

62.3(2-2СП8)Л6
С 33

Сестрорецк — история на воде



каталог
выставки

ИСТОРИКО-
КУЛЬТУРНЫЙ
МУЗЕЙНЫЙ
КОМПЛЕКС
В РАЗЛИВЕ

Администрация
Курортного района
Санкт-Петербурга

СПб ГБУК
«Историко-культурный
музейный комплекс в Разливе»

Каталог
выставки

Сестрорецк — история на воде

Нижний Новгород
Издательство «Кириллица»
2016

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)+79.17
С333

С333 Сестрорецк – история на воде. Каталог выставки /
Сост. О. В. Леонтьева. – Нижний Новгород: Издательство «Кирилица»,
2016. – 30 с., ил.

Издание является каталогом выставки «Сестрорецк – история на воде», состоявшейся в Историко-культурном музейном комплексе в Разливе с 4 сентября по 23 ноября 2015 г. Выставка была посвящена истории кораблей, названных в честь населённых пунктов Курортного района Санкт-Петербурга: таких как Сестрорецк, Белоостров и Разлив. Каталог включает в себя редкие фотографии кораблей из фондов Музейного комплекса в Разливе, архивов и частных коллекций, сопровождаемые справочной информацией.

ISBN 978-5-905603-51-8

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)+79.17

Директор Музейного комплекса в Разливе
Наталья Коваленко
Составитель каталога, автор текста
Олеся Леонтьева
Художественное оформление обложки
Егор Богачёв

© СПб БУК «Историко-культурный музейный комплекс в Разливе», 2016
© ЦГАКФД СПб, 2016
© ЦГА СПб, 2016

Содержание

5

Предисловие

6-7

Суда военно-морского флота

8-18

Грузопассажирские суда

19-21

Грузовые суда

22-23

Буксиры

24-25

Мотокатера

26-28

Водный маршрут

Сестрорецк-Музей «Шалаш»-Музей «Сарай»

29

Ссылки и примечания

Предисловие

В 2015 г. в Историко-культурном музейном комплексе в Разливе состоялась выставка «Сестрорецк – история на воде» (4 сентября–23 ноября, куратор О. В. Леонтьева), организованная совместно с Центральным музеем связи им. А. С. Попова, Кронштадтским Морским музеем, ГМЗ «Петергоф» и архивами Санкт-Петербурга. Она рассказала о судьбах кораблей, названных в честь Сестрорецка и окрестных населенных пунктов Курортного района: таких как Белоостров и Разлив.

На выставке были представлены редкие фотографии кораблей, выдержки из иностранной прессы, предметы, связанные с жизнью на судне, а также макеты миноносца и канонерской лодки «Сестрорецк», выполненные по заказу Музейного комплекса в Разливе в 2014 г.

В ходе подготовки выставки сотрудникам музея удалось встретиться с родственниками членов экипажа пароходов «Белоостров» и «Сестрорецк» – первых после Великой Отечественной войны пассажирских судов, отправившихся в страны Западной Европы и уже в 1946 г. вставших на постоянный маршрут Ленинград – Хельсинки – Лондон. Музейный комплекс в Разливе благодарит всех, кто поделился информацией, а также передал в дар музею фотографии и личные вещи моряков.

При каких обстоятельствах корабли получали названия «Сестрорецк», «Белоостров» и «Разлив» и об их судьбах расскажет читателю это издание.

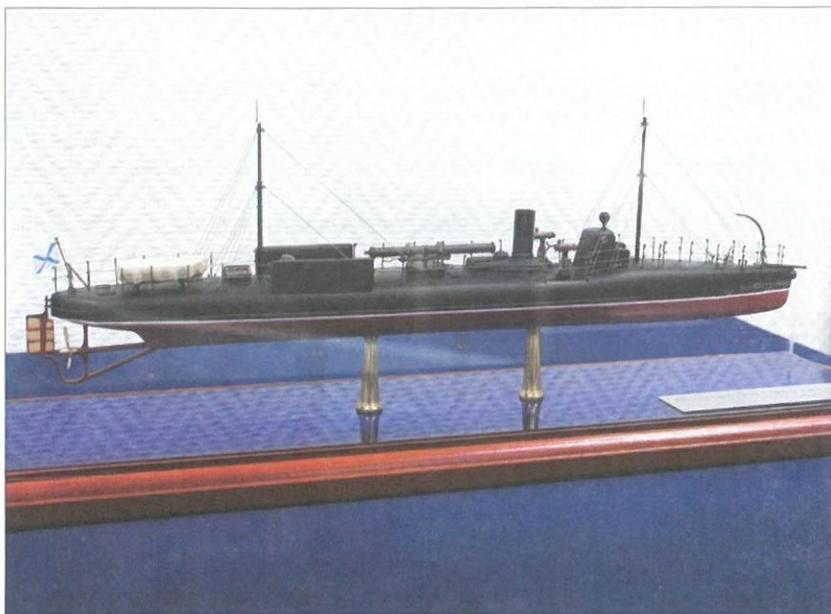
Суда военно-морского флота

Миноносец «Сестрорецк»

Построен в 1892–1894 гг. во Франции в г. Гавр как модель корабля, промежуточная между крупным надводным судном и подводной лодкой. Миноносец стал первым кораблем, названным в честь Сестрорецка.

После 1895 г. был известен как миноносец №104. В 1896 г. командиром судна стал прославленный Н. О. фон Эссен – будущий командир Балтийского флота, для которого «Сестрорецк» стал первым судном, полученным в управление.

