доступны для России, и 18 мая 1854 года построенный на реке Шилке пароход «Аргунь» Сибирской военной флотилии вышел в Амур и впервые осуществил сплав до низовьев, став первым кораблем Военно-Морского Флота России в верхнем и среднем течении этой реки. Почти одновременно, в 1855 году в низовьях Амура совершила плавание винтовая шхуна «Восток» той же флотилии и паровой баркас «Надежда» Амурской экспедиции.

Ко времени заключения Айгунского трактата в 1858 г. и чуть позже (к 1863 г.) Россия имела на реках Амур и Уссури пару деревянных канонерских лодок и пароходы «Сунгача» и «Уссури» для плаваний по рекам Уссури, Сунгача и озеру Ханка. Все эти корабли организационно входили в состав Сибирской флотилии Морского ведомства.

Тем не менее, постоянного соединения Военно-Морского Флота на Амуре не существовало ещё около 60 лет, несмотря даже на обострения в отношениях с Китаем в 1860 и 1880 гг.

По Амуру и его притокам с 1860-х гг. ходили частные и казённые пароходы, часть из которых принадлежала Военному ведомству и могла вооружаться: «Зея», «Онон», «Ингода», «Чита», «Константин», «Генерал Корсаков». На Амуре также находились невооружённые пароходы Сибирской флотилии «Шилка», «Амур», «Лена», «Сунгача», «Уссури», «Буксир», «Польза», «Успех», винтовые баркасы и баржи. Пароходы, в основном, занимались хозяйственными перевозками и снабжением. К концу XIX века по Амуру и притокам ходили 160 паровых судов и 261 баржа.

1895—1905 годы

Первое соединение появилось в 1895—1897 гг., хотя оно и не было военно-морским.

Для обороны линии границы, обслуживания казачьих станиц, расположенных на берегах Амура, Уссури и Шилки, была создана Амурско-Уссурийская казачья флотилия. Состояла она первоначально из пароходов «Атаман» (флагман), «Казак Уссурийский», парового катера «Дозорный», барж «Лена» и «Булава». В экипажах числились забайкальские, амурские, уссурийские казаки. Старший командир (должность, приравненная по статусу к должности командира отдельной казачьей сотни) до 1901 г. — Лухманов Дмитрий Афанасьевич. Финансирование флотилии было определено из средств сразу двух казачьих войск — Амурского (8976 руб. в год) и Уссурийского (17423 руб. в год). Также казаки заготавливали дрова и уголь для судов флотилии (с 1898 года на оплату их поставок выделялись 20 % выручки от частных рейсов), но с 1904 года эта повинность была заменена выплатой из войсковых капиталов (2156 руб. в год с Амурского и 4724 руб. с Уссурийского войск).

Флотилия базировалась на реке Иман и подчинялась Приамурским казачьим войскам и довольно успешно защищала русских подданных от нападений китайских хунхузов, осуществляла перевозку грузов и пассажиров до 1917 года.

Боксёрское восстание 1900 г., во время которого боксёрские и хунхузские шайки обстреливали русские суда на реке, показало необходимость фактического владения водами Амура и его притоков. Кроме того, подавление этого восстания вылилось для России в настоящую войну с регулярными китайскими войсками, в ходе ко-

торой русские войска обороняли КВЖД, Харбин и заняли Маньчжурию. В ходе этих боевых действий военное командование приняло ряд срочных мер: были вооружены полевой артиллерией пароходы Управления водных путей «Хилок», «Третий», «Газимур», «Амазар», «Селенга» и «Сунгари». Пароходы подчинялись армейскому командованию. Их экипажам, а также казакам Амурско-Уссурийской флотилии, под огнём китайцев приходилось сопровождать гражданские пароходы по Амуру, а также прорываться в Харбин по Сунгари.

Во время русско-японской войны 1904—1905 гг. на Амуре находились 6 вооружённых пароходов («Селенга», «Хилок» Военного ведомства, «Третий», «Шестой», «Восемнадцатый», «Аскольд» Пограничной стражи), пограничные катера «Артур» и «Часовой», 7 152-мм двухорудийных плавучих самоходных батарей Сибирской флотилии («Беркут», «Орёл», «Лунгин», «Чибис», «Гриф», «Сокол», «Крохаль»), 17 устаревших миноносков (№ 3, № 6, № 7, № 9, № 18, № 47, № 48, № 61, № 64, №91, №92, №93, №95, №96, №97, №98, №126) и полуподводная миноноска (торпедный катер) «Кета» Сибирской флотилии. Базируясь в основном в Николаевске, эти корабли осуществляли воинские перевозки, осуществляли противодесантную оборону устья Амура и залива Де-Кастри, хотя непосредственного участия в боевых действиях не принимали (кроме «Кеты»).

Ещё до русско-японской войны, в 1903 году, Морское ведомство принимает решение о создании постоянной военно-морской флотилии на Амуре и постройке для неё специальных военных судов. Незадолго до окончания боевых действий, 2 апреля 1905 года был образован Отдельный отряд судов Сибирской флотилии, включавший в себя все военные корабли на реке Амур.

1906—1917 годы

По окончании неудачной для России войны значение военных кораблей на Амуре ещё более возросло. Для Отдельного отряда были заложены 4 мореходные канонерские лодки типа «Гиляк» для защиты устья Амура. Однако на Амур они не попали, а остались на Балтике, так как из-за глубокой осадки они могли бы плавать только в нижнем течении Амура — от Хабаровска до устья.

Зато было начато строительство 10 речных канонерских лодок с малым углублением («Бурят», «Орочанин», «Монгол», «Вогул», «Сибиряк», «Корел», «Киргиз», «Калмык», «Зырянин» и «Вотяк»). Речные канонерские лодки строились на Сормовском заводе, перевозились по железной дороге и собирались в 1907—1909гг в Сретен-

ске. Лодки оказались довольно мощными артиллерийскими кораблями, способными оперировать в сложных условиях Амура и Уссури. По окончании постройки лодок завод стал строить пароходы и баржи для частных заказчиков.

Затем началась постройка ещё более сильных башенных канонерских лодок (впоследствии назывались речными мониторами). Построенные в 1907—1909 гг. Балтийским судостроительным заводом и собранные в посёлке Кокуй Читинской губернии, они все вступили в строй в 1910 г. Эти канонерские лодки («Шквал», «Смерч», «Вихрь», «Тайфун», «Шторм», «Гроза», «Вьюга» и «Ураган») являлись самими мощными и совершенными речными кораблями в мире для своего времени.

Кроме того, в состав флотилии были включены 10 бронированных посыльных судов типа «Штык» — первые в мире бронекатера (хотя этого термина тогда ещё не существовало).

Приказом по Морскому ведомству от 28 ноября 1908 г. все амурские суда, причисленные к Сибирской флотилии, были объединены в Амурскую речную флотилию с оперативным подчинением её командующему войсками Приамурского военного округа.

Базировалась флотилия в Осиповском затоне под Хабаровском. Основным недостатком была слабость системы базирования. Судостроительная база у флотилии отсутствовала, так как мастерские в Кокуе (будущий Сретенский завод) обеспечивали только сборку построенных в европейской части России кораблей, а также строительство небольших паровых гражданских судов. Судоремонтная база существовала в виде кустарных портовых мастерских в том же Осиповском затоне.

Существование флотилии сильно помогло в 1910 при пересмотре договора с Китаем о судоходстве по Амуру и его притокам. Однако начавшаяся первая мировая война вынудила произвести частичное разоружение главных боевых кораблей флотилии — с них были сняты и отправлены на Балтику и Чёрное море остро дефицитные дизели, 152- и 120- мм орудия. Большинство кораблей передано в Хабаровский порт на хранение.

Амурская военная флотилия в годы Революции, Гражданской войны и интервенции.

В декабре 1917 г. флотилия подняла красные флаги, войдя в состав флота Российской Советской Республики. В июле-сентябре 1918 г. флотилия принимала участие в борьбе с японскими интер-

вентами, белогвардейцами, чехословацкими воинскими частями. 7 сентября 1918г. находившиеся на приколе в Хабаровске основные силы флотилии были захвачены японцами и вошли в состав японской флотилии на р. Амур, а канонерская лодка «Орочанин», посыльное судно «Пика» вместе с 20 гражданскими пароходами и 16 баржами ушли в верховья Зеи, где были уничтожены экипажами в конце сентября 1918 г. во избежание захвата. Амурская флотилия как соединение перестало существовать. Белые пытались создать свою флотилию на Амуре, но этому активно воспрепятствовали японцы. В конце 1919 г. — начале 1920 г. японцы частично взорвали корабли флотилии, остальные 17 февраля 1920 г. были захвачены в Хабаровске красными партизанами. Некоторые канонерки были введены в строй, включены в состав организованной 8 мая 1920 г. Амурской флотилии Народно-революционной армии Дальневосточной Республики (с 19.04.1921 г. — Амурская флотилия Морских сил ДВР) и принимали участие в гражданской войне до октября 1922 г. Первоначально они базировались в Хабаровске, но после его захвата в мае 1920 г. японцами — в Благовещенске, а с октября 1920 г. — снова в Хабаровске. Однако перед уходом из Хабаровска в октябре 1920 г. японцы увели на Сахалин 4 канонерские лодки, посыльное судно и несколько вспомогательных судов. Большинство канонерок бывшей Амурской флотилии весь 1920 г. продолжали находиться в разрушенном и полузатопленном состоянии в Хабаровске. 22-23 декабря 1921 г. они были захвачены там белоповстанческой армией Приамурского края, а в 14 февраля 1922 г. — снова красными частями НРА ДВР. Боеспособные же силы флотилии (красной) к лету 1921 г. после ремонта состояли из шести канонерских лодок, пяти вооружённых пароходов, шести катеров, шести тральщиков и до 20 вспомогательных судов. С апреля 1921 г. флотилия подчинялась штабу Морских сил ДВР. Флотилия взаимодействовала с сухопутными войсками на реках Амур и Уссури, обороняла минно-артиллерийскую позицию в районе Хабаровска. С 9.01.1922 г. называлась Народно-революционным флотом ДВР. Последней операцией флотилии в период гражданской войны стал поход отряда кораблей в составе Северной группы сухопутных и морских сил в сентябре-октябре 1922 г. с целью освобождения низовьев Амура от японцев и прояпонских властей. Вскоре после занятия НРА ДВР Владивостока, 7 ноября 1922 г. НРФ ДВР был вновь разделён на Морской отряд, в состав которого вошли захва-

ченные красными во Владивостоке остатки Сибирской флотилии, и Амурскую флотилию НРФ ДВР. Но через несколько дней Дальневосточная Республика объявила о своем присоединении к РСФСР и, соответственно, 17.11.1922 г. флотилия стала называться Амурской речной военной флотилией Морских сил Дальнего Востока РСФСР. В мае 1925 г. дипломатическим путём удалось получить от Японии уведенные ею речные корабли.

Межвоенный период

После интервенции и гражданской войны флотилия находилась в плачевном состоянии, потеряв более половины боевого состава, но в середине 1920-х гг. начала восстанавливаться с большим энтузиазмом путём ремонтов, модернизаций и перевооружений, доставшихся в наследство от Российской империи речных кораблей, а также переброской по железной дороге из Балтийского и Чёрного морей нескольких бронекатеров. В основном это удалось сделать к 1927—1935 гг., когда в составе флотилии имелись мониторы «Сун-Ят-Сен», «Ленин», «Киров», «Дальневосточный комсомолец», «Дзержинский», «Свердлов», «Красный Восток» (бывшие речные канонерские лодки типа «Шквал», которые по несколько раз меняли названия), канонерские лодки «Бурят», «Монгол», «Красная Звезда», «Красное Знамя» и «Пролетарий» (бывшие канонерки типов «Бурят» и «Вогул»), а также 7 бронекатеров типов «Партизан», «Копьё», «К» и «Н».

С 6 сентября 1926 в связи с упразднением Морских сил Дальнего Востока флотилия непосредственно подчинялась начальнику Военно-Морских Сил РККА. С 29 сентября 1927 по 27 июня 1931 называлась Дальневосточной военной флотилией, как и весь будущий Тихоокеанский флот.

В 1929 принимала участие в боях с китайскими милитаристами в ходе конфликта на Китайско-Восточной железной дороге. В июле 1929 г., сразу после захвата войсками Чжан Сюэяна КВЖД, начались обстрелы советских пароходов и прибрежных населённых пунктов на Амуре и его притоках. В октябре 1929 г., к началу активной фазы боевых действий, Дальневосточная военная флотилия имела в боевом составе 4 монитора во главе с «Лениным», 4 канонерские лодки, плавбазу гидроавиации, 3 бронекатера и несколько других судов. Им противостояла китайская Сунгарийская флотилия из одной мореходной канонерки, 3 речных канонерских лодок, 5 вооружённых пароходов, плавучей батареи и вооружённого транспорта и др. судов. До конца октября Амурская флотилия

наступала по Сунгари до города Фуцзинь. В первый и последний раз за всю историю русских и советских военно-речных флотилий 11 октября 1929 года у Лахасусу (Тунцзян) в устье Сунгари произошло полномасштабное артиллерийское сражение основных сил речных флотилий, закончившееся полным разгромом противника — Сунгарийской флотилии. В бою уничтожены три канонерские лодки, два вооружённых парохода и плавбатарей, остальные добыты через две недели флотской гидроавиацией. 20 мая 1930 г. за отличные действия по разгрому «белокитайцев» (как их тогда называли) флотилия была награждена орденом Красного Знамени и стала называться Дальневосточной Краснознаменной военной флотилией.

В 1930-х гг. в ходе масштабной кампании по освоению Дальнего Востока существенно улучшилась база флотилии. В Хабаровске в 1932 г. открылся судостроительный завод «Осиповский затон» (ССЗ № 368, впоследствии судостроительный завод им. С. М. Кирова). С 1934 г. интересы Речфлота обслуживал Сретенский судостроительный завод, созданный в Кокуе на базе небольших гражданских верфей и филиалов заводов. Для Военно-Морского Флота и пограничников этот завод строил вспомогательные суда и катера. Но крупнейшим судостроительным предприятием на Амуре стал судостроительный завод № 199 им. Ленинского Комсомола (ныне Амурский судостроительный завод) в г. Комсомольск-на-Амуре, строивший корабли с 1935 г. Ремонтные базы действовали в Хабаровске и Комсомольске.

Амурская военная флотилия перед войной и в годы Второй мировой войны

27 июня 1931 года флотилия переименована в Амурскую Краснознаменную военную флотилию. В предвоенные годы, с 1935—1937 гг. стала активно пополняться специальными речными военными кораблями новой постройки. В их число вошёл один из первенцев советской мониторной программы— монитор «Активный» (1935 г.), большие «амурские» бронекатера проекта 1124 с двумя танковыми башнями (или установками типа «Катюша») и малые «днепровские» бронекатера проекта 1125 с одной танковой башней. Первых к 1945 году насчитывалось 31 ед., вторых— 42 ед. Кроме того, к 1941г. флотилия пополнилась восемью канонерскими лодками, переоборудованными из речных пароходов, а также минным и боно-сетевым заградителями, речными тральщиками, минными катерами, плавучими зенитными батареями и другими необходимыми судами.

Ко времени зенита своей военной мощи в 1945 году флотилия состояла из 1-й, 2-й и 3-й бригад речных кораблей с базированием в Хабаровске (каждая бригада состояла отряд 2-3 мониторов или двух дивизионов по 2-4 канонерских лодок, двух отрядов бронекатеров по 4 ед., дивизиона из 4 тральщиков, одного-двух отрядов катерных тральщиков и отдельные корабли), а также Зейско-Буреинской бригады речных кораблей с базированием на Благовещенск (1 монитор, 5 канонерских лодок, два дивизиона бронекатеров, всего 16 БКА, дивизион из 3 тральщиков, отряд катерных тральщиков, два отряда глиссеров). Сретенского отдельного отряда речных кораблей (8 бронекатеров в двух отрядах и два глиссера), Уссурийского отдельного отряда из 3 бронекатеров с базированием в Имане, Ханкайского отдельного отряда из 4 бронекатеров и Охраны рейдов главной базы флотилии. Амурская речная флотилия располагала девятью отдельными дивизионами зенитной артиллерии, на вооружении которых состояло 76-мм орудий— 28, 40-мм зенитных автоматов «Бофорс»— 18 и 20-мм зенитных автоматов «Эрликон» — 24. Кроме этого флотилия располагала собственными ВВС в составе истребительного полка, отдельных эскадрильи и отряда. Всего имелось ЛаГГ-3 — 27, Як-3 — 10, Ил-2 — 8, И- 153-бис — 13, И-16 — 7, СБ — 1, По-2 - 3, МБР-2 — 3, Як-7 — 2, Су-2 — 1. При этом, несмотря на заблаговременную подготовку к войне с Японией и наличие подготовленного резерва в виде двух европейских флотилий, Амурская флотилия была укомплектована офицерским составом только на 91,6%, а старшинским и рядовым — на 88,7%. Ситуацию нивелировало нахождение в ремонте четырёх сравнительно крупных кораблей, а также хорошая специальная подготовка личного состава. Последнее отчасти объясняется тем, что в годы Великой Отечественной войны, даже в сравнении с Тихоокеанским флотом, Амурская флотилия находилась в постоянной готовности к отражению агрессии, а потому её личный состав старались не «растаскивать». Старшинский и большая часть рядового состава к тому времени прослужили по 6—8 лет, а большая часть офицеров пришли на флотилию 10-15 лет назад.

В 1945 г. Амурская флотилия принимала участие в войне с Японией, находясь в оперативном подчинении 2-го Дальневосточного фронта — в Маньчжурской наступательной операции 9 — 20 августа 1945 г. Амурская флотилия обеспечивала продвижение советских войск вдоль Амура и Сунгари, высаживала десанты в тыл

японским войскам (в том числе Сахалинский десант), участвовала в занятии маньчжурских городов Фуюань, Сахалин, Айгунь, Фуцзинь, Цзямусы и Харбин, обстреливала японские укрепленные сектора, захватила в Харбине корабли Сунгарийской речной флотилии Даманьчжоу-Диго.

Послевоенный период

После войны флотилия пополнилась трофеями, среди которых наиболее ценными стали четыре канонерских лодки японской постройки, ранее принадлежавших маньчжурской Сунгарийской флотилии. Кроме того в строй вступили 40 новых, более защищённых и с лучшим вооружением, бронекатеров проекта 191М, которые поистине могли считаться «речными танками». Наконец для устья Амура в 1942—1946 гг. были построены три мощных монитора проекта 1190 (типа «Хасан»), которые короткое время состояли и в Амурской флотилии. Тем не менее, с начала 1950-х гг. в СССР начинается упадок речных флотилий. Для них не строятся новые корабли. Не последнюю роль сыграло и образование в 1949 году первоначально дружественной Китайской Народной Республики. К 1955—1958 гг. все имеющиеся речные военные флотилии были расформированы, а входившие в их состав корабли и катера пошли на слом. Это было крайне недальновидно, так как бронекатера не требуют для своего сохранения больших затрат — их легко хранить на берегу в законсервированном виде, как некогда хранилось огромное количество танков, артиллерии и автомобилей. Амурская флотилия была расформирована в августе 1955 года. Вместо неё создана Краснознаменная Амурская военно-речная база Тихоокеанского флота.

С началом 1960-х годов отношения СССР и Китая стали резко ухудшаться. Беззащитность реки Амур стала настолько очевидной, что военное руководство страны было вынуждено срочно возрождать военно-речные силы. В 1961 году создана Амурская бригада (впоследствии дивизия) речных кораблей ТОФ. Для неё пришлось строить новые корабли. Основу речных сил составили артиллерийские катера проекта 1204, которых в 1966—1967 гг. построили 118 ед., а также И малых артиллерийских кораблей проекта 1208, построенных в 1975—1985 гг. Первые должны были стать заменой прежних бронекатеров, вторые — речных мониторов. Однако, по мнению специалистов и военных, полноценной замены не получилось: если бронекатера пр. 191М создавались именно для войны как

«речные танки», то новые артиллерийские катера скорее представляют собой патрульные катера мирного времени с противопульной защитой. МАКи пр. 1208 по разным причинам получились также не очень удачными. Кроме того, специально для пограничников в 1979—1984 гг. построили одиннадцать пограничных сторожевых кораблей проекта 1248 (на основе МАК пр. 1208), а для штабных и управленческих целей — в те же годы восемь ПСКР проекта 1249. Справедливости ради, надо отметить, что зарубежные аналоги советских речных кораблей проектов 191М, 1204, 1208 либо значительно им уступают, либо отсутствуют совсем.

