

Г.К. Ивахнюк, Пань Ючан

ОЧЕРКИ ВОЕННОЙ КУЛИНАРИИ

18+

Пань Ючан
Григорий Константинович Ивахнюк
Очерки военной кулинарии

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=41299852

SelfPub; 2019

Аннотация

В книге приводятся уникальные сведения по истории организации продовольственного обеспечения Военно-морского флота, Военно-воздушных сил, а также Сухопутных войск нашей страны. Кратко охарактеризованы технические особенности камбузного оборудования, полевых кухонь, опреснительных установок и агрегатов для термического обезвреживания отходов. Приводятся физиологически обоснованные рецепты рационального питания для военнослужащих ВС РФ.

Содержание

Глава 1. Очерки военно-морской кулинарии	6
1.1 Историческая справка	7
1.2 Основы корабельной организации	54
1.3 Немного флотской терминологии – морской техминимум	62
Конец ознакомительного фрагмента.	71

Своевременность появления этой книги бесспорна. 2015 год – год 70-летия победы в Великой Отечественной Войне и окончания Второй Мировой Войны. Этот год богат и на другие горестные и интересные юбилейные даты. Сто лет назад, в апреле 1915 года, впервые было применено химическое оружие, а уже осенью того же года замечательным русским ученым Н.Д. Зелинским был изобретен угольный противогаз. Эти исторические вехи и инженерно-технические мероприятия сыграли огромную роль в мировой истории, несомненно, должны стать достоянием общественности. Сила духа и патриотизм советского народа – самый главный фактор, приблизивший победу. Но и обеспечение рационального и полновесного питания личного состава Вооруженных сил, несомненно, сыграло огромную роль и внесло немалую лепту в разгром фашизма.

Этот совместный труд российских и китайских исследователей адресован и интересен широкому кругу читателей, особенно – молодому поколению наших стран, поскольку не просто ознакомит с историей создания и совершенствования российской военной продовольственной службы, а позволит узнать уникальные, нигде ранее широко не публиковавшиеся сведения по организации продовольственного обеспечения Вооруженных сил. Так же интересна она будет и профессиональным поварам, и домохозяйкам, и людям, желающим научиться готовить, ведь в ней много возможно уже забытых, но легендарных, полезных, интересных и несложных

в приготовлении кулинарных рецептов.

Полагаю, что материал книги послужит необходимым подспорьем в формировании личности и духовности молодого поколения наших дружественных стран.

Чень Ичу, Генеральный консул КНР в Санкт-Петербурге (2000-2003 гг).

Глава 1. Очерки военно-морской кулинарии

У России есть только два союзника:
её армия и флот.

*АЛЕКСАНДР III,
Российский Император*

1.1 Историческая справка

1.1.1 История и традиции флота

Желаем мы того или нет, но $\frac{2}{3}$ земной поверхности занимает Мировой океан и на планете очень трудно найти человека, который за свою жизнь ни разу не прикасался к морской воде хотя бы ладонями. Разве что какой-нибудь полузасушенный сын пустыни – туарег или заблудившийся в трёх кедрах таёжник-карагас. Так что не удивляйтесь, когда очень скоро перед Вашим взором, любезный читатель, раскинется бескрайняя лазоревая даль и, слегка дымя обеими трубами, а может быть, шелестя белоснежными ветрилами, Вас вдаль умчит Корабль. Там на просторе Вы встретите другую жизнь, иные люди со своими правилами и предрассудками станут Вашими спутниками.

Если сейчас попытаться узнать, когда первый человек на первом плоту отправился в путь морем, мы ничего не разведем. Ведь это было так давно! Но, что можно утверждать с уверенностью, так то, что мореплавание стало развиваться гигантскими шагами, когда люди поняли, что возить товары водой выгоднее, чем посуху. Почему образованнейшие люди своего времени монахи Валаамского, а затем и Соловецкого монастырей покрыли их территории сетями каналов? Да потому, что один инок, погрузив на барку всякого груза, за день, не спеша, только отталкиваясь шестом, был способен

перевезти из самого дальнего скита к центральной усадьбе Спасо-Преображенской обители столько, сколько было под силу лишь пяти савраскам. Там же где «течёт» товар, там формируются и другие потоки, например, финансовые. Грузы и финансы следует охранять и тогда на свете появляется младший брат коммерческого флота, – Его Высочество Военно-морской флот. Торговля породила военный флот. Не спорьте, ВМФ – законнорожденное дитя торгового флота. Вероятно, по этой причине праздничный день торговли и день флота так долго соседствовали друг с другом.

Как всякая вооруженная организация военно-морской флот развивается по своим законам. В основе всех их лежит дисциплина или безоговорочное подчинение одних людей другим. С самого начала на морских и океанских хлябях среди вооруженного люда царил хаос. Как при сотворении мира. Каждый творил то, что ему хотелось. Пышно расцвёл морской разбой – пиратство, благо было, куда прятать концы: вода, – вот она. Море же не прощало своеволия и организованным королевским флотам и вольным буканьерам.

Ошибки, допустимые на берегу, на море оборачивались катастрофой, когда люди забывали что вода, если она присутствует в больших количествах, может стать для человека вредной, враждебной средой. Флоты стали накапливать опыт. Сначала судили и рядили по приметам и «по морскому обычаю». Некоторые обычаи кристаллизировались в обряды, каменели в традициях. Постепенно проявлялся Морской

закон, собрание легитимированных обычаев и обрядов, своего рода «Протокол на хлябях». Именно опасная близость враждебной среды – воды, придавала Морскому закону его своеобразие, отличала его суровостью. «Никогда не высовывай голову в иллюминатор!» – гласит один из них, а сколько их (любопытных голов) было расплющено при швартовках, известно лишь Богу! Закон писался кровью!

«...Морская служба – непрерывный ряд мелочей, тесно связанных друг с другом в силу особенности и условий жизни, и всякое упущение, казалось бы, даже самой незначительной мелочи, всегда, в конце концов, чревато серьёзными последствиями...» – писал старший лейтенант флота Михаил Юрьевич Горденев в своей книге «Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского Императорского флота».

В 1720 г. в Русском флоте Морской закон в своём завершенном виде предстал под названием Морской устав

«Книга Уставъморской.

О всемъ, что касается къ доброму управленію

въ бытности флота на моръ.

Напечатлся повелѣніем ЦАРСКАГО ВЕЛІЧЕСТВА

Въ Санктъ Питербургской Типографіи

лѣта Господня 1720 Апрѣлявѣ 13 день»

Его отредактировал и утвердил император Петр I Вели-

кий.

Для знакомства с морскими обычаями выберем самые распространённые, те, что проявляются каждый день не только на флоте, став рутиной.

Когда в далёкой от моря деревне встречаются два незнакомых человека, они желают друг другу здоровья. В городе такое случается обычно при встрече знакомых людей. Этот старинный обряд родился в доисторические времена, когда исход встречи человека с подобным себе был не предсказуем, настораживал, и было неизвестно, чем встреча может закончиться. Мыслящий человек предложил при таких встречах поднимать вверх обе руки с раскрытыми ладонями, развёрнутыми в сторону встречного, подчёркивая тем то, что в его руках нет оружия и он полон добрых намерений. Так человечество начинало приобщаться к цивилизации.

Приветственные жесты менялись. Позже, когда потомок австралопитека научился говорить, к жесту стали добавлять добрые слова приветствия: «Здравствуйте!», «Добрый день!», «Привет!» и т.д. В основе приветствия всегда оставалось изначальная демонстрация своих добросердечных намерений. Ещё позже в обряде остались одни слова приветствия. Сегодня парижанин, встречая знакомого на Пляс Пигаль, не утруждая себя даже лёгким кивком головы, бросит на ходу: «Chapeau!», что в переводе с французского означает «Шляпа», а в данной ситуации, – «Я Вас приветствую, мысленно приподнимая шляпу над головой!».

Своим путём развивался обряд приветствия среди воинов. В войсках и на кораблях во все времена командиры, здороваясь с полками и экипажами, каждодневно подтверждали свои властные полномочия. Дружно и звучно отвечавшие на приветствие солдаты и матросы демонстрировали свою организованность, сплочённость, и готовность следовать воле начальника.

Здорово братцы! – хриплым, но ещё сильным голосом здоровался начинавший сесть командир крейсера с его командой.

Здравия желаем Ваше Высокоблагородие! – браво отвечала команда.

Кстати, архаичное «Здравия желаем!» оставалось и в советском флоте, и бытует ныне. Говоря о флоте, следует заметить, что он всегда был несколько консервативен. Такова одна из его основных черт, призывавшая не торопиться с переменами, – что сотворено на море не тотчас, а в муках и на крови, должно оставаться на долгие времена, и прежде чем что-то менять, следует крепко задуматься. А нынешний Корабельный устав – всего лишь огранённый и отполированный временем, приспособленный к современным условиям Морской устав Петра Великого.

На Русском флоте первоначально приветствовали друг друга, снимая головной убор. Обряд дошел к нам из рыцарских времён. В самом деле, как рыцари, закованные в латы с ног до головы, могли опознать друг друга после боя, если от-

личительные знаки и павлиньи перья оказывались срубленными в свалке? Только сняв шлем. Военские приветствия стали строевыми приёмами.

Интересно, что в самом начале российского мореплавания, флот не обременяли строевой подготовкой. Потребовался 141 год, чтобы Их Императорское Величество Император Всероссийский Николай I высочайше повелеть соизволили с апреля 10-го дня лета от Р.Х. 1837-го ввести на флоте фрунтовые занятия. Матросы стали ходить строем, да не «вразвалочку», как им предписало море, а печатая шаг, на прусский манер, как это ещё раньше навязал армии почитатель всего прусского – император Павел I.