В 1912 г. миноносец был переклассифицирован в посыльное судно. В 1918 г. после подписания Брестского мирного договора он не смог перейти из Финляндии в Кронштадт или Петроград, был интернирован немецкими войсками в Або (Турку) и передан Финляндии. В дальнейшем, по Тартусскому мирному договору, корабль подлежал возврату РСФСР, но был признан окончательно устаревшим и продан Финляндии на металлолом.



Макет миноносца «Сестрорецк». Санкт-Петербург, 2014 г.

Из коллекции Историко-культурного музейного комплекса в Разливе

Канонерская лодка «Сестрорецк»

Паровая грунтовозная шаланда, которая была построена в 1913 г. на Путиловской верфи в Санкт-Петербурге, использовалась для вывоза грунта при очистке акватории Санкт-Петербургского порта.

Во время войны находилась в составе третьего отряда кораблей Балтийского флота, базировавшегося на Неве в районе Уткиной заводи для обстрела немецко-фашистских позиций.

С 1948 по 1950 гг. была приписана к порту Таллин.

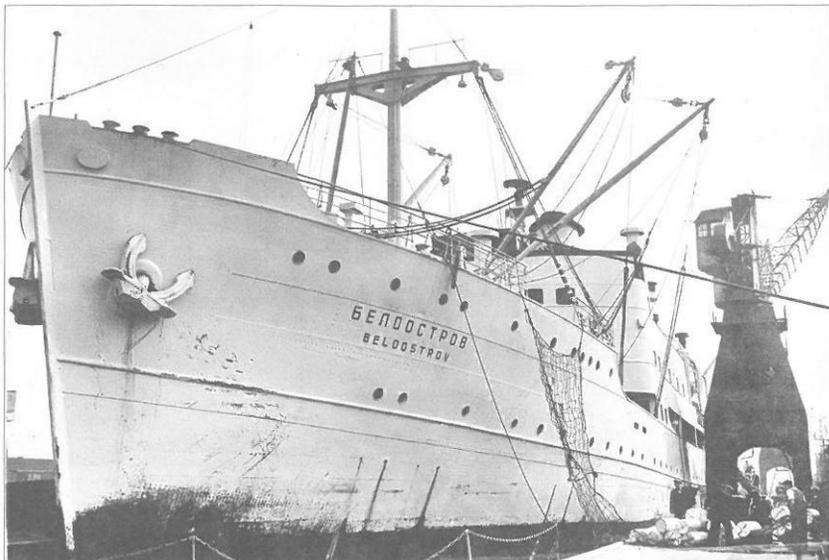


Макет канонерской лодки «Сестрорецк». Санкт-Петербург, 2014 г.
Из коллекции Историко-культурного музейного комплекса в Разливе

Грузопассажирские суда

Пароходы «Белоостров» и «Сестрорецк»

Пароходы «Белоостров» и «Сестрорецк» имеют общий момент в своей истории, будучи переданными в 1945 г. от Финляндии СССР в счет репараций по результатам войны. Однако тогда они назывались другими, финскими, именами — «местные» наименования им предстояло получить несколько позже.



Русский корабль «Белоостров» прибывает в порт Лондона, Великобритания, 11 мая 1954 г.
Из коллекции Историко-культурного музейного комплекса в Разливе

Будущий «Белоостров» — двухпалубный пароход «Aallotar», чье название переводилось как «Русалка», был построен в 1937 г. на Хельсингерской судовой верфи в Дании для финской паромной компании «Finska Ångfartygs Aktiebolaget». До начала войны он обслуживал линию от Хельсинки до английского города Халла (Гулля). После передачи судна в состав Балтийского морского пароходства в 1945 г. пароход был переименован в «Белоостров» и в 1945–1946 гг. ходил по маршрутам до Либавы, Штеттина, Гельсингфорса, Карлсхамна¹. С 1 июля 1946 г. «Белоостров» начал курсировать на регулярной линии Ленинград — Хельсинки — Стокгольм — Лондон, став одним из первых пассажирских судов, связавших СССР с Западной Европой после войны.

SAILING SCHEDULE
via "Baltic" and "Svea"
"Baltic" and "Svea" for 1950

Port of call	Ship	Day	Depart	Arrive	Day	Depart	Arrive	Day	Depart	Arrive
Leningrad	Ship	Svea	10.00	10.00	11	10.00	10.00	12	10.00	10.00
Helsinki	Ship	Baltic	10.00	10.00	12	10.00	10.00	13	10.00	10.00
Stockholm	Ship	Baltic	10.00	10.00	13	10.00	10.00	14	10.00	10.00
London	Ship	Baltic	10.00	10.00	14	10.00	10.00	15	10.00	10.00
Stockholm	Ship	Baltic	10.00	10.00	15	10.00	10.00	16	10.00	10.00
Helsinki	Ship	Baltic	10.00	10.00	16	10.00	10.00	17	10.00	10.00
Leningrad	Ship	Baltic	10.00	10.00	17	10.00	10.00	18	10.00	10.00

Arrival and Departure
Detailed times for Leningrad, Helsinki, Stockholm, and London.

