

***Транспорт.
СВЯЗЬ***

Балласт (голландское слово ballast от ball – песок и last – груз), груз принимающий на судно для обеспечения требуемой посадки и устойчивости, когда полезного груза и запасов для этого недостаточно. Различают переменный и постоянный балласт.

Переменный балласт, с которым приходили в Бердянск парусные суда, состоял в основном из песка иногда это был грунт, камень. Вначале балласт сбрасывали на подходе к порту, позже для этого были определены специальные места. С 1858 года по указанию начальника порта и города капитан-лейтенанта А.Ивкова балласт частично стали сбрасывать в море напротив хутора Мерлака на глубине от 8 до 18 футов. Позже такое место было назначено напротив еврейского кладбища и обозначено на берегу столбом. Балласт свозился от судов в сторону берега баркасами до первой отмели, где его начинали сбрасывать, следуя дальше к берегу. Достигнув берега, выгружали остатки. Балласт, накапливаемый в порту, доставлял много неприятностей, приводил к непроизводительным потерям из-за его перемещения на сушу. В 1871 году даже испрашивалось согласие губернатора на устройство в порту железной дороги для вывоза балласта с проходящих судов.

Как ни странно, но балласт мог быть доходным делом, о чем писал «Одесский вестник», № 20, 26 января 1872 года: «Уже в настоящем году было в Бердянске ходатайство со стороны одного англичанина – предоставить ему права на каких-то условиях заниматься выгрузкою баласта с иностранных судов. Англичанин этот имеет пароход и несколько железных барж и может повести дело успешно...».

Количество балласта, оставленного парусными судами в порту, составило 33720 тонн. Часть балласта использовалась для обустройства быстро растущего города.

Еще 29 октября 1849 года газета «Одесский вестник» сообщала:

«16-го Октября. ...В начале этого месяца получено разрешение на беспопылинный привоз в Бердянск из-за границы камней: Мальтийского, мелового свойства, и твердаго синяго Триэстскаго, в плитах. Это дозволение, доказывающее истинно-отеческую попечительность о Бердянске основателя и покровителя его, принесет много пользы как

для жителей города, нуждающихся в камне для фундаментов, тротуаров и мостовых, так и для судовладельцев иностранных судов, сюда приходящих, которые по ныне привозили, без всякой особенной для себя пользы, баласт, состоящий из песка, и которые теперь могут привозить, с прямою для себя пользою, вышесказанный камень».

28 ноября 1878 года начальник города и порта капитан первого ранга П.П. Шмидт рапортом № 157 докладывал губернатору: «В городе Бердянске изобилующем попеременно то глубочайшей грязью, то удушливой пылью ...за последние пять лет втрое увеличилась



смерть, нет как на площади так на берегу моря ничего похожего на сад или бульвар и потому жители решительно не имеют в городе места для прогулок и где бы можно было найти какую-либо свежесть... Я на основании Инструкции портового начальника и с ведома городского головы указал место для своза с судов земляного балласта на пустопорожном берегу вблизи пристани, где в настоящее время засыпано бывшее там зловонное болото и из балласта образована возвышенность до 50 сажень длины, представляющая все удобства для устройства на ней приморского бульвара».

С 1894 года в связи с переустройством территории порта балласт применялся для отсыпки портовой территории – прибрежной части по обе стороны старой деревянной пристани до высоты, определенной проектом. Использование балласта предполагалось до окончания строительства порта в 1898 году. Бурный рост парового флота, использование пароходов для перевозки традиционного для Бердянска груза – зерна, имеющих балластные цистерны значительно сни-

зил количество сыпучего балласта, оставляемого в море и в порту, а также избавлял вовсе от него.

Казалось бы, во многих отношениях использование судами водяного балласта тоже может быть причиной значительных бед экологического характера. Примером служит появление гребневика в Азовском море, отрицательно сказавшееся на кормовой базе хамсы и тюльки. Уловы тюльки стали почти в 25 раз ниже, чем в годы до появления гребневика. И это еще не все последствия, связанные с его появлением. С целью защиты от гребневика (и других организмов), попавшего с балластными водами в Азово-Черноморский бассейн, капитанам судов, следующих в Бердянск, надлежит дважды обновить балласт до входа в Азовское море.

Е. С. Денисов.

Бердянский порт установил абсолютный рекорд грузопереработки.

По итогам 2015 года коллектив Бердянского морского торгового порта установил абсолютный рекорд в своей истории, переработав 4 285 600 тонн грузов.

При этом годовой план предприятия был перевыполнен на 38,9%, план второго полугодия 2015 года – на 80,2%. Порт оказался вторым в Украине по темпам роста грузопереработки (+43,4%) к показателям предыдущего года.

Ранее чуть более восьми месяцев 2015 года понадобилось коллективу ГП «Бердянский морской торговый порт» для того, чтобы установить исторический рекорд, переработав более 3 млн. тонн грузов. Напомним, что за весь 2014 год БМТП переработал 2,988 млн. тонн, что тоже было рекордом за 185-летнюю историю порта.



Бердянск – имя на борту.

Издавна повелось у людей давать имена судам. Так когда-то появился на азовской волне «Бердянск». Первое упоминание о парусном судне, носящем имя нашего города, находим в издании «Одесский вестник». В 33-м номере, вышедшем в свет 23 апреля 1841 года,



есть сообщение, что 14 апреля построенный градским главою Кобозевым и принадлежащий ему бриг «Бердянск» поднял паруса (рисунок вверху – такие суда строили в первой половине XIX столетия) и пустился в Константинополь как вестник Бердянского порта.

В том же «Одесском вестнике», но уже 4 января 1847 года, можно было прочитать, что отправка продуктов в нынешнем году превзошла все минувшие годы; даже и самый отход кораблей, заключавшийся 7-го декабря отплытием в Константинополь с грузом брига «Бердянск», далеко обогнал прошедшие годы.

Первым паровым судном с железным корпусом, носящим название «Бердянск», был пароход Новороссийской экспедиции. В мае 1846 года «Бердянск» прошел испытания, а 10 июня прибыл в Одессу и начал совершать рейсы Одесса – Керчь. С конца июля 1846 года «Бердянск» начал ходить между Керчью и Таганрогом. Из Керчи пароход отходил каждые две недели в 6 часов утра, заходил в Бердянск и Мариуполь. Весь рейс из Керчи в Таганрог занимал двое с лишним суток, затем «Бердянск» сменил «Таганрог». С 1849 года «Бердянск» совершал рейсы Одесса – Херсон. Пароход выходил из Одессы утром, в 8 часов (а с 1 сентября – в 6 часов); придя в Очаков, делал там 15-минутную остановку и в тот же день прибывал в Херсон. После 3-дневной стоянки в Херсоне пароход выходил в обратный рейс.

С 1849 года «Бердянск» совершал рейсы Одесса – Херсон. С началом навигации 1854 года «Бердянск» благополучно совершил два рейса в Таганрог, но во время пробы машины перед началом нового рейса на нем также произошла поломка машины. Ее ремонтировали в «Керченском механическом заведении». 12 мая 1855 года, когда англо-французская эскадра подошла к Керчи и высадилась десант в Камыш-Бурун, пароход «Бердянск» с архивами и денежными средствами города успел уйти из Керчи, но, преследуемый судами противника, был сожжен своим экипажем. Его разобрали на металл после окончания Крымской войны.

Следующее упоминание о «Бердянске», каботажном судне, принадлежащем бердянскому неготианту Гардалу, находим в дневниках титулярного советника В.К.Крыжановского. По этому поводу он писал следующее: *«Это 1-е судно каботажное, разбившееся о волнорез; до сего времени несчастья этого не было. Фонари на волнорезе в эту ночь не горели, потому что буря не допустила поехать зажечь их. Шкипер жалуется на это, тогда как ночь и без огней была светлая от месяца»*. Событие это произошло ночью 30 мая 1865 года, когда судно следовало из Керчи с грузом соли в Бердянск.

В 1880 году по заказу «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям» в Глазго был построен однопалубный товарный пароход «Бердянск». После прибытия на Азовское море «Бердянск» эксплуатировался на товарных линиях с экипажем 24 человека. В 1914 году пароход принадлежал М.Феофани и продолжал ходить по Азовскому морю. С началом Первой мировой войны, в декабре 1914 года, «Бердянск» был мобилизован, переоборудован в Севастополе в тральщик. Он недолго прослужил, погибнув у Арсен-Искелеси после полученных во время шторма повреждений.

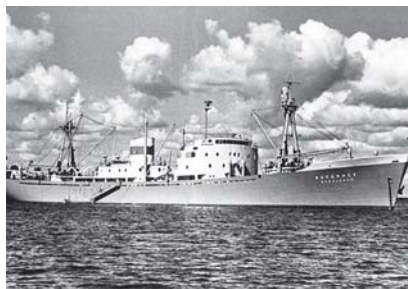
В списках судов, погибших в Первую мировую войну в Черноморском бассейне, есть упоминание о гибели парусного судна «Бердянск» (владелец Суворов).

Следующим паровым судном, носящим название города, стал буксир, построенный в 1898 году. Он длительное время работал в Мариупольском порту, выполняя одновременно функции по-

жарного судна портофлота. Перед Великой Отечественной войной буксир был переименован в «Осипенко» и продолжил работать в составе Азовского государственного морского пароходства. В годы войны буксир «Осипенко» участвовал в обеспечении судов и кораблей в портах Азовского моря. 20 апреля 1942 года, находясь в Керченском порту, был сильно поврежден при налете авиации и затонул.

В 1905 году по заказу «Ново-Азовского пароходства» в Кенигсберге (Германия) были построены два однотипных колесных однопалубных грузопассажирских парохода – «Победа» и «Слава». В марте 1922 года «Слава» была переименована в «Бердянск». После начала Великой Отечественной войны «Бердянск» с июля 1941 года начал перевозку военных грузов. 16 октября 1941 года в порту Ейск был взорван экипажем.

В регистрационных документах 1922 года при перечислении плавсредств Таганрогского порта упоминается железный понтон «Бердянск».



Первым послевоенным судном, названным «Бердянск», был теплоход, построенный в Финляндии в городе Турку на верфи «Крейтон-Вулкан» на основе торгового соглашения между правительствами СССР и Финляндии. Постановлением Совета Министров СССР от 31 июля 1958 года он был назван «Бердянск» (снимок сверху). Судно строилось с мая 1958 года по июнь 1959 года. 29 июня был опущен флаг Финляндии и поднят флаг СССР.

Теплоход вошел в состав Балтийского морского пароходства. На протяжении около двадцати лет экипаж теплохода поддерживал теплые связи с нашим городом. Члены экипажа теплохода



«Бердянск» неоднократно были гостями города, трудового коллектива завода «Азовкабель», шефствовавшего над моряками, редакции газеты «Південна зоря», ряда учебных заведений. Регулярно, два-три раза в год, газета публиковала репортажи со всех континентов и заморских портов, куда заходил теплоход. Но за четверть века службы, исходив почти все океаны и моря, теплоход «Бердянск» Балтийского морского пароходства так ни разу не побывал в Бердянском порту. В конце 1980-х годов теплоход был списан и порезан на металлолом.

В 1960 году на Батумском судоремонтном заводе был построен катер и назван «Бердянск». Прибыв в том же году в порт Бердянск, катер долгие годы осуществлял пассажирские перевозки отдыхающих и жителей города на косу и по Бердянскому заливу. Он брал на борт 90 человек. В 1967 году катер был передан Геническому порту для обеспечения пассажироперевозок на прогулочных рейсах. После непродолжительной работы в порту города Геническ «Бердянск» передали клубу юных моряков Бердянска «Азовец». Став одним из учебных судов флотилии, «Бердянск» долгие годы был любимым судном юных моряков.

Эстафету балтийского теплохода приняла другая «Бердянск» – крупнотоннажный теплоход для перевозки насыпных грузов (снимок сверху). В середине 1970-х годов датский судовладелец Уве Скоу заказал для своей компании на японских верфях два судна, основным назначением которых была перевозка насыпных грузов. Одно из судов в 1986 году купили и приписали к Азовскому морскому пароходству. Теплоход нарекли «Бердянск». Первое и пока последнее свидание теплохода «Бердянск» с городом Бердянск состоялось в сентяб-

ре 1986 года. Первым капитаном судна был назначен Николай Холодков. Он и привел «Бердянск» в наш порт. Своим могучим корпусом сухогруз занял в порту сразу два причала – третий и четвертый. На борт были приглашены представители партийного и советского руководства города, делегации ведущих предприятий. С декабря 1985 по апрель 1986 года капитаном «Бердянска» был Сергей Плаксин.

Одним из речных трудяг был сухогрузный теплоход «Бердянск», приписанный к Запорожскому речному порту. Он был построен в 1974 году Киевским судостроительно-судоремонтным заводом.

По заказу ММФ на судостроительном заводе в Румынии в г. Турну-Северина в июне 1979 года была спущена на воду шаланда «Бердянская». Принятая на баланс «Черномортехфлота», «Бердянская» в ноябре перешла из Ильичевска в Карадаг (южнее Баку) на Каспийское море под командованием капитана В.М. Сиволобова, а затем возвратилась на Черное море.

«Бердянец» – малый рыболовецкий сейнер-траулер, был построен в 1991 году Рыбинской судостроительной верфью СО «Вымпел» по чертежам, разработанным ЦКБ «Ленинская кузница», по заказу Бердянского РКП «Маяк».

Единственным не мобилизованным, не переоборудованным, а самым настоящим боевым кораблем, носящим название нашего города, стал трофейный монитор. Этот корабль под наименованием «Темеш» был построен на верфи «Данбиус Шенишен-Хартман АГ» в Будапеште. Его заложили 30 января 1903 года, спустили на воду 26 марта следующего года.

Уже в ходе Первой мировой войны корабль активно участвовал в боевых





действиях на Дунае и Саве. В начале августа 1914 года русское Морское министерство срочно послало в Сербию мины заграждения, которые русские моряки ставили с плоскородных рыбацких лодок. На одной из этих мин 23 октября 1914 года и подорвался монитор «Темеш». Попытке удержать корабль на плаву помешал оружейный огонь сербов с берега. Оставшихся в живых трех офицеров и 48 матросов снял патрульный катер. Всего из команды монитора погиб 31 человек. Корабль затонул на небольшой глубине в районе острова Грабовичи на реке Саве, так что рубка и мачта торчали из воды.

27 июня 1916 года монитор подняли и отбуксировали в Будапешт. После капитального ремонта и модернизации его вновь спустили на воду, и 23 апреля 1917 года «Темеш» повторно встал в строй. Вооружение монитора значительно усилилось. Пришлось послужить «Темешу» и правительству Югославии. 31 декабря 1918 года после ремонта он вошел в состав ее речной флотилии под наименованием «Дрина». 15 апреля 1920 года монитор передали Румынии, и он вошел в состав ее Дунайской флотилии под новым названием «Ардеал».