С этим корабельным составом бывшая Амурская флотилия приняла на себя напряжение советско-китайских пограничных конфликтов, пик которых пришёлся на 1969 год, и с ним же вступила в 1990-е годы. Снова начались реорганизации. Указом президента РФ от 7 февраля 1995 г. создана Амурская пограничная речная флотилия в составе пограничных войск Российской Федерации. Однако вскоре указом президента РФ от 7 июня 1998 г. Амурская пограничная речная флотилия расформирована. Из-за недофинансирования соединение разделено на отдельные бригады пограничных сторожевых кораблей и катеров. Все боевые корабли и катера переданы Федеральной пограничной службе. В 2000 году на Амуре дислоцировалось 5 бригад и 1 дивизион пограничных кораблей и катеров: 32 ПСКР проекта 1204, 12 ПСКР проекта 1248, 5 ПСКР проекта 1249, 2 ПСКА проекта 1408.1, 12 ПСКА проекта 371, 3 МАКа, 2 «Сайгака», 3 танкера (2 больших и 1 маленький), 2 самоходные баржи, 1 невооружённый речной катер, 2 танковоза. В 2003 году разрезаны на металлолом МАКи (малые артиллерийские корабли), часть десантных кораблей «Мурена» (остальные проданы Южной Корее). По состоянию на 2008 год кроме нескольких десятков пограничных сторожевых кораблей (например, проекта 1248 «Москит») и катеров, от Амурской военной флотилии уцелел только один военный корабль — малый артиллерийский корабль «Вьюга». В 2009 году за Пограничной службой на Амуре числилось 15 речных артиллерийских бронекатеров проекта 1204 «Шмель» (на данный момент списаны), 1 речной малый артиллерийский корабль проекта 1208 «Слепень», от 7 до 9 речных артиллерийских катера проекта 1248.1 «Москит», 8 речных бронекатеров управления проекта 1249 и 3 артиллерийских бронекатера проекта 12130 «Огонек».

Состав флотилии

В 1910 году:

- 8 речных канонерских лодок (позднее мониторов) типа «Шквал» («Шторм», «Ураган», «Смерч», «Вихрь», «Тайфун», «Вьюга», «Гроза», «Шквал»),
- 3 речные канонерские лодки типа «Бурят» («Бурят», «Монгол», «Орочанин»),
- 7 речных канонерских лодок типа «Вогул» («Вогул», «Вотяк», «Калмык», «Киргиз», «Корел», «Сибиряк», «Зырянин»),
- 0 посыльных судов (бронекатеров) типа «Штык» («Штык», «Палаш», «Пуля», «Пистолет», «Шашка», «Кинжал», «Рапира», «Сабля», «Пика», «Копьё»),
- 3 вооружённых парохода — «Сильный», и ещё 2 (возможно «Хилок» и «Селенга»).

В мае-июне 1920 года:

- 3 вооружённых парохода («Карл Маркс», «Марк Варягин», «Труд»),
- минный заградитель «Муравьев-Амурский».
- 2 катера

Осенью 1921 года:

- 2 монитора («Шторм», «Ураган»),
- 3 канонерские лодки («Вогул», «Калмык», «Сибиряк»),
- 5 вооружённых пароходов («Ерофей Хабаров», «Марк Варягин», «Москва», «Павел Журавлев», «Труд»),
- 4 бронекатера («Барс», «Тигр», «Дарчи», «Хивин»),
- 5 вооружённых катеров («Дело рабочей руки», «Альбатрос», «Кондор», «Кречет», «Сокол», «Стрела»),
- 2 плавучие батареи,
- минный заградитель «Муравьев-Амурский»,
- 4 тральщика («Буря», «Зея», «Желтуга», «Иногда», «Онон»),
- плавбаза дивизиона катеров «Иртыш»,
- буксиры «Нерчинск» и «Фейерверкер».

В октябре 1929 года:

- 4 монитора («Ленин» — бывший «Шторм», «Красный Восток» — бывший «Ураган», «Свердлов» — бывший «Вьюга», «Сунь Ят-Сен» — бывший «Шквал»),
- 4 канонерские лодки («Бурят», «Беднота» — бывшая «Вогул», «Красное знамя» — бывшая «Сибиряк», «Пролетарий» — бывшая «Вотяк»).

- 3 бронекатера («Копьё», «Пика», «Барс»),
- 1 минный заградитель «Сильный» (бывший вооружённый пароход, переоборудован и переквалифицирован в минный заградитель в 1926 г.),
- группа тральщиков,
- десантный батальон,
- авиаотряд (14 гидросамолётов МР-1 и плавбаза гидроавиации «Амур»).

В начале августа 1945 года:

- 126 кораблей в боевом составе, в том числе:
- 8 мониторов («Ленин», «Красный Восток», «Свердлов», «Сун Ят-Сен», «Киров» — бывший «Смерч» (в ремонте), «Дальневосточный комсомолец» — бывший «Вихрь», «Дзержинский» — бывший «Тайфун» (в ремонте), и «Активный» — построенный в 1935 г.),
- 13 канонерских лодок («Бурят» (в ремонте), «Монгол», «Красное Знамя» (в ремонте), «Пролетарий», «Красная Звезда» — бывшая «Беднота», а также КЛ-30, КЛ-31, КЛ-32, КЛ-33, КЛ-34, КЛ-35, КЛ-36 и КЛ-37),
- от 52 (к началу войны) до 82 (к осени) бронекатеров (из них 31 проекта 1124 — БК-11..15, БК-20, БК-22..25, БК-41..48, БК-51..56, БК-61..66, 42 проекта 1125 — БК-16..19, БК-26..29, БК-31..38, БК-85..90, БК-104..111,
- БК-141..152, «Тревога», «Партизан», БК-93, БК-94, БК-71, БК-73, БК-75, БК-81, БК-84),
- минный заградитель «Сильный»,
- боно-сетевой заградитель ЗБС-1,
- 5 речных тральщиков (РТЩ-1..4, 50..59 и РТЩ-64),
- 36 катеров-тральщиков,
- 7 минных катеров,
- 45-й отдельный истребительный авиаполк,
- 10-й отдельный авиаотряд (всего 68 самолётов), личный состав 12,5 тыс. чел.

В начале 1950-х годов:

- 3 морских монитора («Хасан», «Перекоп», «Сиваш») (в 1955 г.),
- 8 речных мониторов «Сучан» (быв. «Сун Ят-Сен»), «Ленин», «Киров», «Дальневосточный комсомолец», «Дзержинский», «Свердлов», «Красный Восток», «Активный») (до 1952—1953 гг.),

- 7 речных канонерских лодок («Бурят», «Красная Звезда», «Красное Знамя», КЛ-55, КЛ-56, КЛ-57, КЛ-58) (до 1951—1953 гг.)

- 40 бронекатеров проекта 191М,
- некоторое количество бронекатеров проектов 1124 и 1125.

В 1969 году:

- артиллерийские катера проекта 1204,
- речные тральщики,
- десантные катера и др. суда.

В середине 1980-х годов:

- 8 малых артиллерийских кораблей проекта 1208 (МАК-2, МАК-6, МАК-4, МАК-7, МАК-8 «Хабаровский комсомолец», МАК-10, МАК-3, МАК-11 (перечислены в порядке постройки) и 3 МАК в составе морчастей погранвойск,

- несколько десятков артиллерийских катеров проекта 1204 (АК-201 и др.),

- 11 пограничных сторожевых кораблей проекта 1248,

- 8 пограничных сторожевых (штабных) кораблей проекта 1249 (ПСКР- 52...59),

- пограничные сторожевые катера проектов 1496, 1415 и др.,

- десантно-штурмовые катера на воздушной подушке проекта 1205,

- десантно-высадочные катера на воздушной подушке проекта 12061,

- речные тральщики, базовые суда снабжения и др.

В 1997 году:

- 10 ПСКР пр. 1208 («Вихрь», «Вьюга», «Гроза», «Смерч», «Тайфун», «Ураган», «Шквал», «Шторм», «60 лет ВЧК», «Имени 60-лет погранвойск»),

- 6 ПСКР пр. 1248 (ПСКР-312...),

- 8 ПСКР пр. 1249 (ПСКР-52... 59),

- 31 пограничный сторожевой катер пр. 1204 (П-340..344, П-346..351, П-355..363, П-365..368, П-370..372, П-374..377) 2 пограничных сторожевых катера пр. 1496,

- 4 пограничных сторожевых катера пр. 1415,

- 13 десантно-штурмовых катеров (Д-419, 421, 425, 428, 429, 433, 434, 437,

- 438, 442, 446, 447, 448),

- 8 десантно-высадочных катеров пр. 12061 (Д-142, 143, 259, 285, 323, 447, 453, 458),

- танкеры, разъездные катера и др., не считая судов армейских соединений,

- МВД, Рыбоохраны и т. д.

В 1999 году:

- Расформирована 11 ОБРПСР (Джалинда), Дивизион ПСКА в составе Сковородинского ПОГО.

В 2000 году:

- Дивизион ПСКА (Джалинда) передислоцирован в г. Благовещенск (Астрахановка),

- 12 ОБРПСР (Благовещенск),

- ПСКР проекта 1248, ПСКР проекта 1249, 18 ПСКР проекта 1204, ПСКА проекта 1408.1, ПСКА проекта 371,

- 13 ОБРПСР (Ленинское),

- 9 ПСКР проекта 1248, ПСКР проекта 1249,

- 14 ОБРПСР (Казакевичево),

- 2 ПСКР проекта 1248, 2 ПСКР проекта 1249, ПСКР проекта 1208, 12 ПСКР проекта 1204, ПСКА проекта 1408.1, ПСКА проекта 371, 3 МАКа, 2«Сайгака», 3 танкера (2 больших и 1 маленький), 2 самоходные баржи, 1 невооружённый речной катер, 2 танковоза,

- 15 ОБРПСР (Дальнереченск),

- ПСКР проекта 1249, ПСКР проекта 1204, 9 ПСКА проекта 371 ОДнПСКА (Сретенск),

- ПСКА разных проектов, ПМКа проекта 1398 «Аист», а также группа ПМКа в пос. Приаргунск (подчиняется командиру ОДнПСКА),

- С 2008 ОДнПСКА (г. Сретенск) реорганизован в дивизион ПСКА и переподчинён Пограничной службе в пос. Кокуй.

Командующие флотилией

- 1905 — 1910 — А. А. Кононов, капитан 1 ранга.

- 1910 — 1913 — К. В. Бергель, контр-адмирал,

- 1913 — 1917 — А. А. Баженов, вице-адмирал,

- 6 декабря 1917 — сентябрь 1918 — Болотов, матрос, председатель Центрального комитета (ЦК) флотилии,

- 6 декабря 1917 — сентябрь 1918 — Г. Г. Огильви, капитан 1-го ранга, начальник Военного отдела ЦКИ,

- 7 мая 1920 — 14 апреля (июнь) 1921 — В. Я. Канюк, военмор

- июнь — август 1921 — В. А. Подерни (врид), военмор,

- август — октябрь 1921 — Н. В. Третьяков, военмор,

- октябрь 1921 — январь 1922 — Н. П. Орлов, военмор,
- ноябрь 1922 — январь 1923 — Е. М. Воейков, военмор,
- январь — декабрь 1923 — П. А. Тучков, военмор.
- декабрь 1923 — апрель 1926 — С. А. Хвицкий, военмор.
- май — сентябрь 1926 — В. В. Селитренников,
- сентябрь 1926 — ноябрь 1930 — Я. И. Озолин,
- ноябрь 1930 — октябрь 1933 — Д. П. Исаков,
- октябрь 1933 — январь 1938 — И. Н. Кадацкий-Руднев, флагман 1-го ранга,
- февраль 1938 — февраль 1939 — флагман 2-го ранга Ф. С. Октябрьский,
- февраль — июль 1939 — Д. Д. Рогачёв, капитан 1-го ранга,
- июль 1939 — июль 1940 — А. Г. Головкин, флагман 2-го ранга (с 06.1940 - контр-адмирал),
- июль — август 1940 — М. И. Фёдоров, капитан 2 ранга,
- август 1940 — июнь 1943 — П. С. Абанькин, контр-адмирал,
- июнь 1943 — март 1944 — Ф. С. Октябрьский, вице-адмирал,
- март— сентябрь 1944 — П. С. Абанькин, контр-адмирал (с 07.1944—вице-адмирал),
- сентябрь 1944 — июль 1945 — Ф. С. Седельников, вице-адмирал,
- июль 1945 — октябрь 1948 — Н. В. Антонов, контр-адмирал,
- октябрь 1948 — январь 1949 — А. И. Цыбульский, капитан 1-го ранга,
- январь 1949 — февраль 1951 — В. Г. Фадеев, вице-адмирал,
- февраль 1951 — ноябрь 1953 — Г. Г. Олейник, контр-адмирал,
- январь 1954 — сентябрь 1955 — А. А. Ураган, контр-адмирал.

Командующие Амурской пограничной речной флотилией

- февраль 1995 — ноябрь 1997 — В. А. Нечаев, вице-адмирал,
- декабрь 1997 — июнь 1998 — А. А. Манченко, контр-адмирал.

Моряки-амурцы и тихоокеанцы в Сталинградской битве

*Омельчак Виктор Петрович,
преподаватель Дальневосточного высшего общевойскового команд-
ного училища имени маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского*

С июля 1942 года, когда, разгорелись кровопролитные бои на Сталинградском и Кавказском направлении, командование направило с Дальнего Востока на фронт более 54 тысяч моряков. Тихоокеанцы по праву могут гордиться тем, что в великой битве на берегах великой русской реки Волги героически сражались посланцы нашего флота. «В боях они шли первыми и вели за собой других. Глядя на них, выше держали голову остальные» – гласят архивные материалы.

Уезжая на фронт, комсомольцы подавали заявления с просьбой принять их в ряды ленинской партии. Комсомолец, главный старшина Амурской Краснознамённой флотилии в своём заявлении писал: «Многое изменилось за время войны, по-иному зазвучали слова «Родина», «партия», «слава», «присяга», «боевая дружба». Мы с особой силой почувствовали любовь к Родине, когда враг осквернил землю, когда пылают наши города и сёла, льётся кровь наших людей и через линию фронта к нам доносятся крики и стоны измученного народа. Ненавистью налились наши сердца. В бой хочу идти членом партии. Девиз: «В бою победить или умереть за Родину».

Большой и славный путь прошли в рядах 83-й бригады моряки Амурской флотилии. Эта бригада в числе первых получила почётное звание гвардейской.

Второй батальон амурцев дрался в рядах Н-ской гвардейской бригады на юге. Зимой 1942-1943 гг. эта бригада с жесткими боями прошла на запад более 600 километров по широким донецким степям. За этот период из батальона моряков более 40 человек за отличие в боях были награждены орденами и медалями.

Среди награждённых был командир взвода разведки Елагин. Получив задание разведать в одном из населённых пунктов состав вражеских сил, количество техники и расположение огневых средств, Елагин умело провёл эту трудную и опасную операцию. С группой моряков-разведчиков он глубокой ночью проник в село, где располагался немецкий гарнизон, и произвёл необходимую разведку; морякам удалось захватить с собой «языка» и к утру вернуться к своим

без потерь. За отличное выполнение этого задания Елагин получил орден Красной Звезды. Боевой орден украсил грудь и смелого разведчика краснофлотца Рюмина, который неоднократно выполнял ответственные боевые задания командования и много раз приводил «языков».

Опытным и волевым командиром показал себя в боях гвардии капитан-лейтенант Пинчук. Много раз водил он свой батальон в атаки против превосходящих по численности сил врага и каждый раз добивался победы. 7 января 1943 г. во время боя Пинчук получил тяжёлое ранение в ногу, но, несмотря на это, он не ушёл с поля боя, продолжая командовать батальоном. За умелое проведение боевых операций Пинчук был награждён орденом Красной Звезды.

Беззаветно сражались с врагами бойцы батальона, который командовал амурец капитан Халимон. В жарких боевых схватках батальон истребил не одну сотню гитлеровцев, прославив себя замечательными боевыми делами. Во время атаки на один из укрепленных узлов гитлеровской обороны лейтенант Литвинов первым бросился в атаку и лично истребил до десятка гитлеровцев. Бойцы, следуя примеру своего командира, неудержимой лавиной обрушились на врага и заняли населенный пункт. В другом бою пулемётный расчёт старшего краснофлотца Ранюк получил приказ держать оборону хутора Н. Десять часов героически дрались пулемётчики Ранюка. Немцы, имея огромный численный перевес, неоднократно пытались сломить горстку храбрецов и предпринимали одну атаку за другой. Но как только фашисты бросались в атаку, краснофлотцы спокойно подпускали их на близкое расстояние и точной огневой струёй срезали вражеские цепи. После трёх неудачных атак гитлеровцы отступили; на поле боя осталось свыше 60 вражеских трупов.

В одном из своих писем на флотилию политрук Белов и капитан Халимов рассказали об интересном случае, произошедшем с амурцем Блиновым. Младший сержант Блинов был послан в разведку. Его путь проходил лесной дорогой. Навстречу Блинову неожиданно попала повозка, на которой ехало несколько немецких офицеров. Тогда Блинов принял смелое решение. Он тихо подкрался и внезапно открыл огонь по гитлеровцам. Немцы были ошеломлены, они никак не ожидали подобной встречи. Этим замешательством и воспользовался отважный моряк. Очередь из автомата – и три гитлеровца упали на землю, а остальные два подняли руки вверх. Блинов заставил их собрать оружие, сложил его на повозку и вместе с пленными доставил в свою часть.

После окружения немецких и румынских войск под Сталинградом амурцы принимали участие в разгроме ударной группировки войск Манштейна в районе станции Котельниково, пытавшейся деблокировать дивизии Паулюса.

Взвод краснофлотцев-автоматчиков получил приказ задержать наступление у одной из важных высот. Стойко, насмерть стояли моряки. Весь день 22 героя держали свои позиции. Дрались, как львы. Один за другим выбывали из строя бойцы. Когда упал сражённый пулей командир взвода, командование принял на себя старшина первой статьи Виктор Коракозов.

«Мало нас осталось, – сказал он, обращаясь к краснофлотцам, – но будем стоять, товарищи, до последнего».

«Правильно! – в один голос ответили ему бойцы. – Пока на этом месте будет хоть один живой моряк, сюда не ступит грязный немецкий сапог».

Моряки выстояли. Подоспевшие к высоте наши части обрушили на немцев свой стремительный удар и смяли их. Красноармейцы поднялись на высоту и склонили обнажённые головы над теми, кто так мужественно и стойко держал здесь оборону. Из 22 моряков только один остался жив. Увидев людей в красноармейской форме он слабо пошевелился и сказал: «А все-таки наша взяла!».

Это был Виктор Коракозов. Тяжело раненый, он не расставался со своим пулемётом, охраняя боевой рубеж.

В боях за Сталинград отличились также лейтенант П. Лукьянчук, краснофлотец Федор Чистяков, артиллеристы Алексей Варламов, уничтоживший танк, 12 дотов и, десятки пулеметных точек, Петр Удод, разведчик Василий Костенец, десятки раз ходивший с товарищами в глубокий тыл врага и др.

Героический подвиг совершил моряк-тихоокеанец Михаил Паникаха. Во время одного из штурмов Сталинграда в районе заводов гитлеровцы двинули против батальона 883-го стрелкового полка, в котором служил Паникаха большое количество танков. Огнём из противотанковых ружей и гранатами встретили врага советские воины. Подпустив вражеский ТНК на близкое расстояние боец метнул в него бутылку с горючей смесью и вывел из строя. Двигавшийся рядом другой танк, изменив направление, пошёл прямо на матроса. Отважный моряк поднял бутылку с горючей смесью, но бросить её не успел – вражеская пуля разбила бутылку: горючая смесь облила лицо и обмундирование Паникахи. Объятый пламенем, он поднялся во

весь рост и с возгласом: «Фашисты не должны пройти!» – бросился к вражеской машине, разбил вторую бутылку и лёг на броню танка. Гитлеровские танкисты пытались выскочить из танка, но были сражены метким огнем бойцов отделения сержанта Климова. Подожжённый танк взорвался. Потеряв головную машину, гитлеровцы прекратили атаку и отступили. Сообщая об этом подвиге воинам-тихоокеанцам, старшина П. Микульских писал о Михаиле Паникахе: «При жизни он был равным среди нас, а мертвым поднялся, как яркая звезда». М.А. Паникаха за этот подвиг посмертно награждён орденом Отечественной войны I степени. Пройдут десятилетия и в мае 1990 года ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

С каждым днем среди участников битвы увеличивалось число снайперов. Широко было известно имя Героя Советского Союза старшины I статьи В.Г. Зайцева, добровольно прибывшего на Сталинградский фронт с Тихоокеанского флота. Четырехдневная охота специально присланного из Берлина начальника снайперской школы кончилась тем, что гитлеровский руководитель снайперов сам попал на мушку отважного советского снайпера В.Г. Зайцева.