THE USSR BALTIC STATE STEAMSHIP COMPANY
LENINGRAD-LONDON
PASSENGER LINE
via HELSINKI-STOCKHOLM

THE USSR BALTIC STATE STEAMSHIP COMPANY
LENINGRAD-LONDON
PASSENGER LINE
via HELSINKI-STOCKHOLM

and passage of transportation to the
Leningrad-London via Stockholm-Helsinki and vice versa

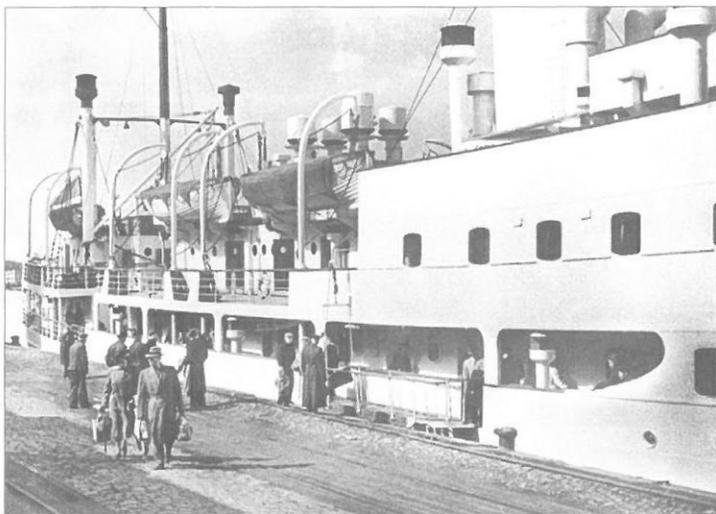
Route	Ship	Day	Depart	Arrive
Leningrad to Stockholm	Baltic	10.00	10.00	11.00
Stockholm to Helsinki	Baltic	10.00	10.00	11.00
Helsinki to Leningrad	Baltic	10.00	10.00	11.00

Passenger Amenities:
First Class Service, Free Dinner, Large staterooms, etc.

Travel Agency:
Intourist, Leningrad, Moscow, London, etc.

Рекламный буклет. Intourist. The USSR Baltic State Steamship Company. Leningrad-London Passenger Line via Helsinki-Stockholm. 1950 г. Из коллекции М. Курт

Согласно расписанию движения парохода, которое можно найти в рекламных буклетах агентств-дистрибьюторов (пассажирские билеты на пароход продавались в офисах фирм «Интурист» в Ленинграде и Москве, в Хельсинки, Стокгольме, агентстве «Thomas Cook & Son» в Лондоне, а также в Осло и в Копенгагене), путешествие от Ленинграда до Лондона длилось 10 дней². Этой линией пользовались советские дипломаты, отправлявшиеся в командировку, маршрут был популярен у финнов и шведов в качестве сообщения между странами Скандинавского полуострова. Записи в судовых журналах парохода за 1950-е гг. свидетельствуют о том, что из Ленинграда в сторону Лондона отправлялось в среднем 10–12 пассажиров, а в обратную сторону, из Лондона до Ленинграда, ехало 30–40 человек³.



Пароход «Белоостров» у причала Ленинградского порта
Начало 1950-х гг. ЦГАКФФД СПб

При этом пароход, являвшийся грузопассажирским, доставлял также некоторое количество грузов в Финляндию и Швецию, а затем шел через Кильский канал в Суррейские доки Лондонского порта на юго-востоке столицы Великобритании, где находился в течение трех дней до приема на борт новых пассажиров. Заход в Хельсинки осуществлялся на один день, в Стокгольм — на 2,5.



Интерьер пассажирской каюты на пароходе «Белоостров».
Начало 1950-х гг. ЦГАКФФД СПб

Пароход был обеспечен 80 каютами для 156 человек: из них 51 каюта была первого класса, 29 — третьего⁴. На борту находились также два ресторана, первого и третьего классов, бар, музыкальный салон, в котором исполняли советскую и иностранную музыку на английском и немецком языках⁵. В ресторане готовили русскую и европейскую кухню. Одна из участниц интервью, проводимых сотрудниками Музейного комплекса в Разливе с родственниками членов экипажа парохода «Белоостров» — дочь плотника А.И. Шкарина, работавшего на корабле в 1945–1947 гг., вспоминает, что на судне, например, пекли «длинные булки» — багеты. На пароходе необходимо было создать комфортные условия для путешествия, достойный сервис. Потому не случайно, что известный капитан Балтийского пароходства А.М. Оганов, в 1960–1970-х гг. открывавший пассажирское трансатлантическое направление Ленинград — Монреаль и Ленинград — Нью-Йорк на круизных лайнерах «Александр Пушкин» и «Михаил Лермонтов» и собравший на этих судах великолепную команду профессионалов, начинал свою карьеру пассажирским помощником капитана именно на «Белоострове». Рассказу о работе на судне Оганов посвятил главу своей книги «Капитанский час»⁶.



А. И. Щетинина. РИА Новости.

Экипаж «Белоострова» состоял из 70 человек. В 1948 г. некоторое время капитаном корабля была Анна Ивановна Щетинина — первая в мире женщина-капитан дальнего плавания⁷. В 1935 г. 27-летняя Щетинина потрясла международную общественность тем, что стала капитаном судна «Чавыча» и провела его из Гамбурга в Петропавловск-Камчатский.

В Балтийском морском пароходстве она оказалась в 1946 г. и проработала в его составе три года. В дальнейшем А. И. Щетинина занималась преподаванием в Ленинграде и Владивостоке, а также написала книгу «На морях и за морями...»⁸. В 2006 г. в честь Анны Щетининой был назван мыс в Японском море.