В 1929 году корабль прошел капитальный ремонт. В начале 1937 года «Ардеал» прошел ремонт и второй этап модернизации в составе советской Дунайской военной флотилии, получив в 1944 году название «Бердянск». Еще два года после окончания войны корабль нес боевую службу на Дунае. 28 февраля 1948 года его законсервировали и поставили в Кислицах на отстой. 12 января следующего года корабль «Бердянск» официально отнесли к подклассу речных мониторов, а 3 июня 1951 года в связи с возвратом Румынии его исключили из состава флота.

Впоследствии под номером М-207 монитор до 1960 года входил в состав ВМС Румынии, затем был разоружен и сдан на слом.

А. Ф. Киосев.

Благодарность женщинам-почтовикам. Без малого четверть века работают в Бердянском центре почтовой связи № 2 две прекрасные женщины Людмила Мовчан и Татьяна Горбач (на снимке внизу). Пришли они сюда в далеком 1991 году еще совсем юными девушками работать оператором и сортировщиком почтовых отправлений. Вся их дальнейшая жизнь была связана непосредственно с родным предприятием. Здесь выходили замуж, рожали детей, радовались счастьем, переживали взлеты и падения. Сейчас уже около 10 лет работают руководителями. Людмила Мовчан стала Людмилой Владимировной, заместителем начальника центра, а Татьяна Горбач – Татьяной Борисовной, начальником отдела организации, координации и контроля.

Благодаря их умению и организаторским способностям, отличной работе центр занимает лидирующую позицию в области. В этом есть значительная доля их участия. Поэтому за добросовестное выполнение своих профессиональных обязанностей, творческую инициативу, значительный вклад в развитие почто-



вой связи была объявлена благодарность директором Запорожской дирекции и в канун праздника Международного женского дня в торжественной обстановке и. о. директора Олег Дорофеев лично вручил благодарности коллегам.

(«Південна зоря», 10 марта 2016 года).

Бриг – двухмачтовое парусное судно.

Доставка грузов в порт.

Ежегодно во время сбора зерна нового урожая заметно увеличивается поток автотранспорта, доставляющего груз в морской торговый порт. Возникают проблемы, связанные не только с караваном зерновозов, но и с безопасностью передвижения автотранспорта как по городской, так и по портовой территории. Проблем предостаточно, и хорошо, что они своевременно решаются совместными усилиями как зернотрейдерами, так и исполнительной властью города.

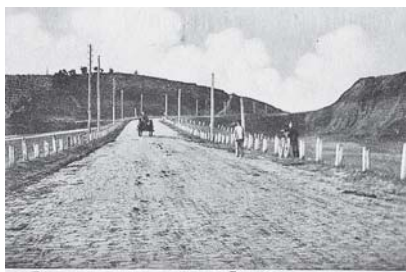
Наверное, не раз горожане задумывались, глядя на проезжающий автотранспорт по главной магистрали Бердянска – Мелитопольскому шоссе и задавали вопрос: а как более века назад разрешали подобную ситуацию городские власти, негоцианты и руководство морского порта?

Нет никакого секрета в том, что морской торговый порт всегда был жизненно необходим для Бердянска. С первых дней основания морской порт являлся главным работодателем: с ним были связаны как внутренняя, так и внешняя торговля, развитие ремесел, промыслов да и, считай, экономика города в целом.

Долго смотрели первооселенцы, как чумацкие подводы с зерном неуклюже завершали свой трудный многокилометровый путь к морской пристани. Их количество в городе достигало порой 200 тысяч подвод в год, что создавало жителям достаточно серьезные проблемы. Губернская газета «Одесский вестник» уделявшая на своих страницах немало внимания проблемам Бердянска и морского порта, связанных с доставкой зерновых на причалы морского порта, сообщила: *«Трудно пройти за подводами, которые загромождали наши улицы»* («Одесский вестник», № 73 за 1851 год.), *«Привоз хлеба из окружающих сел и колоний немецких каждый день так велик, что до праздника улицы были заставлены подводами»* («Одесский вестник», № 91 за 1878 год).

Такое внушительное число скопления чумацких подвод происходило не только из-за отсутствия железной дороги к городу и порту, плохо устроенными спусками с так называемой горы, но и качеством грунтовых подъездных дорог. Из-за этого доставка грузов была сезонной. Как ни странно, лишь казус, про-

изошедший с князем Н.Б.Голицыным, посетившим город в 1844 году, когда *«лошадь пустилась во весь опор под гору. Ямщик пытаясь ее удержать, упал на землю. Без него мы влетели вихрем на большую улицу, которая была загромождена многими фурами...»*, подтолкнул начальника города и порта Г.Н.Черняева обратиться с рапортом к Таврическому губернатору. В мае 1852 года он доложил, что дорога, идущая в город, устроенная в 1844 году, не была доведена до конца, и гужевому транспорту из-за отсутствия перил и нужного уклона было неудобно и небезопасно спускаться в город. Этот Западный спуск был еще крутой и требовал снятия горы на один сажень в ширину и в длину на 50...



Бердянск

Главный спуск в город

Не единожды еще ходатайствовали о благоустройстве спусков горожане. И лишь спустя два десятилетия вновь получили разрешение начать работы по снятию верхней части горы, засыпке рытвин, удлинению водоотводных каналов и расширению дороги. Это событие произошло во время визита Таврического губернатора П.Е.Коцебу в Бердянск. Дабы сделать свой визит памятным, он удовлетворил просьбу бердянцев. Подрядчикам-ратманам ратуши Белоусову и Соколовскому отпустили из казны 3,5 тысячи рублей. В помощь ратманам определили Б.Галкина, М.Прохорова, А.Шовалдина, Н.Истецкого и Л.Джураса, которые обязывались своими подписями подтверждать финансовые расходы выполненных работ. Внешний вид главного спуска города заметно изменился к 1889 году. Это была дорога, мощеная брусчаткой, как бы разрезающая толщу горы. На обочинах были установлены каменные столбики, служащие в первую очередь для безопасности движения.

Для доставки грузов на морскую пристань, а также в город, использовались и другие спуски. Например, Восточный, или Садовый, среди чумаков считался более удобным и безопаснее, чем Западный. После замощения Среднего спуска (Кобозевского) появилась возможность и по нему доставлять груз.

Но проблем, связанных с доставкой зерна в морской порт, не убавлялось. В середине XIX столетия добавилась еще одна, причем немаловажная.

Городской голова Бердянска В.Саханев: «*Чумацкие дороги для коммерции Бердянского порта дороже, чем сам строящийся волнорез, потому что если пшеницу и другие продукты не могут чумаки свободно ввозить, то напрасно иметь волнорез и делать огромные расходы на его постройку*».

Или: «*при теперешней дороговизне, с каждым годом увеличивающейся за извоз, нарезка чумацкой дороги к Бердянскому порту – единственное средство к существованию этого порта*». Это выдержка из ходатайства бердянских негочантов Таврическому губернатору.

Следует отметить, о проблеме доставки грузов в Бердянский морской порт местные предприниматели и негочанты начали говорить с 1860 года. В своих дневниках достаточно много места уделил проблеме доставки грузов в порт летописец города титулярный советник В.К.Крыжановский, правда, он делает ссылку на 1861 год. Хотя документы убеждают, что ходатайствовать начали несколько раньше..

Как видим, проблема с доставкой грузов в морской порт была и раньше, но самое главное тогдашнее руководство города не уходило от ее решения, а искало свои пути. Например, городской голова В.Э.Гаевский предлагал построить шоссе «*через слободку Лиски с выездом мимо еврейского кладбища*».

Ему возразил гласный городской думы Я.Т.Харченко, заметив: «*По проекту, утвержденному министром внутренних дел, постройка должна быть начата от мостовой, идущей мимо городского кладбища, по направлению к селу Дмитровка*».

В современной истории несколько удивляет позиция, когда игнорируют доставку грузов в порт по Мелитопольскому шоссе. Например, в 2015 году была озвучена информация о том, что «*в районе разворотного кольца за се-*

лом Луначарское установлены дорожные знаки, запрещающие въезд грузового транспорта на Мелитопольское шоссе». Или: «*Мелитопольское шоссе разгрузили от зерновозов*», предложив маршрут по плитам: Нововасильевка – Пролетарский проспект (ныне Восточный) – улица Героев Сталинграда – ул. Кирова (ныне Европейская) – ул. 12 Декабря (ныне Западный проспект).



Гужевой подвоз хлеба.

Выдержка из документа свидетельствует о том, что шоссе строилось как главная транспортная артерия для города и для порта. Введена в строй в 1906 году; автор проекта инженер Бошняк. Постройка обошлась в 2 млн. 86 тыс. рублей. Строили ее местные жители, которым работа оказалась весьма кстати, так как неурожай предыдущего года отразился на семейных бюджетах. Только носила она тогда название Богородицкое шоссе. Это шоссе было нужно не только Бердянскому уезду, но и жителям 25 близлежащих к шоссе селам, облегчая проезд к едущим с грузом в Бердянск и морской порт.

Есть и другие документы, рассказывающие о подъездных путях к городу и порту. Например, в «Отчете о состоянии и деятельности Бердянского торгового порта за 1912 год» можно узнать, какой маршрут был предложен городскими властями для движения гужевого транспорта к причалам морского порта. Читаем дословно:

«*Подъездные к порту пути. В отчетном году за счет отпущенных кредитов Министерства торговли и Промышленности Городской управой произведено перемещение подъездных к порту путей, неправильными гранитными призмами.*

1) *По Лазаревской улице 451,14 саж.*

2) *На городской припортовой терри-*

тории по продолжению Бержевого проспекта, от линии кварталов вдоль Приморской улицы, до соединения с мостовой на казенной портовой территории (Восточный проезд) – 258,78 саж.

3) Части мостовой от Одесской улицы, вдоль кварталов XXI и XXXV – 151,21 кв. саж. и переставлено бордюрных камней на цементном растворе 17,48 пог. саж.

4) Мостовой от Приморской улицы, линии кварталов, XXXVIII и XXXIX, до соединения с казенной портовой территорией (Западный проезд) – 217,84 кв. саж. И переставлено бордюров – 0,5 пог. саж.

5) Мостовой от Приморской ул. кварт. XXXVIII до соединения с казенной территорией (Нобелевский проезд) – 262,51 кв. саж. И переставлено бордюров – 53,50 пог. саж.

Сделано перемощение гранитным осколком по Западному проспекту, против кв. 7-73 кв. саж.

Всего перемощено мостовой неправильными гранитными осколками 73 кв. саж. И переставлено бордюров 135,98 пог. саж».

Добавляет информацию о подъездных путях к морскому порту «Отчет о состоянии и деятельности Бердянского морского порта за 1914 год».

«В течение отчетного года за счет кредитов Министерства торговли и промышленности распоряжением Городской управы произведено перемощение части Лазаревской улицы, на участке между Жуковской и Таганрогской улицами на пространстве 883, 94 квадр. саж. И на Восточном проспекте между Воронцовской и Садовой улицами на пространстве 253,20 саж. И кроме того мелкоямочный ремонт на разных улицах».

Из документов видно, что прилегающие к порту улицы были определены как подъездные для доставки грузов к морским причалам.

Минуло лихолетье гражданской войны. Начался трудный период перехода к мирной жизни. В апреле 1921 года возобновил работу морской порт, а в 1924 году у его причалов начали пришвартовываться иностранные суда. Заметно вырос грузооборот морского порта. А как доставка грузов? Маршрут оказался прежним, подъездные пути те же, что и до революционных событий. Свидетельствует «Отчет о состоянии и деятельности Бердянского торгового порта за 1923

год: «Подъездными к Бердянскому порту путями были признаны мостовые по улицам гор. Бердянска, расположенные в районах около хлебных городских амбаров по длине 4650 кв. саж. и общей площадью 16732,51 кв. саж., из которых 14200,36 кв. саж. замощены правильными рядами и 2532,15 кв. саж. мелким гранитным бесформенным камнем. Мостовые находятся в относительной исправности и только требуют мелко-ямочного ремонта».

Приведенные выдержки из документов не только называют подъездные пути, но и говорят, кто занимался ремонтом мостовых, ведущих к морскому порту.

Е.С.Денисов.

Железная дорога в Бердянск.

Журнал-газета «Крымский вестник», № 1 за 1899 год на стр. 21 сообщил читателям: «...на станции Чаплино произошла церемония по случаю открытия Бердянской железной дороги. После торжественного молебна состоялось выступление ответственных лиц.

В торжестве участвовали начальник губернии П.Святополк-Мирский, начальник дороги Л.Верховцев, строитель линии Н.Рыжов, председатель Бердянского завода по постройке Бердянской линии И.Боруцкий, начальник депо-Пологи В.Гурман, начальник 13 участка А.Яблонский, начальник депо-Бердянск А.Добровольский, уездный врач Бердянска Н.Бондарев, начальник порта и города Бердянска Е.А.Завалишин, городской голова Бердянска В.Э.Гаевский и мн. др.».

Сообщением об открытии Бердянской дистанции Екатеринославской железной дороги длиной 206 км завершилось более чем 30-летнее ходатайство Бердянской городской думы, уездного собрания, жителей города и уезда. Все понимали важность открытия железнодорожного сообщения к нашему городу, к мор-



скому порту. Это позволяло увеличить количество грузопотока, а значит, способствовало экономическому подъему всего нашего края. К сожалению, не дошли до нас подлинные речи выступавших, а вот мнение горожан сохранилось, долгое время ходила молва: «До чего народ доходит, самовар в упряжке ходит».

Ясное дело, что из публики никто не хотел проехать первым. Для наших обывателей это был диковинный вид транспорта.

Первая публикация о необходимости постройки железной дороги в Бердянск появилась в газете «Одесский вестник», № 68 за 19 июня 1858 года:

«12-го Июня. Недавно, в конце Мая, здешнее купечество да и все жители вообще обрадованы били надеждою, что в Бердянск может быть проведена железная дорога от Мелитополя. Надежду эту возбудило прибытие сюда 30 ч. иностраннаго инженера компании железных дорог вместе с прикомандированным к ней чиновником министерства внутренних дел. Они приезжали сюда для сделания соображения здесь на месте о возможности провести эту дорогу с пользою для компании, вместо предположенной ветви от Феодосии на перерез перешейка Керченскаго полуострова к селению Ак-Манай, лежащему на берегу Азовскаго моря. Действительно, кажется, можно, наверное, рассчитывать, что проведение дороги на Бердянск было бы выгодно для компании, а особенно в зимнее время. Море наше остается в бездействии почти 5-ть месяцев, следовательно, и дорога Ак-Манайская все эти месяцы была бы без движения по ней, тогда как, проведя ветвь на Бердянск, компания много бы выиграла через отправку отсюда хлеба зимою в Феодосию. По закрытии навигации хлеба, который не успели отправить за границу, всегда бывает здесь на складе достаточно, а в урожайные годы даже и много – тогда он весь бы пошел чрез феодосийский порт зимою. Порт бердянский мог бы тогда идти в сравнение по торговле с другими лучшими портами, с тою только разницею, что наша морская торговля обращалась бы зимою в сухопутную, пользуясь железной дорогой. Компания же выиграла бы и тем еще, что движение по железной дороге на Бердянск продолжалось бы безпрерывно круглый год.