На боевом счету этого прославленного снайпера числилось свыше 200 гитлеровцев. Получая орден, Зайцев сказал: «За Волгой для нас земли нет!». Эти слова рядового воина прозвучали как клятва всех защитников Сталинграда.

Командир части гвардии подполковник Овчаров с большой теплотой отзывался о посланцах флота. «Тихоокеанский флот послал на сушу тысячи своих лучших воспитанников. Многие из них влились тогда в нашу семью. Мы всегда ими гордились, ибо они высоко соблюдали морские традиции – стоять на смерть, бить врага до полной победы, пока бьётся сердце и руки держат оружие». Восемнадцать моряков с Тихого океана при защите Сталинграда в неравном бою с фашистскими танками пали смертью героев, но не пропустили врага. На рубеже, где стояли тихоокеанцы, после боя остались десятки уничтоженных изуродованных танков, а сотни гитлеровцев нашли себе смерть. В этом полку прошел суровую школу войны, и комсомолец торпедист Демченко Василий Иванович. Службу он начал на флоте в 1939 году. В октябре 1942 года он прибыл под Сталинград и был определен в разведотряд. В.И. Демченко громил фашистов по-комсомольски, по-тихоокеански. Он первым выходил на берега рек Южный Буг, Днестр. По несколько раз вплавь форсировал их под огнем противника. Его образцовое выполнение боевых приказов обес-

печивали успех боя. За мужество и стойкость В.И. Демченко 13 сентября 1944 года указом Президиума Верховного Совета СССР удостоен звания Героя Советского Союза.

Исключительный по доблести боевой путь прошел 845-й артиллерийский полк Тихоокеанского флота. В сентябре 1942 года у реки Дон он принимал участие в первых боях. С первых дней пребывания на фронте артиллеристы-тихоокеанцы с матросским упорством, с комсомольским задором изучали полевую артиллерию, учились наверняка громить фашистов. Сокрушающие удары по фашистам наносили артиллеристы полка в прорыве глубоко эшелонированной обороны врага на Дону, Барвенковском направлении, Никопольском плацдарме, на Сиваше, на Сапун-горе, под Севастополем и при освобождении Прибалтики. В письме коменданту береговой обороны Тихоокеанского флота генерал-майору береговой службы Малаховскому командир полка подполковник С.Я. Шрамков 14 апреля 1943 года писал: «За период наступательных боев от Дона до Днепра бойцами артполка уничтожено: дзотов – 36, танков – 26, арт. батарей – 18, мин. батарей – 35, блиндажей – 3, автомашин – 115, пулеметных точек – 5, бронемашин – 17, более 10 рот фашистской пехоты. Кроме этого, подбито большое количество танков, автомашин, взорвано три склада с боеприпасами, мост, рассеяно более 22 рот врага».

Литература:

1. Амурская флотилия: страницы истории. Сборник. – Хабаровск, 1946.
2. Камалов, Х.Х. Морская пехота в боях за Родину / Х.Х. Камалов – 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Воениздат, 1983. – 221 с.
3. Комсомол Краснознамённого Тихоокеанского флота. Сборник. – Владивосток, Дальневосточное кн. изд – во, 1970. – 358 с.
4. Краснознамённый Тихоокеанский флот. – Владивосток, Дальневосточное кн. изд–во, 1970. – 358 с.
5. Кузнецов, Н.Г. Курсом к победе / Н.Г. Кузнецов. - М.: Воениздат, 1975. – С.264.

Контр-адмирал Рогачев Д.Д.

*Горбачёв А., Калинин П.,
курсанты Дальневосточного высшего общевойскового командного
училища имени маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского*

Тема сообщения посвящена выдающемуся военачальнику контр-адмиралу Рогачеву Дмитрию Дмитриевичу. В разные годы он командовал Краснознаменной Амурской, Пинской и Волжской военными флотилиями.

Родился Д.Д. Рогачев 2 октября 1895 года в деревне Большая Росляковка, ныне Угодско-Заводского района Калужской области. На военной службе с 1915 г. В советском военно-морском флоте с 1918 г. Окончил классы рулевых и сигнальщиков Кронштадтской морской школы (1916 г.), параллельные классы при военно-морском училище (1929 г.). В Первую мировую войну служил на кораблях Балтийского флота. Участвовал в Моонзундской операции 1917 г. В годы Гражданской войны - рулевой штаба охраны водного района Кронштадтской крепости, помощник начальника отряда Сибирской военной флотилии, начальник службы связи Восточного фронта.

После войны почти два десятилетия Д.Д. Рогачёв проходил службу в Амурской флотилии: командир монитора, командир и комиссар дивизиона и бригады мониторов. С 1938 г. — помощник, заместитель, а с 1939 г. — командующий флотилией.

Это был сложный период истории нашей страны. Морякам и командирам пришлось участвовать в ожесточенных боях с белокитайцами на КВЖД в 1929 году, за что флотилия была награждена орденом Красного Знамени. А с весны 1932 года, когда Северо-Восток Китая (Маньчжурию) оккупировали японские милитаристы, Д.Д. Рогачёву пришлось участвовать в отражении многочисленных провокаций самураев.

С 1940 г. Д.Д. Рогачёв командовал Пинской военной флотилии, с которой вступил в Великую Отечественную войну. Флотилия совместно с армейскими частями обороняла Пинск и Лунинец, вела тяжёлые бои по удержанию переправ на реках Припять, Березина и Днепр, участвовала в обороне Киева.

С ноября 1941 г. контр-адмирал Рогачёв — командир бригады речных кораблей Волжской военной флотилии, а с февраля 1942 г. по май 1943 — её командующий. Находясь в оперативном подчинении Сталинградского фронта флотилия сыграла важную роль в обороне

Сталинграда. Д.Д. Рогачев вспоминает: «Летом 1942 года, когда бои шли на дальних подступах к Сталинграду, фашистские самолёты то и дело появлялись над Волгой, совершая нападения на караваны судов, сбрасывая морские электромагнитные донные мины. В эти дни главная задача Волжской военной флотилии (ВВФ) заключалась в том, чтобы обеспечить безопасность перевозок грузов, прежде всего, военных. Но уже в конце июля флотилия получила приказ быть готовой к огневой поддержке наших сухопутных войск, не допустить переправу войск противника через Волгу.

Что представляла собой Волжская военная флотилия? В её состав входили военные бронекатера и речные гражданские суда, соответствующим образом переоборудованные. Обычные буксиры стали канонерскими лодками вооружёнными морскими 100-миллиметровыми дальнобойными орудиями, зенитками и пулеметами. Экипажи кораблей составляли Черноморского и Балтийского и других флотов. Имелось у неё небольшая группа морской пехоты (командир – капитан 2-го ранга Топленинов).

Многие моряки вписали в те дни яркие страницы в летопись Сталинградской битвы. В их числе командир бригады тральщиков - заместитель командующего ВВФ контр-адмирал Б.В. Хорошхин. В районе Чёрного Яра и Никольского образовалась «пробка», скопились караваны судов с важнейшими военными грузами и войсками. Грузовые и пассажирские суда не могли двигаться вверх из-за большого количества вражеских мин. Надо было их уничтожить, провести караваны в Сталинград. Борис Владимирович взял на себя выполнение этой сложной задачи. Он решил проверить фарватер, ведя корабли флотилии без впереди идущих тральщиков. Обстановка требовала срочной доставки караванов в Сталинград. 1 августа 1942 года в ходе этого опасного похода бронекатер № 22 потряс мощный взрыв. Весь его экипаж, а с ним и контр-адмирал Б.В. Хорошхин погибли. Ценой своей жизни герои-моряки сохранили жизнь многим сотням советским воинам»

Так сражались наши моряки. Контр-адмирал Д.Д. Рогачев вспоминает: «Экипаж тральщика № 32 под командованием Потапова, уничтожил 13 магнитных мин противника. Моряки находили их не только с помощью траловой баржи, но иногда сами ныряли вводу и отыскивали мины, а затем уничтожали их глубинными бомбами. На одном из перекатов моряки, взявшись за руки, шли цепочкой, ногами ощупывая грунт, чтобы найти мину.

В совместной борьбе с фашистами росла и крепла боевая дружба и взаимодействие военных моряков, летчиков, речников. Они плечом к плечу делили все опасности, приходя на выручку друг к другу в трудные минуты».

Флотилия оказывала сухопутным войскам огневую поддержку, высаживала десанты, охраняла коммуникации, производила воинские перевозки через Волгу. Бронекатера, тральщики, другие корабли в тяжелых ледовых условиях под непрерывным воздействием вражеской артиллерии и авиации совершили более 35 тысяч рейсов и перевезли на правый берег свыше 90 тысяч человек и 13 тысяч тонн грузов, большое количество техники, вооружения и боеприпасов. Из осаждённого Сталинграда корабли эвакуировали 52 тысячи человек. Артиллерией флотилии было уничтожено более 3 полков пехоты, подбито 20 танков, сбито 13 самолетов, разрушено более 100 дзотов и блиндажей, подавлено 26 артиллерийских батарей противника.

С июля 1943 г. контр-адмирал Рогачёв Д.Д. командовал отрядом кораблей ВМФ в Горьком (ныне Нижний Новгород) и одновременно руководил скрытным переводом их по внутренним водным путям в блокадный Ленинград. В 1944–1946 гг. он командовал Киевской военно-морской базой. С 1946 по 1949 гг. – командир 8-го и 4-го учебных отрядов ВМФ, затем отряда и бригады строившихся кораблей в Зеленодольске.

Родина высоко оценила ратный труд контр-адмирала Д.Д. Рогачёва. Он был награждён орденами Ленина (двумя), Красного Знамени (тремя), Отечественной войны I-й степени, Красной Звезды, многими медалями.

Скончался контр-адмирал Рогачёв Д.Д. 23 мая 1963 г. в городе Зеленодольск, ныне в Татарстане.

Ратный подвиг контр-адмирала Рогачева Дмитрия Дмитриевича является ярким примером служения Отчизне для подрастающего поколения!

Литература:

1. Военная энциклопедия. В 8 т. – Москва : Воениздат, 2004. – Т. 7. – С. 249.
2. Рогачёв Д.Д. Удары с Волги / Д.Д. Рогачёв // Битва за Сталинград. 4-е изд. – Волгоград, 1973. – С. 259–265.
3. Действующая армия. – М.: Куликово поле, 2005. – С. 251.

На Амурских перекатах (30 лет на страже в пограничной службе КГБ СССР и России)

*Макаренко Владимир Тарасович,
заместитель Командующего Амурской Пограничной Речной
Флотилии (1995 – 1998 год), литературная обработка текста –
Б. Шадрин*

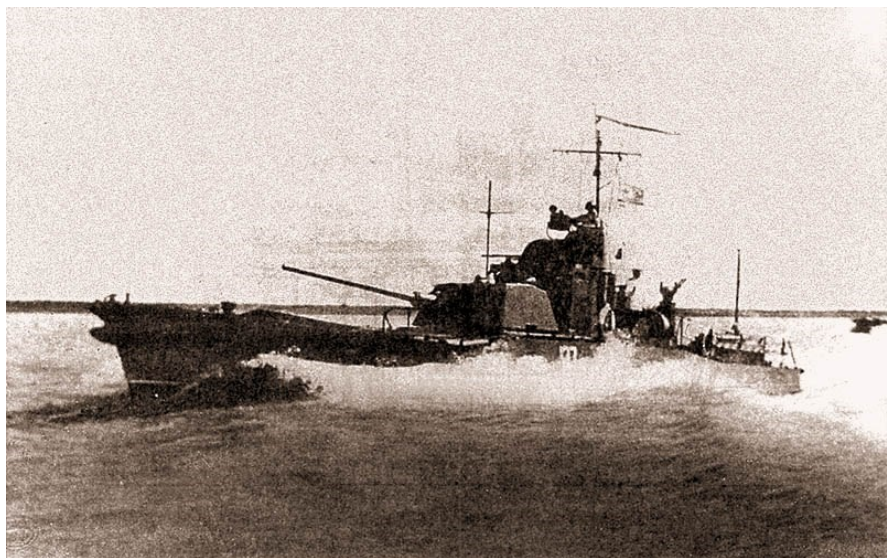
До шестидесяти лет, редко какой человек задумывается о смысле жизни, подводит итог жизненному пути, задает себе вопрос: «А что же я оставляю после себя?».

Но наступает момент, когда мы останавливаемся, как бы натыкаясь на невидимую стену, оглядываемся на пройденный жизненный путь и с удивлением осознаем, что есть, что рассказать, есть чем поделиться, а если объединить воспоминания своих сослуживцев и одноклассников то можно выстроить стройную систему и получится красочная мозаичная картина жизни целого поколения.

Итак ...

С чего начинается служба.

После отпуска, в первой декаде октября 1970 года, я по распределению прибыл в г. Хабаровск в распоряжение Начальника Дальневосточного Пограничного округа. По его указанию мы, семь лейтенантов, выпускников штурманского факультета ТОВВМУ им С.О. Макарова, из двенадцати, были направлены на советско-китайскую границу. В число семи вошли: В. Епифанцев; Г. Лебедев; В. Нечаев; Ю. Куликов; В. Мягих; А. Васильев и я. Это было время, когда интенсивно шло укрепление советско-китайской границы. Формировались новые части и подразделения, поступали новые корабли и техника. Округ остро нуждался в новых кадрах и молодых офицерах. Я попал на ПСКР-304 пр. 1195, Гриша Лебедев на ПСКР-305 пр.1195, Слава Епифанцев принял ПСКР-303 пр.1195. Эти легендарные пограничные сторожевые корабли 4-го ранга принимали участие в сражениях Великой Отечественной Войны в составе Дунайско-Пинской флотилии, под командованием вице-адмирала Григорьева В.В. и в составе Амурской флотилии в войне с Японией.



ПСКР пр. 1195. «Горбач»

Зашел на корабль, представился командиру старшему лейтенанту Олегу Фуркало и настроение мое резко упало. Корабль был мало приспособлен к проживанию. Бытовых условий практически никаких. Даже гальюна не было, везде было сыро и холодно. Стояли корабельные грелки, но и они не спасали от холода. В рубке вообще находиться было невозможно. 10 октября в Джалинде уже было минус 5 градусов, а ночью и того меньше. В шинели и ботинках я замерз уже минут через тридцать. Как подумал, что мне на этом «горбаче» (плавающем танке, как его еще называли) придется долго служить, настроение испортилось напрочь. Командир представил меня экипажу корабля, и я вступил в должность. Следующие четыре дня были хлопотными. Знакомство с экипажем, прием и сдача документации, подготовка корабля к переходу в Благовещенск на зимний отстой. Тогда в Джалинде собственного слипа еще не было, и корабли поднимали на стенку в Благовещенске. 14 октября в 10.00 корабли отошли от берега, построились в кильватерный строй и пошли в Благовещенск. Река Амур сильно обмелела, но командиры знали район плавания и уверенно шли вниз по течению. Что это был за переход, даже вспоминать не хочется. Командир в шубе и валенках: я в ботинках и шинели, которые не спасают от холода. По реке уже идет шуга. Ночью в каюте командира не больше пяти градусов теп-

ла. Спим не раздеваясь. Как я завидовал ребятам, которые попали на «Шмели» пр. 1204. В рубке тепло, ходят даже в рубашках. Когда мне по команде командира выдали валенки, то жизнь сразу стала веселее. На третьи сутки прибыли в Благовещенск, слили топливо, пропарили цистерны и нас подняли на слип. Три дня ушло на консервацию корабля, после чего экипажи на поезде убыли домой в Джалинду.



ПСКР пр. 1204 «Шмель» до модернизации в 1970 году

В начале февраля 1971 года меня вызвал командир бригады и сказал, чтобы я готовился на Военный Совет КДПО на утверждение на должность командира корабля. 7 февраля вместе с лейтенантом Пальговым В., призванным в Пограничные войска по партийному набору (кадровых офицеров было недостаточно) мы поехали на утверждение в должности командиров кораблей

Мы были первыми морскими офицерами, которых в должности командиров кораблей утверждал Военный Совет КДПО. Конечно, мы были не единственными, которых утверждал Военный Совет КДПО, там были офицеры на должности начальников застав и офицеров управлений отрядов и бригад. Но это был Военный Совет округа, на котором впервые утверждались начальники погранзастав

и командиры кораблей. Я был утвержден на должность командира ПСКР-320, а Слава Пальгов на ПСКР-363. Должность командира ПСКР-320 была вакантной из-за освобождения от должности капитан-лейтенанта Баклушина Л., поэтому после Военного Совета обязанности командира корабля я принимал от помощника ПСКР-320 лейтенанта Нечаева В.А.

После модернизации корабли пр.1204 вышли в артиллерийский полигон на 40 км. реки Зeya для производства отстрела всех видов вооружения корабля. Для производства контроля за отстрелом артиллерийского вооружения кораблей прибыла комиссия из Москвы во главе с Начальником Главного управления пограничных войск КГБ СССР при Совете Министров СССР генерал-полковником Зыряновым Павлом Ивановичем.



ПСКР пр.1204 после модернизации в 1971 году

Перед новым 1972 годом нам, выпускникам Высших Военно-морских училищ 1970 года, 19 декабря 1971 года пришли благодарственные письма с присвоением нам очередного воинского звания старший лейтенант. Это было единственное благодарственное письмо при присвоении звания.

Завершился 1971 год в основном для меня успешно. У меня родился сын, корабль, которым я командую, стал по итогам года луч-

шим в части. Нам дали теплую квартиру. Средняя зимняя температура в Джалинде равнялась минус 45 градусов. Все удобства были на улице. Дополнительно к водяному отоплению, мы на зиму заготавливали дрова и топили печи, которые были в каждой квартире.



Экипаж ПСКР-320. Филиппов М., Белов С., Мисяченко Ю., л-т Макаренко В., Сандул А., Зотов В., Замятин С., Нефедов А., Торган

Командир бригады капитан 1 ранга Мозговой Александр Павлович был требовательным, вдумчивым, справедливым и что особенно, был очень принципиальным командиром. Бригада была самой молодой из всех бригад Погранвойск в Союзе. Во-первых, она была сформирована в июле 1968 года, во-вторых, в штате части более 50% офицерского состава были лейтенантами. Нам молодым лейтенантам, которые, еще не имея достаточных знаний и опыта в службе, полностью доверялось выполнение задач, стоящих перед бригадой. Командир постоянно пытался оградить нас от всех неприятностей, с которыми мы могли столкнуться. Но мы в силу своей молодости были безрассудными и рисковали там, где этого не требовалось. Александр Павлович был единственным комбригом, из всех командиров частей которого я знал в течение почти трех десятков лет

службы в Дальневосточном Пограничном округе, который ежедневно выкраивал время, для обучения и подготовки офицеров штаба, который особое внимание уделял корабельным офицерам. К сожалению он досрочно вынужден был уволиться из войск по состоянию здоровья, а на его место пришел новый комбриг Гай Павлович Босый.

Мозговой А.П. прощался с каждой категорией военнослужащих отдельно. Так он собрал офицеров плавсостава, поблагодарил всех за совместную службу, а нам молодым офицерам: Епифанцеву В.А., Нечаеву В.А. и мне вручил погоны капитана 1 ранга и сказал: *«Вы дослужитесь до этого звания»*.

Почему только до этого звания? Все дело в том, что в 70-е годы должностей капитана 1 ранга в округе всего было 5, из них четыре должности командира бригады и одна – начальника морского отдела и все. Адмиральских должностей в Погранвойсках СССР было всего три – Начальника Морского управления в Москве и две начальника морского отдела в Ленинграде и на Камчатке. Дослужиться до должности капитана 1 ранга было очень сложно, а если точнее выразиться то практически невозможно. Такие должности старались занимать москвичи, приезжая за ними на Дальний Восток, и получив, возвращались опять на Запад. И пример с погонами говорит только о том, что Александр Павлович прекрасно разбирался в людях и был хорошим психологом и воспитателем.