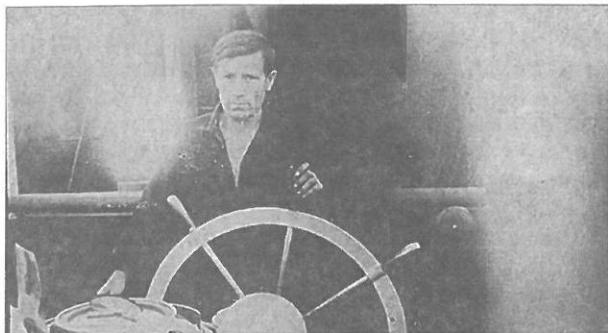
Механики парохода «Белоостров». 1950-е гг.



Врач парохода «Белоостров»
Г. С. Бор. 1945–1946 гг.
Из коллекции А. Васильева



Начальник радиостанции
парохода «Белоостров»
Богданов Г. Ф. 1953 г.
ЦГАКФД СПб



А. И. Шкарин, 1945–1947 гг. Из коллекции Л. А. Шкариной

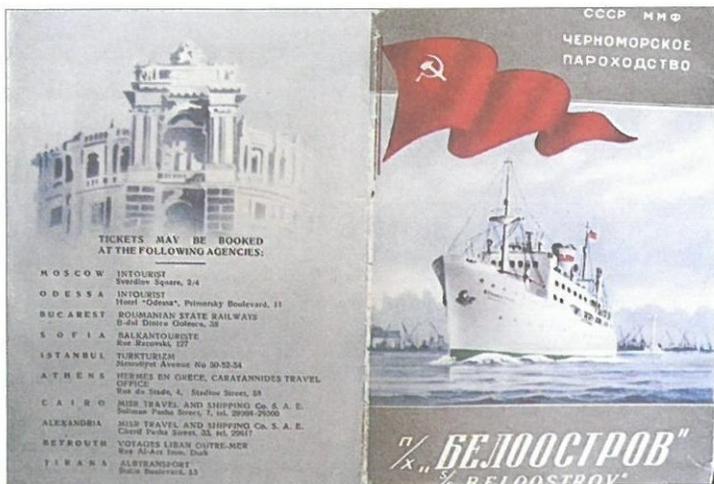


Пароход «Белоостров». Отчет бельевщицы М. Л. Курт перед старпомом.
Конец 1940-х гг. Из коллекции М. Л. Курт



Контейнеры с лошадьми Ленинградского цирка, приготовленными
к отправке в Англию. 1958 г. Автор: А. И. Бродский. ЦГАКФФД СПб

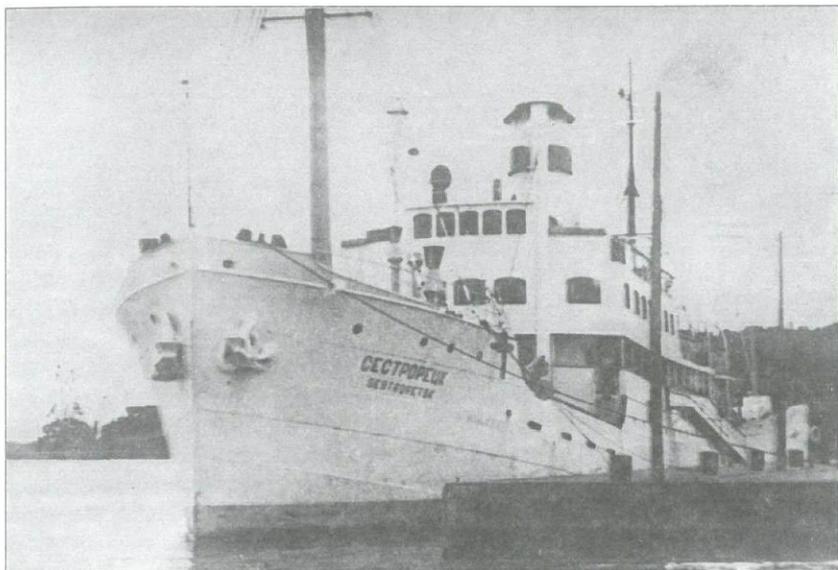
На протяжении десятилетия пароход «Белоостров» был одним из немногих пассажирских кораблей, ходивших в порты Западной Европы (на линии до Лондона работал также пароход «Сестрорецк», однако в 1951 г. он был передан в другое пароходство), поэтому, в условиях начавшейся «холодной войны», он достаточно часто становился участником различных скандалов в зарубежной прессе⁹. Одним из самых громких стала история, связанная с известным итальянским физиком-атомщиком, исследователем нейтрино Бруно Понтекорво. Будучи коммунистом, Бруно принял решение об иммиграции в СССР в 1950 г. В сентябре он прибыл со своей семьей в Стокгольм, а оттуда взял самолет до Хельсинки, после чего перестал выходить на связь. В зарубежных газетах начались дискуссии о том, куда исчез ученый, но большинство сходилось во мнении, что из Хельсинки он был переправлен в Советский Союз¹⁰. В дальнейшем появилась более детальная информация: согласно одной из статей, «Отправление русского судна «Белоостров» [из Хельсинки в Ленинград] должно было состояться в 10.40 утра, однако отплытие отложили до 17.00, ожидая Понтекорво и его семью»¹¹. До конца жизни Бруно плодотворно работал в подмосковном городе Дубна, занимаясь научной и преподавательской деятельностью.