Дай Бог, что предположение это проведено было в исполнение: выиграла бы и компания, выиграл бы много и город Бердянск.

Влад. С.».

Через пять лет газета снова вспомнила о поднятой теме: «После объяснения академика Бэра, что если обмеление Азовского моря и последует когда-нибудь, то разве в течение нескольких тысячелетий, искусственные приспособления в этих портах делаются более и более необходимыми. Не покажется ли странным... что из Азовских портов железная дорога должна быть прежде всего проведена к Бердянску? Нет нужды, что развитие Одессы и Бердянска некоторые хотят объяснить особенно привязанностию к ним покойного князя Воронцова» («Одесский вестник», № 22, 23 февраля 1863 года).

Ходатайство о проведении железной дороги к Бердянску было сделано 28 марта 1865 года. В тот день городская Ратуша подписала ходатайство перед губернским начальством о проведении к Бердянску железной дороги. В марте 1867 года гласный К.С.Аргиропуло на заседании городской Думы зачитал записку о проведении железной дороги от Бердянска до Гальбштадта (Молочанск), в которой говорилось: «Этой дорогой мы будем соединены с лучшей местностью нашего уезда, сократится путь для доставки хлеба в порт, а это имеет большое значение, особенно осенью и весной».

По мнению К.С.Аргиропуло, проектируемая дорога упразднит существующий почтовый тракт между Бердянском и Мелитополем. На заседании было предложено передать записку К.С.Аргиропуло инженеру Р.П.Фон-Дезину, чтобы он высказал свои соображения, во что обойдетсястройка дороги.

17 октября 1867 года Р.П.Фон-Дезин изложил результаты своих исследований. По его мнению, постройка обойдется в 4 млн. 16 тыс. руб. Но он, в свою очередь, рекомендовал вести строительство не до Гальбштадта, а до ст. Орехов.

18 октября 1867 года гласный А.Товбич, предлагая приступить к окончательному решению по строительству железной дороги к Бердянску, зачитал: «Просить г. Председателя выйти к генерал-губернатору с предложением изысканий смет и проекта линий того направления дороги, которое окажется наиболее выгодным».



9 февраля 1869 года Земская управа Бердянского уезда отмечает в своей резолюции: *«При настоящих условиях экономического быта железные дороги так же нужны для благосостояния государства, как пища для человека».*

Далее управа указала на выгоды и преимущества проведения новой дороги одного из пунктов Харьковско-Ростовской трассы к Бердянску с условием, чтобы железная дорога пролегла по самой середине Бердянского уезда.

29 сентября 1870 года генерал-губернатор П.Е.Коцебу выразил живейшее сочувствие предприятую Бердянского земства об устройстве железной дороги к Бердянску, и, видя проявляемый интерес к строительству со стороны компании «Хлудов и К», высказал мнение управы: *«...нам следует оставить вопрос открытым».*

Здесь следует сказать, что, несмотря на явную выгоду, которую сулила прокладка железной дороги, эта идея встретила определенное сопротивление даже среди уважаемых депутатов. Владельцы конно-степных заводов опасались потерять заказчиков, помещики – лишиться доходов от продажи корма для лошадей, извозопромышленники также не ждали для себя ничего хорошего – они боялись снижения числа пассажиров, немалых убытков ожидали для себя владельцы постоялых дворов. Все это объясняет, почему так надолго растянулся вопрос решения проведения железной дороги к нашему городу.

3 апреля 1881 года на чрезвычайном заседании уездного собрания был заслушан представленный городским головой Бердянска И.Д.Деметриадесом доклад о необходимости ходатайства перед правительством о проведении железной дороги к Бердянску (Сб. постановлений Бердянского Уездного собрания, стр. 776).

Собрание большинством голосов признало необходимым возбудить ходатайство в Петербурге через уполномоченных депутатов. Тайным голосованием избрали городского голову Деметриадеса. Большинством голосов решили просить начальника порта и города П.П.Шмидта не отказываться от своего участия в депутации. При этом было выражено желание, чтобы в этом составе присутствовал и председатель уездного собрания А.П.Товбич. Узнав о решении городских и уездных властей (а лучше сказать, что городские власти прислушались к мнению горожан, в первую очередь купцов и негоциантов) горожане подписывают знаменитое заявление от 27 марта 1881 года.

...Очевидно, что не предпринимать ничего к благополучному разрешению этого вопроса (читай, проведение ж/д-сообщения), значит, сознательно подготавливать Бердянск к превращению в деревню. Со своей стороны негоцианты предложили ввести дополнительный налог на экспортный груз 0,5 коп. с каждого пуда финансирования гарантии строительства железной дороги. Нужда для города очевидна и оставляет в будущей его *«судьбе вопрос жизни и смерти...».*

Документ подписали Г.Куппа, братья Ортензато, Э.Даллорсо, С.Кури, М.Паремблис и др.

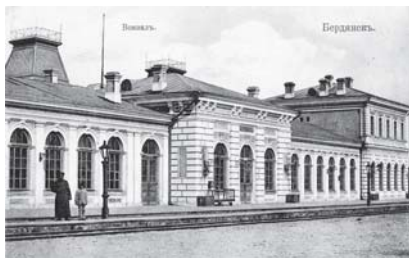
В своих дневниках от 3 декабря 1875 года В.Крыжановский записал мнение известного негоцианта Г.Куппа: *«Будь к Бердянскому порту проведена железная дорога, в особенности из селения Поповки, то порт наш мог бы отправлять за границу более чем 2 млн. четвертей хлеба, а такой специалист, как г-н Куппа, не ошибается...».*

Но поездка в столицу представителей города и уезда оказалась напрасной. 1884 год ничем не обрадовал, хотя

В.Э.Гаевский, П.П.Шмидт, И.Д.Деметриадес настойчиво доказывали правомерность проведения железной дороги к Бердянску, приводя гарантию со стороны местных негоднянтов (выписка из журнала Бердянской городской думы).

23 ноября 1884 года А.П.Товбич получает телеграмму из Петербурга от Деметриадеса: *«Губернатор советует скорее приехать, он выхлопочет разрешение у г-на министра».*

Это позже при встече городской голова скажет председателю уездной думы: *«В Петербурге есть заинтересованные лица, которые обязываются провести вопрос о железной дороге к Бердянску. На что присутствующий при разговоре гласный от уезда Бухшта попросит выяснить подробнее условия, которые предложат те лица, желающие принять на себя труд ходатайствовать о проведении железной дороги к Бердянску...»* (постановление Бердянской городской думы от 30 ноября 1884 года).



В сложившейся ситуации необходимо отдать должное уважение бердянскому городскому голове Ивану Дмитриевичу Деметриадесу. Он не опустил руки, его очередной вояж в Петербург, встреча с министром путей сообщения позволили добиться включения в число предполагаемых линий сооружения железной дороги к Бердянску уже со стороны Донецкой железной дороги.

Екатеринославская губернская управа в 1884 году сообщила о том, что земское собрание рассмотрело ходатайство о проведении железной дороги между одной из станций Екатеринославской губернии и Бердянском. Именно в том году впервые была упомянута станция Просяная или Чаплино. Но в дело вмешался губернатор, он сообщил в своем письме, *«...что не находит, однако, возможности предрешить вопрос о том, соответ-*

ствует ли проектируемое земством направление упомянутой линии видам правительства и заключение сего по настоящему предмету может последовать лишь по обсуждению технических и экономических данных».

В дело включается Александровская управа. В ходатайстве от 31 августа 1894 года депутаты настоятельно просят правительство о соединении железной дорогой Бердянска со станцией Чаплино. *«Такое направление железной дороги к Бердянскому порту вполне отвечает насущным интересам как Бердянского уезда, так и Александровского... Поэтому представляется необходимым объединение железной дорогой Бердянского порта со станцией Чаплино с тем условием, чтобы линия дороги прошла по Бердянскому уезду через урочище Корсак, где открыты месторождения железных и магнитных руд...».*

После этого можно сказать, что дело сдвинулось. Новый бердянский голова В.Э.Гаевский в одном из своих рапортов сообщил: *«При проведении железной дороги к Бердянску, которая, пересекая хлебоборную Екатеринославскую губернию, внесет порядок в урегулирование хлебных грузов, способствует более равномерному и выгодному для населения распределению хлеба на пути их к экспорту».*

Бердянск со своим природным портом, находясь в центре азовского побережья, назначен самой природой быть главным рынком Приазовья. В текущем году должно начаться капитальное сооружение в Бердянске порта, способного удовлетворить все требования, предъявляемые железной дорогой...».

В 1896 году начато сооружение бердянской строительной линии. Об этом информировал городскую думу инспектор по Бердянскому уезду К.Б.Чаплиевский. Главным строителем был назначен инженер Рыжов. Начальником Бердянской строительной дистанции решением управления Екатеринославской железной дороги утвердили инженера-архитектора Г.И.Панафутина. Именно Георгий Иванович осуществил проектирование и строительство железнодорожного полотна от станции Бердянск до станции Трояны, Бердянск-порт, а также всех железнодорожных зданий в Бердянске, включая вокзал, паровозное депо, жилые дома и другие вспомогательные объекты.



К 1898 году в основном было завершено строительство и на остальных участках линии Чаплино – Бердянск. А с начала 1899 года на ней открылось регулярное движение поездов. Этим был заметно расширен вывоз сельскохозяйственных грузов к Бердянскому порту на экспорт, а также вывоз из Бердянска сельскохозяйственных машин, выпускавшихся крупнейшими в то время в России заводами Гриевва, Матиаса, Шредера.

С открытием в 1902 году Бердянской грязелечебницы к ней в 1904 году была проложена железнодорожная ветка от станции Бердянск-порт длиной 5 км, введена регулярная перевозка пассажиров (снимок сверху). Следует вспомнить, в 1911 году управление Екатеринославской железной дороги выпустило альбом с фотоиллюстрациями своих объектов, среди которых отведено место и нашему городу. В 1912 году издательство А.С.Суворина выпустило почтовую карточку «Екатеринославская железная дорога», на которой наряду с линиями железной дороги изображены здания вокзалов Екатеринослава, Луганска, Полог и, конечно же, Бердянска.

Тяжелые испытания выпали на наш город в годы гражданской войны. Порой власть в Бердянске менялась ежедневно, но всегда взор новоиспеченных хозяев был обращен к железнодорожной станции. Именно июль 1918 года показал сплоченность бердянских железнодорожников, поддержавших Всеукраинскую стачку, не позволившую оккупантам в лице германо-австрийских вояк вывезти из города награбленное имущество. Помнит наш Бердянский вокзал торжественную встречу, организованную Н.Махно в 1919 году на привокзальной площади по случаю приезда П.Е.Дыбенко и А.М.Коллонтай.

В книге «Приднепровская железная дорога» (серия «История фабрик и заводов», 1973 г., стр. 195-197) уделено внимание известному бердянскому железнодорожнику Петру Петровичу Качалину. В годы восстановления разрушенного гражданской войной народного хозяйства он избирается руководителем Болшевокмакской железной дороги. А с 1923 года и до конца своей жизни (это более 30 лет) успешно руководил Бердянской дистанцией пути. Еще до войны он был награжден орденом Ленина и знаком «Почетному железнодорожнику». Он не был по образованию инженером, но проявил себя как замечательный организатор и снискал глубокое уважение со стороны всех путейцев.

В 1936 году в связи со строительством в нагорной части города крекинг-завода возникла необходимость на участке железной дороги построить разъезд, получивший название «200-й км» (200 км от ст. Чаплино и 6 км от ст. Бердянск).

Одержав в 1945 году победу над германскими нацистами, советский народ приступил к восстановлению разрушенного войной народного хозяйства.

Возрождались заводы и фабрики, строились новые. Резко возросло значение разъезда «200-й км», в связи с этим он был преобразован в станцию Берда с присвоением по основному производственному показателю 5 класса. В настоящее время станция Берда имеет высокий 2 класс.



После изгнания нацистов город лежал в руинах. Были уничтожены многие жилые здания, взорваны заводы, фабрики, морпорт, железнодорожный вокзал. Гитлеровцы повредили многие участки железнодорожных путей, взорвали и сожгли паровозное депо, водонапорную башню. Потребовалось много усилий для восстановления разрушенного.



Как трудились? В 1945 году коллектив бердянских путейцев 6 раз завоевывал переходящее Красное Знамя Сталинской железной дороги. Следует особо отметить: движение поездов после освобождения не было приостановлено ни на один день, функции вокзала временно выполнялись в соседнем здании (в настоящее время здесь находится товарная контора). Вслед за послевоенным восстановлением хозяйства бердянские железнодорожники приступили к рационализации, обеспечивающей рост производительности труда, культуры производства. Так, в 1950 году на грузовом дворе станции оборудована контейнерная площадка с автокранами, что позволило улучшить обслуживание, значительно сократить время погрузки-выгрузки, ликвидировать ручной труд. Позже автокраны заменены двумя козловыми кранами, обеспечившими дальнейшее совершенствование погрузо-разгрузочных работ.

Рассказывая о трудных годах послевоенного периода, как не вспомнить имя замечательного человека Григория Андреевича Лаевского. С 1951 по 1986 год он бессменно более 35 лет руководил железнодорожниками Бердянского вокзала. Более 40 лет на станции трудились заместитель начальника станции Раиса Назаровна Лановская и бухгалтер станции Мария Николаевна Шепитько, стар-

ший билетный кассир Алла Ивановна Старинко и заведующая группой учета и отчетности вокзала Ольга Андреевна Митишова.

В 1975 году железнодорожники своими силами осуществляют строительство электрической централизации стрелок, благодаря чему отпала необходимость ручного труда и профессия стрелочников упразднена. К этому моменту участок Приднепровской железной дороги Чаплино-Бердянск в 1971 году переведен с паровозной тяги на тепловозную. Систематический рост объемов грузоперевозок, выполнение других производственных показателей обеспечили присвоение ст. Бердянск 1 класса. С 1986 года открыто круглогодичное курсирование поездов, связавшее наш город с крупными городами – Киевом и Москвой. Так железнодорожники отреагировали на растущую популярность Бердянска как известного во всей стране курорта.

В настоящее время, когда экономику Украины систематически лихорадит, коллектив бердянских железнодорожников стремится не снижать объемов грузоперевозок. При содействии городской и областной администраций решает проблему улучшения железнодорожного сообщения.

(См. *Вокзал железнодорожный. Екатерининская железная дорога*).

Е. С. Денисов.

Каботаж – судоходство между портами одного государства. Прибрежное судоходство. Флот прибрежного плавания.

Кладбище кораблей на Дальней косе.

На остатках косы теперь хозяйничают только птицы. Еще торчат остатки причала, бетонных ванн от рыбозавода



и где-то ржавые косточки кораблей. Корабли давно разрезали на металлолом, остатки рыбозавода ушли под воду вместе с берегом.

Лоцманская служба в Бердянском морском порту.

До 1980 года в России не было единой организации, объединяющей лоцманов-специалистов по проводке судов, знающих местные условия плавания. Лоцманские службы находились в подчинении различных ведомств. Керчь-Еникальская служба вначале была под надзором тамошни, а затем Еникальского градоначальника.