В середине XIX века в ходе Севастопольской кампании при том же императоре, «съезжая» на берег и там, на берегу встречаясь с другими военными, моряки уже должны были приветствовать друг друга, прикладывая концы расправленных пальцев ладони правой руки к тулье фуражки. Обряд официально называется воинским приветствием и своим происхождением тоже уходит во времена Ричарда Львиное Сердце. Только приподняв правой рукой забрало на шлеме, в левой руке рыцари обычно держали щит, они могли показать свои лица соратникам. В вооруженных силах США при воинском приветствии принято прикладывать руку и к «пустой» голове, чем нарушается рыцарская традиция. Зачем прикладывать руку к голове, коли шлем снят?

Младший по званию приветствует первым. Воинское при-

ветствие снятием фуражки в Русском Императорском флоте, да и первые несколько лет (до 1922 г.) в советском, осталось и производилось моряками независимо от их званий в особых случаях: когда они проходили через священное на корабле место – шканцы, при спуске и подъёме флага и при чтении Морского Устава на шканцах. Офицеры флота при встрече со знакомыми дамами, как и при их представлении незнакомым, также приветствовали лиц прекрасного пола, сняв головной убор, чем изъявляли им своё глубокое уважение и беспредельное доверие. Такая у них, офицеров флота, была привилегия.

Встречаясь с сослуживцами поодиночке на борту корабля, отдавать воинское приветствие не принято, если не надо обращаться к старшему с рапортом. Однако приличествует всегда выражать своими действиями уважение старшему (не поворачиваться к нему спиной, громко разговаривать в его присутствии, размахивать руками при разговоре и т.д.). На подводных лодках Российского флота, где условия службы для офицеров, старшин и матросов всегда были одинаковыми, «солдатчине» вообще не оставлялось места, но не было и панибратства.

Особо следует выделить воинское приветствие оружием. Офицеры флота в повседневной жизни носили прямой и короткий кинжал с костяной рукояткой – кортик. В России кортик получил широкое распространение в конце XVI века, позже стал традиционным оружием офицерского состава во-

енного флота. Впервые кортик как личное холодное оружие офицеров русского флота историки упоминают в биографии Петра I. Назывался он по-русски, кортиком, т.е. коротким клинком. Он был пригоден для абордажного боя как на палубе, так и в тесноте корабельных помещений. Его клинок по длине уступал рапире и сабле, но оказывался несколько длиннее современного кортика.

Современный кортик никогда не воспринимался в роли серьёзного оружия и в ритуалах активного участия не принимал. Он был и остаётся сегодня всего лишь украшением морской офицерской формы. Если в позапрошлом и начале прошлого столетия его носили при форме всегда и фраза «Весь день был не при кортике!» переводилась, как «Весь день был не в своей тарелке!», то сегодня кортик уместен почему-то только при парадной форме и только по особому распоряжению. Муаровая на плюшевой подкладке чёрная поясная портупея кортика (пояс с двумя пасиками) изобиловала львиными головами и замыкалась застёжкой-змеёй изогнутой в форме латинской буквы S. Львы и змея на портупее предположительно взяты из герба Дома Романовых. На парад портупею заменяли роскошным золотым шарф-поясом.

Когда в 1940 г. красным командирам стали выдавать только что созданные кортики нового образца, на складах оставались неиспользованные поясные портупеи Императорского флота. Они выглядели так, как на прилагаемой картинке.

Ещё в пятидесятые годы на улице Ленинграда можно бы-

ло встретить молодого офицера флота в тужурке с позолоченными погонами (тогда современных «тряпочных» погон не было и в помине) и при кортике. Люди оборачивались, когда он проходил мимо.

Другое дело офицерская сабля. В отличие от армейской офицерской сабли, современная морская имеет прямой или почти прямой клинок. Поэтому её иногда неправильно называют палашом. Палашами вооружались исключительно гардемарины, курсанты военно-морских училищ (1941-1951 г.г.), кавалергарды и конногвардейцы.

Перестав участвовать в абордажных схватках, морская сабля стала служить церемониям. Ею салютует начальник почётного караула при отдаче рапорта должностному лицу. На парадах при прохождении команд перед трибуной, командиры приветствуют принимающего парад, выполняя саблей специальный приём. Саблей салютуют командиры, стоя в парадном строю при встрече с начальником. Всё сказанное справедливо лишь тогда, когда офицер при сабле. И сегодня её ему выдают, но только на время парада или для торжественной встречи высокого должностного лица.

Готовясь к воинскому приветствию офицерской саблей, её вынимают правой рукой из ножен «на голо», подносят клинок к правому плечу лезвием вперёд, держа эфес у бедра, и строевым шагом направляются к старшему. С началом движения саблю берут «под высь», т.е. клинок располагают вертикально перед лицом лезвием к левому плечу, подняв

крестовину эфеса на уровень глаз. Подойдя к начальнику и приставив ногу, резким взмахом по дуге опускают клинок влево вниз, направляя остриё клинка к земле. Первоначальной идеей салюта саблей был акт признания приветствующим временно лишенным себя силы: положение «под высь» означало искренность намерений (расположение крестовины эфеса у лица воплощало целование креста), положение остриём в землю – покорность и временную беспомощность.

1.1.2 Камбуз на корабле

Сооружение камбуза на корабле – затея сравнительно недавняя. В течение тысячелетий о нем не имели и понятия. Ведь пока господствовало плавание близ берегов (а в Европе так было вплоть до наступления эпохи Великих географических открытий), положено было каждый вечер приставать к берегу, где команде выдавался хлеб на ужин и завтрак. Исключения лишь подтверждают общее правило. На некоторых кораблях, конечно, уже и тогда могли быть небольшие кухни. О нефах крестonosцев говорится, что капитан и пассажиры высоких рангов столовались там на серебряной посуде. Надо полагать, что речь идет при этом о вареной, копченой или жареной пище. Остальные пассажиры довольствовались на обед лишь жидкой похлебкой, а вечером получали в придачу вино. Впрочем, им предоставлялись широкие возможности самообеспечения пищей.

Поразительно, что кока и камбуз не было и на судах Колумба. Ежедневной раздачей пищи, состоящей главным об-

разом из сухого пайка: вяленого мяса, сала, сухарей, сыра, масла, вина, коринки (мелкого, черного, сушеного винограда) и других продуктов, занимались провиантмейстер, называемый также засольщиком, и баталер, ведающий бочонками с водой, вином и бренди.

Сухари были основной пищей на парусниках: на корабле не было печей для выпечки хлеба, а свежий хлеб быстро портился. Ломти сухарей зачастую были так тверды, что их едва удавалось разбить молотком. В зависимости от муки, используемой для их изготовления, сухари различались по виду и по вкусу. Английские были светлыми, так как выпекались из пшеницы и кукурузы. Моряки поговаривали, что в тесто подмешивалась также и мука из каштанов. Шведский «хрустящий хлеб» за свою твердость и конфигурацию – круг с дыркой посередине – получил название «оселок». Немецкие «кналлеры» («трескуны») выпекались из ржи и были излюбленным сортом сухарей у моряков.

Кроме того, имелись также особые, так называемые корабельные, сухари. Их называли также бисквитами, что по-французски означает: «печенные дважды».

Высушенное до предела, жесткое печиво, годами хранящееся на берегу в наших широтах, на корабле под действием постоянной сырости быстро плесневело или поражалось червями, невзирая на то, что держали сухари в больших жестяных банках или в плотно закрывающихся хлебных кладовках. От червей избавлялись путем повторного печения

или размачивания.

Чтобы внести некоторое разнообразие в приевшуюся пищу, матросы растирали сухари в крошки, смешивали их с салом и сахаром и разбавляли все это водой. Получалось сладкое кушанье, название которому дали довольно диковинное – «собачье пирожное».

Первоначально на корабле редко варили пищу. Чтобы ежедневно выдавать на обед хоть немного горячей еды, на кораблях первооткрывателей был сооружен открытый очаг с кирпичным подом, засыпанным песком. В гигантском котле, подвешенном над ним, варилось одно блюдо из гороха, чечевицы, перловки, бобов, риса – китайской пищи или проса и солонины. Проваривалось как следует это кушанье довольно редко.

Команда была разделена по бачкам. Во главе каждой такой группы был бачковой. Он получал для своего подразделения недельный рацион пищи и ежедневно к обеду выделял каждому соответствующую долю. Он же отвечал за варку обеда для своей группы.

Создание камбуза несколько не улучшило качества пищевого довольствия. Посередине этого зловонного помещения стояла кирпичная плита, вокруг которой ходили по посыпанной песком дорожке. На остальной площади размещались грубо сколоченные кухонные столы, колоды для рубки дров и разделки мяса, бочки и баки, котлы, полки с горшками, поленницы дров, мешки и другие кухонные атрибуты.

Все это настолько загромождало камбуз, что кок едва мог там повернуться.

В подавляющем большинстве случаев и на камбузе для команды также готовили всего одно блюдо. Иное решение проблемы довольствия столь большого числа людей при таких малых возможностях кухни было немыслимо.

Кок на парусном корабле был фигурой одиозной. Пренебрежение к нему выражалось множеством «нежных» прозвищ. Камбузный жеребец, отбивной адмирал, ветчинный принц, сальная тряпка, кастрюльный комендант – вот далеко не самые неблагозвучные названия из этого перечня. Это отражено и в тексте шэнти (особой морской песни) «Самый лучший кок», где в уста корабельному коку вложена следующая автохарактеристика:

*Я полощу горшки водичкой,
Как нам велит морской обычай.
Но чтоб барьи себе добыть,
Стремлюсь я жир с краев не смыть.*

В этих четырех строчках указывается на два характерных свойства большинства коков: на их физическую и нравственную нечистоплотность. Как правило, они ходили в засаленной одежде, нередко были капитанскими осведомителями, постоянно сидели в тепле, утаивали для себя и своих любимчиков лакомые кусочки, а пищу для экипажа готовили кое-как.

К малопочтенным открытиям в их творчестве на ниве ку-

линарии относится так называемый потаж – похлебка, которая варилась из объедков и кухонных отходов – от рыбьих хвостов до обглоданных костей, собираемых в течение нескольких дней и запускаемых в один котел. Их делом было и составление таких не блещущих разнообразием недельных меню, в соответствии с которыми один день готовился горох с солониной, на другой – солонина с горохом, а потом все повторялось сначала. Горох, словно галька, с грохотом перекатывался в тепловатой воде.