Рекламный буклет. 1960-е гг. Из коллекции Н. Важовского

В Балтийском морском пароходстве «Белоостров» числился до марта 1956 г., после чего был переведен на Черное море, где эксплуатировался на линии Одесса-Дуррес с заходом в Констанцу, Варну и Пирей. В начале 1960-х гг. в связи с ухудшением и полным разрывом дипломатических отношений с Албанией этот пассажирский маршрут заменили линией в Италию, а «Белоостров» было решено передать в состав Сахалинско-

го пароходства — ему на смену пришли более комфортабельные круизные лайнеры, которым уже не приходилось заниматься перевозкой грузов наряду с обслуживанием пассажиров. С 1964 г. новым портом приписки парохода стал Холмск. На Дальнем Востоке «Белоостров» совершал единичные рейсы до середины 1970-х гг. и в 1975 г. был разделан в Японии на металлолом.



Пароход «Сестрорецк». Из коллекции Д. В. Васильева

Вместе с судном «Белоостров» в состав Балтийского морского пароходства от Финляндии СССР был передан товаро-пассажирский пароход «Сестрорецк». Он был построен в Штеттине на заводе «Одерверке» в 1912 г. для немецкой фирмы и назван «Prinzessin Sophie Charlotte». Однако за время своего существования пароходу не раз пришлось сменить и имя, и владельцев.

Начало Первой Мировой войны пароход застал в Петрограде и вскоре был интернирован в состав Балтийского флота. После переоборудования в минный заградитель «Ильмень» он начал вести боевые действия против своих недавних владельцев. В 1918 г. у берегов Финляндии пароход опять захватила Германия, и уже через несколько лет он был назван «Preussen». В начале 1930-х гг. немецкая фирма продала его финской компании «Finska Ångfartygs Aktiebolaget», и пароход стал «Полярисом», начав обслуживать маршруты Хельсинки — Лондон и Хельсинки — Антверпен. По результатам Второй Мировой войны судно «Polaris» было передано Советскому Союзу и переименовано в «Сестрорецк».



Архипелаг Шпицберген. Поселок Пирамида. 15 июля 1970 г.
Из коллекции Е. В. Смирнова

В 1952 г. пароход передали в Мурманское пароходство, где он первое время ходил до Териберки и Йоканги. Однако в середине 1950-х гг. судно подверглось большой модернизации в ГДР, в результате которой превратилось в теплоход¹³. Это позволило «Сестрорецку» уже в 1956 г. открыть регулярную пассажирскую линию от Архангельска до острова Диксон, связав его с Большой землей. Теперь теплоход доставлял исследователей Арктики к месту их экспедиций, перевозил зимовщиков и юных полярников до Диксона и Шпицбергена, помогая развивать научный туризм.

Уже достаточно обветшалое, в 1970 г. судно было продано югославской компании «Brodosras» и разобрано в г. Сплит двумя годами позже.



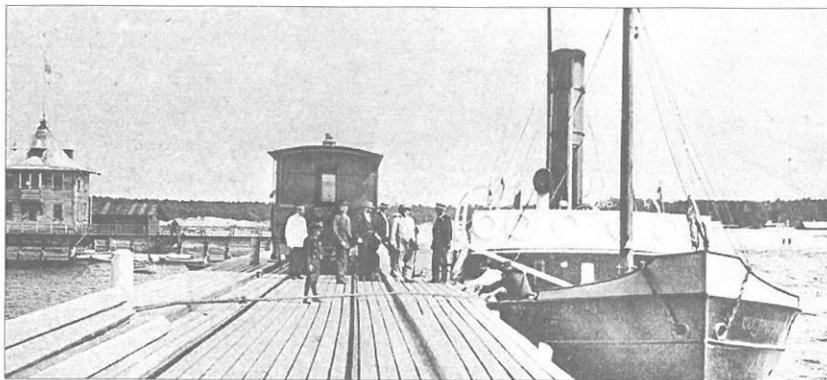
Перегонка судна «Сестрорецк» из Мурманска в Сплит.
1970 г. Из коллекции Е. В. Смирнова

Пароход «Сестрорецк»



Пароход «Сестрорецк» у порта Motala, Швеция.
Конец XIX–начало XX вв. Из коллекции Д. В. Васильева

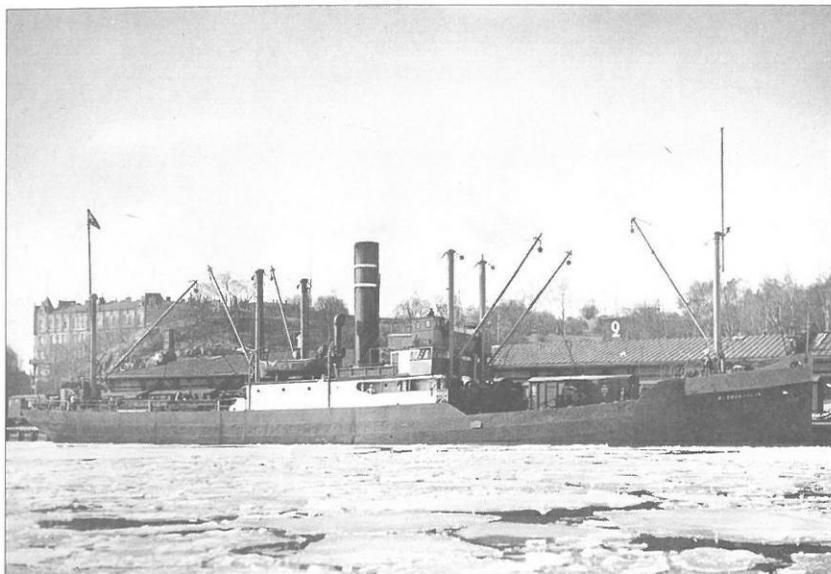
Построен в Швеции на форте Motala в 1895 г. До 1917 г. принадлежал АО «Приморская железная дорога», осуществляя перевозки пассажиров от Лисьего Носа до Кронштадта. В 1918–1936 гг. находился в составе Балтийского, а затем пригородного пароходства и эксплуатировался на пассажирской линии Ораниенбаум — Кронштадт. С началом войны судно использовалось на Ладоге для высадки десантов на острова Лункулансаари и Мантсинсаари и эвакуации раненых в Шлиссельбург, Новую Ладугу и Волховстрой. 29 сентября 1941 г. при высадке десанта в районе Шлиссельбурга судно подверглось немецкому обстрелу и было сожжено.