Лоцманские сборы за проводку судов не были едиными для всех портов и значительно отличались друг от друга. Российское морское ведомство, понимая это, приняло решение о создании Товарищества лоцманов. Одним из первых в 1869 году было создано Николаевское Товарищество лоцманов, значительно позже образовалось Азовское Товарищество лоцманов под началом оставшего генерал-майора Эйхена, куда должны были войти все лоцманы Азовского моря. В Бердянском порту Товарищество лоцманов было создано только в 1907 году и состояло из двух человек — штурмана 1 разряда Дмитрия Ткаченко и капитана 4 разряда Митрофана Манько (*Ленинградский исторический архив, фонд 95, опись 14, дело 97, стр. 8*).

21 февраля 1912 года состоялось заседание Присутствия по портовым делам Бердянского порта, рассмотревшее деятельность Товарищества Азовских лоцманов, в состав которого вошли лоцманы Бердянского порта. В ходе обсуждения был принят ряд решений.

Во-первых, признать дальнейшее существование Товарищества Азовских лоцманов желательным и полезным с предоставлением ему исключительно права проводки судов до рейдов Азовских портов, но без обязательного взятия их шкиперами судов.

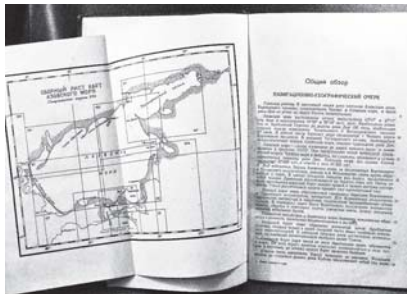
Во-вторых, признать таксу Товарищества по размеру не обременительной для торгового порта.

В-третьих, признать необходимым подчинение Товарищества лоцмейстеру Азовского моря.

За навигацию 1912 года Товариществом Бердянских лоцманов приведено и выведено 47 паровых судов общей вместимостью 74562 рег. тонн. Общая сумма, вырученная Товариществом за

проводку и швартовку — 1664 руб. 40 коп. (расход — 445 руб., чистый заработок — 1219 руб. 40 коп.).

За навигацию 1914 года, с 10 марта по июнь, Товариществом Бердянских лоцманов приведено и выведено 12 паровых судов общей чистой вместимостью



20913 рег. тонн. За проводку и швартовку судов выручено всего 465 руб. 88 коп. (расход — 292 руб., чистый заработок — 173 руб. 88 коп.).

По прошествии семи лет количественный состав Бердянского Товарищества лоцманов не изменился, их по-прежнему было трое: староста-лоцман, капитан малого плавания Ф.П.Перио и лоцман Азовского моря В.Е.Милас.

В «Лоции Азовского моря», изданной главным гидрографическим управлением в 1916 году в Петрограде, указывалось, что в Бердянске есть Товарищество лоцманов, которое взимает плату за проводку и швартовку судов в порт по соглашению со шкиперами и капитанами. Установка судна на место погрузки (выгрузки) и швартовка также производились Товариществом лоцманов, они же производили все перемещения судов в порту с места на место.

Суда становились лагом на расстоянии трех сажень от мола или набережной, для чего между ними и корпусом судна закладывались деревянные упоры (шкундры), а затем набивались швартовки. Потом подавались сходни, оборудованные поручнями, по которым осуществлялась погрузка. Для обработки судов заграничного плавания отводилась внутренняя сторона Узкого мола на протяжении 93 сажень, считая от головы мола, и набережная на протяжении 50 сажень от Широкого мола.

Для каботажных судов отводилось 70 сажень набережной восточнее места



для обработки заграничных пароходов, ставились суда и у наружной (западной) стороны Узкого и Широкого моллов.

Во время революции, гражданской войны и в период становления советской власти обязанности лоцмана исполнял капитан дальнего плавания Д.П.Перио, являясь одновременно капитаном порта. Лоцманской службы как таковой в порту не было до 1924 года. В «Отчете о состоянии и деятельности Бердянского торгового порта за 1923 год» в разделе 10 отмечалось: *«Настоящей организации лоцманов в Бердянском порту нет. Ведал проводкой судов капитан порта. В настоящее время предложено Управлению по обеспечению безопасности и кораблевождению по Черному и Азовскому морям озаботиться назначением двух постоянных лоцманов для проводки по фарватеру больших иностранных судов; до проведения последнего положения, проводка судов производится частными лоцманами, взятых на учет Управлением порта, вознаграждение которых регулируется таксой, разработанной Управлением порта и одобренной совещанием по портовым делам»*. В 1924 году проводку судов в порт уже вели лоцманы Восточной Лоц-дистанции Убеко-Черно-Азморей, которые принимали суда в Керчи.

В конце 20-х годов прошлого столетия лоцманом в порту был А.И.Губский. В экспозиции музея Бердянского морского торгового порта имеется фотография группы работников порта у буксирного катера «Кемь» от 30 августа 1928 года, в составе которых находился А.И. Губский.

Одним из довоенных лоцманов в порту был В.Макарский, отец послевоенного лоцмана Е.В.Макарского, проработавшего в этой должности с мая 1950 года по 1975 год. Помогали ему С.Н.Магала, В.А.Виницкий, В.Н.Ефимов. Впоследствии лоцманскую службу в порту возглавляли Р.П.Куянцев, В.П.Надточий. Старшими лоцманами работали: К.И.Орличенко (снимок вверху), В.А.Григорьев, Ю.И. Кузьменко, А.А.Вовнянко. Лоц-

манами трудились Г.П.Станчев, П.П.Севтин, В.З.Мельников, А.П.Мельник, В.П. Проскураков.

Согласно приказу Министра Украины от 4.02.1998 г. № 29 в Украине создано государственное предприятие «Дельта-лоцман» с целью совершенствования условий обеспечения безопасности мореплавания. Положительные наработки ГП «Дельта-лоцман» позволили Министру транспорта Украины 11.09.2000 г. издать приказ № 498 «Об утверждении Положения о государственной морской лоцманской службе». На ГП «Дельта-лоцман» были возложены функции государственной морской лоцманской службы Украины. В Бердянском морском торговом порту лоцманская служба продолжала находиться в составе порта до 2004 года и состояла из старшего лоцмана П.Н.Первухина, лоцманов Ф.С.Евтушенко, В.В.Бабака, А.О.Деева, С.М.Матеева, С.А.Вареника.

30.04.2004 года приказом № 361 по Бердянскому порту лоцманская служба выведена из структуры порта и с 00 часов 00 минут 1.05.2004 года функции по обеспечению лоцманских проводок возложены на ГП «Дельта-лоцман». С 13 июня 2013 года ГП «Дельта-лоцман» является филиалом Администрации морских портов Украины.



Нижний ряд – лоцманы В.Н.Ефимов (третий), В.А.Виницкий (четвертый), Р.П.Куянцев (пятый); второй ряд – капитан порта Н.И.Песочинский (третий); верхний ряд – старший лоцман Е.В.Макарский.

А. Ф. Киосев.

(См. Лоцманы).

Мореплавание: жертвы штормов.

Мореплавание на всех его этапах всегда было связано с риском и зависело от многих факторов. Немало судов тер-



пели крушение во время штормов, сурово экзаменовала во все времена мореходов зима, много сюрпризов преподносил человеческий фактор. Наше маленькое мелководное море, ласковое летом, злое и неприветливое зимой, – не исключение. Оно полно неожиданностей и опасностей. Когда говорим о нраве Азовского моря зимой, уместно будет сказать о теплоходе «Хопа».

Утром 3 января 2003 года сухогруз «Хопа» под мальтийским флагом длиной более 130 метров, закончив погрузку более 10 тыс. тонн кукурузы, вышел в сопровождении портовых буксиров «Антон Мазин» и «Лейтенант Шмидт» из порта и направился в Керчь через битый лед на подходном канале. Отойдя от порта более 5 миль, судно встретило сплошной массива льда, который дрейфовал под напором юго-восточного ветра со стороны Бердянского залива. Сила его действия была столь велика, что со временем судно оказалось на траверзе села Луначарского в 2,5 мили от берега. По состоянию на утро 8 января крен судна составил 3°. Сплошной лед препятствовал портовым буксирам подойти к судну, сидящему на мели. Для оказания помощи судну в порту был создан штаб во главе с начальником порта А.А.Резниковым, проведены переговоры с судовладельцем. Решили, что как только позволит ледовая обстановка, подойти к судну, снять с него около 5 тыс. тонн груза и начать снимать его с мели.

Западный ветер, задувший в ночь с пятницы на субботу, 11 января, отогнал лед, и утром к судну доставили плавкран и лихтер. Началась выгрузка груза теплохода. За первые сутки удалось выгрузить тысячу тонн. Наутро в понедельник эта цифра составила уже 2800 тонн. Выгрузка продолжалась до уменьшения осадки более чем на 2 метра, после чего за дело взялись буксиры (снимок вверху). Вечер под старый Новый год выдался счастливым, и в 20.00 сухогруз «Хо-

па» отшвартовали к причалу. Сложнейшая операция по освобождению теплохода из ледового плена, длившаяся 10 суток, была успешно завершена. Стоимость операции составила 35 тыс. у.е.

Почти в аналогичной ситуации в январе 2006 года оказалось болгарское судно «Katja Z», в сложной ледовой обстановке свешее на мель в 25 милях от порта. Попытки снять его с мели портовым буксиром «Антон Мазин» не увенчались успехом. За 8 ходовых часов буксиру удалось подойти к судну только на 15 миль, дальнейшее продвижение затруднил сплошной лед. Непреодолимым барьером оказался лед на этом участке моря и для более мощных буксиров «Витязь» и «Плутон» (порт приписки Усть-Дунайск). И только приход из Мариуполя буксира «Портовик» и их совместная работа позволили освободить болгарский теплоход из ледового плена. Буксирам удалось размыть винтами грунт на большой площади у судна, а подувший северный ветер сбросил в образовавшийся котлован теплоход с мели. Двухнедельное сидение на мели теплохода «Katja Z» успешно завершилось в воскресенье, 5 февраля, в 22.45. 6 февраля теплоход прошел Керченский пролив и направился к родным берегам.

Ранним утром 25 ноября 2009 года в 20 милях к югу от Бердянской косы столкнулись два теплохода «Санта Виктория» и «Берилл», в результате чего последний, стоящий на якоре в ожидании ремонта главного двигателя, утонул. Несмотря на экзотические названия судов и стран, в которых они зарегистрированы («Берилл» ходил под флагом африканского государства Сьерра Леоне, а «Санта Виктория» под флагом Коморских островов), это были обыкновенные трудяги-теплоходы типа «река-море», построенные еще на верфях СССР. Экипаж теплохода «Санта Виктория» был полностью украинский, а теплохода «Берилл» – интернациональный. Капитан и старпом – азербайджанцы, остальные члены экипажа – граждане Грузии. Перевозили теплоходы традиционный для Украины груз: «Берилл» был загружен металлоломом, в трюмах «Санта Виктории» находилось 3 тыс. тонн пшеницы.

Поздно вечером 27 ноября, около 23 часов, теплоход «Санта Виктория» прибыл в Бердянский порт с командой «Берилла» из 11 человек на борту. Задержка прибытия в Бердянск была обуслов-

лена тем, что Украина и Россия не приняли законы, регламентирующие движение судов по Азовскому морю, и Россия в данном случае настойчиво рекомендовала капитану теплохода «Санта-Виктория» следовать в порт Темрюк.

Всем участникам столкновения оказали необходимую квалифицированную помощь, экипаж затонувшего судна разместили на базе отдыха «Моряк».

В ночь с 18 на 19 декабря 2009 года диспетчер порта, получив сигнал терпящего бедствие теплохода «Black Shadow», отправил в море буксиры «Антон Мазин» и «Ласточка», которые его встретили и провели в порт. Судно с грузом пшеницы следовало из порта Ейск в один из портов Турции. Преодолевая лед, получило пробоину и начало терять плавучесть, так как мощности штатных водоотливных средств не хватало – нужна была помощь со стороны. И она пришла. Терпящее бедствие судно отшвартовали на шестом причале, давшем в конце ноября приют теплоходу «Санта-Виктория».

Совместными действиями дежурных расчетов СПГЧ-19, СПГИ-20 МЧС в Бердянске и экипажа портового буксира «Ласточка» откачали воду из балластных танков, при этом «Ласточка» и «Антон Мазин» постоянно находились у борта аварийного судна, готовые в любую минуту отбуксировать его на мелководье, сохранив причал для дальнейшей работы.

После откачки балласта аварийное судно перешвартовали на восьмой причал. Продолжавшаяся в течение всего воскресного дня, 20 декабря, работа бердянских пожарных и портовиков по устранению судна дифферента не увенчались успехом. Было принято решение приступить к выгрузке зерна, не прекращая откачки наступающей воды.

Выгрузили 2,5 тыс. тонн зерна, не имевшего контакта с водой, 500 тонн замоченного и подлежащего утилизации, обнаружили несколько пробоин, которые были заделаны. Поступление воды в трюм устранили. Судну 47 лет, оно было построено на советских верфях и совершало последний рейс перед капитальным ремонтом. Портовики, выполняя международные законы о безопасности судоходства, спасли теплоход «Экипаж», а это главное. Операция по спасению судна и груза обошлась в 117 тыс. у.е.

Если продолжить рассказ о проделках стихии, вспомним, что ночью 24 сен-

тября 2014 года на о. Малый Дзендзик была выброшена судовая баржа «Василий Борщенко» длиной более 100 метров и водоизмещением 10 тыс. тонн. Утром следующего дня жители Слободки и Косы увидели эту громадину на острове. Приведенная буксиром «Гепард» за грузом для Мариупольского металлургического комбината в порт, она не смогла отшвартоваться в связи с резким усилением ветра и вынуждена была стать на якорь. До улучшения погоды рядом для подстраховки находился и «Гепард». Высокий надводный борт баржи, постоянно усиливающийся ветер были плохими союзниками в данной ситуации. Баржа постоянно дрейфовала, даже когда ее пытался удерживать «Гепард». По мере продвижения каравана на мелководье «Гепард» вынужден был отдать буксир, чтобы самому не оказаться в аварийной ситуации, и баржа по воле ветра и волн оказалась на острове.



Установившаяся погода, наличие специализированных судов и специалистов позволили судовладельцам в кратчайшие сроки снять баржу с острова без повреждений, поставить под загрузку, а затем вывезти буксиром в Мариуполь.

Той же ночью на мели оказался, чудом избежав столкновения с плавпричалом, МРТ «Граф Воронцов». Довольно долго этот гигант украшал центральный пляж города, пока также не был снят с отмели и поставлен к причалу порта.

Жертвой шторма в декабре 1981 года стал моторный катер «Гром» Бердянской гидрометеостанции (на снимке сверху). Он, как обычно, был отшвартован на западной стороне порта. Внезапно налетевший западный ветер силой до 33 метров в секунду начал бить катер о причальную стенку, в результате чего образовалось в борту большое отверстие. В катер попала вода и он затонул. «Гром» быстро подняли, но восстанавливать не стали, а разрезали на металлолом.