*К. Вышегородский, В. Нечаев,
А. Мозговой, В. Мозговая.
Москва. 2009 г.*

Кстати, Нечаев В.А. и Епифанцев В.А. стали адмиралами, а я дослужился до капитана 1 ранга. Мы все считаем его нашим командиром, поддерживаем с ним добрые отношения, а так как у нас с ним день рождения в один и тот же день, то 30 сентября обязательно звоним и поздравляем друг друга. В 2016 году ему будет 90 лет, но он, слава богу, в добром здравии и хорошей памяти. Всех нас прекрасно

помнит, приглашает в гости в Воронеж, где долгое время возглавлял Совет ветеранов пограничников.

Однажды перед выходом на охрану госграницы ко мне подошел оперативный работник и попросил меня использовать для фотографирования две фотопленки, снимая на границе все, что я посчитаю нужным на мой взгляд. Я отдал пленки нештатному фотографу корабля – старшему радиометристу и проинструктировал его, что, когда и как снимать. Службу несли на участке Черняевской заставы напротив китайского селения ОУПУ. Радиометрист корабля спросил у меня разрешение произвести съемку китайского теплохода, который привез на китайский погранпост молодых военнослужащих. Я ему сказал, чтобы он все снял и по возможности, чтобы обе пленки были использованы. Проявлять нельзя, а по приходу сдать их в секретную часть. Сказал и забыл. Обе пленки помощник командира корабля, В.М. Нагайцев сдал в секретную часть бригады. Под новый 1973 год начальник штаба капитан 3 ранга А.А. Березин зачитал приказ Председателя Комитета Государственной Безопасности о награждении ст. л-та Макаренко В.Т. «За высокие показатели в охране госграницы СССР» ценным подарком. Офицеры командования бригады переглянулись между собой, и командир бригады Гай Павлович Босый спросил начальника штаба, когда он меня подал в Москву на поощрение, на что Березин ответил, что он меня не подавал. Тогда спросили начальника политического отдела В. Богомолова, может он как-то подал на поощрение по своим каналам и опять ответ был отрицательным.



*Командир
2-го дивизион
капитан-лейтенант
Макаренко В.Т. 1976 год*

После читки приказов меня вызвал комбриг и напрямую спросил, кто меня подавал на поощрение в Москву, я ответил, что не имею ни малейшего представления. И комбриг мне говорит, а где я тебе этот ценный подарок возьму, когда в приказе ничего не сказано о его цене. Я пожал плечами и, набравшись наглости, сказал, что могу взять деньгами. Все офицеры штаба части рассмеялись, и тут в кабинет заходит начальник особого отдела пограничного отряда подполковник Хута Виктор Фомич. Извинившись, что не успел к началу совещания по читке приказов, он вручил мне ценный подарок и поздравил с поощрением от Председателя КГБ СССР. Ценным подарком оказался небольшой переносной радиоприемник «Россия». Комбриг забрал его у меня, со словами, что вручит на следующем совещании офицеров и мичманов и отправил меня из кабинета. Я уже описывал случай, когда мой нештатный фотограф произвел снимки китайского теплохода, при несении службы в районе Черняевской заставы напротив китайского села Оупу. Видимо, он снял что-то представляющее интерес для контрразведчиков, за что они и представили меня на поощрение в Москву.

По итогам 1972 года, которые были подведены к годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции, наш корабль, ПСКР-320, занял первое место в бригаде и в округе. Меня назначили нештатным командиром звена, а вторым метелотом мне назначили ПСКР-373 старшего лейтенанта Епифанцева В.А. На переходе корабля я, как правило, выходил на верхнюю палубу или на мостик, а к управлению кораблем допускал одного из старшин корабля, конечно если помощник в это время отдыхал.

24 февраля 1974 года офицерам - выпускникам 1970 года было объявлено о присвоении очередного воинского звания капитан-лейтенанта.

В конце 1975 года меня назначили командиром дивизиона катеров в Казакевическую бригаду. На этой должности я прослужил практически 5 лет. Вывел дивизион в одно из лучших подразделений в Пограничных войсках. За что, осенью 1979 года я был награжден орденом «Знак Почёта», а в августе 1984 года был назначен командиром именного корабля 2-го ранга «имени 60-летия Погранвойск».

1983 год был годом, когда округ должен быть инспектироваться Московской комиссией. Наша бригада попадала в число инспектируемых соединений. Я за свою службу дважды сдавал инспекторскую проверки и знал требования проверяющих офицеров, по всем видам

боевого обучения. Поэтому с приходом на корабль я постоянно проводил корабельные тренировки и учения для отработки нормативных показателей, согласно требованиям руководящих документов по боевой подготовке, и приобретению экипажем твердых практических навыков по строгому выполнению эксплуатационных инструкций при обслуживании технических средств корабля в простых и сложных условиях обстановки.



ПСКР им. «60-летия Погранвойск» на якорной стоянке

Начиная с весны 1982 года, командованию корабля начало готовить моряков к инспекторской проверке. Мы с офицерами корабля распределили между собой все виды боевого обучения, начали проводить дополнительные занятия и принимать зачеты. Лично я отвечал за подготовку экипажа по пограничной, физической и строевой подготовкам. Старший помощник принимал Уставы ВС СССР, КУ ВМФ и защиту от оружия массового поражения (ЗОМП). Командир БЧ-5 отвечал за организацию и ведение борьбы за живучесть (БЖ) на корабле с учетом знания всех средств БЖ на корабле и устройство корабля. Так все офицеры и мичманы готовили личный состав к инспекторской проверке. Причем, выставлялось только две оценки

«Отлично» и «Неудовлетворительно». Если матрос или старшина не отвечал на два заданных вопроса, он получал оценку «неуд» и началось время повторной сдачи. Таким образом были приняты зачеты по заранее разработанным контрольным вопросам по всем видам боевого обучения.



*Я и старпом В.М. Сержанин с группой экипажа
«ПСКР им. 60-летия Погранвойск»*

Корабль сдал инспекторскую проверку с оценкой «Отлично». По итогам проверки корабль был назван «Маяком» среди всех кораблей и подразделений Пограничных войск и округа. На подведение итогов инспекторской проверки в бригаду прибыл Начальник Морского управления, заместитель Начальника Пограничных войск СССР контр-адмирал Козорезов Николай Николаевич. Он выступил с докладом на собрании офицеров и мичманов части по результатам проверки, объявил утвержденную оценку бригаде и вызвал меня к трибуне. Затем снял с руки командирские часы и сказал: *«Спасибо сынок, я рад, что мы с тобой после Джалинды вновь встретились по торжественному случаю. Носи эти часы в знак моей признательности к твоему экипажу корабля»*. Я ответил: *«Служу Советскому Союзу»*.

Фамилии офицеров корабля фигурировали практически во всех приказах на поощрение личного состава бригады и округа. В московском приказе по итогам года «ПСКР им. 60-летия Погранвойск» занял второе место после «ПСКР им. 27 съезда КПСС», а по физической подготовке и спорту 1 место в Погранвойсках среди всех кораблей и подразделений. В приказе я был награжден грамотой Начальника Погранвойск СССР генералом армии Матросовым Вадимом Александровичем. И это был не единичный случай. За всю мою службу в погранвойсках похвальными грамотами, «За образцовое выполнение заданий по охране государственной границы» я был награжден более пятидесяти раз, не считая благодарностей от командира части и до Председателя КГБ СССР.

От лейтенантских до адмиральских погон

В августе 1984 года последовало новое назначение, в округ на должность старшего офицера морского отдела по боевой подготовке.

В этой должности я пробыл до сентября 1985 года.

Закончив трехмесячные академические курсы, получил назначение уже на должность заместителя начальника морского отдела войск округа и в этой должности прослужил около десяти лет.

За этот период службы в КДПО случалось всякое, и хорошее и неприятности. Должность была очень ответственной. Практически приходилось руководить всеми морскими пограничными силами в округе. Руководство в первую очередь означает огромную ответственность за охрану морской границы округа. За одиннадцать лет службы в округе я поощрялся несколько раз Командующим округа, оговорюсь, что и официальных взысканий в служебной карточке за службу в округе я не получал. Считал и считаю, что лучшие мои годы службы были на кораблях, где я в полной мере мог использовать свой опыт и знания.

Указом президента РФ от 7 февраля 1995г. создана Амурская пограничная речная флотилия в составе пограничных войск Российской Федерации.

Следующим приказом было назначено командование Амурской пограничной речной флотилии. Командующим АПРчФл был назначен контр-адмирал Нечаев Виктор Александрович. Я был утвержден в должности Заместителя командующего, а заместителем командующего по вооружению и технической части Бабушкин Валерий Михайлович. Начальником штаба планировался командир 12 флотской бригады капитан 1 ранга Шилов Николай Игнатьевич, но пока части

ТОФ еще не были приняты в состав флотилии, то вся организация по формированию штата управления флотилии легла на мои и кадровый аппарат штаба войск округа плечи. Из Москвы пришел штат управления АПРчФл, который составил всего 68 человек офицерского состава. Вместе со штатом управления АПРчФл пришел и план формирования и развития создаваемого объединения.



*Главная база Амурской Пограничной Речной Флотилии.
г. Хабаровск*

Весь корабельный состав 12 флотской бригады, которую мы принимали в состав флотилии, выглядел удручающе и плачевно. В штабе округа была создана комиссия по приему флотских соединений и частей в состав Амурской пограничной речной флотилии.

Уже в феврале мы приняли в состав погранвойск части 12 бригады, дислоцированные в Хабаровске, а в марте приняли части, которые располагались в Благовещенске.

Приказом из Москвы АПРчФл в оперативное подчинение переходили морские соединения и части Тихоокеанского и Забайкальского Пограничных округов, несущих службу на речном участке рек Уссури и Аргуни, а также группа катеров в Комсомольске на Амуре. По своему составу Амурская Пограничная Речная флотилии не имела себе равных по количеству вымпелов. В составе флотилии состояло более 50% всех корабельных сил морских частей Пограничных

войск России. И этим объединением должны были руководить 68 человек управления флотилии.

25 марта в матросском клубе в присутствии практически всех офицеров- начальников отделов и служб управления округа началось совещание по заслушиванию Директивы Командующего АПрФл на охрану государственной границы на весенне-летний период. После доклада Директивы Командующего АПрФл, я выступил с докладом по выполнению решения Командующего на охрану госграницы в весенне-летний период.

Вот так началась наша служба в Амурской Пограничной речной флотилии. В апреле был назначен начальник штаба флотилии капитан 1 ранга Шилов Николай Игнатьевич. В начале апреля с центрального госпиталя Погранвойск после операции прибыл Командующий АПрФл контр-адмирал Нечаев В.А. и приступил к выполнению своих обязанностей. С его приездом работа по формированию штата управления флотилии и вновь принятых соединений пошла значительно быстрее, да и другие вопросы стали решаться без всяких дополнительных формальностей.

Осенью 1995 года по утвержденному плану формирования АПрЧФл приказом Директора ФПС генерал-полковника Николаева А.Н. был создан Военный Совет флотилии, в который вошли кроме командования флотилии, первый заместитель Губернатора Хабаровского края Гейц А.И.

С началом навигации 1996 года командование флотилии начало готовиться к посещению соединений АПрЧФл Директором Федеральной пограничной службы генералом армии Николаевым А.Н. В каждую бригаду выехал один из заместителей Командующего флотилии и дополнительно к ним, для подготовки бригад к проверке, Командующий КДПО распределил своих заместителей. Я выехал в Ленинскую бригаду, где командиром был капитан 1 ранга Филимонов В.А.

Как и планировалось в середине 1996 года флотилию с инспекторской поездкой посетил генерал армии Николаев А.И., который побывал в 75% частей флотилии, и старался вникнуть во все вопросы, стоящие перед командованием бригад и флотилии. Посещением флотилии он остался доволен. На совещание у Командующего флотилии он пригласил командование округа и неоднозначно дал понять, что Амурская Пограничная речная флотилия создана по его личной инициативе, обязал и потребовал от Командующего округом

оказывать всяческое содействие Командующему флотилией в решении многих первостепенных вопросов, с которыми обращается Командование и Военный Совет флотилии к Командованию округа. После данного совещания мы с удовлетворением почувствовали улучшение в финансировании флотилии, в выделении оборудования и строительных материалов для подготовке бригад к зиме и других неотложных вопросах, которые постоянно возникают в повседневной жизни. Стало больше доверия к работе управления флотилии по руководству соединениями и частями.

Постепенно стало исчезать двойное управление, которое сильно сказывалось на работе командования соединений и частей флотилии.

Посещение флотилии Директором Федеральной Пограничной службы положительно сказалось на всей служебной и повседневной организации управления флотилии.

Страна «втягивалась» в рыночные отношения, а ВМФ готовился отпраздновать 300-летие со дня создания. Во всех краях и областях, связанных с военно-морским флотом, также как и в Москве, были созданы комиссии по подготовке к празднованию всенародного праздника дня Военно-Морского флота России. В Хабаровском крае председателем комиссии был назначен губернатор Ишаев Виктор Иванович, а его заместителем я. На меня свалилась дополнительная нагрузка. Она требовала затрат рабочего времени. Не один раз приходилось ездить на различные совещания и другие мероприятия по подготовке 300-летия флота, которые проводил губернатор.

Мне поручили организовать подготовку и проведение парада кораблей и прохождение парадных коробок на набережной города в день 300-летия Военно-Морского флота России, то есть за проведение всех мероприятий по празднованию этого праздника. На проведение этих мероприятий Москва обещала выделить миллиард рублей, и край выделял 600 миллионов. Но как дальше показали события, на флотилию эти деньги не поступили, как всегда где-то затерялись на каких-либо или чьих-то счетах. Флотилии пришлось искать свои резервы, ходить с протянутой рукой, но выделили нам всего 10 тонн дизельного топлива от города Хабаровска - это была вся помощь флотилии для проведения праздника.

Только для того чтобы радиокомитет профессионально подготовил кассету с записью и озвучивания речи Петра I на празднике «Нептуна», с меня потребовали 20 млн. рублей, а за подготовку сценария праздника «Нептуна» флотилия должна была заплатить около

50 миллионов рублей. Конечно от таких «услуг» мы вынуждены были отказаться, и силами работников матросского клуба подготовили все бесплатно. Только за один час работы телевидения с нас требовали 8 миллионов рублей, а за подготовку сцены для выступления ансамбля песни и пляски мы должны были выделить ещё 10 миллионов. Естественно все эти вопросы по работе телевидения, подготовке сцены и др. я поставил перед губернатором края В.И. Ишаевым. И надо отдать должное, он решал эти вопросы быстро и поделовому. Со всех бригад флотилии мы собрали краску, для подготовки кораблей, а вот для проведения фуршета для «высоких» гостей праздника» собирали деньги с офицеров флотилии и с администрации Краснофлотского района города.

В день празднования 300-летия Российского Флота парад начался ровно в 10.00. С приветственной речью выступил Губернатор Хабаровского края Виктор Иванович Ишаев.

В параде принимала парадная коробка 9-го учебного отряда КТО-Фа, парадная коробка моряков внутренних войск, три коробки от пограничных бригад и коробка офицеров управления флотилии. Таким образом, как я и докладывал комиссии края, вместо празднования 300-летия Российского флота в Хабаровске прошло совместное празднование моряков и пограничников, которые были везде и в парадном строю, в высадке десанта и на суше.

После прохождения кораблей и постановки их на якоря, на набережную высадился «Нептун» со своей свитой и начался праздник «Нептуна», который прошел с огромным успехом. Празднование 300-летия Военно-морского флота России в Хабаровске по местному телевидению крутили несколько раз.

Амурские крейсера на стоянке на Заячьем острове в Хабаровске



Несколько кораблей, в том числе корабль на воздушной подушке «Мурена», были поставлены к берегу для посещения их жителями и гостями города Хабаровска. На выставленные корабли, особенно на корабли на воздушной подушке, сразу же прибыла большая делегация китайских военнослужащих и гражданских лиц. Китайцы хотели приобрести у нас такие корабли, которые строились на Хабаровском судостроительном заводе «Имени 50-летия Великого Октября», и прежде хотели узнать как можно больше про них не по чертежам, а увидеть все своими глазами.

После окончания официальных мероприятий командование флотилии пригласило Губернатора, командование КДПО и других родов войск, а также представителей края и города на празднование мероприятия на остров Б. Уссурийский, где Губернатор В.И. Ишаев после обязательных слов в честь славного флота России, внезапно достал погоны вице-адмирала и от имени Президента РФ вручил их Командующему АПРЧФл Нечаеву В.А. Губернатор действительно преподнес сюрприз всем присутствующим на этом мероприятии, да и всему личному составу флотилии. Эти погоны поднимали статус флотилии еще на одну ступень.

Вдоль Амурской линейки

По плану Директора ФПС РФ в 1996 году во флотилии на базе Благовещенского куста должна была сформирована дивизия пограничных кораблей и катеров. В неё должны были войти следующие соединения: две благовещенские ОБСКР, Джалиндийская бригада, Сретенский отдельный дивизион катеров и Благовещенский судоремонтный завод.

В последующие годы планировалось формирование второй пограничной дивизии кораблей и катеров на базе Хабаровского куста: Хабаровская ОБПСР, Казакевичевская бригада, Дальнереченская ОБПСР, дивизион катеров в Николаевске, группа катеров в Комсомольске на Амуре, морской пограничный госпиталь и другие подразделения, базирующиеся в Хабаровском крае.

Военный Совет флотилии рассмотрел мою кандидатуру на должность командира дивизии пограничных кораблей в Благовещенск. Командующий округом и Москва мою кандидатуру на должность командира дивизии утвердили, и мы ждали приказа о формировании штата дивизии в Благовещенске, а я ждал очередного назначения.

В начале июля пришла телеграмма о планируемых сборах командиров дивизий пограничных кораблей в Калининграде. Сроки прове-

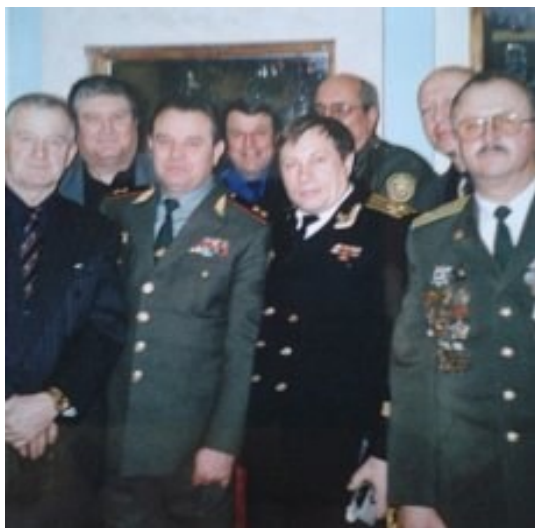
дения сбора в телеграмме конкретно указаны не были, а у меня на руках были путевки в санаторий в Сочи. Мы давно планировали с женой съездить в санаторий в Сочи летом, а тут необходимо было лететь в Калининград на сборы, которые странным образом переносились на неопределенное время. Посоветовавшись с Нечаевым В.А., я решил лететь в Сочи, так как назначения на должность не было, и вызов на сборы в Калининград мог и не прийти, а приобретенные с большими трудностями путевки в летний период могут просто пропасть. Я договорился с Нечаевым, что если придет телеграмма о моем вызове на сборы, то я из Сочи полечу в Калининград. Такая телеграмма пришла, но Нечаев В.А. доложил, что я нахожусь в отпуске и в морском управлении решили не вызывать меня на сборы. Но все документы по сборам во флотилию пришли. Так я оказался на перепутье: должности ещё нет, а на сборы меня как командира дивизии вызывали.

В конце 1996 года в Москве шла жесточайшая борьба за власть. Молодые реформаторы и агенты влияния, а также иностранные структуры хотели, чтобы Президентом страны вновь был избран Ельцин Б.Н., который их полностью устраивал. Приказ по формированию дивизии пограничных кораблей в Благовещенске был отложен на неопределенное время из-за финансово-экономического положения в стране, когда шахтеры бастовали, задолженность по зарплате была заоблачной, денег негде было взять. Проходили выборы Президента России, а если бы Ельцин Б.Н. не стал Президентом страны, то Николаева А.И. немедленно сняли бы с должности. Поэтому реформирование Пограничных войск генерал армии Николаев А.И. перенес на другие сроки. 7 июня 1998 года Амурская Пограничная речная флотилия Указом Президента России была расформирована, также как и Амурская военная флотилия в 1955 году.