Пароход «Сестрорецк» у пристани Сестрорецкого Курорта.
До 1917 г. Из коллекции Б. Е. Ривкина

Грузовые суда

Пароход «Разлив»



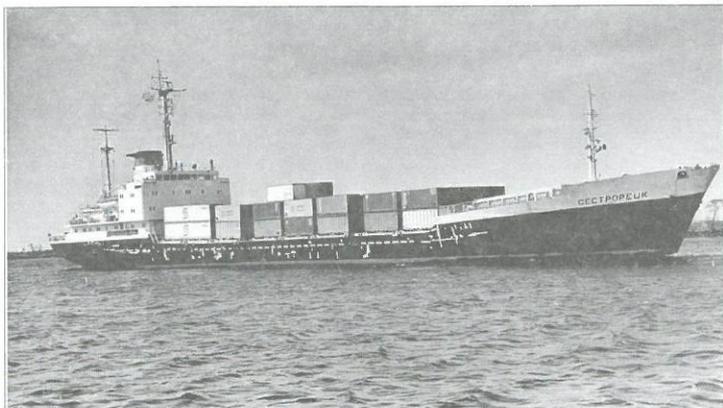
Пароход «Остроботния» («Разлив»). 1920–1930-е гг.

Источник: forums.airbase.ru

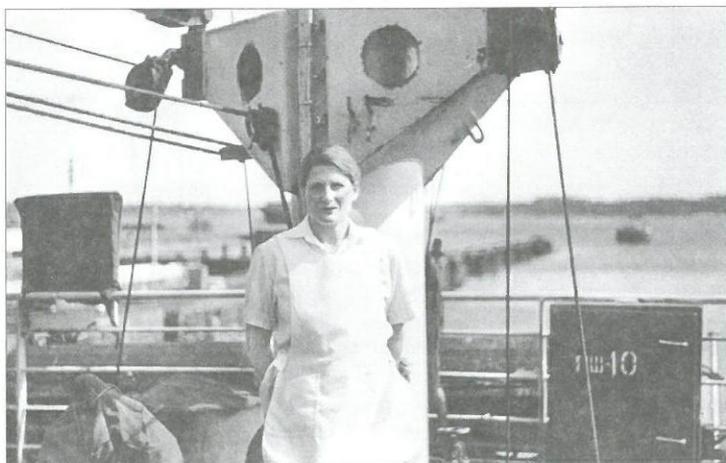
Пароход был построен в 1921 г. в Хельсинки для финской компании «Atlantic Rederi AB». В январе 1945 г. судно передали от Финляндии СССР в счет репараций и переименовали в «Разлив». С 1945 г. пароход находился в составе Балтийского морского пароходства, где после войны был поставлен на линию Ленинград — Росток. В условиях послевоенной минной опасности поездки по подобному маршруту были сопряжены с большим риском: уже в 1947 г. у берегов Восточной Германии с пароходом произошла авария — он подорвался на mine и затонул.

Теплоход «Сестрорецк»

Имя Сестрорецка носил и первый советский контейнеровоз, построенный в 1972 г. в Выборге. В 1973–1995 гг. он был приписан к Ленинградскому порту и занимался перевозкой контейнеров между Ленинградом и Лондоном. В распоряжении экипажа новаторского советского теплохода имелась спорт-каюта и разборный плавательный бассейн.



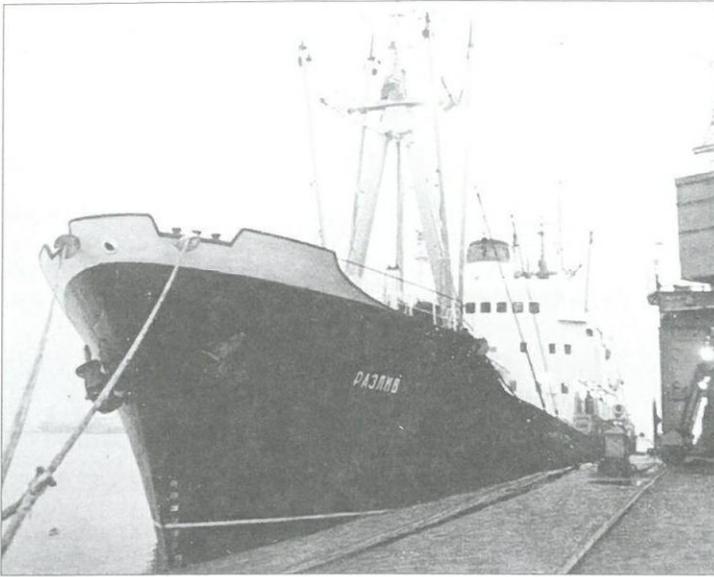
Контейнеровоз «Сестрорецк» 1970–1980-е гг.
Открытка. Из коллекции С. В. Ренни



Ветеран БМП, ударник коммунистического труда, буфетчица
теплохода «Сестрорецк» А. М. Темкина на корме судна,
которое входит в шлюз Кильского канала. ФРГ, 1992 г.
Автор: А. П. Зиновьев. ЦГАКФФД СПб

Теплоход «Разлив»

Построен в 1958 г. в Ростке, ГДР, по типу «Андижан». С 1967 по 1975 гг. находился в составе Балтийского морского пароходства, с 1975 г. — Азовского с припиской к порту в Жданове (Мариуполе). В 1985 г. был списан и утилизирован.