Значительные потери понесли бердянские рыбаки после урагана 11 ноября 2007 года, натворившего много бед. Он сорвал десятки крыш, повалил сотни деревьев. На камни в районе третьей дамбы выбросило промысловое судно «Святогор». Ураган и металлисты сделали свое дело, и судно впоследствии пошло на металлолом. Такая же участь была уготована среднечерноморскому сейнеру «Флагман», оказавшемуся на камнях на территории РПК «Маяк». Попыток вернуть «Флагман» в родную стихию не было предпринято. СЧС разграбили и начали резать на металлолом. Порезка затянулась на годы, остатки корпуса еще видны с пляжа на Лисках.

В западной части акватории морского порта у отсыпаемого причала нашел свое последнее пристанище СЧС «Амалтея» (снимок вверху). Экипаж судна после непродолжительной борьбы со стихией покинул сейнер, тот затонул. Его не пытались поднять и отремонтировать.

Летом 2005 года у причала судов портового флота на косе в районе базы отдыха «Моряк» затонуло рыбопромысловое судно «Едність» (в прошлом турецкая моторная шхуна). «Едність» принадлежала ООО «Инвест-сервис» и находилась на момент аварии в аренде у ООО «Фортуна». Судно из-за отсутствия постоянной вахты затонуло в результате попадания воды в корпус через одну из судовых систем, об этом сообщил межрайонный природоохранный прокурор советник юстиции В.Коцериба.

Малые глубины в этой части моря способствовали быстрому подъему затонувшего судна, проведению мероприятий по экологической безопасности. Благодаря профессиональным действиям сотрудников портового флота удалось значительно сократить загрязнение моря нефтепродуктами. Общая масса сброшенных в море нефтепродуктов соста-

вила 133,76 кг, а убыток, нанесенный государству, – 49602,35 у. е, которые выплачены ООО «Фортуна» государству по решению суда более чем через полугодя тяжбы.

«Традицию» тонуть у причала судов портофлота продолжил катер «ЯЗП-0419М» (судовладелец В.К.Максименко, ЧП «Юртика»). Прodelано это было дважды с интервалом в полтора месяца: 13 февраля и 3 апреля 2011 года и опять по той же причине – отсутствие постоянной вахты на судне. Задувший сильный западный ветер разогнал волну, вода стала попадать на палубу, а затем и в сам катер. Результат плачевный – катер оказался на дне. Оба раза катер поднимали с помощью мощного автокрана. Загрязнения моря нефтепродуктами не допустили.

11 сентября 1968 года при выводе из порта парохода «Павлодар» сменный капитан рейдового буксирного теплохода «РБТ-17» В.Д.Дмитриченко при маневрировании на канале допустил неправильные действия, в результате чего буксирный теплоход оказался за траверсом форштевия парохода, который шел вперед. В последующий момент буксирный пароход «Павлодар» ударился о его борт, «РБТ-17» опрокинулся и затонул.

Экипаж «РБТ-17» был подобран и принят на пароход «Павлодар», после чего был отправлен на берег. 12 сентября, в 17.00, был отбуксирован с канала на мелкое место; 13 сентября, в 14.00, после откачки воды был поставлен в порт к первому причалу для ревизии. Расходы по восстановлению составили 400 руб. На «РБТ-17» был установлен универсальный патентованный гак, который можно отдавать непосредственно из рулевой рубки. «РБТ-17» проработал затем безаварийно несколько лет до прихода в порт более мощных буксиров-контрщиков.



В конце мая 1991 года в районе водной станции опытного нефтемаслозавода, в 70 метрах от берега, затонул буксирный катер «Айдар» (снимок внизу), принад-

лежащий мариупольскому участку «Черноморпуть» (капитан В.А.Козленко). Причиной происшествия послужило столкновение буксира с оголовком водозаборного колодца, из которого подавалась морская вода для охлаждения технологического оборудования на БОНМЗ. Экипажу буксира из шести человек удалось благополучно добраться до берега на спасательной лодке.

Буксир со временем был поднят, но до этого в море вылилось около 600 литров солянки, что нанесло определенный экологический ущерб. В ходе расследования установили виновников загрязнения, над заборным колодцем поставили плавающий знак, предупреждающий о подводной опасности.

15 сентября 2002 года нагонная волна, вызванная резким усилением ветра западного направления, существенно повысила уровень воды в районе причала на Средней косе: была затоплена территория базы отдыха «Бригантина». На берегу оказалось несколько яхт, прибывших для участия в регате, посвященной 175-летию Бердянска, прогулочный катер, боты «Святогор» и «Скиф».

Вскоре ситуация неожиданно изменилась: подул отжимной ветер такой силы, что вода отошла от берега на четверть километра, усугубив и без того серьезную ситуацию. С установлением нормальной погоды яхты, катер, затем «Святогор» вывели на чистую воду, а «Скиф» еще долго находился на берегу, являя собой объект для фотогафрирования и грабежа.



История повторилась 24 сентября 2014 года, когда по нагонной воде, вызванной ураганным ветром, на берег было выброшено рыболовное судно, переделанное из водолазного бота. После того, как ветер стих и вода отошла, судно оказалось плотно сидящим далеко на бере-



гу. Из-за незначительных глубин в этом районе снять его буксиром было невозможно, проводить операцию с прорытием канала финансово невыгодно. Судно бросили, со временем оно было разграблено и в дальнейшем порезано на металлолом.

В ночь с 4 на 5 марта 2005 года в порту в результате подвижки льда, которую вызвал шквальный ветер, оторвало часть плавпричала (снимок вверху). Плавпричал состоял из двух частей: железобетонной (ПЖ-61М), состоящий из трех секций, и металлической (ПП-52МС-1), тоже трехсекционной. Общая длина плавпричала была равна 204,1 метра. Он использовался для приема больших пассажирских теплоходов, обслуживающих Азово-Черноморскую линию (западная часть) и судов портового флота – пассажирских катеров, буксиров, судов технического назначения. После того, как к причалу перестали швартоваться большие пассажирские теплоходы, на крайние секции плавпричала установили металлическую конструкцию, которую использовали как мастерскую-склад.

Оторвало железобетонную часть плавпричала длиной 108,8 м. Техническое обследование ПЖ-61М, проведенное специалистами-водолазами аварийно-спасательной службы «Дельфин» и ЧП «Морской мастер», позволило установить нецелесообразность капитального ремонта этой части плавпричала, и ее вывели из эксплуатации. В дальнейшем две секции были отбуксированы на стоянку судов портофлота на косе, приотплены для придания им устойчивости в непогоду и сейчас используются в качестве причала и склада. Оставшаяся секция причала установлена на штатное место, но из-за того, что конструкция, соединявшая ранее металлическую и железобетонную части причала, не была

восстановлена полностью, в качестве причала использовалась не всегда.

22 апреля 2016 года во время шторма эта секция затонула. Прорабатываются варианты ее подъема.

13 апреля 2016 года в порту не смог отойти от причальной стенки загруженный на заявленную осадку теплоход «СОРАН» под флагом Белиза, а когда это случилось, судно оказалось в акватории порта, оно провалилось до восьми метров. Судно с такой осадкой двигаться по каналу не должно, так как это чревато серьезными последствиями. В данном случае происшествие случилось из-за обмеления у причалов, и если акватория порта еще эпизодически углубляется земснарядами, то выполнить работу у причалов они не могут – нужны землечерпательные суда, которые могут работать вплотную к причалу.

Судов технического флота такого типа в стране не осталось – все проданы или выведены за границу.

(См. *Кораблекрушения. Стихии Азовского моря. Шторм на море*).

А.Ф.Киосев.

Наши земляки с атомохода «Ленин».

Живут в нашем городе двое мужчин, почти ровесники. Они не знают друг о друге. А нам удалось выяснить, что служили и работали они с интервалом в несколько лет на одном и том же первом в мире советском атомоходе «Ленин».

Вторым помощником капитана Ильина на ледоколе «Ленин» после военного училища служил Дмитрий Дмитриевич Люцканов. Активный участник замены трех реакторов атомохода (первоначальный вариант) на два более мощных реактора. На его счету проводки караванов судов в северных широтах.

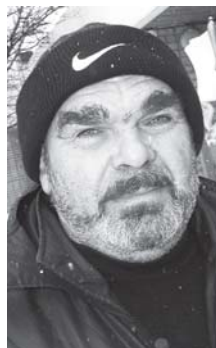
Машинистом турбинного отделения, но уже при капитане Борисе Соколове, три года проработал на ледоколе потом-

ственный бердянский мореход от прадеда Якова, деда Ефима, отца Николая Сергей Николаевич Казачковский – настоящая морская душа. И сегодня боцман бункировщика-119 в Бердянском морском порту – настоящий полярный герой.

– Только не делайте из меня какого-то героя, очень просил Сергей Николаевич. – Обычная мужская работа, продлившаяся три года. После окончания Новороссийской мореходной школы распределили в атомную группу судов в Мурманске. Довелось участвовать тогда в первом в мире эксперименте в северных широтах. Не в обычное для навигации время (с 28 июня по 28 декабря), а в конце марта – первой половине апреля (а было это в середине 1970-х годов) ледокол «Ленин» осуществил проводку дизель-электрохода «Павел Пономарев», названного в честь капитана ледокола, старейшего полярника.

Чтобы не задействовать для разгрузки и перевалки грузов еще и баржи, т.к. по воздуху перевезти всю технику невозможно, а железной дороги в районе Ямала нет, вот мелководье есть у полуострова, и потому близко к берегу судам не подойти, решили доставить оборудование в весеннее время. Тогда четыре тысячи тонн грузов ушли из трюмов корабля на специальные ледовые площадки. В то время это было большим шагом в дальнейшем изучении жестоких законов Арктики, осуществленным полярными летчиками, моряками, среди которых был и бердянец Сергей Казачковский (на снимке вверху). На Ямале в то время начиналась подготовка к промышленной разработке богатых месторождений газа.

А еще ходил Сергей Казачковский на ледоколе «Ленин» к Земле Франца Иосифа. Там располагались стратегические военные базы. В караване проводили по несколько судов. Шум, скрежет, грохот неимоверный за бортом. Это атомоход врезается во льды. Толщина льда 4 метра. От трех винтов атомохода



остался один, остальные срезаны ледовым панцирем. Бригада водолазов восстанавливает лопасти винтов – обычная мужская работа. Такая же, как и создание первого в мире атомного ледокола «Ленин» 134 метра в длину, 27 метров в ширину, 9 метров осадка, 44 тысячи лошадиных сил – мощность энергетической установки. В 1959 году был спущен на воду со стапелей Балтийского судостроительного завода. Три мощных прожектора освещали в полярной ночи дорогу ледоколу: лучи их сходились аж через милю (1853 метра). Экипаж ледокола составлял 186 человек, из них 36 женщин. Атомная группа – 92 человека.

Полярные моряки в то время были в чести. Квартиры в Ленинграде по окончании контракта – пожалуйста. Но Сергей Казачковский возвратился в родной, корнями его семьи проросший, Бердянск. На наш вопрос о квартире в Ленинграде, улыбнувшись, ответил: «Молодой был».



А вот белый мишка два года ходил в северных широтах на «Арктике». Иногда оба судна притирались бортами, им тогда можно было побывать на ледоколе-соседе, пообщаться с коллегами-полярниками, поиграть с милым белым пушистым мишкой, который два года мужественно делил с командой все тяготы и радости. От Мурманска и до Чукотки разрезал полярные льды «Ленин». В устье Енисея до Дудинки работали дизельные ледоколы. «Жизнь» многих судов давно завершилась. Около двух десятилетий стоит на приколе в Мурманске первый в мире атомоход «Ленин», гордость канувшей в историю страны, мощный корабль, связавший судьбы многих людей разных национальностей. Они делали обычную работу, не считая себя героями, не требуя наград. И никто не

вправе осудить их, если они чего-то не доделали. Было бы непростительно, если бы они этой работы и не начинали. Прав был классик, заметив, что «времена не выбирают, в них живут...».

Т.Б. Забержевская.
(«Південна зоря», 11 января 2005 года).

Пакгауз – склад для хранения грузов на станциях, пристанях, таможенных.

Почтамт (нем. Postamt, от Post – «почта» и Amt – «служба, управление») – крупное предприятие общедоступной почтовой службы.

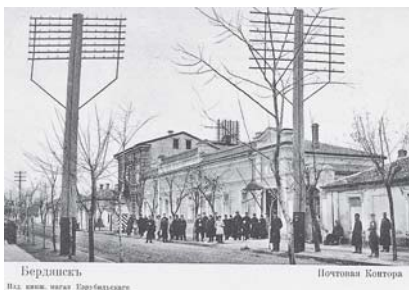
Почтамт имеет собственный доставочный район и осуществляет все виды почтовой, телеграфной и телефонной связи, а также доставку периодических изданий.

Почтамты учреждаются в наиболее крупных городах и являются центральными почтовыми предприятиями данного города. Как правило, в подчинении у почтамта находится ряд контор и почтовых отделений (отделений связи), а сам он подчинен почтово-телеграфному управлению, иногда – главному почтамту. Одновременно с организацией и управлением работы подчиненных ему контор и отделений почтамт выполняет все другие производственные функции, связанные с почтовым обслуживанием населения, учреждений и предприятий.

Почта. «3 января. Наше почтово-телеграфное учреждение нельзя заподозрить в аккуратности. Ежедневная почта из Мелитополя получается через два дня на третий, так что столичные корреспонденция и одесская получают на шестой и седьмой день. Впрочем, виноваты в этом больше стихия и наши пути сообщения на долгах».

(«Одесский вестник», № 8, 10 января 1889 года).

«Мы давно уже хотели обратить внимание кого следует на нашу почтово-телеграфную контору, помещение которой далеко не соответствует ее оборотам и той сутолоке, происходящей там ежедневно вследствие большего наплыва крестьян, приезжающих сюда с целью отправки корреспонденции. Усилиями начальника конторы г. Р.А. Вернера сделано все, что только возможно было, в интересах публики и занимающихся там чиновников: контора заново отремонтирована, выкрашена, и в зале устроена изящная решетка, отделяющая публику от чиновников; благодаря этим передел-



кам, часть расходов которых, как мы слышали, взял на себя г. Вернер, помещенные конторы получили причудливый и даже щеголеватый вид, что далеко нельзя сказать про прежнее весьма грязно содержащееся помещение. Но все эти переделки не могли, конечно, повлиять на размеры самого помещения, до того тесного, что публике приходится тесниться, точно сельдям в бочке. В отношении нашего давнишнего желания расширить помещение почтовой конторы нам, бердянцам, не везет, как и во всех наших ходатайствах о насущнейших потребностях города. Тогда как в Севастополе, Ялте, Керчи и других соседних городах отпускается на наем помещения почтовой конторы до 4 т. руб. ежегодно, мы довольствуемся 1.500 руб. и соответственно этой незначительной сумме имеем помещение. Как нам известно, еще в прошлом году во время произведенной ревизии г. начальник губернии признал нынешнее помещении почтовой конторы совершенно несоответствующим своему назначению, но до сих пор ничего не сделано в отношении крайней необходимости его расширения».