Всему когда-то приходит конец

4 января 2003 года Краснознаменный Дальневосточный Пограничный округ праздновал свое 80-летие. На празднование были все Командующие, которые командовали округом в различные годы, а также офицеры ветераны, которые прослужили в округе продолжительное время, и внесли посильный вклад в развитие частей и подразделений округа. На празднование округа прибыл Начальник Морского департамента Пограничных войск вице-адмирал Сержанин В.М., с которым у меня была довольно радужная встреча. Мы с ним сфотографировались на память. Я благодарен, ему за те хорошие

слова, которые он высказал офицерам, ветеранам округа, назвав меня своим учителем. Это отчасти так оно и было.



*Слева направо: подполковники В. Аверьянов и Н. Е. Сиваков;
генерал-лейтенант В. П. Абаимов; подполковник И. В. Табака;
кап. I ранга В. Т. Макаренко; полковники В. П. Суворин;
И. К. Кулумбеков и Б. Филиппов.*



*С Командующим
Забайкальским
Пограничным округом
Виктором Середкиным
и бывшим начальником
боевой подготовки округа
полковником
Анатолием Строковым*

В память о службе в Краснознаменном Дальневосточном Пограничном округе остались фотографии с ветеранами округа. С некоторыми из них я начинал службу на границе в 1970 году. Борис Филиппов был начальником заставы «Албазино», а Николай Сиваков на заставе «Ольгино» 55 погранотряда. Виктора Середкина я знал лейтенантом на погранзаставе Кукелево и Анатолия Строкова и Ивана Табаку знал также с весны 1976 года по их службе в 77 погранотряде и т.д.

Эпилог

Сейчас, находясь в отставке, обосновавшись на новом месте в станице Новомышастовской в 30 километрах от Краснодара с ностальгией вспоминаются лихие молодые лейтенантские годы, легендарные корабли Амурской флотилии, на которых приходилось начинать свою службу и ветераны сослуживцы участники сражений Великой Отечественной войны.

Авиация Амурской военной флотилии

*Семёнов Александр Дмитриевич,
Амурский филиал военно-научного общества
при культурном центре Министерства обороны РФ*

1. Введение.

Прошло более 70 лет после победы Советского народа в Великой Отечественной войне и победы всех стран антигитлеровской коалиции во Второй Мировой войне.

К сожалению, мой отец, Семенов Дмитрий Васильевич не дожил до этого срока, он ушел от нас в 1991 году. Мне тогда было около 40 лет, и мои интересы лежали в другой плоскости. Я никого, даже мать, не расспрашивал о боевых действиях пилотов истребителей Амурской Флотилии. А она знала, где летал мой папа. Только они – пожилые люди – не очень любили говорить о страшном времени войны, и мама вообще боялась моих простых вопросов о пятидесяти годах и запрещала с кем-либо разговаривать особенно насчет Корейской войны, как будто её и не было).

А вот в 2011 г., через двадцать лет после смерти отца, у меня появился интерес к родным Амурским и Приморским краям и тем событиям, происходившим на их территории. И все больше и больше тревожило, что помню не всё, знаю не всё, и, что самое обидное, спросить об этом уже не у кого, и мамы нет, и прошлые связи отца со своими сослуживцами тоже утратились естественным образом и ушли в небытие.

В 2014 году мне, благодаря Интернету, стало, наконец, доступным множество информации по данной теме. До этого по рассказам родителей (и по записям в летной книжке) мне стало известно, что в 1940 году отца, после окончания Серпуховского училища военных летчиков (по другим данным Серпуховской школы военных летчиков, возможно имеющей статус училища) его направили служить на Дальний Восток в Амурскую Военную Краснознаменную Флотилию. И я начал искать в интернете о военных действиях истребительных авиаполков (ИАП) Краснознаменной Амурской флотилии (КАФ или АКвФ, что одно и то же). О действиях истребительной авиации КАФ во время войны СССР с Японией в 1945г в интернете очень мало написано и практически о летчиках КАФ ничего нет.

2. Начало авиации Амурской военной флотилии.

2 апреля 1905 г. был сформирован Отдельный отряд судов Сибирской военной флотилии. 28 ноября 1908 г. этот отряд преобразуется в Амурскую речную флотилию, таким образом, став первым постоянно действующим подобным объединением в России. Главная база флотилии — Осиповский затон у Хабаровска. 29 сентября 1927 г. Амурская флотилия была переименована в Дальневосточную военную флотилию (ДВФ), и она оставалась единственным военноморским объединением на Дальнем Востоке, так как, по договору между Японией и Россией, последней запрещалось иметь военные силы на море.

Авиационная составляющая ДВФ начала формироваться всего лишь на 7 лет позже, чем на Балтике и Чёрном море. Уже к 1 октября 1928 г. в составе ДВФ в Хабаровске была сформирована первая лётная часть — 68-й отдельный речной гидроавиаотряд, вооружённый 14 самолётами МР-1. Основным назначением отряда были воздушная разведка и патрулирование речной границы с Китаем, а в последующем — с марионеточным государством Маньчжоу-Го. Вот как написано о зарождении авиации в книге (1): «Возглавил гидроавиаотряд Э.М. Лухт, один из первых полярных летчиков Советско-

го Союза, награжденный орденом Красного знамени за освоение Севера. В июле 1927г он и летчик Е.М. Кошелев совершили первый полет на остров Врангеля.

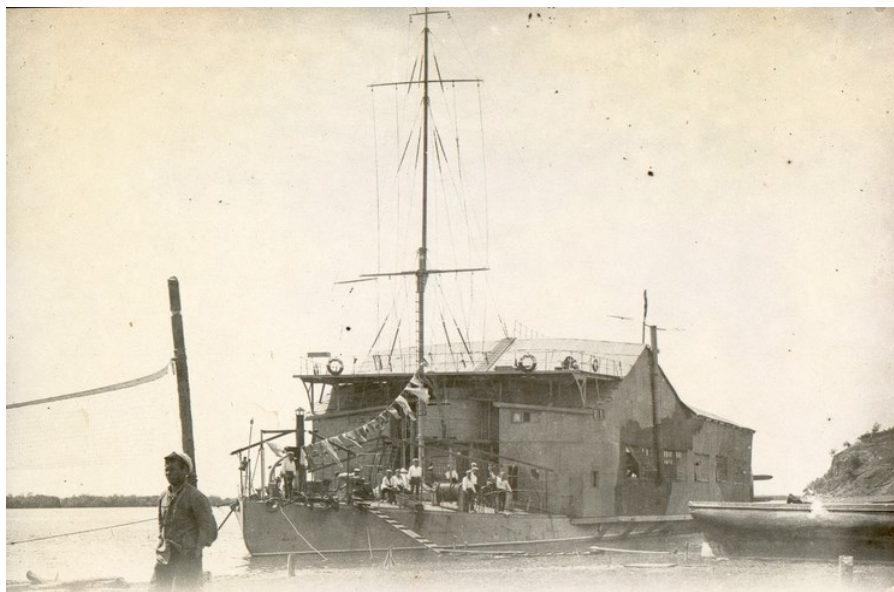


На фото: Личный состав 68-го речного авиаотряда, принимавший участие в боях с "белокитайцами".

В центре, в фуражке и кителе с тремя галунами на рукаве - командир отряда Эдуард Лухт. На заднем плане гидросамолеты МР-1 (номера 7 и 1) и авиаматка «Амур» (вид с кормы).

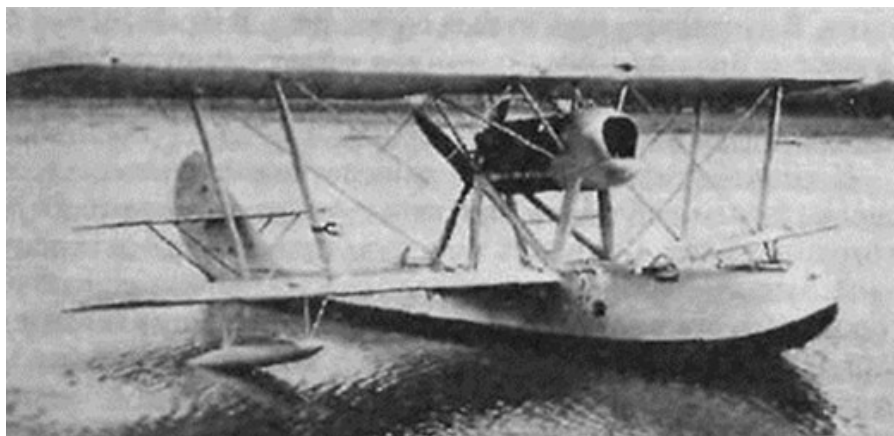
Для обслуживания гидроотряда из корпуса башенной лодки «Вихрь» по проекту инженера мастерских флотилии А.И. Киллесо в Хабаровском военном порту была сооружена и осенью 1928 г. вступила в строй речная авиаматка «Амур». Авиаматка имела ангары и жилые помещения для летного и обслуживающего состава, склады и мастерские» (3). В том же году на р. Уссури была сформирована ещё одна авиационная часть – 69-й отдельный речной гидроавиаотряд, вооружённый самолётами Б-62бис (позднее МБР-2), базирующийся в г. Хабаровск. Таким образом, силами авиации перекрывалась с воздуха практически вся речная граница по Амуру и Уссури.

Всего лишь через год после своего формирования, в октябре 1929 г. 68-й ОРЕЧГАО (отдельный речной гидроавиаотряд) принял участие в вооружённом конфликте на Китайско-Восточной железной дороге. За мужество и героизм, проявленные в боях с белокитайцами, флотилия была награждена орденом Красного Знамени, а ряд лётчиков отряда удостоен правительственных наград.



Авиаматка (вид с носа)

27 июня 1931 г. Дальневосточная Краснознамённая военная флотилия была переименована в Амурскую Краснознамённую военную флотилию. В 1933-34гг. 68-й ОРЕЧГАО был передан Погранвойскам ОГПУ, а вместо него АмВФ пополнилась 110-й авиационной бригадой, переданной на Дальний Восток из ВВС Северо-Кавказского военного округа. На вооружении эскадрилий бригады состояли, в основном, летающие лодки «Савойя» S-62. С этого времени можно говорить о создании на флотилии полноценных военно-воздушных сил.



Летающая падка. «Савойя» С-62 бис — ближний морской разведчик по прозвищу «гитара»

«Савойя»—машина интересная. Она отличалась удивительно мелодичным «голосом». Летчики так ее и звали — «гитара». Двигатель «Ассо» фирмы «Изотта-Фраскини» как бы пел в воздухе с каким-то особым звоном. По своему назначению трехместная летающая лодка-биплан была морским разведчиком ближнего действия. Впрочем, дальность полета «Савойи» составляла 920 километров — немало по тем временам.

Особенно хороша была сама лодка машины. Обшитая фанерой и обклеенная полотном, свежеекрашенная, она выглядела легкой, праздничной; однако и прочностью обладала изрядной. Итальянцы — опытные мореходы — лодку понизу обивали досками толщиной в четыре миллиметра, причем по бортам пускали доски сосновые, по днищу тополевые — мягкие и легкие, и еще тиковые — особо стойкие против гниения. Между слоями прокладывалось просмоленное полотно, и все скреплялось аккуратными медными заклепочками. Двигатель на С-62 бис — «Ассо», 750 лошадиных сил. Винт — толкающий четырехлопастной. Но что более всего изумляло тогдашних механиков — пломба на моторе и предупреждающая надпись: «200 часов гарантии. Не открывать!».

И еще несколько любопытных характеристик. Масса пустого самолета — 2640 килограммов, полетная — 4100; максимальная скорость 225 километров в час, крейсерская — 180, посадочная — 90. «Потолок», правда, невысокий — 4600 метров, продолжительность полета — четыре часа. Были у лодки и серьезные недостатки.

Так, при взлете и посадке она «барсила», т. е. выпрыгивала из воды, билась днищем, особенно при большой волне. В целом гидросамолет считался передовым; в Таганроге были построены десятки подобных машин — по числу закупленных в Италии двигателей «Ассо».

На основании приказа НКО №0058 от 08.08.1935 г. Краснознамённая АмВФ в оперативном отношении была подчинена командующему ОКДВА. Соответственно, авиация флотилии стала замыкаться на помощника командующего ОКДВА по авиации. Кроме частей ВВС РККА, во второй половине 1930-х гг. на Амуре, в Хабаровске, базировался 7-й отдельный авиационный отряд морпогранохраны НКВД, вооружённый самолётами МБР-2.

В 1937-1938 гг. в составе Нижнеамурского (104-го) укрепленного района ОКДВА имелось 12-е отдельное авиационное звено связи, дислоцирующееся в Николаевске-на-Амуре. В последующем оно было передано в состав АмВФ. В это же время в составе Де-Кастринского (103-го) укреп района имелось 5-е отдельное авиазвено волнового управления, с базированием в Де-Кастри. Это звено в 1939 г. также было передано в подчинение командующему АмВФ.

В мае 1938 г., на базе эскадрилий 110-й авиабригады, в составе АмВФ был сформирован 117-й МАП (морской авиаполк) пятиэскадрильного состава, вооружённый самолётами МБР-2. Полк базировался на гидроаэродроме Красная Речка в г. Хабаровске. Кроме того, входившая ранее в 110-ю авиабригаду 14-я ИАЭ (истребительная авиа эскадрилия) стала самостоятельной отдельной авиационной частью, базирующейся на аэродроме Разъезд Красицкий. На её вооружении состояли истребители И-15бис и И-16.

В июле 1938 г. в составе АмВФ, на базе 55-го ОМРАО была сформирована 55-я морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья на самолётах МБР-2, которая к лету 1941 г. передаётся в состав ВВС СТОФ. К началу войны в составе ВВС АмВФ числилось уже 107 самолётов различных типов, основную часть которых составляли летающие лодки МБР-2.

В течение всей войны основными задачами Авиации АмВФ были воздушная разведка в приграничной полосе, пресечение возможных провокаций с сопредельной стороны и подготовка лётного состава для ВВС воюющих флотов. Осенью 1941 г. на западе, в составе ВВС флотов была проведена реорганизация лётных частей, которые из пятиэскадрильных были переформированы в трёхэскадрильные. На Дальнем Востоке этот процесс произошел несколько позже — весной 1942 г. Кроме того, если Балтийские, Черноморские и Северные

полки переформировывались в результате естественной убыли самолётов и лётчиков в воздушных боях, то «лишние» эскадрильи частей ВВС ВМФ на Востоке обращались на формирование новых лётных частей.



Летающая лодка МБР-2

Так, в мае 1942 г. в составе Aviации АмВФ была сформирована 4-я морская авиационная бригада. В неё вошли 117-й МАП и вновь сформированный 114-й МАП. Местом дислокации бригады с конца 1942 г. стало с. Софийское-на-Амуре. Тогда же на базе 14-й ОИАЭ (авиаэскадрильи, в которой начал службу в 1940г мой отец) был развёрнут 45-й истребительный авиационный полк, также вошедший в 4-ю МАБ. Однако к началу 1943 г. 4-я МАБ и входящий в её состав: 114-й МАП были расформированы, 117-й МАП передан в состав ВВС СТОФ, а 45-й ИАП стал отдельным полком (45-ОИАП). В 1943-1944 г. в составе АмВФ были сформированы ещё две авиационные части: 10-е отдельное авиазвено связи, 11-й отдельный корректировочный авиаотряд (к весне 1945г. они были переформированы в 10-й ОАОСВ и 11-ю ОКОРАЭ соответственно). Всего на 1 июля 1945 г. в составе ВВС флотилии насчитывалось свыше 75 самолётов,

в том числе: ЛаГГ-3 — 27, Як-3 — 10, Ил-2 — 8, И-153 — 13, И-16 — 7, СБ — 1, По-2 — 3, МБР-2 — 3, Як-7в — 2, С-2 — 1. Кроме них, имелось некоторое количество самолётов Р-5, которые, хотя и устарели, но всё равно продолжали использоваться для связи наблюдения.

В конце 1944 г. в составе АмВФ началась формироваться 15-я смешанная авиационная дивизия. Местом её дислокации стало с. Софийское-на-Амуре. Формирование её было завершено летом 1945 г. В начале августа 1945 г. 15-я САД из АмВФ была передана в состав ВВС СТОФ. В дивизию вошли 117-й МРАП: вновь сформированные 58-й и 59-й ИАП.

К началу войны с Японией в составе Авиации флотилии остались 45-й ОИАП (отдельный истребительный авиаполк), 11-я ОБУККО-РАЭ (отдельная буксировочная корректировочная авиаэскадрилья) и 10-й ОАОСВ (отдельный авиаотряд связи).

3. Пилоты Амурской военной флотилии в войне с Японией 1945г (Александр Дмитриевич Семёнов, Станислав Митрофанович Сахончик г. Благовещенск)

В юбилейном 2015 году (70 лет Победы!), благодаря Интернету, стало, наконец, доступным множество новой информации по теме о Великой Отечественной и Второй Мировой войне. До этого по рассказам моих родителей (и затем по записям в лётной книжке) мне стало известно, что в 1940 году моего отца после окончания Серпуховского училища военных летчиков (по другим данным Серпуховской школы военных летчиков, возможно имеющей статус училища, так как в одних документах записано училище, а в других как лётная школа) и его распределили служить на Дальний Восток в Амурскую Военную Краснознаменную Флотилию. И я начал искать в интернете о военных действиях истребительных авиаполков (ИАП) Краснознаменной Амурской флотилии (КАФ или АКвФ, что одно и то же). Об действиях истребительной авиации КАФ во время войны СССР с Японией в 1945г в интернете очень мало написано и практически о летчиках КАФ ничего нет. Нет ни списков состава авиаполков КАФ и что самое интересное только две фотографии есть в ИНТЕРНЕТЕ о летчиках КАФ, а это уже ни в какие понятия не уместается (как мы плохо храним память о летчиках КАФ).

Даже получилось такое, что несколько лет назад в 2008году отмечалось 100-летие КАФ (а затем и в 2013г - 105-летие КАФ), а о летчиках КАФ никто не вспомнил - ни слова не было ни в прессе, ни в ИНТЕРНЕТЕ! А это как ни как три больших отдельных подразделения!!! 45-й истребительный авиаполк, 11-я ОБУККОРАЭ

(отдельная буксировочно-корректировочная авиаэскадрилья) и 10-й ОАОСВ (отдельный авиаотряд связи) (Корсаково около Хабаровска). Это наводит на мысль, что этого просто они не знают или не хотят публиковать, вроде они не моряки-речники, а они все были морскими летчиками. Сейчас столько времени прошло и ко Дню Великой Победы могли бы работники архивов опубликовать списки авиаполков КАФ, участников Войны с Японией (1945г). Да и возможно боевые действия авиаполков КАФ в войне с Японией вообще никуда не записывались, ни в журналы авиаполков, ни в летные книжки (например, слышал от отца, что при уходе в запас, ему даже не дали первую летную книжку по службе в КАФ, значит всё же было как-то засекречено). Сейчас, когда прошло столько времени и уже не существует Краснознаменная Амурская военная флотилия (КАФ), но остался район в Хабаровске, так его сейчас по старинке и называют «БАЗА КАФ». И хочется в этом рассказе поместить фотографию летчиков 45-го ОИАП КАФ (отдельного истребительного авиаполка) и оставить для потомков фамилий летчиков и технарей-тружеников, охранявших НАШЕ НЕБО Дальнего Востока около Хабаровска, и в последствии (после 1947года) их перевели в другие военные части, и они охраняли небо других городов Дальнего Востока – Владивостока, Уссурийска, Благовещенска, Находки, Петропавловска-Камчатского, и городов острова Сахалин...