Теплоход «Разлив». 1960–1970-е гг. Из коллекции Д. В. Васильева

Теплоход «Сестрорецк»

Построен в 1980 г. в Турку, Финляндия. Перевозил сухой груз по рекам Сибири и Волге.

С 2012 г. теплоход «Сестрорецк» принадлежит ООО «Судоходная компания «Квадро Шиппинг» с портом приписки в Санкт-Петербурге.



Теплоход «Сестрорецк» в Саратовской области
2013 г. Автор: А. Е. Мельников

Буксиры

Буксир «Сестрорецк»



Буксир «Сестрорецк» на Беломорканале при переводе балтийских миноносцев на Северный флот. 1934 г. Из коллекции Д. В. Васильева

Построен в 1923 г. в Германии под названием "Heros". С 1930-х гг. находился в составе Советского флота с портом приписки в Мурманске и назывался «Сестрорецк». В 1934 г. участвовал в перегоне эсминцев по Беломоро-Балтийскому каналу. Уже под названием «Первый» буксир участвовал в событиях Отечественной войны, во время которой был потоплен у мыса Кекурский.

Буксир «Сестрорецк»



Буксир «Сестрорецк». После 2005 г. Источник: portfleet.ru

Построен на заводе «Пелла» в Санкт-Петербурге в 2005 г. Буксир «Сестрорецк» стал шестым в серии судов, три из которых названы в честь исторических пригородов Петербурга: Сестрорецка, Петергофа и Павловска. На данный момент — это самое последнее судно, названное в честь Сестрорецка.

Буксир «Сестрорецк»

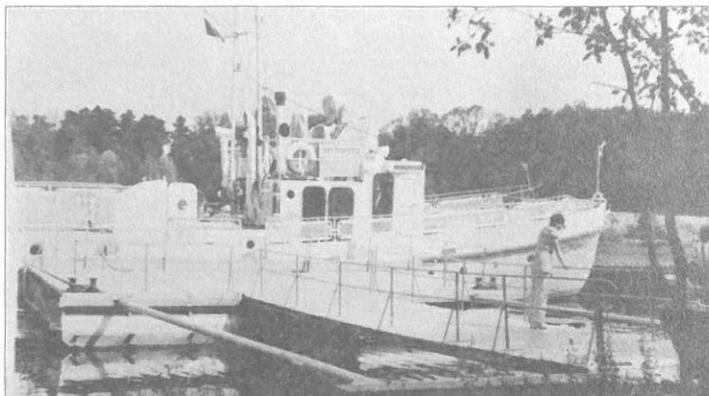


Буксиры «Сестрорецк» и «Тольятти» на Черном море. 2008 г.
Фотография из альбома «Природа и экологическая культура Самарской области».

Был построен в 1969 г. в Магдебурге и приобретен Советским Союзом для порта Ленинград. С 2006 г. — собственность ОАО «Тольяттиазот».

Мотокатеры

Мотокатер «Сестрорецк»



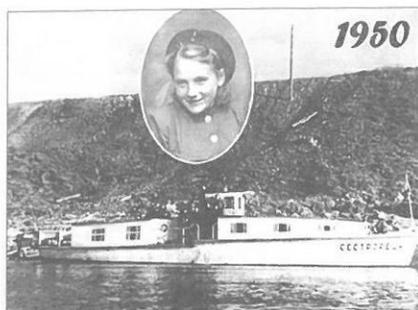
Мотокатер «Сестрорецк». 1970-е гг. Из коллекции П. Банатова

Катер «Сестрорецк», бывший военный водолазный бот, был подарен Сестрорецкому заводу имени С.П. Воскова командиром Ленинградской военно-морской базы адмиралом И.И. Байковым в 1970 г. Перегон из Владимирской бухты по Ладоге осуществлял капитан В. Нилов, он же занимался ремонтом катера и его переоборудованием для прогулок заводчан по Финскому заливу. Долгое время мотокатер стоял на Водосливном канале в Сестрорецке, находясь в исполнении водолазной базы, и числился объектом гражданской обороны.



Капитан В. Нилов на мотокатере «Сестрорецк». 1970-е гг. Из коллекции П. Банатова

Мотокатер «Сестрорецк»



Мотокатер «Сестрорецк» с портретом А. С. Богатырёвой. 1950 г.
Из коллекции В. Н. Матвеева

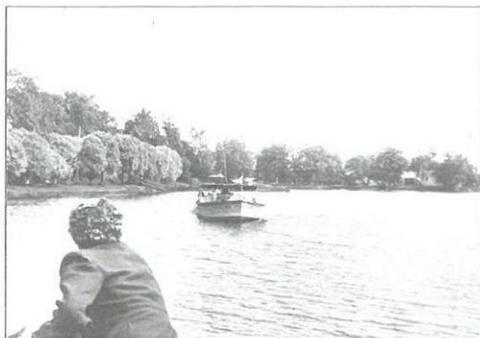
Мотокатер был построен в 1950 г. по чертежам Б. Б. Богатырева из водолазного бота. До 1956 г. работал на реке Луге на участке Толмачево — Хилок. Капитаном на судне являлась Антонина Сергеевна Михайлова (Богатырева). В ноябре 1956 г. мотокатер был увезен в Сланцы на реку Плюссу.