(«Одесский вестник», № 246, 21 сентября (3 октября) 1891 года).

(См. Почта Бердянска. Почтовая контора).

Почтовая марка – специальный знак почтовой оплаты, выпускаемый и продаваемый национальными (и иными) почтовыми ведомствами и обладающий определенной номинальной стоимостью (номиналом). Служит для облегчения сборов за пересылку предметов (отправлений), осуществляемых почтой. Франкирование этим знаком, то есть маркирование отправления (наклейка на него почтовой марки), свидетельствует

о факте оплаты услуг почтового ведомства (прежде всего – пересылки и доставки корреспонденции: писем, открыток и т. п.). Поскольку почтовые марки предназначены для франкирования писем, их также называют франко-марками.

Обычно марка представляет собой листок бумаги небольшого размера, преимущественно прямоугольной формы, как правило, с зубцовкой и клеем, нанесенным на обратную сторону. Помимо номинала, на марках может указываться наименование почтовой администрации, их выпустившей; зачастую на ней изображены различные символы, декоративные элементы и рисунки.

Почтовые марки являются предметом коллекционирования.

Почтовые марки имеют следующие признаки: они наклеиваются на почтовые отправления, бланки и т. п.; на них указан номинал, определяющий франкировальную силу знака почтовой оплаты (либо указано иное, к примеру, освобождение от оплаты); на них должно быть обозначено (в виде текста, иногда – изображения) название эмитировавшего государства (почтовой администрации); для недопущения их повторного использования они должны предусматривать гашение; законодательно должно быть предусмотрено наказание за их фальсификацию, подделку или незаконное использование; их эмитент должен быть членом Всемирного почтового союза (ВПС) или участвовать в международном почтовом обращении через другого члена ВПС и представлять в ВПС образцы эмитируемых почтовых марок; их эмитент должен иметь в пределах своей территории неограниченный почтовый суверенитет; их эмитент должен располагать своими собственными почтовыми учреждениями и необходимыми средствами перевозки почты, либо состоять в договорных отношениях с владельцами таких транспортных средств.

Марки частной почты имеют не все признаки почтовой марки, а только первые четыре и, с некоторыми ограничениями, последний признак.

Все прочие, не имеющие перечисленных выше признаков миниатюры (виньетки, ярлыки и т. д.), юридически и филологически не являются почтовыми марками.

(См. Марки Бердянска. Марки о Бердянске и бердянцах).



Письма по почте.

В то время, когда люди не знали, что такое мобильные телефоны, электронная почта, социальные сети и прочие скайпы, они вынуждены были общаться на расстоянии письмами и открытками, телеграммами и междугородными переговорами по стационарному телефону.

Признаком хорошего тона было поздравить родственников и знакомых с государственным праздником открыткой. Перед Новым годом, 8 Марта или Днем Победы семья закупала необходимые поздравительные открытки, составляла список всех, кого необходимо было поздравить, и сочиняла тексты, которые вручную вписывались на открытки.

Наиболее продвинутые граждане на открытке набирали текст печатной машинкой. Накануне праздника члены семьи с особым ожиданием открывали свой почтовый ящик в надежде, в свою очередь, быть поздравленными. Полученные открытки не выбрасывались, а хранились в семейном архиве.

Приучать к написанию открыток к празднику начинали в школе, где перед 23 февраля и 8 Марта закупалось их необходимое количество по числу мальчиков и девочек, учащихся в классе.

Традиция поздравлять друг друга с праздниками не канула в Лету. Осталось еще достаточно большое количество людей, которые привыкли отправлять открытки к празднику. В основном это, конечно, пожилые люди. Даже 23 февраля, хоть и не является сейчас праздником, для многих таковым остается.

Если получение открытки к очередному празднику было вполне ожидаемым событием, то обнаружение в почтовом ящике письма было особым поводом для неожиданной радости. Все-таки письмо зачастую представляло собой несколько листов бумаги, исписанных знакомым почерком, из которых можно было узнать намного больше о жизни родных и близких, чем из обычной открытки.

Это сейчас можно без особых проблем переписываться друг с другом в режиме онлайн, сидя за компьютером, а раньше обычное письмо шло несколько дней, а то и неделю. И зачастую переписка была единственным способом общения. Поэтому в письмах старались излагать все перипетии жизни как можно подробнее.

Привычка писать письма от руки и слать их в конвертах осталась у многих граждан и поныне. Больше это касается, конечно, деловой переписки. Через почту проходит корреспонденция из органов власти, Пенсионного фонда, налоговой инспекции, суда и т. д. Но есть и личная переписка. Обычный конверт с маркой стоит 2,85 гривни по Украине, что совсем немного по нынешним временам. Стоимость конвертов за рубеж зависит от курса доллара.

Простыми письмами называют почтовые отправления, принимаемые без выдачи отправителям квитанций и доставляемые адресатам без расписки. Согласно правилам, в конверте не должно быть ни денег, ни пластиковых карточек, ни ценных документов. Допускается пересылка нескольких фотокарточек.

Бланки, документы, квитанции, отчеты, требующие гарантированной доставки, отправляются заказными письмами. Ценные документы (дипломы, сертификаты, журналы, ценные бумаги и др.) пересылаются ценными письмами (письма с объявленной ценностью). Регистрируемая письменная корреспонденция принимается от отправителя с выдачей ему квитанции и вручается адресату с распиской о получении.

Регистрируемые письма (заказные или с объявленной ценностью) отправляются в конвертах. Они могут пересылаться с уведомлением о вручении (простое или заказное) и с описью вложения. Регистрируемая корреспонденция перед отправкой предъявляется оператору почтового отделения, оператор взве-



шивает конверт (бандероль) и выдает чек с трек-номером отправления. В некоторых случаях предусмотрен ряд дополнительных услуг, таких, как заполнение адреса и составление описи вложения.

Ю.И.Перхуров.

Порт в Бердянске возглавил новый руководитель – Богдан Михайлович Бабец. С 20 апреля 2017 года Министерством инфраструктуры Украины он был назначен исполняющим обязанности директора государственного предприятия «Бердянский морской торговый порт».

Родился 12 марта 1984 года в Белой Церкви Киевской области. Окончил Киевский национальный университет права Национальной академии наук Украины. Бакалавр по менеджменту.

В 2014 году без отрыва от производства защитил диплом Одесской морской академии.

Стаж работы на руководящих должностях в автотранспортной, газотранспортной и в отрасли морского транспорта – около 10 лет. В частности, работал заместителем директора государственного предприятия «Специализированный морской порт «Октябрьск», заместителем начальника службы в ГП «Администрация морских портов Украины», руководителем юридического департамента, перед назначением в Бердянск – заместителем директора государственного предприятия «Николаевский морской торговый порт».



Почтальон (от итал. *postiglione*) – служащий почтового ведомства; человек, разносящий почту, то есть письма, газеты, посылки, телеграммы и почтовые переводы.

В дореволюционной России слово «почтальон» стало использоваться в почтовом деле с 1716 года; ранее служившие, доставлявшие почту, назывались почтарями. При этом в зависимости от вида разносимой почты таких работников могли называть по-разному: иногороднюю почту доставляли почтальоны, а городские письма – письмоносцы.

В советское время, в 1920-х – 1930-х годах, люди этой профессии именовались также письмоносцами.

9 октября отмечается Всемирный день почты (World Post Day). Кстати, во всем мире, начиная с этого дня, проводится Международная неделя письма. А вот бердянские почтовики, наоборот, в 2016 году превзошли этот праздник конкурсом писем-отзывов на работу почтальонов, а к календарной дате уже подвели итоги. Лучшего почтальона определяли сами жители города и района.

Такой конкурс Бердянский центр почтовой связи № 2 провел впервые. Он оказался очень удачным и нашел живой отклик у жителей города и района. Именно они выбирали победителя среди почтальонов, прислав на рассмотрение жюри более 150 писем-отзывов, некоторые из которых, кстати, были коллективными.



Праздники в Бердянском центре почтовой связи всегда проходят по-настоящему весело, позитивно и по-домашнему уютно. Так было и в пятницу, 7 октября. Красиво украшенный зал был переполнен, все с нетерпением ожидали оглашения результатов конкурса, глав-

ним призом которого был новенький велосипед.

Поздравить почтовиков пришли почетные гости – городской голова Владимир Павлович Чепурной и управляющая делами исполкома Елена Анатольевна Фойт. Искренне поздравив работников центра с праздником, мэр вручил почтовикам ряд грамот и поощрений. За многолетний и добросовестный труд грамотами городского головы были отмечены начальник отделения почтовой связи Бердянск-1 Валентина Заволока, почтальоны I класса Оксана Абрамович (отделение № 12) и Вера Табирица (отделение № 16). Букет цветов из рук городского головы получила Елена Ткаченко – самая молодая почтальон центра, которая, кстати, обслуживает дом, в котором живет мэр.

Поздравил коллег с предстоящим праздником и рассказал о положительной динамике развития предприятия (в 2016 году прибыль составила 925 тыс. грн.) начальник центра почтовой связи № 2 Николай Иванович Стывбун.

А главный приз эпистолярного конкурса – велосипед получила почтальон почтового отделения с. Осипенко Лариса Левченко. Именно в адрес «поштарочки Ларочки», как ее нежно называли односельчане, пришло наибольшее количество положительных откликов, а автор самого проникновенного и душевного из них – учительница Осипенковской школы Марина Соловьева также не осталась без поощрительного приза. Второе место в конкурсе заняла Татьяна Сандуляк (отделение № 13), третье – Галина Будник (отделение № 7).

Вот как охарактеризовала Ларису Левченко односельчанка:

«Про поштарочку Ларочку!

Кожень день нашого життя дарує неоціненні можливості – можливості спілкування з людьми. Одні з них проходять повз нас, не залишаючи згадки по собі, а є такі – вони вселяються у серця, стають частиною існування.... Такою для моєї сім'ї стала листоноша Левченко Лариса або наша Ларочка!

Перше знайомство залишило яскравий спалах у пам'яті, коли на порозі нашого будинку з'явилася тендітна білявка з великими карими очима і сонцесіяною посмішкою:

– Добридень, я ваша листоноша! – весело защебетала дзвінким і теплим голосом.

З того часу ось уже 15 років наша Ларочка, як невтомна бджілка-трудівниця, розносить газети, журнали, листи... Іноді глянеш у вікно – дощ, грязюка, вітер збиває з ніг – а газета «свіженька» уже у скриньці; а влітку – спека, сонце скаженіє, що асфальт плавиться – а журнал уже виглядає своїм куточком. Все вчасно, ніяких затримок. Тому і люблять нашу поштарочку Ларочку всі сусіди на вулиці, бо уважна, щира, турбується, щоб ми були обізнаними, пропонує передплату періодиці, її поради завжди доцільні: господиням – «Порадницю», господарям – «Сільські вісті», освітянам – «Дивослово», дітворі – «Малятко»...

...І коли стомлене сонце повертає з обіду на вечір, вулицями села легкокрилою пташкою пурхає поштарочка Ларочка – світла душою, сповнена щирості до людей. Такою може бути лише людина, яка любить свою справу, з відповідальністю ставиться до обов'язків, які поклала на її тендітні плечі нелегка професія – поштар. На думку спадають слова Василя Симоненка:

Є тисячі доріг, мільйон вузьких

стежинок,

Є тисячі ланів, але один лиш мій.

Левченко Лариса, обравши ланом свого життя роботу поштаря, щедро засіває його зернами професіоналізму, і щоденно на ньому проростають квіти людської вдячності. Це найкращий пам'ятник нашій поштарочці Ларочці.

З повагою М.В.Соловйова».

Победители конкурса писем-отзывов автор Марина Соловьева (слева) и почтальон Лариса Левченко (справа) сфо-



тографировались в память с начальником Бердянского ЦПС № 2 Николаем Стывбуном.

Ю.Л.Тисленко.

Прокат легковых автомобилей в Бердянске открылся 15 марта 1960 года при автобусно-таксомоторном парке. Мог взять автомашину и использовать ее для поездки по собственному усмотрению каждый, кто имел права на вождения автомобиля. Машины выдавались на несколько часов, сутки и на месяц при наличии справки об отпуске по основному месту работы. База проката состояла из 10 автомобилей преимущественно ГАЗ-69 и просуществовала в нашем городе до середины 1960-х годов.

Первый пункт проката в СССР открылся в Москве в июле 1956 года. Это не сходится с расхожей версией, что прокат открылся в 1959 году, после того, как Н.С.Хрущев увидел систему автомобильного проката в США. По мнению Хрущева, в условиях оживления экономики страны после войны, учитывая ограниченные возможности автопрома по выпуску личных машин в требуемых объемах, прокатная система позволяла обойтись в 10-15 раз меньшим числом автомобилей. Прокат был доступен простым людям, и известны случаи, когда группа товарищей брала прокатные машины для длительных поездок на юг, в том числе из Москвы в Крым.

Не удалось найти документы, на основании которых начала функционировать сеть автопроката. Первые документы, где явно прописан прокат автомобилей, датированы 1960 годом.

Эти документы просуществовали очень долгое время и после окончания эпохи проката автомобилей. Например, Постановление Совета Министров Белорусской ССР от 13 января 1960 года «Об утверждении временных тарифов за пользование легковыми автомобилями на условиях проката» было признано утратившим силу в... 2007 году!

Не удалось найти информацию об инвестициях в развитие сети прокатных пунктов на территории СССР. Из разных источников можно предположить, что проект был очень масштабный. Вот только некоторые данные. В 1956 году первый московский пункт проката имел в активе 80 автомобилей. К 1962 году пункты проката появились уже в 40 городах СССР. 11 марта 1959 года в Свердловске (ныне Екатеринбург) открылся пункт проката, в котором только «Волг» (М-21) было 20 единиц.

Из разных материалов можно предположить, что пункты проката открыва-

лись на базе таксомоторных парков или автохозяйств (автобаз). Основными прокатными автомобилями были М-20 «Победа», «Москвич-407» и внедорожник «ГАЗ-69». Срок проката составлял от 3 часов до 1 месяца. В прокат попадали бывшие таксомоторы. Тарифы, к сожалению, найти не удалось.

Эти прокатные пункты просуществовали недолго. А жаль! Условия проката там были вполне сносные. Но все хорошее почему-то быстро заканчивается...

Почему же такое хорошее начинание



завершилось довольно быстро? Здесь информация противоречива.

Наиболее распространенная версия, которую удалось найти, заключается в том, что граждане машины брали, затем снимали с них детали и ставили старые детали от своих автомобилей. Я думаю, что такие факты имели место, но все-таки не носили массовый характер. Кроме того, как уже писалось выше, в одном из московских прокатных пунктов из 80 автомобилей более 70 имели пробег более 100 тыс. км. Что с них было снимать-то?