Вот недавно коллега по работе (Астахов Д.В.) подсказал, что есть сайт (ПОДВИГ НАРОДА /podvignaroda.mil.ru/) - о документах по награждениям в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов . И тут уже имея маленький опыт работы с компьютером в интернете нашлись документы о награждении летчиков и тех состава авиаполков КАФ, по которому удалось восстановить примерный состав истребительного полка 45-го ОИАП КАФ, участников Войны с Японией в 1945 году. Это мы делаем прежде всего для родственников и потомков, наших ветеранов, участников той войны, которые именно охраняли Наше Дальневосточное и Амурское НЕБО в годы войны (1941-1945г), а затем освободили и Китай от японских захватчиков и дали Китаю развиваться самостоятельно. По крайней мере сейчас КНР самая развитая страна в мире. Это так же доказывает нашим корреспондентам и всем, кто писал заметки и историю о КАФ без учета состава в ней авиаполков, особенно в праздновании юбилеев КАФ (100 и 105-летия!). Жаль, что наших летчиков и техников КАФ забыли. Так давайте исправим эту несправедливость, хоть на следующий юбилей или ко ДНЮ ПОБЕДЫ!!!.



На фото (из архива Семенова Д.В.): от 9 мая 1946г, личный состав 45-ОИАП – Отдельного Истребительного АвиаПолка АКвФ (КАФ) – они участники Войны с Японией (1945г) и участники освобождения Маньчжурии КНР от японских интервентов.

Командир Звена ст. л-т Семенов Д.В.- четвертый слева во втором снизу ряду

Ниже приводим примерный состав 45-го ОИАП КАФ (не претендуя на точный его состав, и военные исследователи, историки могут его дополнить и подправить).

Руководство 45-го ОИАП АКФ (в др. данных просто 45-й ИАП КАФ):

1) Каменский Виктор Леонидович (1907) – п/полковник, командир 45ИАП и пом.нач.штаба ВВС ТОФ; награжден орденом Отечественной война 1 степени, член ВКПб, в ВМФ с 1927г.;

2) Жильцов Михаил Андреевич (1913г.р.) – капитан, штурман 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, член ВКПб,;

3) Сдовников Сергей Николаевич (1910г.р.) – майор, пом. командира 45ИАП по летной подготовке и воздушному бою, награжден орденом Красное Знамя, ВКПб, в ВМФ с 1934г.;

4) Курчаков Владимир Павлович (1908г.р.) – инженер-майор,

ст.инженер и помощник командира полка 45ИАП по эксплуатации, награжден орденом Отечественной война 2степени, член ВКПб, в ВМФ с 1930г.;

5) Глот Спиридон Артемьевич (1918г.р.) – капитан, ст. офицер по оперативной части в штабе, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1936г.;

6) Вороненков Петр Григорьевич (1911г.р.) – ст. лейтенант, ст. офицер по разведке 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1933г.;

7) Костырин Владимир Михайлович (1914) – капитан, ст. инженер по вооружению 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1935г.;

8) Колосов Иван Кондратьевич (1913) – ст. лейтенант, помощник командира по оперативным аэродромам 44Авиабазы КАФ, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1935г.;

9) Яковлев Николай Яковлевич (1914) – капитан, начальник парт кабинета ДВМф 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1936г.;

10) Потапов Петр Яковлевич (1907) – ст. лейтенант, парторг 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1941г.;

11) Шаламов Афанасий Митрофанович (1921) – мл.лейтенант, комсорг 45ИАП, награжден медалью «За Боевые заслуги», член ВКПб, в ВМФ с 1940г.;

12) Сеницын Дмитрий Павлович (1908) – капитан мед. Службы, врач 45ИАП, награжден медалью «За Боевые заслуги», член ВКПб, в ВМФ с 1941г.

1-я АЭ (первая авиаэскадрилья 45-го ОИАП КАФ):

1) Васильев Николай Дмитриевич (1909) - майор, командир 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, ВКПб, в ВМФ с 1931г.;

2) Романовский Людвиг Игнатьевич (1914) – ст. лейтенант, зам. командира 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, ВКПб, в ВМФ с 1939г.;

3) Швырлов Михаил Иванович (1913) – капитан авиатехслужбы, инженер и помощник командира 1АЭ 45ИАП по эксплуатации, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1935г.;

4) Жукин Сергей Сергеевич (1913) – ст. лейтенант, адъютант командира 1АЭ, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб;

5) Леонов Аркадий Владимирович (1917) – лейтенант, ком. звена 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, член ВЛКСМ, в ВМФ с 1939г.;

6) Фирсов Михаил Васильевич (1921) – лейтенант, ком. звена 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1940г.;

7) Царьков Александр Никитович (1920) – лейтенант, старший летчик 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1940г.;

8) Вовиков Борис Васильевич (1923) – мл. лейтенант, старший летчик 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1942г.;

9) Чернышев Григорий Поликарпович (1923) - лейтенант, летчик 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1941г.;

10) Герасименко Сергей Леонтьевич (1922) – мл.лейтенант, летчик 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1942г.;

11) Казаков Анатолий Тимофеевич (1923) – мл.лейтенант, летчик 1АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ.



На фото: 1944г пилоты 2ойАЭ 45-Отд.ИАП КАФ - Красная речка – Корсаково-Аэродром (около г. Хабаровск). Стоят (слева направо): Шевцов Николай, Хлустиков А.И., однополчанин (имя неизвестно), Лиштанов И.Д., Семенов Д.В., Шаламов А.М.

2-я АЭ (вторая авиаэскадрилья 45-го ОИАП):

1) Канищев Дмитрий Николаевич (1912) - капитан, командир 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красное Знамя, член ВКПб, в ВМФ с 1939г.;

2) Гончар Степан Иванович (1917) – ст. лейтенант, зам. командира 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, член ВКПб, в ВМФ с 1937г.;

3) Князев Яков Афанасьевич (1918) – ст. техник лейтенант, инженер и помощник командира 2АЭ по эксплуатации, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб;

4) Семенов Дмитрий Васильевич (1918) – лейтенант, ком. звена 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВЛКСМ, в ВМФ с 1940г.;

5) Хлустиков Алексей Иванович (1919) – лейтенант, ком. звена 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1939г., (переучивал летчиков на ЯК-3);

6) Королёв Сергей Данилович (1918) – лейтенант, старший летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1940г.;

7) Лиштванов Иван Дмитриевич (1922) – лейтенант, старший летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВЛКСМ, в ВМФ с 1940г. (вылетал ком. пары - ведущим пары);

8) Пугачёв Константин Васильевич (1922) – лейтенант, старший летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВЛКСМ, в ВМФ с 1941г. (вылетал на ЯК-3);

9) Калита Адольф Алексеевич (1920) – мл. лейтенант, летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб;

10) Кочура Иосиф Тимофеевич (1921) – мл. лейтенант, летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1940г.;

11) Хохлов Тимофей Владимирович (1919) – мл. лейтенант, летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1941г. (вылетал на ЯК-3);

12) Шурпелев Михаил Владимирович (1922) – мл. лейтенант, летчик 2АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1941г. (вылетал в паре с зам. командира АЭ).

3-я АЭ (третья авиаэскадрилья 45-го ОИАП):

1) Егоренков Анатолий Тимофеевич (1913) - капитан, командир 3АЭ 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени,

член ВКПб, участник боёв на оз.Хасан в 1938г (награжден орденами Красное Знамя и Красная Звезда);

2) Сурнин Петр Михайлович (1918) – ст. лейтенант, зам. командира ЗАЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1938г.;

3) Румянцев Сергей Михайлович (1912) – капитан по авиатехслужбе, инженер и помощник командира ЗАЭ по эксплуатации, награжден орденом Красная Звезда, ВКПб, в ВМФ с 1934г.;

4) Табачков Павел Федорович (1918) – ст. лейтенант, ком. звена ЗАЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1937г. (переучился с И-15 на ЛаГГ-3);

5) Штырлин Константин Михайлович (1914) – лейтенант, летчик ЗАЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1939г., (переучился на ЛаГГ-3);

6) Денешук Василий Савельевич (1918) – лейтенант, летчик ЗАЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1940г.;

7) Бородин Константин Иванович (1923) – мл. лейтенант, летчик ЗАЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, кандидат в члены ВКПб, в ВМФ с 1945г.;

8) Медведков Николай Семёнович (1919) – мл. лейтенант, летчик ЗАЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВЛКСМ, в ВМФ с 1939г. (вылетал на ЛаГГ-3);

9) Салмин Василий Миронович (1923) – мл. лейтенант, летчик резерва 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1941г.;

10) Касьянов Юрий Николаевич (1923) – мл. лейтенант, летчик резерва 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ, в ВМФ с 1942г.

Небольшое уточнение - как же точно назывался 45й истребительный авиаполк КАФ; вот несколько выдержек из разных источников, которые уточняют, что этот истребительный полк назывался 45-й Отдельный Истребительный авиаполк АКвФ (КАФ):

К началу 1943 г. 4-я МАБ (морская авиабригада КАФ) и входящий в её состав: 114й МАП были расформированы и 117-й МАП переданы в состав ВВС Северного ТОФ, а 45-й ИАП стал отдельным истребительным авиаполком (45-ОИАП).

Вот некоторые выдержки подвигов и эпизодов боевой работы, описанные в наградных документах пилотов 45-ИАП КАФ:

Канищев Дмитрий Николаевич – капитан, командир 2АЭ 45ИАП КАФ. Напористый, неутомимый офицер, руководитель и воспитатель летчиков-истребителей. За короткий промежуток времени перед боевыми действиями переучил летчиков авиаэскадрилии с самолетов И-15бис на новой материальной части самолетах ЯК-3 и ЛАГГ-3 с высокими показателями без летных происшествий. В боях с японским агрессором летный состав эскадрилий отлично выполнил боевые задания по прикрытию Главной базы Амурской флотилии, кораблей на переходе и прикрытию своей авиации в сложных метеорологических условиях. Лично участвуя в боевых вылетах, четко руководил авиаэскадрилей в воздухе и отлично выполнял боевые задания, по прикрытию Главной базы и сопровождение кораблей. Авиаэскадрилья за период боевых действий не имеет боевых и не боевых потерь, как в материальной части, так и в личном составе. Лично дисциплинирован, растущий офицер-летчик. Предан партии Ленина-Сталина и социалистической Родине. Идеологически выдержан, морально устойчив. Достоин награждения нашим правительством орденом «Отечественной войны 2 степени».

Лиштванов Иван Дмитриевич – лейтенант, старший летчик 2АЭ 45ИАП КАФ. В период боевых действий КАФ в Маньчжурии отлично выполнял все боевые задачи, действуя как командир пары в составе звена. Производя вылеты накрытие Главной Базы КАФ, осуществлял четкое взаимодействие в прикрывающих в боевых порядках и со средствами наведения, тем самым обеспечил выполнение поставленной задачи звеном АЭ. В течении всего периода боевых действий сохранял непрерывно немедленную готовность к действиям. В ходе подготовки к боевым действиям быстро переучился на новой матчасти самолета ЯК-3, и как командир пары оказывал существенную помощь командиру звена в подготовке младших летчиков, и околачиванию звена в целом для боевых работ в сложных условиях. Дисциплинирован, предан делу партии Ленина-Сталина и советскому правительству. Достоин награждения медалью «За Боевые Заслуги».

Макаров Николай Антонович (1920) – лейтенант, техник авиазвена 1АЭ 45ИАП. Личный состав звена с поставленной задачей по обеспечению бесперебойной работы материальной части справился. Материальная часть отказов не имела. Во время боевых действий с японским агрессором за Советскую Родину безотказная работа материальной части обеспечила выполнение боевого задания летным составом в воздухе. Материальная часть звена с исключительной

Технический персонал 45-го ОИАП КАФ:

1) Рогожин Герман Петрович (1907) – инженер-капитан, ст.инженер по ремонту 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1929г.;

2) Титорец Павел Петрович (1909) – капитан, ст.инженер по спецоборудованию 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, член ВКПб, в ВМФ с 1931г.;

3) Дрямов Петр Петрович (1906) – майор, командир 44авиабазы 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени, член ВКПб, обеспечивал вылеты с 3-х аэродромов;

4) Арутюнян Ерроиг Арутунович (1906) – капитан, заместитель командира 44авиабазы 45ИАП, награжден орденом Отечественной война 2 степени;

5) Сычев Владимир Ильич (1919) – ст.техник-лейтенант, начальник моторного цеха 44САМ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1937г.;

6) Булава Василий Дмитриевич (1913) – ст.техник-лейтенант, техник авиа звена управления 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1935г, участник боёв на о. Хасан в 1938г.;

7) Катунин Иван Иванович (1912) – ст.техник-лейтенант, начальник ПАРМ 44авиабазы КАФ, награжден орденом Красная Звезда, член ВЛКСМ;

8) Зазноба Анатолий Федорович (1922) – лейтенант, техник по радио нач. связи 45ИАП, награжден медалью «За Боевые заслуги»;

9) Роганский Яков Гаврилович (1912) – техник-лейтенант, техник авиа звена 1АЭ 45ИАП, награжден медалью «За Боевые заслуги», член ВКПб, в ВМФ с 1934г.;

11) Макаров Николай Антонович (1920) – техник-лейтенант, техник авиа звена 1АЭ 45ИАП, награжден медалью «За Боевые заслуги», член ВЛКСМ, в ВМФ с 1938г.;

12) Сидоров Андрей Сидорович (1912) – техник-лейтенант, техник авиа звена 2АЭ 45ИАП, награжден медалью «За Боевые заслуги», член ВЛКСМ, в ВМФ с 1938г.;

13) Маслов Иван Григорьевич (1912) – ст. техник-лейтенант, техник авиа звена 3АЭ 45ИАП, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1934г.

В конце 1944 г. в составе АмВФ (КАФ) началась формироваться 15-я смешанная авиационная дивизия. Местом её дислокации стало с. Софийское-на-Амуре. Формирование ее было завершено летом

1945 г. В начале августа 1945 г. 15-я САД из АмВФ (КАФ) была передана в состав ВВС СТОФ (Северный Тихоокеанский флот). В дивизию вошли 117-й МРАП: вновь сформированные 58-й и 59-й ИАП.

К началу войны с Японией в составе Авиации флотилии АмВФ (КАФ) остались 45-й ОИАП (отдельный истребительный авиаполк), 11-я ОБУККОРАЭ (отдельная буксировочно-корректировочная авиаэскадрилья) и 10-й ОАОСВ (отдельный авиаотряд связи) (Корсаково около Хабаровска).

Пилоты и техники отдельных авиа частей КАФ (11-я отд.авиаэскадрилья и 10-й отд.авиаотряд связи):

1) Петрук Яков Касьянович (1908) – капитан, командир 11-ой отдельной арт. корректировочной авиаэскадрильи КАФ, награжден орденом Красное Знамя, член ВКПб, в ВМФ с 1930г.;

2) Чулюков Федор Александрович (1907) – майор, нач. штаба 11-ой отдельной арт. корректировочной авиаэскадрильи КАФ, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1929г.;

3) Косыгин Василий Романович (1907) – капитан, штурман 11-ой отдельной арт. корректировочной авиаэскадрильи КАФ, награжден орденом Отечественная война 2 степени, член ВКПб, в ВМФ с 1932г.;

4) Кургузов Николай Павлович (1921) – лейтенант, штурман 10-го отдельного авиаотряда связи КАФ, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1939г.;

5) Мошук Алексей Павлович (1919) – лейтенант, командир авиазвена 10-го отдельного авиаотряда связи КАФ, награжден орденом Отечественная война 1 степени, кандидат в члены ВКПб, в ВМФ с 1937г.;

6) Усов Николай Дмитриевич (1922) – лейтенант, штурман самолета 10-го отдельного авиаотряда связи КАФ, награжден орденом Отечественная война 2 степени, кандидат в члены ВКПб, в ВМФ с 1940г.;

7) Демиденко Роман Иванович (1922) – мл. лейтенант, летчик 11-ой отдельной авиаэскадрильи КАФ, награжден орденом Красная Звезда, ВЛКСМ;

8) Чихарев Константин Иванович (1918) – ст. техник-лейтенант, техник авиазвена 11-ой отд. авиаэскадрильи КАФ, награжден орденом Красная Звезда, канд. ВКПб, в ВМФ с 1937г.;

9) Гусев Михаил Иванович (1910) – лейтенант, ст. техник 10-го отдельного авиаотряда связи КАФ, награжден орденом Красная Звезда, член ВКПб, в ВМФ с 1932г.;

- (и наверняка еще есть и другие бойцы-краснофлотцы).

Вот еще некоторые выдержки из эпизодов боевой работы пилотов КАФ, описанные в наградных документах, которые подтверждают их вылеты не менее из 3-х аэродромов в Маньчжурии и за почти месяц боевой работы пилоты налетали каждый почти по 26 часов боевых вылетов (которые считались боевыми - только над территорией противника, а если учесть и вылеты над своей территорией, то это будет и более 26 часов налета, и еще с учетом плохих-сложных метеоусловий):

Дрямов Петр Петрович – майор, командир 44авиабазы 45ИАП КАФ. В период воен-ных действий в Манчжурии умелым руководством обеспечил бесперебойную работу по обеспечению боевой деятельности авиационных частей флотилии с ТРЁХ АЭРОДРОМОВ. По вине обеспечивающих органов авиабазы не было ни одного случая срыва вылета на боевое задание. Четко организовал питание летных частей боезапасами, горюче-смазочными материалами и отличным питанием личного состава.

Мошук Алексей Павлович – лейтенант, штурман. В период военных действий по ликвидации японской агрессии на Дальнем Востоке с первых дней вылетал на выполнение боевых заданий по связи с кораблями флотилии на Маньчжурском театре. Все задания несмотря на сложные метеорологические условия выполнял отлично. Личный боевой налет имеет 26 часов. Этим самым способствовал успешному разгрому японских империалистов.

Усов Николай Дмитриевич – лейтенант, штурман. В период военных действий против Японии на Маньчжурском театре с первых дней вылетал на выполнение боевых заданий по связи с кораблями флотилии. Несмотря на сложные метеорологические условия обеспечил отличное выполнение заданий, самолет точно приводил на цель. Случаев потери ориентировки не было. Личный боевой налет 26 часов. Выполнением боевых заданий способствовал успешному разгрому японских империалистов.

Сурнин Петр Михайлович – ст. лейтенант, зам.ком.3АЭ 45ИАП КАФ. В войне с Японией показал отличные организаторские способности в руководстве боевыми действиями истребителей в воздухе. Надежно прикрывал с воздуха Главную Базу Амурской флотилии, корабли на поле боя и отлично проводил воздушную разведку укрепленного сектора противника. В период подготовки к боевым действиям как заместитель командира авиаэскадрильи в короткие сроки переучил летчиков с самолета И-15 на ЛАГТ-3 с высокими показате-

лями, что дало возможность выполнять боевые задания в сложных метеоусловиях. Боевых и небоевых потерь авиаэскадрилья не имеет.

Река Сунгари, по которой продвигалась Амурская флотилия (КАФ), была незнакома нашим морякам. Как и большинство других рек Дальнего Востока СССР, она часто меняла своё русло, а без знания, которого, невозможно судовождение и ориентировка в воздухе самолетов. Штаб флотилии КАФ не имел карт этой реки; рассчитывать, что японцы сохраняют навигационную обстановку, не приходилось. Отступая, они могли уничтожать перевальные знаки, створы, бакены и другие навигационные ограждения и ориентиры. Кроме того, японцы располагали большим количеством мин и минировали многие участки рек, в особенности подступы к укрепленным районам. Но это преодолевалось мужеством и умелыми действиями всех родов войск Амурской флотилии КАФ. Представьте! Даже средний темп продвижения флотилии КАФ по реке Сунгари во время боёв превышал 70 км в сутки!!! И очень жаль, что сейчас нет нашего государственного праздника Дня Окончания 2-ой мировой войны.

Об участии в боевых действиях против Японии авиационных частей АмВФ (КАФ) информация очень отрывочная. Имеются данные, требующие проверки, что лётчиками-истребителями АмВФ 18 августа 1945 г. было уничтожено 3 японских самолёта «Кавасаки» Ki-61 «Хиен» (что вызывает большие сомнения, так как этот истребитель, в основном, использовался для решения задач ПВО в метрополии).

В боях с японскими милитаристами военные моряки и летчики Амура (КАФ) показали непревзойденные морально-боевые качества и стали достойными продолжателями славных боевых традиций Советского Военно-Морского Флота. Они с честью выполнили свой долг перед РОДИНОЙ, и их героические подвиги навсегда останутся в памяти нашего народа.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Во второй половине 1947 г. 45-й ОИАП был расформирован, а на базе 11-го ОБУКОРАЭ и 10-го ОАЗСВ формируется 124-я отдельная смешанная авиационная эскадрилья, которую в 1948 г. свернули в 260-е отдельное авиационное звено связи.

