Владивосток



# Владивосток

Владивосток основан в 1860 году. Его историческая планировка стала памятником городского строительства благодаря удачному сочетанию рельефа местности и архитектуры. Владивосток расположился в редкостном по красоте месте. Он занимает южную часть полуострова Муравьева-Амурского, далеко уходящего в Японское море. Город имеет вид амфитеатра, окружающего бухту Золотой Рог. Отсюда открывается вид на морские просторы и горные хребты.

Центральной достопримечательностью города является Владивостокская крепость. В память о высадке команды матросов и солдат, основавших пост Владивосток, установлена колонна с макетом парусника «Маньчжур». С тех пор город неоднократно был в центре экспедиций русских путешественников. Здесь бывали Н.М. Пржевальский, М.О.Макаров и многие другие известные ученые.

Во Владивостоке сохранилась часть старинной застройки. Красивейшим зданием старой части города является железнодорожный вокзал, вошедший в список памятников истории и архитектуры государственного значения. Он построен по образцу Ярославского вокзала в Москве и выполнен в русском стиле. Выбор его архитектурного облика был не случаен. Вокзал символизирует единство восточной окраины с центром России. Сейчас на перроне установлен знак 9288 км. Именно такое расстояние проходят поезда от этого дальневосточного города до российской столицы. Владивостокский вокзал находится в отреставрированном состоянии и радует приезжих всеми современными удобствами и комфортом.

Владивосток крупный порт Тихого океана, здесь широко развита транспортная сеть и туристическая инфраструктура. Недалеко от города раскинулся великолепный Ботанический сад. В окрестностях Владивостока действует также грязевой и приморский курорт Садгород.

Среди уникальных достопримечательностей города музеи Дальневосточного пароходства и Тихоокеанского флота. Познакомиться с историей края и города можно в краеведческом музее. О природных богатствах региона расскажет минералогический музей.

Во Владивостоке вы почувствуете незабываемый колорит тихоокеанских просторов и яркую красоту дальневосточного юга.

# Владивостокская крепость

Все, кто был во Владивостоке, вероятно, обратили внимание, что на вершинах сопок, у основания скал вдоль дорог, на морском побережье, здесь находятся какие-то бетонные сооружения. Внимательный взгляд въезжающего в город по автомобильной дороге также может заметить, что в районе Седанки впереди на вершине очередной сопки проглядываются прямые линии бетонных брустверов. Все эти фортификационные сооружения можно объединить одним словом - крепость.

С момента своего рождения Владивостоку была уготована роль форпоста России на Тихоокеанском побережье, роль ее береговой крепости. Об этом говорит и само название города - Владей востоком. Уже в первый год своего существования форпост Владивосток уже подвергся вторжению иностранного крейсера. Поэтому с  момента основания поста началось его укрепление в военном отношении.

Понятно, что первоначальные сооружения были деревянно-земляными и в настоящее время сохранились плохо, в виде понижений в рельефе верхних частей сопок. Первые батареи, защищавшие порт, были построены в 1878 г. на м. Голдобина, Эгершельда и Бурном. Первый план укреплений обеспечивающих круговую оборону Владивостока был разработан в 1878 - 1879 гг. полковником П. Ф. Унтербергером и осуществлен в 80-е годы XIX столетия под руководством военного инженера капитана В. П. Широкова. В 1889 году Владивосток был официально объявлен крепостью. Это решение было обусловлено построенными в 80-е годы XIX столетия береговыми батареями на побережье Амурского залива, мысе Голдобина, Назимовском полуострове и в северной части о. Русский и сухопутных укреплений, прикрывавших подступы к главной базе Сибирской военной флотилии.

Одним из элементов крепости явился канал через Саперный полуостров острова Русский, в результате которого образовался остров Елены. Он был прорыт в 1889 году.

В 1897 году по плану К. С. Чернокнижникова, начали возводить форты Северо-Восточный, Северный и Северо-Западный на высотах к югу от реки Вторая речка и Седанка для обеспечения города и порта от бомбардировки с суши, а также форт Южный на Русском острове. Кроме того, стали перестраивать береговые батареи из деревоземляных в бетонные. Была построена закрытая от обстрела с обоих заливов центральная военная дорога. К сожалению, в 1899 г. по приказу военного министра генерал-лейтенанта А. Н. Куропаткина работы на сухопутных фортах были прекращены в целях уменьшения стоимости работ, а также из-за уменьшения планируемой численности гарнизона крепости. Соответственно, линию обороны перенесли ближе к городу и порту на высоты к северо-западу и юго-востоку от долины Первой речки.

Для проектирования укреплений на этой новой линии обороны в 1899 г. во Владивосток был направлен военный инженер полковник К. И. Величко - в это время это был ведущий в мире инженер-фортификатор. Именно по его проекту стали возводиться форт Муравьева-Амурского на горе Холодильник, сооружения которого отлично видны с площади Баляева и с путепровода через Первую речку, а также форт Суворова в районе Зеленого Угла. Кроме того, возводились укрепления N 1, 2 и 3, редуты N 4 и 5, три люнета, несколько сухопутных батарей и сплошная ограда в виде рва и земляного вала.

Из этих сооружений хорошо сохранились и легко доступны располагающиеся в районе ул. Днепровская. В тоже время на о. Русский строился форт Русских на г. Русских, а также временное укрепление N 4 , впоследствии ставшее фортом Поспелова. Одновременно сооружались 23 береговые батареи. Руководили постройкой этих укреплений полковник В. И. Жигалковский. К началу русско-японской войны (1904 г) эти укрепления были, в основном, построены, за исключением некоторых береговых батарей. У всех этих сооружений имеется одна очень важная особенность – подобно возводившимся одновременно укреплениям Порт-Артура, толщина сводов на сухопутных укреплениях (0,8 м) обеспечивала защиту от обстрела из орудий калибра не свыше 152 мм. Наличие этих фортификационных сооружений воспрепятствовало расширению боевых действий на территорию Приморской области.