Вторая причина заключается в том, что от проката отказались после смещения Никиты Хрущева. Тогда была волна отказа от вещей, инициатором появления которых был он. Вот и прокат стал жертвой аппаратных игр.

На самом деле прокат прекратился из-за совокупности этих причин. При этом необходимо иметь в виду, что по Уставу автомобильного транспорта, разработка договора с гражданами возлагалась на местные власти. При этом ответственность за использование арендованными автомобилями лежала на арендаторах. Но местные власти неохотно шли на развитие автопроката и подготовку подзаконных актов.

Хотя там, где это работало, условия штрафов и компенсаций для арендатора были довольно жесткие, что тоже делает сомнительным съем запасных частей с прокатных автомобилей. Наниматель автомобиля платил за испорченные детали в трехкратном размере их розничных цен. Практически все типовые договоры и правила бытового проката устанавливали законные неустойки в виде штрафов за просрочку внесения нанимателем наемной платы. В случае гибели и утраты предмета, взятого напрокат, наймодатель, кроме стоимости имущества, имел право взыскать с нанимателя сумму неполученного дохода.

Составляющие успеха «Укрпочты». Бердянское отделение «Укрпочты» по итогам 2015 года было признано лучшим в области.

Почта оказывает населению около 50 видов услуг. Самые популярные из них – доставка пенсий, прием денежных переводов и коммунальных платежей, подписка на периодические издания, посылки, курьерская доставка отправлений, торговля, продажа железнодорожных билетов. Все эти направления работы позволяют Бердянскому центру шагать в ногу со временем и даже лидировать среди шести центров почтовой связи в Запорожской области.

Об успехах и трудностях, повседневной работе и планах на будущее рассказали начальник Бердянского Центра почтовой связи № 2 Николай Стовбун, его заместитель Людмила Мовчан и начальник планового отдела Татьяна Горбач.

– Итоги работы за 2015 год для работников Бердянского центра почтовой связи № 2 более чем приятные. Вы и Ваше предприятие в очередной раз заняли ли-

дирующую позицию в области – единственный центр, который сработал с прибылью. Как вам это удалось?

– Действительно, второй раз подряд нашему коллективу удалось закончить финансовый год с прибылью в 134 тысячи. Четвертый квартал мы закончили, выполнив валовые доходы на 116%, получив 112 тысяч дополнительной прибыли к плану. В целом закончили год, выполнив плановые показатели почти на 106%, получив дополнительно 652 тысячи к нашим доходам. Львиную долю дохода в этот период составляет подписка на периодические издания.

– Какие издания в Бердянске и районе пользуются наибольшей популярностью у наших граждан?

– Это всеукраинские еженедельники-толстушки «Семья», «Комсомольская правда», «Аргументы и факты в Украине», «Факты и комментарии», «Итоги недели», «Сільські вісті».

В городе и районе особой популярностью пользуется старейшая газета региона «Південна зоря», люди любят «Південку», доверяют ей.

– Почта сегодня предоставляет населению около 50 видов услуг. Какие из них пользуются наибольшим спросом у населения?

– Набирает популярности такая услуга «Укрпочты», как курьерская доставка, так называемые «двери-двери», «склад-двери» и «склад-склад». В любой уголок Украины по адресу клиента курьер доставит посылку или письмо, причем по гораздо меньшему тарифу, чем у наших конкурентов – от 20 гривен (в зависимости от веса). Сфера распространения услуги намного шире, чем у компаний-перевозчиков. Они работают



с крупными городами, мы же доходим до каждого села, каждого населенного пункта, до каждого дома.

Еще одна услуга – электронное сообщение в пределах Украины. Это та же самая телеграмма, что была когда-то очень востребована в «Укртелекоме». Сегодня в любом отделении «Укрпочты» можно отправить электронное сообщение. Клиент диктует текст, адрес – это все набирается на компьютере и по электронным каналам быстро поступает к месту назначения. Можно отправлять заверенные или срочные тексты, кроме того, мы возвращаемся к красочной красивой телеграмме на поздравительной открытке. Стоимость этой услуги от 17 грн. 30 копеек.

– Но ведь современные мобильные телефоны, интернет наверняка составляют вам конкуренцию?

– Безусловно, они делают свое дело, тем не менее, в прошлом году нами было принято 420 тысяч писем. Людям старшего поколения гораздо приятнее получить в руки «живое» письмо или открытку к празднику, к тому же почта помогает осуществлять переписку между организациями.

Актуальным остается вид услуг – срочный электронный перевод. Через 15 минут после отправления в любом автоматизированном почтовом отделении Украины можно получить деньги. Стоимость этой услуги лишь на 10 грн. дороже обычного перевода, особо востребована она, конечно, в селах, ведь не везде есть банковские отделения.

– Одна из новых услуг «Укрпочты» – страхование. С какой страховой компанией вы сотрудничаете и что именно предлагаете клиентам?

– Мы работаем с компанией «Универсальная». «Автоцивілка», страхование здоровья, домовладений, вложений – особенно актуальны для сельских жителей. Это очень удобно: не выходя со своего двора, а почтальона человек может застраховать транспорт, себя, членов семьи, дом...

Кроме того, почта предлагает страховку отправляемых посылок или бандеролей. Клиент платит 20 гривен, в случае наступления страхового случая может получить до 1000.

– Какие новые виды услуг предлагает «Укрпочта»?

– Сейчас набирает популярность такой вид услуг, как заказ бытовой техни-

ки в сети «Эльдорадо» через почту. Клиент по каталогу выбирает и заказывает бытовую технику – чайник, микроволновку, мультиварку, телевизор и т.д. Получив заказ, товар можно посмотреть-пощупать, проверить на неисправность и только потом оплатить покупку без учета стоимости доставки – эти расходы берет на себя компания.



Еще одна услуга – продажа железнодорожных билетов. Важно то, что билет уже является проездным, то есть его не нужно обменивать в кассе перед отправлением поезда. Преимущества этой услуги налицо: «Укрпочта» приходит на помощь даже в самом отдаленном от железнодорожной кассы населенном пункте.

По-прежнему востребованным остается отправление писем, бандеролей, посылок с объявленной ценностью, денежных переводов. А наше центральное отделение по улице Мазина, 19-а проводит еще и выплаты переводов по международным системам Western Union, Money Gram, BLIZKO.

– В условиях сегодняшней экономической и социальной нестабильности во многих районных населенных пунктах закрываются сбербанки и это стало проблемой для получения пенсий. Многие хотят перейти на обслуживание через «Укрпочту». С кем же стабильнее и увереннее будет чувствовать себя пенсионер?

– Выплату пенсий хочется отметить особо. Обидно, что сегодня работники пенсионных фондов, которые являются госслужащими и должны заботиться о человеке и его социальном благе, заботятся о социальном благе банков, целевым способом отправляя клиента в конкретный банк, а дальше снимают с себя всю ответственность. Банки сегодня ни

от чего не застрахованы. Кроме того, как любая коммерческая структура, банк работает с единой целью – получение прибыли, и его мало интересует человек. Более уверенно жители города и района будут себя чувствовать, когда пенсию им принесет почтальон – «Укрпочта» еще ни разу не задерживала выплаты. Даже тогда, когда пенсия задерживалась, мы компенсировали это за счет собственных средств.

К тому же в доставке пенсии на дом есть и своя выгода: человек, получив пенсию, сразу же имеет возможность оплатить коммунальные услуги, оформить подписку, приобрести товары первой необходимости – не выходя из дома.

– *Что нужно для того, чтобы оформить получение пенсии, как говорится, «через почтальона»?*

– *Надо обратиться в близлежащее почтовое отделение, которое обслуживает по адресу, или к почтальону, и написать заявление.*

Как это сделать правильно – и работники отделения, и почтальон подскажут и помогут. А через месяц вам уже принесут пенсию на дом.

– *Поговорим о коммунальных платежах. Не снизилось ли количество желающих платить коммунальные услуги через почту и насколько конкурент вам «Бердянсксвязьсервис»?*

– Конкурент очень серьезный, и действительно сегодня мы немного теряем наших клиентов. Тем не менее, над этим вопросом работаем очень активно с 2013 года. Сегодня перед собой ставим задачу вернуть людей, оплачивающих коммунальные платежи через банки и пункты приема «Бердянсксвязьсервиса», к нам, в отделения «Укрпочты».

С этой целью мы компьютеризировали практически все городские отделения, подписали договора с большей частью коммунальных предприятий, ОСМД, с «Укртелекомом», с кабельным телевидением ООО «Орбита» и с предприятиями, которые обслуживают домофоны. Принимаем оплату за детские сады, потребление газа, за услуги БТИ, ГАИ, МРЭО, суда, исполнительной службы, управления землересурсов и другие платежи.

Мы стараемся внедрять мобильную, быструю систему платежей, как и в «Бердянсксвязьсервисе». Пока немного отстаем, но это не должно быть серьезным препятствием для плательщиков.

Чтобы оплата прошла вовремя, ее просто нужно оплатить на один-два дня раньше.

У почты есть свои плюсы: отсутствие очередей и полностью рабочий субботний день. Это особенно важно для работающих людей, когда плату за комуслуги нужно внести до 20 числа, а у наших конкурентов очереди и, чтобы заплатить, нужно чуть ли не брать отгул.

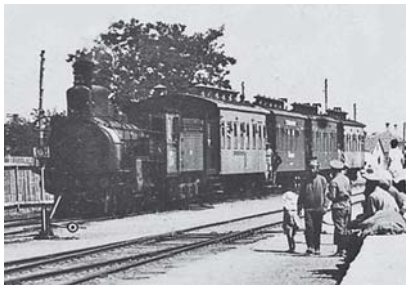
Ю.Л.Тисленко.
(«Південна зоря», 25 февраля 2016 года).

Транспорт в городе в 1930-1940-е годы.

В предвоенные годы единственным видом механизированного транспорта в городе был пригородный поезд, который курсировал между железнодорожной станцией и курортом (на снимке внизу). Он на своем пути делал несколько остановок, и жители Слободки могли им воспользоваться.

Основным средством передвижения людей по городу был конный транспорт.

По своей конструкции и назначению конные средства были различными. Были линейки для перевозки людей, где пассажир сидел боком к направлению движения, так же сидел и извозчик. При подъезде к нужному месту человек легко сходил на землю.



Были такие дилижансы, где извозчик управлял лошадьми сидя впереди, а пассажиры сидели сзади, в кабине со всеми удобствами. Иногда пассажиры сидели в закрытой деревянной будке, защищенные от атмосферных осадков.

Некоторые транспортные средства были с одним дышлом, рассчитанные на то, чтобы можно было запрячь двух лошадей, а некоторые – с двумя дышлами, в них можно было запрячь только одну лошадь.

Одна такая линейка очень долго, даже в 70-е годы прошлого столетия, стояла в одном из дворов по улице Горбенко.

Для перевозки соломы и сена были арбы. Некоторые телеги имели небольшие борты по всему периметру и были предназначены для перевозки различных грузов. Называли их просто подводами.

В довоенном Бердянске были конные транспортные средства и специального назначения, например, для перевозки питьевой воды, или деревянная будка для перевозки хлеба.

На площади у железнодорожного вокзала перед прибытием поезда всегда скапливалось много линеек для перевозки приехавших людей.

Питьевую воду до Великой Отечественной войны в Бердянске развозили в деревянных бочках на подводе. Бочка располагалась горизонтально. Сверху был люк для залива воды, а сзади в нижней части дна бочки (с торца) имелось отверстие для раздачи воды. Закрывалось оно деревянным чопом. Такие водовозки курсировали в Колонию, на Слободку и другие части города по расписанию.

Врачи, посещающие больных на дому, также передвигались на линейках или же ходили пешком. Даже в послевоенное время время руководящих работников возили на линейках.

В 1948-1950-е годы Бердянский горисполком располагался в здании, находящемся на пересечении улиц Ульяновых и Дзержинского (в настоящее время там находится военкомат). Во дворе там всегда стояла запряженная линейка, а возле нее – кучер. Старожилы вспоминают, как из здания выходил один из руководителей горисполкома Израиль Моисеевич Зеликсон, садился на линейку, от чего она сильно наклонялась в одну сторону, и выезжал со двора.

Интересны воспоминания другого старожилы – жителя Колонии. Когда-то после войны он работал извозчиком на линейке. Однажды вез по среднему списку с горы известного в городе судью. Неожиданно откуда-то взялась пара голубей, которые перелетали через дорогу перед самой лошастью. Вдруг голуби резко изменили направление полета. Услышав громкий звук, лошадь испугалась и дернула линейку в сторону. Линейка перевернулась, судья упал на край обрыва и немного покотился. Из-

возчик испугался больше, чем его лошадь, и решил, что судья его непременно засудит. На следующее утро он был в военкомате, записался добровольцем в армию и в тот же день уехал служить.



Перевозка купленной мебели от мебельного магазина, находящегося внутри центрального рынка на месте теперешней гостиницы, осуществлялась на подводах. Когда приблизительно в 1955 году магазин оснастили грузовой автомашиной, предприимчивые люди с велосипедами, на багажниках которых были прикреплены большие мотки веревки, стояли поодаль магазина. Если человек покупал небольшой столик или тумбочку, перевозчики были уже готовы дешевле отвезти купленное.

Впрочем, и велосипедов тогда в городе было немного, а в довоенные времена человека, имеющего велосипед, другие люди считали богачом. Велосипед тогда был большой редкостью.

Очень востребованной и нужной профессией в довоенном, да и в послевоенном Бердянске была профессия ассенизатора. Извозчик ездил на подводе, позади которой была горизонтально укрепленна большая деревянная бочка, как для перевозки питьевой воды (снимок сверху). Она немного склонялась в бок и имела два люка: один вверху для загрузки и второй сзади внизу для выгрузки содержимого. Возле бочки лежал черпак, насаженный на длинную деревяшку. Черпаком ассенизатор вычерпывал нечистоты и наполнял бочку. Наполнив, проезжал по городским улицам и удалялся из города.

На Бердянской косе, несколько ближе теперешней «Бригантины», находился шестой цех рыбозавода, который специализировался на приеме и переработке тюльки. Работников цеха на работу и

с работы возили грузовой автомашиной, так называемой полуторкой. Она имела сравнительно небольшие размеры, с нее было легко вставать и на нее подниматься. Люди сидели в кузове на досках, навешенных на борта с помощью кронштейнов.

Такой же полуторкой возили людей и на Большой Дзендзик, где находился пятый рыбный цех и Бердянский (Осипенковский) жи́ро-мучной завод. Поскольку дороги с твердым покрытием тогда на косе не было, то застрявшую в песке машину толкали сами пассажиры, после чего опять продолжали путь.

Жители же косы в город и из города добирались, кто как мог. Чаще ходили пешком.

При подъеме на гору, в начале улицы Коммунаров, была остановка, где тормозили почти все автомашины, которые ехали на гору. Если человеку нужно было доехать до Луначарского или еще дальше, он садился в кузов попутки и ехал (снимок внизу).