В 1948 г. Авиация Краснознамённой АмВФ (КАФ), как и все воздушные силы других флотилий, была расформирована. Её личный состав и авиационная техника были обращены на укомплектование авиационных частей ВВС Северного Тихоокеанского Флота (СТОФ).



*Копия благодарности
от Главнокомандующего
Красной Армии тов. Сталина
(объявлена всем воинам
КАФ-АмВФ, участникам
в освобождении
Маньчжурии от японских
империалистов).*

Хронология дат и состав Авиации Амурской Флотилии:

Состав Авиации Дальневосточной военной флотилии в 1928-1933гг.:

68-й ОРЕЧГАО (Хабаровск); 69-й ОРЕЧГАО (Бочкарёво).

Состав Авиации Амурской Краснознамённой военной флотилии АКвФ (КАФ) в 1935-1938гг.:

110-я АБ (Красная Речка, Хабаровск):

9-я МАЭ, 10-МЛБАЭ, 11-я МЛБАЭ, 12-я МЛБАЭ, 14-я ИАЭ, 16-я МАЭ, 69-й ОРЕЧГАО

Состав Авиации АКвФ (КАФ) флотилии в 1941 г.:

Командование флотилии — Хабаровск;

117-й МАП (Хабаровск); 14-я ОИАЭ (Разъезд Красицкий).

Состав Авиации АКвФ (КАФ) флотилии в июле 1942 г.:

Командование флотилии — Хабаровск; 4-я МАБ: 114-й МАП, 117-й МАП (Хабаровск/Софийское-на-Амуре), 45-й ИАП (Разъезд Красицкий).

Состав Авиации АКвФ (КАФ) флотилии в июле 1945 г.:

Командование флотилии — Хабаровск; 15-я САД: 58-й ИАП (Софийское-на-Амуре), 59-й ИАП (Николаевск-на-Амуре), 117-й МАП;

45-й ОИАП (Корсаково около г. Хабаровска); 11-я ОКОРАЭ (Корсаково); 10-е ОАОСВ (Корсаково).

Состав Авиации Амурской Краснознамённой военной флотилии в 1948-1950 гг.:

124-я ОСАЭ — с августа 1947 г. по июнь 1948 г.; 260-е ОАЗСВ с июня 1948 г. — 1950 г.

Использованная литература:

1. Левшов П. В., Болтенков Д. Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910-2010). Справочник. — СПб., Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012.;

2. Сайт интернета (для поиска награжденных в ВОВ по фамилии и году рождения) - ПОДВИГ НАРОДА (/podvignaroda.mil.ru/);

3. Багров В.Н., Сунгоркин Н.Ф. Краснознаменная Амурская флотилия. М., Воениздат, 1976г.

4. Сайт интернета: Прозам РУ. Александр Семёнов 7. Пилоты Амурской флотилии в войне с Японией 1945г. (1 и 2 часть от 01.2015 и 02.2015г).

Бронекатера проекта 190, 191, 191-М. Обзор одной фотографии

*Нестеров Владислав Григорьевич.
член Военно-научного общества по истории Военно-морского флота*

Работая над темой «Бронекатера Великой Отечественной войны», я нашел в интернете фотографию, которая была помещена в статье о Пермском судостроительном заводе «Кама». Снимок был взят из архива музея завода. Речь в статье шла о бронекатерах проекта 191 и 191-М. Однако, фотография отображала бронекатер который был построен в единственном числе и не пошёл в серию, но являлся родоначальником проекта 191-М.

Чуть раньше исследователь бронекатеров Игонин Сергей из Хабаровска получил фотографию из Дальнереченска и попросил меня определить тип бронекатера (на борту катера 202 запечатлены пионеры, очевидно на экскурсии или на прогулке, в 1968 году.) Внима-

тельно рассмотрев фотографию можно было определить, что пушка МК-85 за спиной у ребят, а вот рубка, несомненно, принадлежит проекту 191. Нужно было подтверждение и мне пришлось обратиться к бывшему директору КЮМа города Свободного, где когда-то был бронекатер проекта 191 под номером 559. Этот бронекатер был передан моряками-пограничниками из г. Благовещенска Свободненскому КЮМу.

Панарин Сергей Георгиевич сказал, что бронекатер наверняка проекта 191 и очень был взволнован, когда увидел знакомый корабль и ровную без горба палубу.

Вот, собственно, всё, что я имел в наличии, однако работая по теме «Бронекатера Великой Отечественной войны» все материалы по проектам 191 и 191-М откладывал в папку и в результате получил материал для исследования судьбы проектов 190, 191 и 191-м.

ЦКБ Речсудпроекта под руководством Бенуа Ю.Ю. является родоначальником катеров проектов 1124 и 1125 и это же конструкторское бюро в дальнейшем вела работу по другим катерам для речных военных флотилий.

Прототипы нового.

Корабли на реках и озёрах должны предназначаться не только для охраны границ, но и для борьбы с противником, для очистки побережья от сил противника и для патрулирования своей зоны ответственности. При условии войны речные флотилии существенно имеют стратегическое значение и на внутренних водах.

Собственно, к таким кораблям применялись определенные требования. Наша страна имеет огромный опыт строительства и применения речных кораблей в боевых условиях. Как показала Великая Отечественная война, речные корабли появлялись там, где следовало обеспечить продвижение войск и поддерживать их, а флотилии создавались именно, когда требовалась помощь для действий в операциях армии. По железным дорогам доставлялись корабли именно в район разворачивания операций. Бронекатера проекта 1124 и 1125 и составляли в основном боевые соединения флотилий. На Волге бронекатера оказывали большую помощь в обороне Сталинграда и выполняли не менее важную роль, конвоируя продвижение грузов по реке, в том числе нефтепродуктов.

Проекты бронекатеров по конструкции были очень близки и требования предъявлялись к ним в основном одинаковые: малая осадка, бронированная цитадель, хорошее вооружение.

Если говорить о бронировании корпуса бронекатера, то следует остановиться именно на этих проектах, так как впервые в ЦКБ было решение в конструкции иметь защиту топливных баков двойным слоем брони 7 мм и обязательно клёпанные; корпуса должны иметь водонепроницаемые переборки (у больших проектов 1124 -девять переборок, у малого 1125-восемь; конструкция корпуса смешанная и здесь было новшество) броневая часть клёпанная, а стальной корпус сварной; корпус делали практически плоскодонным с вертикальными бортами. Для обоих проектов характерен подъём килевой линии к носу, что должно позволять в притык подходить к берегу для высадки десанта.

Однако малый развал бортов в носовой части приводил к заливанию верхней палубы до рубки. Поэтому пришлось корректировать проект в 1938 г. и носовой изгиб шпангоута изменяли накладкой листов, а в 1939 в проекте изменили развал шпангоута и иногда устанавливали фальшборт.

Как показал опыт войны, специфика боевых действий бронекатеров на реках делает неизбежным ведение огня прямой наводкой, что требует не только танковой пушки, но и соответственного бронирования. Катера проекта 1124 и проекта 1125 оказались слабо защищены, их броня выдерживала попадание пуль нормального калибра на дистанциях более 100 м или крупнокалиберных на дистанции 200 м. Любой снаряд фугасный или бронированный при попадании в цитадель проламывал или пробивал броню, поражая людей и жизненно важные части катера.

Опыт войны показал, что танковая башня для бронекатера хороша, но угол возвышения не подходит. Максимальный угол вертикального наведения очень мал 22-23 градуса а уровень воды или сама гладь водоёма всегда ниже берегов. Часто бронекатера привлекались к ведению огня с закрытых позиций, а для этого нужен максимальный угол по вертикали, чтоб увеличить баллистику дальности стрельбы, а танковые башни не могли этого обеспечить. С главным калибром бронекатеров много было вопросов и решения часто принимали из того что есть в наличии а это часто приводило к нарушению проектных характеристик. Много было вопросов по обеспечению нормальных жилищных условий. Так в то время решали что было под руками и в свою очередь помнили о экономии материалов уменьшения веса мощности главного двигателя словом нужно было соблюдать габариты вес и мощность но при этом не нарушив проектные характеристики.

Палуба и борта внутри корпуса изолировались крошеной пробкой. Жилые отсеки отапливались из системы охлаждения двигателя.

В отсеках имелись иллюминаторы с водонепроницаемыми крышками, а в рубке имелось окно с триплексным стеклом, и на задней стенке рубки два иллюминатора, и в броневых дверях по иллюминатору. Окно закрывалось броневым щитком с узкими щелями.

Первые серии проектов 1124 и 1125 оснащались бензиновыми двигателями ГАМ-34ПБ, а в качестве топлива бензин Б-70. Двигатели имели мощность 800 л. с у ГАМ-34ПБ и 850 л. с у ГАМ-34БС с оборотами 1850 об/мин это максимальные обороты которые применялись в боевых условиях и не больше часа, а так разрешалось не больше 1600 об/мин. Бензиновые двигатели создавали большую опасность в противопожарном отношении

Заказ на новый проект.

Обстановка на фронтах ВОВ в 1941-1942 годах не позволяла решать какие либо задачи по созданию новых боевых кораблей. Однако решилась на организацию проектных работ по созданию новых кораблей в том числе речных. Именно при повсеместном улучшении обстановки на всех фронтах и было определено Военно Морским командованием начать проектировать корабли на будущее всех классов. Так выдается оперативно- тактическое задание на проектирование бронекатеров проекта 190 и 191 и при том малого катера и большого с двумя пушками.

В задании было отмечено – сильное бронирование так чтобы цитадель обоих бронекатеров защищалась броневым поясом не только от обычных 7,62 мм, но и от 12.7 мм бронебойных пуль. В задании речь шла о пушке, которая должна быть 85 мм калибром, а по количеству пушек то соответственно как в проектах 1124 и 1125. К этому времени создавалась специальная башня с использованием танковой пушки ЗИС-С-53. Главным достоинством у пушки с такой башней должен быть угол возвышения до 77 градусов, что позволяло бы вести огонь с закрытых позиций и такая пушка могла производить зенитный огонь по самолетам противника. Весь богатый опыт жесточайших речных боев ВОВ подтвердил правильность теоретических изысканий по созданию специальной морской артиллерийской установки и при том в специальной башне с большим углом вертикального наведения. Начиная с 1943 года ЦКБ-34 возобновила работу и в 1944 году создала проект 85 мм башенной установки а опытный образец изготовили в 1946 году на заводе 112 и Ижорском. Качаю-

щаяся часть пушки была от танковой ЗИС-С-53 которой вооружались танки Т-34-85 но с изменениями о которых и просили моряки. Балистика была как у пушки 90-К боеприпасы которой решили использовать и это тоже плюс в конструкторском решении. Однако было различие в том что у танка один наводчик а у пушки нашего проекта 190 и 191 нужно было иметь наводчика горизонтального и вертикального. Наведение вертикальное в ручном режиме а горизонтальная наводка электрическая. Постарались решить вопрос с подачей боеприпасов к пушке хоть и ручная но сконструирован вращающийся стол с которого заряжающий принимал снаряды. Стрельба могла вестись при центральной и при прицельной наводке. Стрельбой управляла система МБК которая сопрягалась с артиллерийской установкой и стрелять можно было по движущимся морским целям и по самолетам. Одним словом наводка обеспечивалась централизованным замыканием цели стрельбы

В ходе проектирования большого катера проекта 190 выяснилось, что его весогабаритная характеристика не позволяет перевозить его на обычных железнодорожных платформах, и для этого потребуются изготовить многоосные со спецкреплением. Раздумий было много, но проект 190 пришлось в 1945 году прекратить. (Книга “Поход на Вену” стр.84 Автор: Широкоград А.)

Отличием бронекатера проекта 190 от проектов 1124 и 1125 было разнесённое бронирование. Такое бронирование испытали на серийном катере проекта 1124, в районе цитадели повесили экран из 7 мм брони. Результаты признали вполне удовлетворительными. Однако, из-за возросшего сопротивления скорость катера упала на 2-3 узла, и если говорить о катере, то нужно сказать экран должен противостоять в отличие от танков не кумулятивным снарядам а крупнокалиберным бронебойным пулям. В результате при ударе терялась кинетическая энергия при преодолении экрана, пуля рекошетилась от основной брони зачастую вновь попадала в экран, но уже с внутренней стороны. В 1943 году вновь назначенный старший инженер броневого защиты НТК ВМФ инженер – подполковник П.Н. Раллев разработал и испытал эту систему\ экранированную\, что и обеспечило хорошую защиту от бронебойных пуль 12,7 мм но была выгода в экономии веса. Решетчатую систему экрана не приняли. Конструкторы понимали, что нужна жёсткость всей конструкции, и поэтому усиливали крепление с таким расчетом, чтобы конструкция удерживала не только удар, но и отрыв. В результате испытания разнесён-

ной брони в проекте 190 решили утопить экран в корпус, т.е., он становился внешней обшивкой, а за ним на некотором расстоянии находится основной лист борта, т.е. внутренняя обшивка. Если сравнить с проектом 1124, то такое бронирование было новшеством и выдержало испытание и применялось в дальнейшем для проекта 191. Это было гениальное решение и как показало время использовалось в дальнейшем.

Однако при решении положительных новшеств, при конструировании пр.190 допущены были ошибки и к выпуску хотя бы одного катера дело не дошло и причина в большом весе габарите.

Обоснование проекта и крутое решение с проектом 191

Конструкторское бюро под руководством Бенуа Ю.Ю. прекрасно понимало всю сложность проектирования боевого корабля для реки, здесь требуется учитывать многочисленные и различные преграды. Например, характер реки (ширина, извилистость, скорость течения и многое другое) Естественно всё выше перечисленные факторы и будут влиять на размеренные корабля, форму обводов, выбор движения. Но и это ещё не всё будет учтено, если конструктор не примет во внимание мосты, чтобы определить высоту надстроек, а высота борта также зависит от характеристики реки (её полноводность, высота волны, поражаемая поверхность и скрытность как военного корабля) И все эти данные определяют продольную прочность, кроме того в речном корабле думая логически должен быть низкий борт и минимум надстроек и это естественно будет меньшая поражаемость и хорошая маскировочная способность сливаться с фоном берега, но у проектировщиков была и другая сторона- низкий борт уменьшение мореходности в прибрежных водах и крепость продольная становится меньше у корпуса. Вот что стояло перед проектировщиками. Можно привести пример, когда изучая детально Амур для проектирования проекта 1124, где условия реки и определили конструкцию катера. Точно, так же проект 1125 строился и проектировался для Днепра. Все эти вопросы в конструктивном бюро Бенуа Ю.Ю. ставились, всегда начиная с 1932 года. (В.Н. БУРОВ “Отечественное кораблестроение в третьем столетии своей истории в книге ” История отечественного судостроения там 4 стр. 233 из Судостроения)

Предэскизный проект 191 разрабатывали в ЦКБ-32 и ОКБ НКВД при заводе №340 (Зелёнодомское ПКБ) и от конструкторов требовалось следующее:

- Создать мощное артиллерийское вооружение;
- Усилить все варианты противовоздушной обороны корабля (пушка, пулемёты);
- Значительно усилить броневую защиту;
- Главное для проекта использовать двигатель-дизель;
- Возможность обеспечить транспортировку катера по ж/д, существующим подвижным составом с минимальным демонтажем вооружения и оборудования.

Технический проект 191 был закончен в начале 1945г. и опытный катер заложили 27 апреля на заводе 344 (г. Пермь, но тогда г. Молотов) спустя 18 месяцев в октябре 1946г. он вступил в строй. Проведённые испытания подтвердили опасения ЦКБ что скорость у данного проекта составляла 15 узлов т. е на 3 узла меньше чем у БКА проекта 1124.

Проектное бюро прекрасно понимало, что испытание показало 191 проекту нужны нетрадиционные решения в конструкции, двигателях и применение двигателя - дизеля и т.д. Стало ясно при жёстком лимитировании характеристик, поступиться скоростью, защитой, вооружением если не получится, то и подход к проекту нужен другой. Эксперимент проводили с воздушным насыщением под днищем, и сопротивление снижалось на 20-30% при буксировке при скорости 6-10 узлов, а при самоходе БК скорость увеличивалась на 6% что равносильно уменьшению мощности двигателя на 17%. Расчёты проводились на БК проекта 1124 (заводской №435). Комиссия увидела результаты что при скорости 9-14 узлов снижение сопротивления корпуса в воде на 10,5-12,5% узлов но, учитывая мощность на поддув воздуха, экономия составляет 4-8%, что давало выигрыш в скорости 0,5-1,3 узла, а учитывая загрязнение днища, оборжавление то расход воздуха будет больше. Следовательно, эффективность такой установки будет падать. В результате аэрационных установок для кораблей признали бесперспективной.

Оставалась всё таки надежда на применение нового двигателя V-образным двигателем М-50 имевшем мощность 1000 л. с, но этот двигатель ещё только дорабатывался и в наличии имелось несколько штук. Но эксперимент решили провести на катере проекта С-40 (Одно типовой бронекатер пр. 1125). Для этого использовали двигатель В-2 от танка с замкнутым циклом охлаждения, но и здесь расчёты показали не лучшие результаты 14-15 узлов что для 40 годов было очень недостаточно. Решили ждать появления М -50. И что инте-

ресно в расчётах при трех двигателях проекта 190 и малого с двумя двигателями скорость от применения будет одинакова 14-15 узлов.

Проект 191-М.

Но остановить проект было уже невозможно. (Проект 191 в место заданных 40 тонн весил 53 тонны т. е на 6 тонн больше чем катер проекта 1124)

Поэтому решили закончить проект 191-М (Т.е. малого катера) и в 1947 году продолжили строительство по скорректированному проекту 191-М и это было уже серийное производство дизелем М-50. Дальнейшее строительство бронекатеров этого проекта Пермский завод передал Ижевскому заводу в Колпино. Постройка катеров осуществлялась поточно позиционным методом при этом корпус был разбит на три секции (носовая, кормовая и цитадель).

В процессе серийного производства в конструкцию катера постоянно вносили изменения, улучшение качества проекта, по вооружению, корпусу, механической части, и по электрооборудованию. Учли в проекте что носовая и кормовая части не защищены и в бою они превращаются в решето решили эти части защитить противосколочной броней но в целях экономии веса уменьшили эти части в высоту по бортам по сравнению с цитаделью ВОТ почему проект получил прозвище-горбач. Нельзя было пренебрегать опытом предыдущих проектов а поэтому обратили внимание на поведение нового проекта.

Так при глиссировании корпуса судна на полном ходу в проектах с плоским дном наступала неуправляемость руля т.е. если повернуть руль влево корпус под действием инерции , дрейфует в противоположную сторону, а при волне вообще не управляем. Для этого пришлось изменять обводы кормовой части между 19 и 20 теоретическим шпангоутом были выполнены более полными, что существенно уменьшило ходовой дифферент в 2 раза.

Новшеством в проекте нужно отметить технологию изготовления корпуса из стали Ст3 и броневой марки 2П и полностью сделать сварным. В корпусе 9 переборок водонепроницаемом на 10 отсеков, а сообщение через люки в палубе и пазы в переборках.

Вся цитадель выполнена в виде коробки защищённой бронёй (это 20-38 шпангоут) что позволяло защищать носовое отделение, моторное отделение, радиорубку и кормовой пулемётный отсек, а изюминка была в том что бронирование, разнесённое т. е экранированное (экран 7 мм) завален под углом 9 градусов. Экран продолжается в нос до 20 шпангоута и от 38 шпангоута ещё на 500 мм. Броня внут-

ренняя под прямым углом, а также 7 мм. Топливные баки так же имели броневую защиту в виде наклонного листа, который и был листом самой цистерны. Сама броня опускалась на 250 мм ниже ватерлинии. Палуба также имела броню в районе 19-38 шпангоута и была экранирована листами толщиной 10 мм.

Рубка экранированная 7 мм бронёй вертикально, а крыша рубки одностойная в 10 мм броне. Сигнальный мостик защищён 7 мм бронёй.

Если взять общий вес корабля, то броня занимала 20,8% а у проекта 1124-11,2%.