Мир океанских парусников – это мир мужчин. Женщину на камбузе «парни с бака» отвергали исключительно по той причине, что ее присутствие на борту приносит несчастье. Мужчина же, манипулирующий котлами и сковородками и при этом необычайно болтливый, должен был выглядеть там воплощением качеств, недостойных мужчины. В оправдание судовых «кулинаров» следует, правда, заметить, что при такой работе и в таких условиях в характере любого, даже самого мужественного, мужчины, в конце концов, проявились бы женские черты.

С течением времени кок на корабле приобрел уважение. Нынче камбуз стал своего рода корабельной базарной площадью, где господствует мнимая свобода. Здесь иной раз можно покритиковать капитана, не опасаясь быть призванным к ответу. Те, кто дружат с коком, могут здесь за внеочередной чашкой кофе или бульона немного развеется от скуки корабельной жизни.

Но прежде, как уже говорилось, все было по-другому. Зачастую коками нанимали негров. В большинстве случаев это были добродушные парни, и команда, при всем своем озлоблении против всего относящегося к камбузу, была к ним снисходительна. Но и черные коки не были застрахованы от злых шуток матросов.

Иной раз кто-нибудь, улучив момент, бросал сапог в офицерский котел с чаем или подсовывал несколько обсыпанных сахаром смоляных шариков в тесто, предназначенное для капитанских оладий.

Нередко еще больше, чем кока, бачковая команда ненавидела своих же «артельщиков» – бачковых. Всю недельную долю продовольствия, полагающегося на бачок, они хранили в запертых шкафах. Ежедневная доля мяса с привязанной на шнурке биркой, свидетельствующей о принадлежности к данному бачку, опускалась на камбузе в большой медный котел с кипящей водой. Сюда же закладывались мясные доли всех других бачков. Через определенное время кок доставал их из бульона вилами. Перед обедом бачковой получал мясо и на куске парусины, расстеленном на палубе, делил его на порции. Эта процедура вечно вызывала обиды и нарекания, хотя разрезать мясо на совершенно одинаковые куски, с точностью до грамма, было, конечно, при всем желании невозможно.

Постоянные раздоры возникали и при дележе других продуктов. Одни желали получать сахар понемногу во время

каждого приема пищи. Другие предпочитали получать весь свой недельный паек сахара сразу, по воскресеньям, не признавая иных мнений на этот счет. Как же мог бачковой, обремененный огромным количеством посуды с продуктами, удовлетворить все эти требования! Единственное, что он мог, – это оставаться честным малым. Но все равно всегда находились обжоры, утверждающие, что их бачковой наживается на махинациях с продуктами.

Разногласия возникали и из-за пудинга – излюбленной пищи на корабле. Бачковой приготавливал тесто из выданной старшим коком муки, сахара, изюма и топленого сала, замешанных на воде. Затем это тесто закладывалось в парусиновую сумку. Сумку завязывали, прикрепляли к ней опознавательную бирку и вместе с пудинговыми сумками других бачков опускали в большой камбузный котел.

Должность бачкового была сменной, с таким расчетом, чтобы каждый некоторое время исполнял эти обязанности. Случалось, что иной раз пудинг не удавался. Тогда начиналась заваруха! Чтобы уберечься от колкостей, а то и от рукоприкладства сотоварищей по бачку, виновник несчастья считал в этом случае наиболее уместным для себя «подать в отставку».

Горячая пища на торговых парусниках доставлялась с камбуза в помещение команды в больших бачках. Мисок на кораблях очень часто не имелось, поэтому во время еды каждый поочередно запускал ложку прямо в общий бачок. Ссо-

ры возникали главным образом из-за того, что кто-то вылавливал вдруг кусок мяса побольше (если только оно вообще было съедобным!). Тот, кто не выдерживал ритма и черпал из бачка слишком рано, получал ложкой по пальцам. «Это напоминало свиней, сгрудившихся у корыта», комментирует Травен ход обеда в помещении команды на «Йорикки». А ведь «Йорикки» был не парусником, а грузовым судном, приводимым в движение паром... Даже в век пара сохранялись еще на море эти варварские нравы!

Скверное качество еды – вот что в течение столетий превращало плавание в ад. Такое положение объясняется многими причинами. Во-первых, чаще всего команда получала дешевые и не совсем доброкачественные продукты. Сказанное распространяется не только на солонину и бобы, иногда не все было в порядке и с питьевой водой, доставляемой на корабль в портовых городах. Воду набирали прямо из речек или доставали из колодцев, не проверив предварительно ее качество. Во-вторых, единственным средством консервирования таких скоропортящихся продуктов, как мясо и сало, была соль. Пересоленное мясо было почти несъедобным, тем более что из-за ограниченного количества воды на корабле его не удавалось вымочить в достаточной степени. Помимо этого в дальнем плавании, особенно в тропических широтах, качество мяса снижалось также и из-за жары.

Солонина в бочках приобретала своеобразный цвет красного дерева с прожелтью, а при дальнейшем хранении – ко-

ричневато-зеленоватый; от нее шел натуральный трупный дух. Впоследствии, когда появились консервы, матросы называли волокнистую говядину из банок «каболка» или «дохлый француз».

Не менее основательные превращения происходили и с питьевой водой. Они начинались уже через несколько недель после выхода в море. С каждым месяцем плавания вода становилась все более густой и вонючей. В дальнейшем деревянные водяные цистерны были заменены железными. Однако до сих пор вода на корабле считается ценностью: человек может неделю, а то и больше преодолевать голод, но ежедневно должен выпивать некоторый минимум воды. В течение столетий из-за пресной воды пути в океане были такими же опасными, как караванные тропы в пустыне, хотя под ногами мореплавателя был не хрустящий песок, а толща воды, достигающая порой нескольких тысяч метров. Морьяка можно уподобить Танталу, который стоял по горло в воде и, тем не менее, не мог утолить свою жажду.

Легенда утверждает, что море стало соленым от слез, пролитых людьми за земную жизнь. Высокий процент соли делает морскую воду почти полностью непригодной для питья. Употребляемая в малых количествах, она полезна. Даже жительна и целебна. Старые морские волки знают это и в долгом плавании разбавляют свое питье на одну треть морской водой. Так поступал и Тур Хейердал во время своего путешествия на «Кон-Тики» по Тихому океану.

Но положительное воздействие соленой воды оборачивается своей противоположностью, если жаждущий с жадностью и в большой дозе выпьет этого «морского вина». Грандиозная авантюра пересадки жизни из ее колыбели – моря в совершенно иную жизненную сферу – на твердую землю произошла слишком давно для того, чтобы человеческий организм мог переносить большие дозы морской воды без опасности для жизни.

Небрежное приготовление пищи на грязном камбузе с самого начала отбивало всякий аппетит у «парней с бака». Правда, вину за подобное положение дел нельзя сваливать на одного кока. У него просто-напросто не было кухонной посуды для ежедневного обеспечения такого количества людей разнообразной, вкусной пищей. Камбузный котел всегда был занят очередной стряпней. И если в нем на обед готовили мясо с бобами, то вечерняя коричневая бурда, именуемая чаем, неизбежно имела привкус мясного бульона. Впрочем, это сходство дополнялось и плавающими в ней кружочками жира. Физически невозможно было за время между обедом и вечерним чаем отчистить гигантский котел. Отвратительный вкус, однообразие и низкое качество пищи лишали аппетита даже самых невзыскательных и голодных едоков. Еще хуже были муки жажды, вызываемой ежедневным употреблением в пищу солонины и твердокаменных сухарей и делающейся все нестерпимее из-за строгого соблюдения водного рациона.

Однообразие пищи влекло за собой серьезные последствия. Оно угрожало здоровью и жизни моряков. В дальних плаваниях под парусами особенно разрушительно действовал на людей недостаток витамина С. Он приводил к цинге. Кровоточили десны, шатались зубы. В конце концов, вся полость рта превращалась в сплошную рану, а тело покрывалось гнойниками. Моряки не могли жевать и глотать и буквально умирали от голода.

Нередко от цинги страдали почти три четверти экипажа, и кок должен был придумывать такие блюда, чтобы их можно было есть даже с расшатанными зубами и распухшими деснами. Тогда и возникло профессиональное матросское кушанье «лабскаус» – мелко рубленая вареная солонина, смешанная с перемолотыми солеными селедками и истолченная затем в жиденькую, сдобренную перцем кашу. Этот «мусс» могли глотать даже тяжелобольные. Немало матросов обязаны ему жизнью. Само название «лабскаус» пошло от норвежцев и дословно означает: «легкоглотаемое».

Рецептура лабскауса с течением времени менялась, и в более поздних плаваниях в него стали добавлять также лук, соленые огурцы и картофель.

Лишь значительно позднее врачи открыли, что цинга вызывается отсутствием в корабельном рационе свежих овощей и фруктов. Ростокский обер-фельдфебель Карл Фридрих Беренс, который в должности командира отряда морской пехоты сопровождал в 1721 году голландца Роггеве-

на в его плавании в Южные моря, в своих воспоминаниях об этом путешествии, получивших название «Испытанный южанин», отмечает, между прочим, следующее: «Эту жалкую жизнь не описать пером. На кораблях воняло больными и мертвецами. Заболеть можно было уже от одного запаха. Больные жалобно стонали и кричали. Безучастным к этому не остался бы даже камень. Одни настолько отощали и сморщились от цинги, что являли собой зримый облик смерти. Эти люди умирали, угасая тихо, как свечи. Другие, наоборот, были распухшими и отеками. Эти перед смертью начинали буйствовать. Много было и страдающих от психических расстройств. Здесь не помогли бы никакие лекарства, кроме свежей пищи, как мясной, так и растительной – зелени, фруктов, брюквы и других овощей... Цинга была у каждого из нас. Мои зубы почти полностью оголились от десен, а сами десны распухли в палец толщиной. На руках и на теле появились желваки величиной больше лесного ореха».