Мотокатер «Сестрорецк». 1950-е гг. Из коллекции В. Н. Матвеева

Водный маршрут Сестрорецк — Музей «Шалаш» — Музей «Сарай»

Излюбленным транспортом жителей города Сестрорецка в 1950–1970-е гг. была так называемая «галоша» или «утюг».



Теплоход «ПС-78» («галоша») на Разливе на подходе к пристани у клуба имени В. И. Ленина. Конец 1960-х гг. Фотография.
Из коллекции Б. Е. Ривкина



Форма моряка-кассира.
Ленинград, СССР,
1970–1980-е гг.
*Из коллекции
Лапотниковой Н. В.*

Называли так теплоход «ПС-78» из-за его свобразной формы. Это была лодка на дизельном топливе, которая ходила по маршруту Сестрорецк — Музей «Шалаш» — Музей «Сарай». Время в пути составляло 15 минут, билет до музея стоил 10 копеек.

В конце 1970-х гг. «галошу» на озере Разлив сменили теплоходы «Разлив-1» и «Разлив-2».



Теплоход «Разлив-2» на Неве
Фотография. Автор: Ю. А. Набатов. 2014 г.

По сравнению с «галошей», теплоходы могли перевозить гораздо больше пассажиров — вплоть до 70 человек за одну поездку. Каждые 20 минут теплоход отходил от пирса на Разливе у бани и стоил 20 копеек. На судне работали два капитана и два кассира-матроса, сменявшие друг друга. Этим популярным маршрутом пользовались и туристы, и местные жители, желавшие добраться на другой берег.

Однако движение теплоходов «Разлив-1» и «Разлив-2» по озеру прекратилось в 1991 г. — в настоящее время время теплоход «Разлив-2» принадлежит компании «Нева Трэвел Компани» и совершает поездки по Неве от памятника «Медный всадник» в Санкт-Петербурге.



Паром «STARCRAFT»

Фотография. 2014 г. *Источник: newsestroreck.ru*

С 2007 г. паромное сообщение от Сестрорецка до музея «Шалаш» было восстановлено транспортной компанией ОАО «Третий парк». Самоходный пантон «ЖЕКА» (а именно так он зарегистрирован в России) построен в 2006 г. в США под названием «STARCRAFT» и принадлежит ЗАО «Морская лига».



Панорама выставки «Сестрорецк - история на воде»



Ссылки и примечания

¹Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее – ЦГА СПб). Рейсовые машинные отчеты парохода «Белоостров» за 1945–1946 гг. Ф. 6087. Оп. 7. Д. 27; 46.

²Рекламный буклет пассажирской линии Ленинград – Хельсинки – Стокгольм – Лондон. Балтийское морское пароходство. Л.: Интурист, 1950. Август–декабрь.

³См. напр.: ЦГА СПб. Судовые журналы парохода «Белоостров». Ф. 6087. Оп. 7. Д. 1289, 1290, 1710–1717.

⁴Морские пассажирские и грузопассажирские суда. Справочник. М.: Транспорт, 1969. С. 31.

⁵Так, например, в статье одного из пассажиров парохода среди популярных на пароходе композиций упоминались мелодии в стиле фокстрот: “Tea for two” Виктора Сильвестра, “Pistol Packin` Momma” Бинга Кросби и “You`re the cream in my coffee”. Цит. по: Anni Alato. Life on the red ship “Beloostrov” // The Singapore Times. 1949. November 25.

⁶Оганов А. М. Капитанский час. СПб.: АРС, 2005.

⁷ЦГА СПб. Личный листок по учету кадров А. И. Щетининой. Ф. 6087. Оп. 26. Д. 16. Л. 47.

⁸Щетинина А. И. На морях и за морями... Владивосток: Дальневосточное кн. изд-во, 1968.

⁹См. напр.: Britain takes Pole back // Evening express. 1951. February 6; Attaches may leave in soviet ship // Northern Daily Mail. 1954. May 10; Arrested Red ship goes free // The courier and advertiser. 1954. May 15; Freed Russian ship sails with two attaches aboard // The Yorkshire Post. 1954. May 15.

¹⁰British consul asks, “Where is atom man?” // The daily mail. 1950. October 23.

¹¹Behind the iron curtain // Altoona tribune. 1950. November 9.

¹²Russia sends us furs // The Yorkshire Evening Post. 1946. August 14.

¹³Морские пассажирские и грузопассажирские суда. С. 106.

Сестрорецк - история на воде

Каталог выставки

Подписано в печать 09.11.2016

Формат издания 60x90/16

Бумага офсетная. Печать цифровая.

Тираж 300 экз.

Заказ 4362

Издательство «Кириллица»

603024, Нижний Новгород, пер. Бойновский, д. 9

Санкт-Петербургское государственное

бюджетное учреждение культуры

«Историко-культурный музейный комплекс в Разливе»

197701, Санкт-Петербург,

г. Сестрорецк, ул. Емельянова, д. 3

Отпечатано в соответствии

с предоставленными материалами в ООО «Кириллица»



МУЗЕЙ
САРАЙ



МУЗЕЙ
ШАЛАШ



ВЫСТАВОЧНЫЙ ЗАЛ
АРТ-КУРОРТ