Вместе с тем, в феврале 1904 г. крепость подверглась обстрелу перекидным огнем из-за мыса Басаргина, который вела японская эскадра крейсеров адмирала Камимуры. Открыть ответный огонь не удалось - в то время были не построены батареи на побережье Уссурийского залива. Непосредственно во время войны это упущение было исправлено, и береговую оборону вынесли на побережье Уссурийского залива, а также по всему периметру острова Русский.

В августе 1904 г. было принято решение рубеж сухопутной обороны вынести на линию недостроенных по проекту К. С. Чернокнижникова укреплений, и продлили ее по высотам южного борта долины реки Седанка до Амурского залива. После окончания войны пришлось в первую очередь строить казармы, так как гарнизон крепости увеличился с одной до двух стрелковых дивизий и одной пехотной бригады, а крепостная артиллерия с трех батальонов до четырех полков. После потери в русско-японской войне Порт-Артура значение Владивостока резко возросло, и принимались экстренные меры по укреплению боеготовности крепости.

В 1910 г. под руководством генерал-лейтенанта С. К. Вернандера был разработан новый план усиления крепости. По этому плану предполагалось на полуострове Муравьева-Амурского возвести 7 фортов и 8 промежуточных опорных пунктов на высотах по южному борту долины реки Седанка, кроме того, 4 форта на юго-восточном и южном побережьях острова Русский, реконструировать и вновь построить более 30 береговых батарей с бетонными конструкциями усиленного типа, а также соорудить 25 береговых капониров для выкатной артиллерии. Помимо этого были запроектированы казематированный мясохолодильник и 13 групп тоннельных пороховых погребов. Возводимые сухопутные форты имели толщину бетонных конструкций свыше 2,5 м, кроме того, снаружи сооружения усиливались каменными фортификационными тюфяками, а изнутри - противооткольной защитой в виде арматурной сетки, вмурованной в бетон, а также в виде сплошного набора из стальных швеллеров на асфальтобетонной прослойке. Это обеспечивало защиту казематированных сооружений от 3 попаданий 420-мм снарядов в одну точку.

Сейчас толщина этих сводов просто поражает. Почему делалась такая толщина? Да потому, что во время обороны Порт Артура его командующий Кондратенко вместе со своим штабом были убиты всего одним снарядом, попавшим прямо в каземат, где в то время располагался штаб обороны.

Казематированные помещения на фортах, защищающие рвы, подбрустверные галереи, служившие убежищами для дежурных частей, убежища выкатной артиллерии, тоннельные и казематированные казармы, тыловые и промежуточные капониры, как правило, соединялись между собой разветвленной системой подземных ходов - сквозняков. Кроме того, из фортов обычно устраивали скрытый выход в тыл, длина которого достигала до 800 м. Для обеспечения от подземно-минной атаки форты имели систему контр-минных галерей. В среднем на каждом форте было около 1 км подземных сооружений, на форте N 2 общая длина закрытых сообщений составляет свыше 3 км.

Если форты, построенные до русско-японской войны, легко просматриваются в рельефе в виде горизонтальных уступов, слабо замаскированных казематов, то форты проекта 1910 г. полностью учитывают все особенности конкретного рельефа каждой возвышенности. Форма рельефа сопок не нарушалась. Поэтому, разглядывая сопки трудно представить всю мощь, находящихся на них оборонительных сооружений. Это существенно затрудняло пристрелку осадной артиллерии противника. Форты такого типа не имели аналогов в мировой фортификации. Все фортификационные сооружения были соединены между собой и с центром крепости разветвленной системой радиально-кольцевых автомобильных дорог.

У фортов, помимо номеров, имелись личные наименования: форты Русского острова были названы в честь выдающихся князей Киевской Руси и Московского царства, а северные форты NN 1-7 именовались в честь царей и императоров из династии Романовых.

Строительством этих сооружений руководил начальник инженеров крепости генерал-майор А. П. Шошин. На строительстве широко применялась самая современная строительная техника - механические перфораторы, электрические бетономешалки, переносные узкоколейные железные дороги. Для доставки многих десятков тысяч тонн цемента, щебня, песка и других грузов на форты была устроена система подвесных канатных дорог, связавшая все форты северного отдела обороны с железной дорогой на паровой тяге, специально проложенной по долине Второй речки. Канатные дороги применялись и на Русском острове. На постройке работали более 8 тысяч вольнонаемных рабочих, специально законтрактованных в Европейской части России. Китайские рабочие в постройке крепости не участвовали.

К 1914 г. сооружения были готовы примерно на 2/3.

Гарнизон крепости к тому времени состоял из 80 тысяч человек. На вооружении только береговых батарей имелось более 200 орудий калибра от 120 до 280 мм. В это время Владивостокская крепость являлось морской крепостью первого класса - одной из сильнейших морских крепостей в мире.

В 1914, вследствие начала Первой мировой войны, на фронт выступил 4-й Сибирский армейский корпус. Позднее демонтировали и отправили в крепости Европейской части России значительную часть береговой артиллерии.

В годы гражданской войны (1918 - 1922 гг.) материальные ресурсы крепости использовались обеими враждующими сторонами. В 1923 г. по условиям соглашения с Японией крепость была упразднена. В конце 20-х гг. из-за ухудшения международной обстановки на Дальнем Востоке несколько береговых батарей бывшей крепости вновь получили вооружение и вошли в состав Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии, а в начале 30-х гг., после формирования Морских Сил Дальнего Востока, береговая оборона была передана флоту.