Лишь большие потери в людях на кораблях британского военного флота заставили прибегнуть к поискам профилактических мероприятий. Английские военно-морские врачи Линд и Прингл, узнав из старинных норманнских источников, что еще викинги имели обыкновение брать с собой в дальние походы кислую капусту, настоятельно рекомендовали британскому Адмиралтейству включить в корабельный продовольственный рацион квашеные овощи.

Однако оказалось, что наличие на корабле, отправляю-

щемся в дальнейшее плавание, бочек с кислой капустой еще далеко не решало проблемы. Это подтвердили экспедиции Байрона и Уоллиса и первое кругосветное плавание Кука. Цинге объявлялся шах лишь в том случае, если это профилактическое средство употреблялось в пищу регулярно, в качестве ежедневной закуски. Однако создавалось впечатление, что английские матросы предпочитают лучше погибнуть от цинги, чем взять в рот квашеную капусту. Ни разъяснения, ни добрые слова не помогали.

Тогда во время своего второго путешествия Кук избрал иную тактику. Он распорядился к каждому обеду демонстративно приносить для офицеров с камбуза в кают-компанию большое блюдо кислой капусты. Камбузный юнга получил указание носить это блюдо к «ютовым гостям» ничем не прикрытым, держа его перед собой на вытянутой руке, чтобы привлечь внимание обитателей бака. Все, что получали офицеры, казалось простым матросам значительно лучше и вкуснее того, чем кормили остальной экипаж. Впрочем, в большинстве случаев так и было. Подобный трюк с кислой капустой немедленно произвел в умах матросов соответствующую переоценку ее достоинств, и «парни с бака» охотно начали ее есть. Кук возвратился из своего второго кругосветного плавания, не имея ни единого случая смерти от цинги.

Все значение этого успеха можно оценить, если учесть, что еще в XVIII столетии потери экипажа от цинги составляли на кораблях дальнего плавания от 30 до 50 процентов.

Но кислая капуста отнюдь не была похожа на целебные пилюли. При ежедневном употреблении она быстро надоедала и вызывала у моряков не меньшее отвращение, чем солонина. Зато свежие овощи и свежее мясо творили чудеса: цинготные больные поправлялись за несколько недель. Это понимал еще Генрих Мореплаватель, приказавший завезти на некоторые необитаемые острова в Атлантике полезных животных, которые во время плаваний могли бы пойти в пищу его матросам.

Этот замысел подхватили позднее мореплаватели других наций. На островах и побережьях стали создавать базы свежего продовольствия. Нынешний общественный парк возле Кейптауна обязан своим возникновением овощным плантациям, основанным здесь голландцами в конце XVIII века для снабжения своих индийских экспедиций. Атлантический остров Святой Елены, на котором впоследствии жил в изгнании Наполеон, еще в 1502 году служил португальцам овощной базой. Позднее, в 1563 году, этим опорным пунктом с теми же целями завладела Нидерландская Ост-Индская компания. Никакими иными причинами нельзя объяснить и многократную смену владельцев на Маврикий и других островах в Индийском океане. Удобное местоположение Маврикия сделало его идеальным пунктом для заправки свежей водой и фруктами на пути из Африки на Яву, и из-за этого он поочередно отбирался голландцами у португальцев, французами – у голландцев и, наконец, англи-

чанами – у французов.

Интерес к подобным базам, где можно было снабдить корабельную команду витамином С, морские нации утратили лишь тогда, когда англичане открыли, что хорошим профилактическим средством против косящей людей цинги является крепкий лимонный сок. В 1795 году британское адмиралтейство предписало дополнить ежедневную выдачу рома порцией лимонного сока. Сперва офицеры и команды других флотов издевались над этим нововведением. Английских моряков презрительно называли «лайми» – лимонниками. Однако вскоре и другие флоты решили прибегнуть к этому средству и стали брать с собой лимонный сок: ведь это обходилось дешевле, чем уход за цинготными больными.

1.1.3 Организация тылового обеспечения и развитие тыла ВМФ в ходе Великой Отечественной Войны

Военно-Морской Флот внес большой вклад в достижение победы над врагом. Флоты и флотилии участвовали во всех оборонительных и наступательных операциях сухопутных войск на приморских направлениях. В течение 1943-1945 гг. советские флоты провели 15 операций по содействию войскам приморских армий. За время войны было высажено 193 десанта общей численностью около 240 тыс. человек. В их обеспечении участвовало около 3100 боевых кораблей и вспомогательных судов. В результате активных действий на морских коммуникациях противника и в борьбе с его флотом было потоплено 1308 судов и 1341 боевой корабль и

вспомогательное судно противника. ВМФ обеспечил перевозку на морских театрах около 10 млн. человек и 110 млн. т различных воинских грузов.

Начало войны не застало наши флоты врасплох. Несмотря на то что многие военно-морские базы подверглись ударам вражеской авиации в первые же часы, флоты не потеряли ни одного боевого корабля или самолета. Важную роль сыграли мероприятия по повышению боевой готовности сил флотов и их тыла, проведенные по указанию народного комиссара и Главного штаба ВМФ 19-21 июня 1941 г. Эти мероприятия непосредственно коснулись и организации тылового обеспечения. По оперативной готовности № 2, которая была введена на флотах 19 июня 1941 г., боевые корабли приняли все необходимые запасы материальных средств. С началом мобилизации дополнительный прием запасов был проведен в минимальных количествах. Это обеспечило не только быструю подготовку к боевому походу, но и немедленное применение оружия против противника. Так, во время первого внезапного налета немецко-фашистской авиации на Севастополь многие корабли своевременно открыли сильный зенитный огонь. Кроме того, поддержание на кораблях необходимого уровня запасов позволило уменьшить объем работ по подаче материальных средств с переходом в полную готовность и дало возможность тылу флота уделить больше внимания решению задач, связанных с обеспечением вновь формируемых частей по мобилизационному плану.

Боевая деятельность советского флота и работа его тыла проходили в очень тяжелых условиях. Сложившаяся оперативно-стратегическая обстановка в первом периоде войны потребовала совместных действий сухопутных войск и флота в таких масштабах, которые далеко выходили за рамки предвоенной теории об оперативно-стратегическом использовании ВМФ. Вынужденное отступление советских войск под натиском превосходящих сил противника привело к потере ряда военно-морских баз, портов и аэродромов с их складами, производственными предприятиями и частично запасами материальных средств. В результате на Балтийском и Черном морях была нарушена система базирования. Почти все военно-морские базы флотов оказались в зоне активных боевых действий или воздействия авиации противника. Ожесточенные воздушные бомбардировки вызывали значительные потери материальных средств, разрушения и повреждения предприятий, складов, служебного и жилого фонда, дорог, причалов, потери вспомогательных судов и транспортов. Выход из строя базовых объектов тыла ограничивал работу транспорта, предприятий и складов. Нарушение работы коммуникаций ограничило возможности подвоза материальных средств из центральных складов на флоты, а также маневра ими между базами. В связи с временной оккупацией противником ряда важных промышленных районов страны и эвакуацией промышленных предприятий на восток многие «морские» заводы были переключены на выпуск наиболее

лее важных видов вооружения и боевой техники для обеспечения Советской Армии. Все это не могло не отразиться на организации тылового обеспечения сил флотов и флотилий.

Но, несмотря на огромные трудности, тыл флотов и флотилий успешно решал возложенные на него задачи. В соответствии со складывающейся обстановкой и характером боевых действий отыскивались новые формы и способы организации тылового обеспечения, улучшалось взаимодействие с органами тыла фронтов и армий. Например, при обороне Одессы, Ханко, Севастополя, Таллинна, полуостровов Рыбачий и Средний в Баренцевом море были организованы оборонительные районы, объединявшие боевые действия соединений и частей армии, флота и авиации. Создавались и единые органы тыла оборонительного района. В Одесском оборонительном районе тыл был создан из органов управления, тыловых частей и учреждений Приморской армии и военно-морской базы, а в Севастопольском оборонительном районе основу тыла составили органы управления, части и учреждения тыла флота. На полуострове Ханко сухопутные части были взяты на полное обеспечение тыла военно-морской базы. В период обороны Ленинграда решающая роль в вопросах материального и медицинского обеспечения сил флота принадлежала органам тыла Ленинградского фронта.

Определенные изменения были внесены и в организационную структуру тыла ВМФ. В связи с повышением роли центральных органов управления тылом они были су-

щественно усилены. В составе Главного управления портов вместо Управления снабжения было создано два самостоятельных – Управление продовольственного снабжения (начальник генерал А.П. Вилесов) и Управление вещевого и шкиперско-хозяйственного снабжения (начальник генерал С.М. Языков). Топливный отдел был преобразован в Управление топливного снабжения (начальник генерал Я.Я. Яковлев). В дальнейшем были расширены и укреплены и другие управления (отделы) Главного управления портов, в частности Управление вспомогательных судов и гаваней, Управление труда и кадров. В состав Главного управления портов был передан ветеринарный отдел.

Все центральные довольствующие управления ВМФ создали по несколько центральных складов, расположенных в глубинных районах страны. Большинство этих складов находилось вблизи основных промышленных и заготовительных районов. Они получали и хранили запасы центра, осуществляли комплектацию вооружения, боеприпасов, техники и имущества, поступавших из предприятий промышленности, занимались отгрузкой выделенных фондов материальных средств флотам и флотилиям и заготовками их из местных средств. Для оперативного руководства группами таких центральных складов, подчиненных различным управлениям, и решения некоторых других задач осенью 1941 г. были созданы специальные органы управления тылом – Управления уполномоченных Наркомата ВМФ. Поми-

мо складов эти управления имели в своем распоряжении автотранспорт, рабочие подразделения и некоторые другие тыловые части.