Проект имел два двигателя М-50 по 1000 лошадиных сил, и управлялись из ходовой рубки и моторного отделения. Энергия электрическая получалась от двух генераторов ГСК-1500 навешенным на главные двигатели (эл-сеть 24 вольта) и дизель генератора ПН-85 (эл-сеть напряжением 110 вольт и имелись в отсеке машинном 4 аккумуляторные батареи. Компонировка машинного отделения настолько плотная, что затрудняла обслуживание агрегатов)

Бронекатеру пр.191-М на полигоне устроили испытание для сформированного корпуса без насыщения оборудованием и подвергли обстрел корпуса бронебойно зажигательными пулями калибров 12,7 и 14,5 мм, а также снарядами 20-23 мм. Результаты признали удовлетворительными, однако было высказано мнение о необходимости увеличения толщины брони бортового экрана.

Штурманское оборудование минимальное и состояло из 75 мм компаса, но за ходовой рубкой было зарезервированное место для 125 мм компаса.

Радиосвязь состояла из радиостанции Р-607 (КВ) и Р-609 (УКВ).

Новшеством на катере было приспособление для снятия с мели, которое состояло из двух свай с таями и располагалось по походному в носовой части палубы.

Особенность транспортировки по ж/д существенно не изменилась, но имело некоторую особенность (4 осная платформа 60 тон и по оконечностям двух осные по 20 тон платформы). МПС в последствии представляло 2 платформы по 60 тон. При транспортировании с бронекатера снималась пулемётная башня с рубки.

Всего было выпущено БК проекта 191-М – 118 единиц, в том числе 8 Пермь, а остальные Ижорский завод №344.

А судьба БК-проекта 191 очень интересна тем, что он был построен в единственном числе и естественно был головным а главное на нем решались не традиционные конструкторские мысли. для проекта 191-М.

Вывод.

БКА проекта 191-М опоздал своим появлением минимум на 5-7 лет и не успел принять участие в Великой Отечественной. Модернизационные возможности БКА проектов 1124 и 1125 (ровесников Т-28) полностью исчерпались после корректировки проектов в 1938 и 1940г. и все дальнейшие попытки существенно улучшить их ТТХ не увенчались успехом. В результате новые БКА пришлось проектировать уже в ходе войны практически с нуля.

Конструкторское бюро, подготовило проект и существенно изменила подход к решению конструкций корабля. Достаточно сказать мощного по энерговооружённости (2000 л. с.) двойное бронирование, мощная арт. установка, новый подход к устройству корпуса судна и использование продольного и поперечного набора корпуса.

С позиции сегодняшнего дня одновременное принятие двух типов БКА. Причём “малый” по ТТХ был хуже “большого” являлось как бы неоправданным. Но по мнению многих специалистов два типа БК 1124 И 1125 прошли всю войну “бок о бок” дополняя друг друга – высаженный десант, малый корабль находился под поддержкой огнём орудий большого и даже наоборот.

При конвоировании транспортов на реках и в прибрежных водах эти корабли дополняли друг друга по всем видам огневой поддержки т.е. могли вести транспорт охраняя от самолётов и ведя огонь по береговым укреплениям противника или оказывая боевую помощь друг другу в борьбе с кораблями противника. Ошибочно, конечно считать, что два проекта как бы не нужны, но этот вопрос до сих пор спорен.

И так мы видим, что появился в мире мощный БКА, но беда в том, что не было возможности испытать его, а дальше как бы нужда в нём отпала. Можно с уверенностью сказать что в истории строительства флота не существовало кораблей с развитым противоснарядным бронированием. Утверждение о том что развитие бронированных кораблей оборвалось с уходом в прошлое эпохи Второй Мировой войны не совсем верно. Есть класс бронированных кораблей строительство которых велось в 70-е годы и позднее. Речь идет о бронекатерах и речных артиллерийских кораблях. Эти маленькие корабли представляют собой наглядный пример того как довольно современный корабль даже получив современное вооружение потерял защитные качества брони. И именно этот пример показал влияние объективных факторов. Сильнейшим бронекатером в ВМФ

СССР стал катер проекта 191-М. Он вобрал опыт ВОВ а это уникальный опыт и величайший.

В дальнейшем 1946-1955 исчезло планирование к постройке речных кораблей и количество БКА сократилось существенно. Сегодня ситуация меняется и наша страна продолжает совершенствование проектов БКА. Нужно сказать исследователи, а именно, А.В Платонов в книге «Советские мониторы, канонерские лодки и бронекатер», написал: «Но за все приходится платить, так и здесь увеличив вооружение и защиту в жертву принесли обитаемость. Именно пограничники, получив катера 191-М и используя их в качестве патрульных и дозорных, ощутили предельно на себе обитаемость в крохотных помещениях, где даже в рост не везде можно было стоять. Так что не глупость или бездарность морских стратегов или конструкторов. А поэтому всего лишь требование по улучшению обитаемости сразу приведет к падению защищенности.

Какова же судьба проекта 191. Обратившись в город Пермь к ветерану завода судостроительного Кама Ракитину Георгию который имея профессиональную связь с музеем завода переслал мне некоторый материал по 191 проекту и несколько фотографий этого проекта. Единственный а отслужил по полному. С завода отправлен в Хабаровск под номером 166\заводской 300\ очевидно находился на консервации далее Дальнереченск под номером – 202, Джалинда под номером -228, Казакевичево под номером – 528, Благовещенск-559, КЮМ- города Свободного- под номером -559. Все бронекатера проекта 191-М были распределены следующим флотам ТОФ-40 единиц, а остальные ЧФ, КДУФ, пограничные части. С 1965 года Амурские пограничники использовали БКА проекта 191-М как ПСКРы, при формировании 49 ДРК на Амуре несколько бронекатеров проекта 191-М использовались в 12 бригаде

Бронекатер проекта 192

*Артемьева Екатерина Витальевна,
ученица 10 класса, МОАУСОШ № 8, член исторического объедине-
ния по Военно-морскому флоту Детского морского центра
г. Свободного*

С сентября 2017 в Детском морском центре г. Свободного работает научно-историческое объединение, где занимаются курсанты, увлеченные историей флота, судостроения, вооружением кораблей и многими другими вопросами.

Цель работы – раскрыть историю создания бронекатера проекта 192, выявить новые конструкторские решения в сравнении с проектом 191.

Задача для проектирования.

1949 года ЦКБ получило задание на проектирование нового бронекатера. Перед руководителем Бенуа Юлием Юльевичем была поставлена задача создания нового по конструкции или совершенствование предыдущего проекта бронекатера. На совете было решено использовать и новые разработки, и опыт старых проектов, т.к. они рождались в боевых условиях.

Техническое задание требовало:

- усилить бронирование, которое должно было обеспечить защиту экипажа и жизненно важных частей корабля.
- улучшить мореходность,
- изменить компоновку чрезмерно затесненного моторного отсека,
- перевести электрооборудование на единое напряжение.

Выполнение проекта.

Совет ЦКБ принимает решение спланировать работу так, чтобы в проекте был разумно использован опыт предыдущих проектов и новые достижения: новые виды брони, технологии сварки, требования к вооружению, электрооборудование, оснащение радиотехническим устройством и многое другое.

Борта вне цитадели и палубы оставили без изменения, но серьезно отнеслись к бронированию рубки. Разумеется, конструкторы понимали, что броню поставить на рубку 30-45' мм не реально – это резко ухудшит остойчивость, а поэтому подошли по-новому к этому вопросу. Бронирование сделать экранированным (использование оных на проекте 191-М), но с более мощной бронёй (14+10 мм).

Кормовая стенка рубки также оснащалась бронированием с экраном (10+8 мм).

Было осуществлено новое в бронирование боковых стенок, дверей в рубку. Здесь использовали броню высокой твердости, и её толщина достигла 30 мм. Крыша рубки по толщине осталась, как в проекте 191-М – 10 мм. Бронирование башни главного калибра не изменяли, и башня использовалась серийная с МК-85.

В ЦКБ понимали, что при меньшем водоизмещении и мощном вооружении при неплохом бронировании бронекатера имели мощную дальность плавания и плохую мореходность. Иностранные аналоги с мощной энергетической установкой также имели отрицательные характеристики по мореходности и дальности плавания.

Перед ЦКБ был поставлен вопрос заказчиком сделать проект 191 более универсальным, чтобы использовать бронекатер на Балтике, мелководных районов Чёрного моря, на озёрах и реках т.е. обеспечить необходимость в мелкосидящем артиллерийском корабле.

Решено серийно строить универсальный корабль. Нужно многое было изменить - высоту борта в оконечностях, обводы корпуса в носовой и кормовой частях, при этом учитывать лимит водоизмещения.

В ЦКБ не пошли на уменьшение бронирования. Решено было в проекте 192 сделать незначительный подъём палубы в носовой оконечности, усилить общую прочность корпуса за счёт утолщения листов днищевой обшивки и увеличения продольных связей и тем самым обеспечить безопасное плавание без ограничений при состоянии моря 3-4 баллов.

Сталь для корпуса решили использовать СТ-3 (в дальнейшем планировали заменить на СХ-4 и броневую сталь марки 2П и на АК-16)

На модификациях катеров нового проекта 192 удалось установить усиленное бронирование, особенно экрана, толщину которого довели до 10 мм, придав ему наклон 15°. Кроме того, на катерах этого проекта руководство флота потребовало увеличения мореходности, так как с ожидаемым выводом из состава ВМФ морских бронекатеров пр. 161 и пр. 186 поддерживать войска в мелководных районах становилось нечем. Улучшить мореходность можно было только путем увеличения высоты борта в оконечностях, тем самым устранялся характерный «горб» в районе мидель - шпангоута. Сделать это при жестко лимитированном водоизмещении, прежнем вооружении и энергетической установке можно было только за счет бронирования, на что конструкторы не пошли.

В результате 2 головных корабля проекта 192 получили незначительный подъем палубы в носовой оконечности. Кроме того, пришлось усилить общую прочность корпуса за счет утолщения листов днищевой обшивки и увеличения числа продольных связей. После этого прочностные характеристики корпуса могли обеспечить безопасное плавание без ограничения скорости при волнении моря до 3 баллов, а на пониженных оборотах двигателя - до 4 баллов.

Вооружение осталось практически таким же, только 14,5-мм пулеметные башни 2М-6 были заменены на более современные 2М-6Т, а на стволе 85-мм пушки установили пламегаситель.

Механическая установка не претерпела существенных изменений, но для улучшения компоновки моторного отсека его длину увеличили с 4500 до 5500 мм.

Электрооборудование бронекатеров проекта 192 перевели на единое напряжение 24 В. Вместо дизель-генератора ПН-85 (ПО В) в моторном отсеке установили два дизель-генератора КГ-5,6 (24 В). По сравнению с используемым на кораблях пр. 191М вариантом смешанного питания потребителей напряжением 24 В и 110 В это обеспечило уменьшение массы электрооборудования, увеличение живучести системы питания потребителей и упрощение обслуживания.

Штурманское и радиотехническое вооружение остались такими же, как у прототипа, за исключением установки аппаратуры опознавания «Факел-МО».

Передав документы на Ижорский завод, ЦКБ в 1951г. конструктора в процессе постройки вводили технологические и конструктивные изменения перед серийным выпуском бронекатеров проекта 192. Завод ещё выпускал проект 191-М, но уже с 1952 г. планировалось прекратить выпуск эти бронекатеров и начать строительство новых кораблей проекта 192.

Чтобы начать серийное производство требовалось отработать всю технологию строительства и только потом провести заводские испытания. Испытание первых двух бронекатеров предназначались для отработки конструкции и технологии бронекатера прошли испытание в течение 1951-1952 гг. Мореходные испытания проводились на Чёрном море в Севастополе. Один из катеров легко выдержал 4-большой шторм.

К сожалению, дальнейшая судьба проекта 192 сложились неудачно.

Бронекатер проекта 192 хорошо вооружённый корабль в пределах жёстко ограниченного водоизмещения.

Он должен быть ограничен в габаритах т.е. возможностями ж/дорожного транспорта. Предельным для перевозки по ж/д является габарит 30х4, 4х3,9 и именно таким и должен быть бронекатер. Примером может служить именно проект 192.

Водоизмещение 60 тон.

Длина 30 метров.

Ширина 4,4 м

Осадка 0,75 литра.

Силовая установка из двух дизелей – 1000л.с.

Скорость чуть больше 20 узлов.

Вооружение 85 мм орудие на носу

Спаренные пулемёты на рубке и корме.

Толщина брони корпуса составляет 7-10 мм плюс в особо важных местах корабля.

По тактическому приёму бронекатера не должны ходить поодиночке, а сразу четыре и более, чтобы подавлять противника мощным огнём. Бронекатер проекта 192 создавался под задачи 40-х годов XX века.

Бронекатер должен быть танком и полновластным хозяином реки. Главное орудие должно быть современное танковое, а башня унифицированная.

В будущем на палубе бронекатера единственной надстройкой должна быть башня кругового обстрела, как на танке. А если рубке не будет, то современная техника способна решать обзор и вот тогда на башню можно ставить крупнокалиберный пулемёт или скорострельную пушку. Сегодня это возможно. На мачте радиолокатор обзорный. Меньше надстроек и больше всевозможного оружия для обеспечения жизнедеятельности корпуса. Вот для этого использовать ресурс неиспользованного веса т.е. усиление брони.

Судьба катеров.

К сожалению, о дальнейшей судьбе катера нам мало известно. В интернете есть сведения, что катер РБК – 472 с 1971 по 1979. «Черноморец» числился в составе КЮМ г. Кимры

Пр процитирую письмо коллеги Вадима Киселева:

«По катеру Черноморец кое-что нарыл. Капитана не встречал. По старым разговорам он рассказывал, что Черноморец был переведен с Дунайской флотилии в начале 70-х годов. У него была тетрадка с конспектами для юных моряков, там были указаны номер корабля, характеристики.

На сайте 116 бригады нашел упоминание о передаче двух бронекатеров в 1971 году проекта 192 из ДуФЛ КЮМ. Один из них РБК-472 был передан КЮМ г. Кимры 2 июня 1971 г. На 100 % уверен, что это и есть будущий Черноморец. Калязинский КЮМ был филиалом Кимрского. Правда, Кимрский продержался дольше. Их Балтика 265 проекта до конца 90-х бегала. Сейчас у них флагман Ярославец Юнга, Балтика стоит на приколе. Черноморец забросили или в конце 70-х или в начале 80-х. В 1985 году он был уже полузатоплен. Повторюсь - ни с каким буксиром он не сталкивался. Черноморец стоял в затоне на реке Жабня на месте зимнего отстоя судов пристани Калязин. Там его разворовали и бросили. Буксир его таранил шутки ради уже брошенного. После чего Черноморец лег кормой на грунт. Нос у него и так был на грунте.

Судьба второго бронекатера, к сожалению, в подробностях не известна, но в 1971-БК-473 передан пионерскому лагерю «Артек».

«Фотодокументы В.П. Толстенко по истории Краснознаменной Амурской флотилии, как исторический источник»

*Дыбова Дина Викторовна,
главный библиотекарь Амурского регионального центра
Президентской библиотеки им. Б.Н. Ельцина
Амурской областной научной библиотеки
им. Н.Н. Муравьева-Амурского*

Каждое прикосновение фотокамеры к миру
есть создание документа".
(А. Варганов)

Мир фотографии удивителен. Не смотря на то, что фотокамера запечатлела только один миг из жизни, этот миг способен поведать о судьбе конкретного человека, семьи, города или страны, о поворотных и великих событиях истории. И то, что казалось обыденным фотоснимком, по прошествии времени становится ценным историче-

ским материалом. А значит, он должен быть сохранен и передан последующим поколениям.

Сегодня хочется вспомнить о человеке, которого еще при жизни называли фотолетописцем Амурской области. Это Виталий Павлович Толстенко – талантливый фотохудожник, ветерана Великой Отечественной войны, член Союза журналистов СССР. На его счету тысячи фотоснимков, на которых запечатлены военные события на Дальнем Востоке и мирная жизнь Приамурья.

С 2013 года фонды Амурской областной научной библиотеки им. Н. Н. Муравьева-Амурского регулярно пополнялись фотоматериалами Виталия Павловича Толстенко как на бумажных носителях (позитивы фотографий, рукописные тексты воспоминаний), так и в электронном виде (оцифрованные фотографии, газетные публикации).

Виталий Толстенко родился в 1927 году в Николаевске-на-Амуре в семье милиционера. Жил и работал в Приморье, Хабаровском крае и Приамурье.

В 16 лет Виталий Толстенко стал матросом буксирного парохода «Донбасс». С этого и началась его карьера моряка. Тачка, лопата, уголь – и так круглые сутки каторжная работа. В 1944 году Толстенко призвали на Военно-морской флот и зачислили в объединенную школу Краснознаменной Амурской флотилии.

Он участвовал в войне с Японией. На корабле был подносчиком боеприпасов, переправлял армейские десанты и боевую технику через Амур и Сунгари. В 1951 г. он увлекся фотографией, а в 1958 году занялся профессиональной фотожурналистикой. В 1961 году вступил в Союз журналистов СССР.

Виталий Павлович в разное время был корреспондентом многих амурских газет: «Амурская Правда», «Доблесть», издаваемой 5-ой воздушной Армией, «Амурский Комсомолец», «Суровый натиск», «Дальневосточный пограничник», «Хэй-хэ Жибао» из г. Хэй-хэ.

В приложении к «Амурской Правде» «Старая мельница» часто публиковали статьи В.П. Толстенко и интервью с ним: «Амурский Жеглов», «У меня есть кадры, которыми я горжусь», «Накануне Доманских событий», «Играли в войну, как будто чувствуя ее приближение», «Одна на всех мысль о еде», «Наконец-то Морфлот», «Не бойся, не выдам», Столыпинский вагон и тюремная клочка «матрос» и многие другие.

Военную службу Виталий Павлович закончил в 1970 г. в Благовещенском Краснознаменном погранотряде в звании мичмана.

Он трижды организовывал свои фотовыставки. Был награждён орденом Отечественной войны II степени, медалями «За боевые заслуги», «За безупречную службу» и другими, внесен в энциклопедию «Лучшие люди России». На хранении в Государственном архиве Амурской области находится личный фонд В.П. Толстенко, который насчитывает более 450 единиц хранения.

Виталий Павлович являлся активным участником ветеранского движения. Был членом совета ветеранов-однопольчан 2-й Краснознамённой армии, председателем секции ветеранов моряков. В его жизни тесным образом переплелись служба на благо Родины и творческая самореализация.

Среди документов переданных В.П. Толстенко есть материалы, связанные с историей Краснознаменной Амурской флотилии.

Условно их можно разбить на несколько групп.

Первую составляют документы на печатной основе, к которым относятся газетные статьи, исторические справки, воспоминания В. П. Толстенко об историческом прошлом Амурского флота.

Серия фотографий посвящена кораблям учувствовавшим в боях с китайскими милитаристами в ходе «Конфликта на КВЖД» в 1929 году, а также в войне с Японией в 1945 г. (в рамках 2-ой Мировой Войны) Это: минный заградитель «Сильный»; «Рабочий», канонерские лодки «Монгол», «Пролетарий», «Бурят»; «Ленин»; «Красное знамя»; бронекатера типа «1124», «1125», оснащенные «катюшами»; бронекатер типа «Горбач»; артиллерийский быстроходный катер типа «Комсомолец».

На уникальных фотографиях 1967–1969 гг. отражены факты провокации, совершаемых китайскими гражданами, в период ухудшения отношений между СССР и Китаем.

Отдельной группой выделены фотографии пограничных кораблей: «Стриж», «Аист», «Шмель», «Москит», «Сайгак», «Ярославец», «Танкер».

Для исследователя важную информацию может дать изучение подписей, сделанных Виталием Толстенко на фотографиях. Обычно это указания даты и места съёмки, различные пояснения к запечатленному событию.

Фотодокументы Толстенко широко используются сегодня при подготовке телепередач, организации выставок и музейных экспозиций.

Они являются главным источником информации об историческом прошлом Амурского флота, которые воспринимаются современниками как несущие достоверную информацию.

В будущем фотоматериалы Толстенко будут оформлены в электронную коллекцию по истории Амурского флота и переданы в Президентскую библиотеку им. Б.Н. Ельцина в Санкт-Петербурге. Следовательно, станут доступными широкому кругу пользователей на всей территории Российской Федерации.



г. Благовещенск
ул. Ленина, 139
тел: + 7 (4162) 23-73-90
e-mail: aonb@tsl.ru
www.libamur.ru



ok.ru/libamur
vk.com/libamur
[instagram.com/amurlib](https://www.instagram.com/amurlib)
[facebook./groups/libamur](https://facebook.com/groups/libamur)