Существовали еще и необычные для наших мест виды транспорта. Например, житель Колонии по фамилии Король ездил в город на небольшой повозке, в которую запрягал двух осликов. Все-таки для него это был транспорт. А один житель с. Осипенко – уже в послевоенные годы – избрал еще более необычный вид

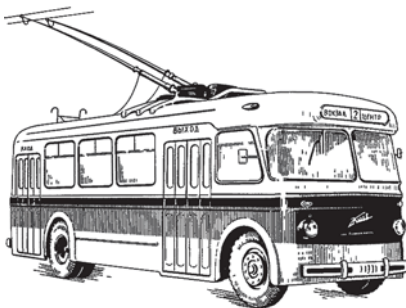


транспорта, ведь до Бердянска более 20 километров пути и идти пешком нужно более четырех часов. Так он приобрел себе верблюда, еще и назвал его Володя. В 1948-1949 годах его с верблюдом часто видели на рынке, на улицах города, многие люди привыкли к этому зрелищу, а дети с любопытством рассматривали животное.

В.И.Лановейчик.

«Троллейбус» – закрытое акционерное общество в Бердянске.

Решение транспортной проблемы в городе было заложено еще в середине 1950-х годов. Именно тогда в Генеральный план развития города-курорта Бердянска был включен пункт о пуске экономического, экологически чистого троллейбусного движения.



В 1960-е годы из государственного бюджета выделялись средства на строительство базы троллейбусного депо в районе ул. К.Либкнехта (ныне Польская).

Вплотную к подготовительным работам в данном направлении удалось приблизиться в начале 1980-х годов, с началом строительства завода рыбопоисковой аппаратуры «Прилив». Именно администрация этого предприятия, по просьбе городских властей, включила в смету финансирование проектных работ по «Троллейбусу». Но жизнь внесла коррективы – и вновь хорошая идея осталась нереализованной.

В начале 1995 года руководство города вновь занялось проектом. Была создана инициативная группа под управлением инженера ОКСа Руслана Шубы, которая приступила к разработке и регистрации документов акционерного общества «Троллейбус».

Параллельно с переговорами с потенциальными учредителями в проектном институте «УкркоммунНИИпроект» (г. Харьков) была заказана проектно-техническая документация по строительству первой очереди троллейбусного движения. Заказчиком, до момента регистрации АО «Троллейбус», временно выступил ОКС горисполкома, который уплатил аванс в размере 1 млрд. крб. за начатые работы по изготовлению проектной документации.

Первая очередь включала в себя движение по Мелитопольскому шоссе от железнодорожного вокзала до завода «Прилив». Базой троллейбусного парка намечали ранее начатое строительство троллейбусного депо и помещение АТП 12357, расположенные в районе бывшей санчасти завода «Азовкабель» (их переделка требовала минимальных затрат).

Торжественная закладка первого кирпича в здание подстанции № 1 на территории ремонтной базы АТП 12357 по ул. Приазовской состоялось 10 декабря 1995 года. Там предполагали после реконструкции расположить базу троллейбусного парка на 25-30 машин.

Маршрут движения предполагался следующий: база на территории АТП 12357 – прямой выезд на Мелитопольское шоссе – пр. 12 Декабря (ныне Западный) – пр. Победы – до железнодорожного вокзала. Затем, после разворота, обратно по Пролетарскому проспекту (ныне Восточный) – ул. Свободы – пр. 12 Декабря (ныне Западный) – Мелитопольское шоссе до ул. Промышленной.



Ориентировочная стоимость капитальных вложений по подсчетам на январь 1996 года составляла 40 млрд. карбованцев (около 200 тыс. грн. в пересчете на 1.01.2006 г.).

По линии движения троллейбуса предполагалось строительство ряда силовых и тяговых подстанций, площадок отстоя троллейбусов, разворотов. Плюс к этому – монтаж токопроводных линий и закупка троллейбусов.

В январе 1996 года 32 юридических лица вошли в АО «Троллейбус». Среди них горисполком (25% акций), АТП 12357 (35,4%), Первомайский завод (10%), «Южгидромаш», «Азмол», «Агротехсервис» (5, 4, 2,8%), остальные 8 процентов раскупили еще 26 учредителей.

В декабре 1996 года от проектантов было получено и оплачено 52 тома проектно-сметной документации, начато строительство тяговой подстанции и базовой основы для пуска первой очереди движения. Степень готовности на декабрь 1996 года – 80%. Значительную экономию изыскали в использовании осветительных опор для оборудования троллейбусных линий по Мелитопольскому шоссе и других участках движения.

Все работы по подготовке к пуску первого маршрута – от завода «Азовкабель» до типографии – намечали закончить к концу 1997 года, но жизнь снова внесла в планы свои коррективы.

По разным причинам акционерное общество покинули 23 учредителя. Причины разные: и финансовые, и запрет государственным предприятиям быть в составе акционерных обществ. На этом основании вышли АО «Азмол», ППЖТ, «Южгидромаш» и другие.

По состоянию на декабрь 1996 года доля уставного капитала исполкома составляла 81,5% – за счет дополнительно присоединения учредительских долей вклада выбывших. Шесть учредителей – рыбоконсервный завод, ЗАО «Азовшанс», фирмы «Шико», «Провинция», «Лигнум», «Аванта» – фактически балласт, так как за два года они так и не внесли свою долю в уставный фонд АО. Двенадцать учредителей смогли внести лишь по половине взноса. Значительный вклад в развитие «Троллейбуса» сделали Первомайский завод, АО «Азмол», «Абрис» и другие, но не смогли доказать состоятельность проекта.

Вследствие этого в 1997 году строительство объектов не велось. Степень строительной готовности тяговой подстанции № 1 по ул. Приазовской составляла 90%. За год объект разграбили, материалы разворовали...

Прогноз скептиков: пуск троллейбуса придется отложить опять лет на тридцать.

Последнее собрание акционеров ЗАО «Троллейбус» состоялось 30 мая 1998 года. Акционеры приняли решение ликвидировать ЗАО «Троллейбус» в связи с финансовой несостоятельностью. Проектно-сметная документация стоимостью 50 тыс. грн., а также недостроенная тяговая подстанция, имущество ЗАО были переданы в коммунальную собственность города.

— Материальное положение акционеров, в том числе исполкома, которому принадлежит 81% акций, не позволяет заниматься троллейбусным движением. Придется срок реализации проекта отодвинуть на перспективу, — так резюмировал решение собрания акционеров заместитель городского головы Григорий Дубинка.

Так в начале своей первой каденции новоизбранный городской голова Бердянска В.А.Баранов и его команда суперуправленцев похоронили многолетнюю мечту бердянцев о троллейбусе.

А.В.Стариков.

Фура — большая длинная телега (в основном — крытая).

Частный извоз в Бердянске.

Ныне ежедневно на городские маршруты выезжают более 130 автобусов. Ежегодно пополняется и обновляется парк автотранспорта. Предприниматели приобрели в 2016 году 19 транспортных средств, капитально отремонтировали 25 машин. О проблемах и достижениях транспортного цеха нашего города рассказал в одном из своих интервью начальник отдела горисполкома Александр Бельчев. Это интервью подтолкнуло к исследованию истории частного извоза в Бердянске.

Ныне трудно представить себе, как бы перемещались бердянцы в черте города, не будь общественного транспорта и такси. Частный извоз был в Бердянске и ранее, более ста лет назад, с той разницей, что лошадиная сила была не единицей измерения мощности, а основным двигателем транспорта. Что мы знаем о нем?

Среди множества видов конного транспорта для общественной перевозки городскими властями допускались только фазтоны и брички. Последние



отличались отсутствием откидного кожаного верха. Причем их конструкция и окраска были строго стандартизированы. Все они должны были быть снаружи покрыты черным лаком или лаковой кожей. Сиденье и спинки обивали материалом черного или красного цветов, а у извозчика — обычным сукном синего цвета. Для ночных поездок по бокам козел (место кучера) устанавливали два фонаря, в которых горели свечи или карбидный газ. Кроме откидного кожаного верха, в фазтоне находился фартук из кожи, защищавший ноги седоков от ветра и дождя. Фазтоны были двухместными. И еще фазтоны должны были быть четыреххвостными. Извозчиков обязывали носить форменную одежду по единому образцу, на голове у них особый (его так и называли — извозчий) цилиндр. Непременным атрибутом профессии являлся кнут, заткнутый за голенище сапога.

По воспоминаниям местного краеведа Александра Ломоносова, среди извозчиков в Бердянске были любители быстрой и лихой езды — лихачи. Для них фазтоны были скорее средством развлечения, чем транспортом. Среди любителей быстрой езды, прежде всего, следует назвать Михаила Георгиевича Пайкуса. *«Я прекрасно помню «старого Пайку», как все его звали, в цилиндре, с длинными снежно-белыми волосами и бородой, катавшимися по городу на паре белых же лошадей»,* — вспоминает Мина Жеромовна Луцкая (Гольдштейн). Любил быструю езду Жан Франсуа Боннэ или, как его звали горожане, Иван Францевич.

Правы были авторы статьи «Прогресс в автомобильном деле», опубликованной в журнале «Огонек» за 1911 год. Она интересна мыслью, что *«стремится наша душа к подъему, источником же этого*



подъема духа, как нам известно из психологии, чаще всего является быстрота движения, а отсюда – душевная потребность в той быстроте езды, которая, по образному выражению нашего родного языка, дух захватила бы». Написанные более века назад слова очень кстати подходят к теме публикации.

Самыми примерными извозчиками в городе считались меннониты, отличавшиеся не только высокой религиозностью и трудолюбием, но и рассудительностью и ответственностью.

Бердянск, как морской порт, имел огромное торговое значение, отпуская ежегодно за границу одной только пшеницы свыше 25 миллионов пудов – информировал читателей на своих страницах авторитетный справочник РОПИТ (Русское общество пароходов и торговли). Чтобы перевезти весь этот груз на причалы порта, нужны были, прежде всего, грузовые извозчики. В Бердянске они были и занимали свою заметную нишу. Нынешний проспект Труда в свое время носил название Биржевой, а название ему дала биржа грузовых извозчиков.

Режим работы извозчиков был круглосуточный, подразделяясь по оплате на дневной и ночной. Разница между ночным и дневным тарифом не превышала 10 копеек. Повысить тариф на поездку извозчик имел право только в праздники: Рождество, Пасху и Новый год.

Путеводитель «Крым» (изд. Симферополь, 1914 г.) в разделе «Извозчики» сообщает: «За день езды по городу: пароконные – 6 руб., одноконные – 4 руб.; за час в городе: пароконные – 60 копеек, одноконные – 40 копеек; конец по городу: пароконные – 25 копеек, одноконные – 15 копеек; с вокзала и из порта в город: пароконные – 50 копеек, одно-

конные – 40 копеек, из города на вокзал – 40 копеек. Катанье по соглашению. За лишнего седока (сверх 3 для пароконных и 2 для одноконных) и за резиновые шины доплата по 5-10 копеек».

В начале прошлого столетия на территории Азово-Черноморского завода (ныне Азовский машиностроительный завод) началось производство двигателей внутреннего сгорания (на снимке внизу реклама продукции завода). Заказы поступали преимущественно из столицы Российской империи – Санкт-Петербурга.

Ввиду того, что изготавливаемые бердянцами двигатели предназначались для всевозрастающего автомобилестроения, не исключено, что примерно в указанный год горожане стали очевидцами появления на улицах города первых не только автомобилей, но и мотоциклов, а значит, частный конный извоз получил серьезного конкурента. Изданная в 1911 году адресно-справочная книга «Весь Бердянск и его уезд» поместила рекламу автогаража Карла Скалабрина. Она информировала читателей о продаже и ремонте автомобилей, вело-

сипедов и мотоциклов. К этому периоду времени относится визит в Бердянск одного из первых в царской России автомобилистов – подполковника Андрея Валерьяновича Квитки. Он посетил проживающих в Бердянске своих родствен-

ников. Следует признать, новый вид транспорта с трудом приживался в городе, и на него смотрели как на развлечение и роскошь, относились к нему с недоверием и предпочитали пользоваться извозчиками – надежнее и дешевле. Извозчики «самобеглых» колясок заметнее уступали конному извозу.

«Торгово-промышленный указатель и путеводитель по городу Бердянску» (издание 1915 года) поместил таксу для легковых извозчиков, составленную Бердянской городской Думой 30 ноября 1911 года и утвержденную Таврическим губернатором 24 февраля 1912 года. Она интересна и по-своему любопытна.

Для экипажей пароконных, например, за день езды по городу плата составляет 6 рублей. Названная цена не может изменяться в течение года за исключением праздников: первого дня Св. Христова Воскресения и Нового года.

Но, самое главное, авторы путеводителя поместили адреса самых популярных маршрутов по городу. Поездка из городского сада в Немецкую слободку стоила всего 30 копеек, на дальние Лиски была дороже на целых 10 копеек. Если же было желание посетить ближние Макорты с остановкой у сада Фризина и обратно, все удовольствие составляло 60 копеек. Проехать с центра города на городское кладбище и обратно стоило 25 копеек. За доставку пассажира с железнодорожного вокзала и из порта в город с багажом или без багажа в любое время суток – 50 копеек. От морского порта к вокзалу или от последнего к порту те же 50 копеек. Такую же сумму должен был выложить пассажир, если изволит проехать от порта в городской сад. Почему-то несколько дороже была поездка к даче Боннэ, в район еврейского кладбища – плата составляла целых 60 копеек.

Извозчики, как основной вид общественного транспорта, просуществовали до конца 1930-х годов. К концу 20-х годов прошлого века бердянцы впервые оценили передвижение на отечественных автобусах, а справочник «Бердянский Государственный курорт» (изд. 1928 года) сообщил о том, что с курортом имеется автомобильное сообщение.

В годы оккупации автомобильный парк города пополнился за счет немецких, румынских, итальянских машин. Вместе с тем до 1956-1958 годов извозчиков было больше, чем водителей. Так, ежедневный подвоз продуктов в магазины и столовые осуществляли в основном деревянные фургоны, в которые были впряжены лошади. На «линейках» перевозились люди, на телегах и фурах – лес, уголь, мешки.

Старожил В.Золотарев вспоминал: «После войны в Бердянске появился небольшой таксопарк из легковых «Побед» и стали ходить автобусы московского



производства, чем-то напоминавшие ЛАЗы, а на косу – грузовое такси с брезентовой крышей для пассажиров. С конца 1940-х годов и почти до начала 1960-х годов по бердянским улицам бегали преимущественно автомобили «полуторки», ЗиС-5, ГАЗ-53, ЗиС (Зил), «Победы», «Москвичи», первые «Запорожцы», лендлизовские «Студебеккеры», «Доджи», «Джипы», первые ласточки соцлагеря – «Татры» и «Шкоды» и даже встречались итальянские и французские микролитражки 1950-х годов».

Дальнейшее развитие общественного транспорт получил в середине шестидесятых годов прошлого столетия. Но это уже следующий шаг в исследованиях, и здесь без помощи и воспоминаний ветеранов автотранспорта города не обойтись.

Е.С.Денисов.

Шкипер – капитан коммерческого судна, особа на морском судне, ответственная за палубное имущество.