В целях улучшения работы Тыла ВМФ в мае 1942 г. Главное управление портов было переименовано в Главное управление тыла ВМФ. Начальником Главного управления тыла – заместителем народного комиссара ВМФ был назначен генерал-полковник береговой службы С.И. Воробьев. В начале войны в систему Наркомата ВМФ была передана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). В связи с этим было создано Аварийно-спасательное управление ВМФ, а на всех флотах и флотилиях – аварийно-спасательная служба. Сокращение объема капитального строительства в системе ВМФ позволило объединить Инженерное и Строительное управления в одно. Развитие морской авиации потребовало усиления тыла военно-воздушных сил флотов. Поэтому в составе Главного управления ВВС ВМФ было создано Управление тыла. В дальнейшем из него было выделено Управление аэродромной службы.

Структура органов управления тылом флота, флотилии и военно-морской базы в ходе войны существенным изменениям не подверглась. В некоторых флотах были созданы заготовительный, сельскохозяйственный и трофейный отделы. Начальнику тыла флота был подчинен ветеринарный отдел, а первый и второй отделы Управления тыла флота были объединены в организационно-плановый отдел. Одновременно

с этим отделы плавсредств и гаваней, автотракторный, труда и кадров были изъяты из подчинения командира главного военного порта и непосредственно подчинены начальнику тыла флота. Аналогичные изменения были произведены в военно-морских базах. Кроме того, была введена должность заместителя начальника тыла флота по вооружению и судоремонту, которому подчинялись отделы вооружения и технический.

Сложность оперативной обстановки на Балтийском и Черном морях вызвала необходимость создания новых органов управления тылом, тыловых частей и учреждений, выполнявших, по существу, роль флотских тыловых баз. Например, в составе тыла Краснознаменного Балтийского флота (начальник тыла флота генерал-полковник М.И. Москаленко) было создано управление заместителя начальника тыла флота по воинским перевозкам через Ладожское озеро. Это управление с необходимыми силами и средствами размещалось на восточном берегу и решало такие задачи, как получение снабженческих грузов для сил флота, их временное складирование и перевалку на западный берег озера. В 1942 г. в связи с угрозой кавказским базам Черноморского флота (начальник тыла флота генерал-лейтенант М.Ф. Куманин) часть складов тыла флота была перемещена на восток. Для руководства их работой и организации перевозок через Каспийское море в Баку было создано управление, возглавляемое заместителем начальника тыла Черноморского фло-

та.

Маневренный и напряженный характер военных действий вызвал большую потребность в подвижных силах и средствах тыла флота. Широкое использование боевых катеров с ограниченным радиусом действия для ударов по противнику потребовало максимального приближения пунктов базирования и средств тылового обеспечения к районам действий. Рассредоточение сил флота и объектов тыла в каждой военно-морской базе привело к необходимости развертывания пунктов маневренного базирования в необорудованных бухтах и малых портах. Возможности для капитального строительства в новых пунктах базирования были крайне ограничены. Да и оперативная обстановка не всегда позволяла развертывать такое строительство.

При организации маневренного базирования боевых сил каждый флот (флотилия) исходил из конкретных особенностей обстановки, задач тыла и его возможностей. На Черноморском флоте пошли по пути создания маневренных баз с отделами тыла в них (Тендра, Прогнойск, Скадовск), а на Каспийской военной флотилии были созданы базы лишь с функциями продовольственного снабжения кораблей и частей. Тыл Северного флота (начальник тыла контр-адмирал-инженер Н.П. Дубровин) весной 1942 г. развернул передовой пункт для материального и медицинского обеспечения передовых сил флота, действовавших совместно с войсками армии, а также для морских десантов.

Все эти своеобразные группировки сил и средств тыла, решавшие задачи полного или частичного материального, технического и медицинского обеспечения сил флота, действовавших вдали от основных пунктов базирования, по существу, являлись промежуточным звеном тыла между тылом флота и действующими частями и кораблями. Для их создания максимально использовались имевшиеся подвижные силы и средства тыла. Вспомогательные суда (баржи, транспорты, танкеры, плавемкости, блокшивы) использовались как маневренные средства хранения части запасов материальных средств и их рассредоточения, а также для подвоза материальных средств со складов тыла флота в другие базы, в пункты рассредоточенной стоянки боевых кораблей и на береговые батареи. Для обеспечения базирования подводных лодок и соединений боевых катеров в пунктах их рассредоточения и в маневренных базах использовались плавучие базы мирного времени, оборудовались новые плавбазы из мобилизованных судов. Кроме того, приспособлялись и другие суда (отопители, дебаркадеры, плавпричалы). Наряду с этим использовались подвижные береговые средства технического обеспечения: дивизионные артиллерийские ремонтные мастерские, полевые авиационные ремонтные мастерские, железнодорожные (в вагонах) артиллерийские ремонтные мастерские и мастерские по сборке боеприпасов. Были созданы подвижные авторемонтные мастерские и авторемонтные базы. Плавмастерские и плавдоки, хотя и оста-

вались в базах, но по возможности размещались в пунктах рассредоточения сил флота. Несколько плавмастерских было получено от промышленности и оборудовано из мобилизованных судов. На речных военных флотилиях плавмастерские использовались в маневренных базах и даже в районах боевых действий.

По линии медицинской службы были оборудованы госпитальные суда, санитарные транспорты и катера, созданы банно-дезинфекционные поезда и суда. Медико-санитарные отряды, состоявшие из маневренных хирургических и санэпидемиологических групп, использовались как средство усиления медицинской службы военно-морских баз для обеспечения десантных операций и обороны баз. Для обеспечения десантов создавались также нештатные морские медицинские отряды и группы. В 1941 г. на Тендровском боевом участке был развернут нештатный маневренный военно-морской госпиталь.

Первый период войны дал ценный опыт маневренного базирования и организации тылового обеспечения передовых сил флота с помощью подвижных средств. Полученный опыт убедительно показывал важность подвижных сил и средств тыла в условиях маневренной войны и необходимость значительного их увеличения. На флотах и в Наркомате ВМФ правильно понимали значение повышения роли подвижности тыла в наступательных операциях на приморских направлениях. В приказе наркома ВМФ ставилась задача Главному

управлению портов ВМФ добиваться большей мобильности тыла флота при изменении системы базирования. Намечались и пути решения этой задачи: создание подвижных баз тыла и автотранспортных частей.

Однако к началу наступательных операций второго периода войны ни один из флотов не имел еще специальных подвижных тыловых баз и мощных автотранспортных средств, не была до конца отработана и система развертывания группировок тыла и организации тылового обеспечения передовых сил флота в ходе наступательных операций на приморских направлениях. Основной расчет в Главном штабе ВМФ и на флотах делался на действующие военно-морские базы и быстрое развертывание новых баз на освобождаемом побережье.

Однако уже в первых наступательных операциях с участием сил флотов (Новороссийско-Таманская и разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом) расчеты на быстрое развертывание военно-морских баз и пунктов маневренного базирования на освобожденном побережье не оправдались. В ходе Новороссийско-Таманской операции было намечено десантирование с использованием для посадки десанта освобожденной Анапы. Но тыл флота не успел развернуться в новом районе. И это затруднило действие высаженного десанта. По этой же причине медленно развертывались тральные работы, что задерживало восстановление судоходства в прибрежных районах. Штаб Краснознаменного Балтийского

флота в связи с подготовкой наступательной операции разработал подробный план развертывания новых военно-морских баз. При планировании первого этапа операции (выход войск на р. Нарова) расчет строился на восстановление железных дорог в течение 7-10 дней. Фактически они начали действовать через месяц, а подвоз материальных средств силами флота был невозможен по ледовым условиям. Располагая ограниченными автотранспортными средствами, тыл флота не смог своевременно развернуть свои части и подразделения в освобожденных западных районах Ленинградской области, что привело к ограниченному использованию передовых сил флота.

Опыт этих двух операций показал настоятельную необходимость принятия решительных мер по повышению подвижности отдельных звеньев тыла флотов, создания специальных подвижных сил и средств по линии всех служб. Большие разрушения железных дорог и медленные темпы их восстановления, серьезная минная опасность и недостаток вспомогательных судов ограничивали использование железнодорожного и морского транспорта для передислокации частей тыла флота, а также для регулярного подвоза материальных средств. В сложившихся условиях неуклонно повышалась роль автомобильного транспорта. Он нередко являлся единственным средством подвоза.

В 1944 г. поступление автомашин на флоты резко возросло, что позволило сформировать автотранспортные бата-

льоны. Это повысило транспортные возможности тыла флотов. На базе автобатальонов и других подвижных средств (торпедовозов, бензовозов) на Черноморском флоте, Дунайской военной флотилии и частично на Краснознаменном Балтийском флоте были созданы подвижные группировки сил и средств тыла флота (флотилии) для материального, частично технического и медицинского обеспечения передовых сил флота, продвигавшихся за приморскими армиями фронтов. Первым такой опыт осуществил начальник тыла Черноморского флота генерал-лейтенант береговой службы М.Ф. Куманин. Группировки включали объединенный головной склад тыла флота, перевалочную базу, автотранспортный батальон, подвижную авторембазу и другие части и учреждения и выполняли функции подвижных баз тыла флотов (флотилий). Эти формирования сыграли важную роль в обеспечении передовых сил флота в наступательных операциях на приморских направлениях. Был сделан важный шаг в переходе от стационарного тыла флота к подвижным формам его организации.

Вместе с тем данная организация имела и существенные недостатки. Во-первых, созданная группировка тыла не получила организационного оформления. В ней не было создано управление базы. Принятая форма руководства путем назначения оперативной группы являлась недостаточно полной, самостоятельной и оперативной. Во-вторых, все подвижные группировки на флотах и флотилиях были недоста-

точно мощными, имели ограниченные силы и средства. Особенно недоставало в них оборудования для полевого хранения материальных средств, средств механизации погрузочно-разгрузочных работ. Основная часть подвижной группировки (объединенный головной склад) была громоздкой. Для ее перемещения требовалось много транспорта, передислокация в новый район развертывания могла осуществляться только в период оперативных пауз.

К концу войны флоты и флотилии располагали уже значительным количеством подвижных средств технического обеспечения (различные ремонтные мастерские на автомашинах, плавсредствах и в железнодорожных вагонах). Однако в районе проведения операции они не были объединены общим руководством и использовались недостаточно целеустремленно и эффективно. Основная масса их по-прежнему оставалась в пунктах постоянного базирования сил флота, а не в составе подвижных группировок тыла. Наиболее сложным и трудным участком в наступательных операциях сил флота являлся судоремонт.

В 1944-1945 гг. на флотах были созданы морские оборонительные районы (МОР), объединявшие в своем составе одну-три военно-морские базы. Это были более мощные, чем военно-морские базы, оперативные объединения военно-морских сил, способные решать ряд оперативных задач в своем районе (зоне). Был сформирован и тыл МОРов, который занял промежуточное место между тылом флота и ты-

лом военно-морской базы. Начальнику тыла МОРa в специальном отношении подчинялись начальники тыла военно-морских баз, входивших в состав данного оборонительного района. Организационная структура тыла МОРa была аналогична структуре тыла военно-морской базы. Однако создание тыла МОРa в главной военно-морской базе, где функционировал тыл флота, себя не оправдало.

Тыловое обеспечение сил флота (флотилии) в ходе войны планировалось и осуществлялось по видам обеспечения соответствующими органами управления (как подчиненными начальнику тыла, так и не подчиненными ему) под общим руководством штаба флота. Выработанный в мирное время принцип тылового обеспечения ВМФ по схеме центр – флот – военно-морская база – соединение – корабль (часть) не претерпел сколько-нибудь серьезных изменений. В ходе войны в соответствии с обстановкой в него вносились лишь некоторые коррективы.

Общее руководство тылом флотов (флотилий) военные советы флотов (флотилий) осуществляли через начальников тыла флотов (флотилий) путем издания приказов и отдельных директив командующими флотами, а также устными распоряжениями. По таким важным мероприятиям флотского масштаба, как организация и осуществление зимнего завоза материальных средств в отдаленные военно-морские базы и гарнизоны, зимний ремонт кораблей, вооружения и техники, обеспечение внешних конвоев (на Северном фло-

те), издавались также директивы по Тылу ВМФ и по тылу флотов.

Боевые действия сил флотов в первом периоде войны осуществлялись преимущественно в порядке повседневной боевой деятельности. Поэтому и тыловое обеспечение, кроме отдельных операций, осуществлялось в обычном повседневном порядке, а в экстренных случаях – распорядительным путем. Во втором и третьем периодах войны, особенно при подготовке десантных операций и наступательных операций по содействию армиям и фронтам, действовавшим на приморских направлениях, разрабатывались директивы по тылу и планы материального, технического, инженерного и медицинского обеспечения. Мероприятия аварийно-спасательного обеспечения разрабатывались штабом флота и отражались в оперативной директиве.

1.1.4 Питание личного состава экипажей

Из приказа Минобороны РФ от 22 июля 2000 г. № 400 «Об утверждении Положения о продовольственном обеспечении Вооруженных Сил Российской Федерации на мирное время»

Питание личного состава экипажей, береговых баз и управлений соединений кораблей Военно-Морского Флота организуется через камбузы, столовые, кают-компании кораблей, плавучих и береговых баз. Часы приема пищи личным составом устанавливаются командиром корабля (соединения).

Горячая пища личному составу экипажей и личному со-

ставу береговых баз и управлений соединений кораблей выдается четыре раза в сутки – на обед и ужин первое и второе блюдо, на завтрак – одно второе блюдо, хлеб с маслом и чай, а после ужина – вечерний чай с хлебом.

Продукты пайка по энергетической ценности распределяются: на завтрак – 20-23%, на обед – 40-35%, на ужин – 30-35% и на вечерний чай – 10-7%.

Матросы и старшины кораблей пищу принимают в корабельной столовой, а при ее отсутствии – в кубриках или на верхней палубе, если позволяют условия погоды.

Матросы и старшины (кроме главных корабельных старшин и главных старшин) для приема пищи расписываются по столам и бачкам тех кубриков, в которых они размещены для жилья.

Для сервировки стола, получения пищи с камбуза, уборки и мытья посуды старший по столу назначает дежурных бачковых из матросов.

Офицеры, мичманы, главные корабельные старшины и главные старшины принимают пищу в соответствующих кают – компаниях.

Питание летного состава экипажей летательных аппаратов, базирующихся на кораблях, где по условиям размещения и выполнения поставленных задач организовать питание по летному пайку не представляется возможным, осуществляется по морскому пайку (норма №3) с выдачей дополнительных продуктов на одного человека в сутки: мяса

– 125г, колбасы полукопченной или мяскокопченостей – 25г, 3 яйца в неделю, творога – 30г, молока цельного сгущенного с сахаром – 30г, сыра сычужного твердого – 15г, сахара – 10г, чая – 1г, кофе натурального – 3г, дрожжей хлебопекарных сушеных или прессованных – 1г, фруктов свежих – 200г или соков плодовых и ягодных – 200г, компотов из плодов и ягод (консервированных) – 50г и шоколада – 15г. Дополнительные продукты, предусмотренные в примечаниях к норме №3, летному составу в данном случае не выдаются.

Готовая пища до начала ее раздачи опробуется врачом, дежурным по кораблю и командиром корабля или по его указанию одним из его заместителей. Результаты опробования пищи записываются в книгу учета контроля за качеством приготовления пищи, а на подводных лодках и кораблях, не ведущих своего хозяйства, – в раскладку-накладную.

Разрешение на выдачу пищи личному составу с ведома командира корабля дает дежурный по кораблю (на ходу – вахтенный офицер).

Планирование питания личного состава подводных лодок в период автономного плавания осуществляется по установленным нормам в соответствии с раскладкой продуктов, составляемой начальниками продовольственной и медицинской служб соединения (объединения) подводных лодок при участии старшего помощника командира, начальника медицинской службы и инструктора (кока), старшего кока подводной лодки с учетом имеющегося ассортимента продуктов

и характера похода.

Обеспечение подводной лодки продовольствием на поход производится береговой (плавучей) базой. Отпуск продовольствия со склада базы осуществляется по накладной, выписываемой в продовольственной службе на основании заявки командира подводной лодки на потребное количество продовольствия в сутодачах и расчета потребности продовольствия на поход.

При составлении расчета потребности продовольствия на поход в продовольственной службе соединения (объединения) учитываются: раскладка продуктов, ассортимент имеющихся продуктов на складе, условия их хранения на подводной лодке, соотношение между свежими и консервированными продуктами в общих запасах, их расфасовка, упаковка и тара, в которых продовольствие подается на подводную лодку.

Приготовление пищи для личного состава подводной лодки производится по раскладке-накладной, составляемой на каждый день на основании раскладки продуктов.

Раскладка-накладная составляется помощником командира подводной лодки совместно с начальником медицинской службы и инструктором (коком), старшим коком. Она подписывается помощником командира, начальником медицинской службы и утверждается командиром подводной лодки.

Продукты пайка по энергетической ценности на подвод-

ных лодках распределяются: на завтрак – 25-26%, на обед – 31-34%, на ужин – 27-25% и на вечерний чай – 17-15%.

В случаях, когда выход в море в назначенное время отменен, дополнительные продукты, предусмотренные примечанием 2 к норме №4, не выдаются. На случай аварий и вынужденных задержек в море вдали от баз снабжения подводные лодки, малые боевые надводные корабли, катера и суда обеспечения обеспечиваются бортовым аварийным рационом (таблица 1).

Таблица 1. Норма №15. Бортовой аварийный рацион

Наименование продукта	Количество на одного человека в сутки, г
Хлебцы армейские из муки пшеничной 1 сорта	150
Консервы мясорастительные и мясоовощные разные	500
Молоко цельное сгущенное с сахаром	90
Повидло фруктовое (джем)	90
Концентраты пищевые брикетированные (бисквиты)	120
Карамель леденцовая	20
Поливитамины, драже	2
Ложка пластмассовая, шт.	1
Вскрываетель упаковки и консервов, шт.	1
Вода питьевая консервированная, л	0,125

Примечания.

1. По данной норме за счет государства обеспечивать личный состав кораблей и судов обеспечения Военно-Морского

Флота в аварийных ситуациях.

2. Бортовой аварийный рацион содержать из расчета на одного человека: на подводных лодках в период автономного плавания – 6 рационов, на малых боевых надводных кораблях, катерах и судах обеспечения – 3 рациона, на спасательных судах для подводников аварийных подводных лодок – 50 рационов.

3. Бортовой аварийный рацион в аварийном запасе расходовать при авариях и вынужденных задержках в море вдали от баз обеспечения с разрешения командира корабля (судна) и только после полного использования продуктов по основному пайку.

Основанием для списания в расход продуктов малогабаритного рациона питания в аварийном запасе служат выписки из вахтенного журнала корабля (судна), заверенные штабом части (соединения).

4. Освежение бортовых аварийных рационов питания производится по планам командиров кораблей (судов), а также при установлении факта полной или частичной невозможности их использования по прямому назначению.

Во время длительного плавания разрешается в зависимости от климатических условий производить замену продуктов, не предусмотренную нормами замены, другими продуктами, не выходя из установленной стоимости пайка на день замены, исходя из наличия имеющихся ресурсов.

Водолазы, выполняющие специальные задания с отрывом

от баз на сутки и более, обеспечиваются автономным сухим пайком. Скомплектованные пайки упаковываются в специальные водонепроницаемые мешки, принятые на снабжение водолазов, выполняющих специальные задания (таблица 2).

Таблица 2. Норма №18. Автономный сухой паек

Наименование продукта	Количество на
	одного человека в сутки, г
Хлебцы армейские из муки пшеничной 1 сорта	270-300
Консервы мясные в ассортименте	300
Консервы мясорастительные в ассортименте	250-265
Консервы вторых обеденных блюд	350
Сахар-рафинад дорожный	90
Шоколад (драже шоколадное)	100
Чай	2,5-4
Кофе натуральный растворимый	2,5
Соль пищевая	10
Соки плодовые и ягодные натуральные	330-350
Поливитаминный препарат «Гексавит», (драже), шт.	1
Карамель леденцовая	20
Сигареты 5 класса, шт.	10
Спички водонепроницаемые, шт.	10
Разогреватель портативный, шт.	1
Салфетки гигиенические, шт.	3

Примечания.

1. Автономным сухим пайком за счет государства в порядке пункта 151 Положения обеспечивать военнослужащих-водолазов специальных воинских частей Военно-Морского Флота, непосредственно участвующих в выполнении

специальных заданий в море и на побережье с отрывом от баз снабжения на срок свыше суток. Выдачу пайка производить на основании приказа командира воинской части.

При отпуске автономного сухого пайка каждому водолазу выдается таганок для подогрева пищи и универсальный столовый прибор (вилка, ложка и консервовскрыватьель).

Ни для кого не является секретом то, что на флоте все обязанности строго распределены:

лейтенант – должен все знать и хотеть работать;

старший лейтенант – должен уметь работать самостоятельно;

капитан– лейтенант – должен уметь организовать работу;

капитан 3-го ранга – должен знать, где и что делается;

капитан 2-го ранга – должен уметь доложить, где и что делается;

капитан 1-го ранга – должен самостоятельно находить то место в бумагах, где ему необходимо расписаться;

адмиралы – должны самостоятельно расписываться там, где им укажут;

Главком ВМФ – должен уметь ясно и четко выразить свое согласие с мнением Министра обороны;

Министр обороны – должен уметь в достаточно понятной форме высказать то, что от него хочет услышать Верховный Главнокомандующий;

Верховный Главнокомандующий (президент) – должен пе-

риодически, интересоваться тем, какая же в данный момент армия находится на территории его государства. Если выяснится, что своя, то постараться выплатить ей жалование за последние годы и пообещать его повысить (потом, может быть) процентов на 10-15.

*Г.А. РАДЗЕВСКИЙ,
вице-адмирал*

1.2 Основы корабельной организации

1.2.1 Общие положения

Основным боевым назначением корабля является поражение боевым воздействием сил и средств противника.

Организация корабля строится в соответствии с его боевым предназначением на основе задач, решаемых данным классом (подклассом) кораблей. Организационно-штатная структура корабля устанавливается его штатом.

Во главе корабля стоит командир корабля. В помощь командиру корабля назначаются:

– старший помощник (помощник), являющийся первым заместителем командира корабля, – заместители и помощники, определяемые штатом корабля.

Весь личный состав корабля составляет его экипаж.

В целях лучшего применения оружия и использования технических средств в бою на кораблях создаются боевые части и службы:

БОЕВЫЕ ЧАСТИ:

штурманская – БЧ-1;

ракетная (ракетно-артиллерийская, артиллерийская) – БЧ-2;

минно-торпедная – БЧ-3;

связи – БЧ-4;

электромеханическая – БЧ-5;

авиационная – БЧ-6;

радиотехническая – БЧ-7.

СЛУЖБЫ:

радиационной, химической и биологической защиты –
Сл-Х;

медицинская – Сл-М;

снабжения – Сл-С.

На отдельных кораблях, в зависимости от их специализации и особенностей конструкции, могут создаваться и другие службы.

Боевые части и службы в зависимости от ранга корабля подразделяются на дивизионы, группы, батареи и команды (отделения) в соответствии со штатом корабля. Во главе боевых частей, дивизионов (групп, батарей) стоят их командиры, а во главе служб – начальники.

На кораблях 2, 3 и 4 ранга на одного офицера может быть возложено командование двумя и более боевыми частями или службами.

Первичными штатными структурными подразделениями личного состава корабля являются отделения. Их возглавляют командиры отделений. Отделения могут сводиться в команды, возглавляемые старшинами команд.

Для обеспечения повседневной деятельности надводных кораблей 1, 2 и 3 ранга создаются подразделения, не входя-

щие в состав боевых частей (служб). Данные подразделения находятся в непосредственном подчинении:

старшего помощника командира корабля (секретная часть и оркестр);

заместителя командира корабля по воспитательной работе (клуб и типография);

помощника командира корабля (боцманская команда и команда обслуживания авиационного оборудования).

Функции боцманской команды на подводных лодках выполняет команда рулевых-сигнальщиков.

Для боя личный состав корабля распределяется по командным пунктам и боевым постам. Личный состав, не расписанный по боевой тревоге на боевых постах своих боевых частей (служб), расписывается на боевые посты других боевых частей (служб). С момента объявления «Боевой тревоги» («Учебной тревоги») он поступает в подчинение начальников согласно «Расписанию по боевой тревоге» и после ее отбоя возвращается в подчинение начальников, под руководством которых несет повседневную службу.

1.2.2 Командные пункты и боевые посты

Командным пунктом (КП) называется место, оборудованное необходимыми средствами управления, откуда командир руководит действиями личного состава подчиненных ему подразделений, применением оружия, использованием технических средств и борьбой за живучесть, а также поддерживает связь со старшим командиром и взаимодейству-

ющими подразделениями.

Командный пункт командира корабля является главным командным пунктом корабля и именуется ГКП, а на кораблях 4 ранга, где имеется только один командный пункт – КП. На случай выхода из строя ГКП создается запасной командный пункт (ЗКП), который оборудуется дублирующими средствами управления кораблем и средствами связи. Для этих же целей в боевых частях (службах) могут оборудоваться запасные пункты (ЗП).

На определенных проектах кораблей создается центральный командный пункт (ЦКП), предназначенный для сбора, обработки и анализа данных обстановки и возглавляемый старшим помощником командира корабля.

Боевым постом (БП) называется место на корабле с находящимися на нем оружием и (или) техническими средствами, имеющими определенное боевое назначение, где личный состав использует и обслуживает их.

Боевой пост возглавляет командир боевого поста.

Все командные пункты и боевые посты на кораблях должны иметь наименования, обозначения и порядковые номера.

На подводных лодках командные пункты нумеруются в каждой боевой части (службе) по порядку номеров с носа в корму. Номера боевых постов подводной лодки состоят из двух или трех знаков (цифр или букв). Первые цифры (одна или две) указывают номер отсека, последний знак (вторая или третья цифра или буква) – принадлежность боевого по-

ста к боевой части (службе).

Боевым постам ракетной боевой части номера присваиваются независимо от расположения их в отсеках: 20, 30, 40 и т.д., начиная с носа подводной лодки. Номера боевых постов вспомогательных механизмов соответствуют номерам отсеков.

На надводных кораблях командные пункты и боевые посты нумеруются в каждой боевой части (службе, дивизионе) по порядку номеров с носа корабля в корму и сверху вниз по надстройкам, палубам и платформам.

1.2.3 Кают-компания

Кают-компания на корабле является помещением для коллективного отдыха, для занятий, совещаний и общего стола офицеров.

Она должна служить местом тесного общения офицеров и культурным центром, способствующим воспитанию офицеров, передовой военной науки, выработке единых взглядов; на вопросы ведения морского боя, боевой и политической подготовки и организации службы корабля.

Первенствующим лицом в кают-компании является старший помощник командира корабля, а в его отсутствие – старший из присутствующих в ней.

В тех случаях, когда в кают-компании находятся командир корабля или его прямые начальники, первенствующее положение переходит к ним.

В каждом отдельном случае с разрешения старшего по-

мощника или командира корабля в кают-компанию могут быть приглашены во внеслужебное время старшины и матросы.

Офицеры обязаны иметь общий стол в кают-компании, для заведования которым они выбирают из своей среды заведующего столом.

Помощники командира корабля и лица старше их по воинскому званию заведующими столом не избираются.

По истечении трех месяцев заведующий столом имеет право отказаться от своих обязанностей. Для отказа ранее назначенного срока требуется согласие избравших. В случае недовольства офицеров заведующим столом он может быть переизбран в любое время.

Заведующий столом в своей работе руководствуется указаниями старшего помощника командира корабля. Он несет ответственность за состояние инвентаря кают-компании и руководит работой вестовых. Он получает отчисленные на продовольствие суммы и ведет прихода-расходные книги, которые представляет ежемесячно на просмотр хозяйственной комиссии, специально избранной довольствующимися в кают-компании. Денежные суммы он хранит на общих основаниях с корабельными суммами.

В соответствии с решением собрания офицеров о выделении денежных средств на улучшение стола в кают-компании (приобретение фруктов, свежих овощей и т.п.) заведующий столом организует закупку продуктов и приготовление

пищи.

Для приготовления пищи офицерам на корабле отводится особый камбуз или часть корабельного камбуза.

Подача к столу производится матросами (вестовыми), назначенными приказанием старшего помощника командира корабля.

Часы приема пищи в кают-компании устанавливаются приказанием командира корабля.

Как правило, время общего стола распределяется следующим образом:

а) утренний чай или завтрак начинается с момента окончания приборки в кают-компании, и должен закончиться за 10 минут до подъема, флага;

б) обед и ужин назначаются в часы обеда, и ужина команды.

Дополнительный ужин устанавливается по общему желанию столоующихся в кают-компании в часы, утвержденные старшим помощником командира корабля. Сервировка стола в кают-компании в иное время запрещается, за исключением чая, который может подаваться в часы, свободные от работ, занятий и учений, и после смены, вахт на ходу.

Командир корабля, если он не имеет специально оборудованного салона, столуется в кают-компании совместно с офицерами.

Места офицеров за столами в кают-компании определяются старшим помощником командира корабля. В ка-

ют-компания офицеры должны, быть в установленной форме одежды. Находиться в верхней одежде и в головных уборах не разрешается.

Приборки кают-компания производятся согласно корабельному расписанию по приборкам, а между приборками – матросами (вестовыми).

Для кают-компания старшин команд на корабле отводится особое помещение. Старшим лицом в кают-компания старшин является главный боцман.

В отношении порядка пользования кают-компанией старшин команд надлежит руководствоваться изложенным выше положением о кают-компания офицеров.

1.3 Немного флотской терминологии – морской техминимум

А

Адмиралтейство – 1) в XVIII-XIX вв. место постройки, вооружения и ремонта кораблей, где сосредоточены верфи, стапели, доки, мастерские и склады; 2) орган управления флотом.

Адмиралтейский якорь – якорь с двумя неподвижными рогами, имеющими на своих рогах треугольные лапы, и штоком, – укрепленным на верхней части веретена в плоскости, перпендикулярной плоскостей рогов. Название «адмиралтейский якорь» появилось в 1352 году после больших натуральных испытаний якорей различных конструкций, проведенных Британским адмиралтейством.

Анкерок (голл.– anker) – деревянный бочонок, емкостью в anker вина. Входит в снабжение шлюпок и служит для хранения запасов пресной воды.

Артель – объединение матросов или солдат в русском флоте или армии в целях организации питания из общего котла, за счет положенных им на продовольствие денег. Хозяйством артели ведал артельщик, избираемый солдатами или матросами. Артельщик утверждался старшим офицером

корабля.

Б

Бак (голл. bak) – надстройка в носовой части палубы, достигающая до форштевня. Бакром раньше называли носовую часть верхней палубы (спереди фок – мачты). Служит для защиты верхней палубы от заливания встречной волной, повышения непотопляемости, размещения служебных помещений и т.д. Бак также обозначает посуду, употребляемую для приема пищи команды на корабле.

Балясина – точеный реек, служащий ступенькой у штурмтрапа.

Банка – 1) участок дна, глубина над которым заметно меньше окружающих глубин. 2) доска, служащая для сиденья на шлюпке.

Бизань – мачта – третья мачта, считая с носа.

Бот – всякое небольшое одномачтовое судно водоизмещением до 60 т, вооруженное 6-8 пушками малого калибра служащее для перевозки значительных грузов.

Боцман (голл.– bootsmann) – старший из палубной команды судна.

Боцманмат – старший унтер – офицер во флоте.

Брандер – небольшое парусное судно (по большей части выслуживший срок военный или торговый корабль), которое нагружалось различными горючими веществами и предназначалось для уничтожения неприятельского флота путем поджога его кораблей при сцеплении с ними вплотную.

Брандвахта (нем. brand – огонь, wacht – караул) – корабль, несущий сторожевую службу у входа в гавань или порт. Ночью на брандвахте выставляется синий дежурный огонь.

Брандскугель (от нем. Brand – пожар, Kugel – ядро) – зажигательный снаряд корабельной гладкоствольной артиллерии. Состоял из пустотелого чугунного ядра с отверстиями, начиненного зажигательным составом. Применялся с середины XVIII до второй половины XIX века.

Брашпиль – машина для подъема якоря, в отличие от шпиля имеет горизонтальный вал.

Бригадир – военный чин, средний между полковником и генералом. В России был введен Петром I.

Броненосец – корабль второй половины XIX – начала XX века с мощным артиллерийским вооружением и сильной броневой защитой. Броненосцы береговой обороны (водоизмещение до 8000 т) предназначались для боевых действий в прибрежных районах. Эскадренный броненосец (водоизмещение 10000-17000 т) предназначался для морского боя в составе эскадры как главная ударная сила Флота.

Бугель – плоское металлическое кольцо, служащее для крепления к рангоутным деревьям частей такелажа.

Буйреп – трос, закрепленный за якорь и снабженный деревянным или металлическим поплавком (томбуем), который указывает местонахождение якоря на грунте.

Буксир – 1) Трос, при помощи которого буксируют суда,

2) Буксирное судно, предназначенное для буксировки других судов.

В

Ванты (голл.– want) – снасти стоячего судового такелажа. Изготавливаются из стального или пенькового троса и служат для укрепления мачты, являясь оттяжками к борту и несколько в корму.

Ватерлиния (англ.– waterline) – линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом плавающего судна.

Вельбот (голл. – walboot) – узкая длинная шлюпка с острыми носом и кормой. Название произошло от первоначального типа шлюпки, употреблявшейся китоловами.

Водоизмещение – вес корабля в тоннах, т.е. количество воды, вытесненной плавающим судном; характеристика размеров судна.

Вымпел (голл. – wimpel) – длинный узкий флаг с косицами, поднимаемый на мачте военного корабля, находящегося в кампании.

Г

Гак – стальной крюк, прикрепленный к концу тросов и цепей, служащий для подъема шлюпок, груза и для буксиров

Галс – курс судна относительно ветра; если ветер дует в правый борт, то говорят, что судно идет правым галсом, если в левый борт – то левым галсом.

Гик – горизонтальное рангоутное дерево, прикрепленное к мачте на небольшой высоте над палубой и обращенное сво-

бодным концом к корме судна. К гику пришнуровывается нижняя шкаторина косого паруса.

Грот – 1. Общее название средней (самой высокой) мачты у парусных кораблей. 2. Прямой парус, самый нижний на второй мачте от носа (грот-мачте), привязывается к грота-грею. 3. Слово, прибавляемое к наименованиям реев, парусов и такелажа, находящихся выше марса грот-мачты.

Грот-мачта – вторая мачта, считая от носа корабля.

Гюйс – В России: красный Флаг с синим Андреевским крестом, окаймленный белыми полосами, и с белым прямым поперечным крестом. Поднимается на Флагштоке на бушприте (с 8 часов утра до вечерней зари) вместе с кормовым Флагом, но только во время якорной стоянки.

Д

Дек (англ. – deck) – палуба. Термин применяется к тем из палуб, на которых установлена артиллерия (двухдечный линейный корабль, трехдечный). Декком называлось и пространство между двумя палубами, где размещался личный состав.

Дифферент (фр. – difference) – разность углубления носом и кормой; если разность в сторону углубления кормой, говорят, что судно имеет дифферент на корму; в противном случае судно имеет дифферент на нос.

Дрейф (фр. – derive) – отклонение движущегося судна от курса под влиянием ветра или течения; снос судна в сторону при стоянке на якоре.

И

Иллюминатор (лат. – illuminator – осветитель) – застекленное окно на судне. Имеет круглую или прямоугольную форму, глухое или открывающееся, с водонепроницаемыми крышками или без них. Служит для доступа в судовые помещения света и воздуха.

К

Кабельтов (голл. – kabeltouw) – мера длины, равная одной десятой морской мили, т.е. 608 футам, или 185,3 м. Термин кабельтов, как мера длины, появился вследствие того, что кабель на судне брался определенной, одинаковой длины.

Каботаж (фр. – cabotage) – плавание от мыса к мысу, то есть прибрежное, совершаемое при помощи одних навигационных средств кораблевождения.

Камбуз (голл. – kombuis) – кухня на судне.

Картечь – артиллерийский снаряд ближнего действия для поражения живой силы противника на расстоянии до 300 м. В X-XXвв. – снаряд, состоявший из цилиндрического корпуса, заполненного круглыми пулями. При выстреле пули разрывали корпус снаряда и снопом разлетались из ствола орудия.

Каюта (голл. – kajuit) – отдельное помещение на судне для жилья; каюта капитана, механика и т. д.

Кают – компания – столовая и место отдыха командного состава корабля.

Киль (англ. – keel) – основная продольная связь корабля, располагаемая по всей его длине в нижней части по диаметральной плоскости. На деревянных судах киль состоит из выступающего наружу бруса, к которому прикрепляются шпангоуты; на металлических киль делается из вертикально поставленных листов, скрепляемых полосами углового железа с листами, положенными горизонтально.

Кливер – косою треугольный парус, ставящийся впереди фок-мачты.

Клипер – парусно-паровой(винтовой) быстроходный военный корабль. Вооружен 6 – 10 орудиями. Имел водоизмещение от 600 до 1.500 т.

Кингстон (англ. – kingstonvalve – заборный клапан) – отверстие с клапаном в наружной обшивке подводной части судна для приема или удаления воды.

Кнехты – парные металлические тумбы, отлитые вместе с основанием – плитой. Кнехты устанавливаются на палубе в носовой, кормовой части и бортов судна и служат для закрепления тросов при швартовке.

Компас (голл. – kompass) – основной мореходный инструмент, показывает направление сторон света и направление, по которому идет судно.

Корабль (гр. – karabos) – то же, что судно, т.е. плавучее сооружение для перевозки пассажиров и грузов, водного промысла, добычи полезных ископаемых, а также для военных целей.

Корма – задняя оконечность судна.

Крейсер – крупный корабль с сильной артиллерией, торпедным оружием, имеющий большую скорость и дальность плавания. Основное назначение – ведение боя в море с крейсерами противника, разрушение береговых объектов, прикрытие конвоев и десантов, действия на морских сообщениях противника, постановка минных заграждений и т.д. В современном ВМФ имеются противолодочные крейсера.

Крюйт-камера (голл. – kruit-kamer) – пороховой погреб на корабле.

Кубрик – 1. Жилое помещение для команды. 2. Название одной из палуб парусного военного корабля, на которой жила команда.

Л

Лаг – прибор ручной или механический для измерения скорости хода судна.

Леер – металлический прут или туго натянутый растительный или стальной трос, используемый для привязывания парусов, стягивания тентов, сушки белья и т.д. Леерами также называются укрепленные на стойках тросы, заменяющие фальшбот судна, и тросы, натягиваемые для предотвращения падения людей за борт во время шторма.

Линейный корабль (линкор) – в парусном флоте конца XVII – середины XIX в. самый большой трехмачтовый военный корабль с прямыми парусами, с двумя или тремя орудийными палубами, вел бой, находясь в линии (кильва-

терной колонне). Водоизмещение до 5 тыс. т, вооружение до 130 пушек; 2) в паровом флоте – крупный военный корабль с мощной артиллерией и броней для уничтожения кораблей всех классов в морском бою и нанесения артиллерийских ударов по береговым объектам. Водоизмещение 20-65 тыс. т, скорость до 33 уз, толщина брони до 483 мм. Вооружение: 8-12 орудий калибром 280-457 мм, до 20 универсальных орудий калибром 100-152 мм, до 140 зенитных пушек. Экипаж до 2800 человек.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.