

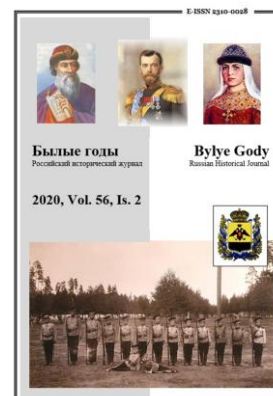
Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 56. Is. 2. pp. 878-888. 2020
DOI: 10.13187/bg.2020.2.878
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Retrospective Analysis of the Social Consequences of the 1910 Storm in the Caspian, Black and Azov Seas

Irina V. Pashchenko ^{a,*}

^a Federal Research Center Southern Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract

The article considers the consequences of a storm in the Caspian, Black and Azov Seas in the autumn, which led to icing of ships at sea, as well as to the death of the population in coastal areas due to flood surges.

The Caspian Sea storm began on November 12 and lasted for 6-7 days due to the passage of a cyclone over all of southeastern Russia. Weather conditions on the three seas were the same – the storm was accompanied by a sharp drop in temperature to negative values, which led to the icing of a significant number of ships, longboats and barges, and the death of fishermen. The tragedy that broke out in the three southern seas could have been avoided, because there was information about the impending cyclone on November 6. It should be noted that this information was available only to captains and crew members of the courts, the population of the coastal territories was not aware of it.

The victims of the maritime disaster were primarily members of the crews of ships caught in the raid, as well as fishermen. There is no summary data on the number of victims, but only in the Caspian Sea their number was more than 300.

Wind waves also led to a large-scale surge flooding on the northwestern coast of the Caspian Sea, as a result of which coastal areas were flooded, with fishing villages located on them, fishing establishments and Kalmyk cattle breeder settlements. Residents of the flooded territories died not only as a result of the flood, but also in the absence of suitable houses, severe weather, cold and diseases.

In the research, author defines the assistance provided to victims at sea and on land: at sea, the rescue operations were organized by the administration of shipping companies, and on the coastal territories, this work was provided and supervised by representatives of regional authorities (governors). Funds for saving ships at sea were obtained from shipping companies, while the money to help the residents of coastal territories came both from the state treasury (from the Emperor and the governor), and mutual assistance funds (voluntary donations).

The consequence of this tragedy at sea was the approval of the icebreaking program for 1911–1913 in the southern seas.

The materials for preparing the article were documents from the funds of the State Archives of the Krasnodar Krai, the State Archives of the Republic of Crimea, the Central State Archives of the Republic of Dagestan, as well as publications in the periodical press of that time.

Keywords: natural disaster, natural hazards, storm, icing, flood surge, Caspian Sea, Black Sea, Sea of Azov.

1. Введение

Обледенение судов относится к опасным природным явлениям, по имеющимся данным, с 1908 до 2000 гг. от обледенения погибли 117 судов с экипажем в 1 тыс. человек (Суханов и др., 2006).

* Corresponding author

E-mail addresses: pashchenkoirina@gmail.com (I.V. Pashchenko)

Наибольшее число обледенений судов наблюдается в северных и дальневосточных морях, но такие случаи были зафиксированы в Черном, Азовском и Каспийском морях. Хотя они редки, но зачастую обледенение носит очень быстрый характер и приводит к катастрофическим последствиям.

Сильные штормовые ветра северных и южных направлений способствуют тому, что Каспийское море отличается бурным волнением. Особенно интенсивны штормовые процессы осенью и зимой в Северном Каспии. В связи с его мелководностью волнение развивается уже при ветрах в 15–20 м/с (Болгов и др., 2007). При температуре воды, близкой к 0°C, резком понижении температуры воздуха до отрицательной и усилении северо-западного, северного или восточного направлений ветра (скоростью в 11–14 м/с и более) складываются благоприятные условия для быстрого обледенения судов.

Случаи очень быстрого обледенения на Северном Каспии редки (1 раз в 20–25 лет). Один из них произошел 12–13 ноября 1910 г. в акватории 12-футового Астраханского морского рейда (Бухарицин, 2007). Разыгравшийся циклон затронул не только Каспий, но и Черное, и Азовское моря. Эта трагедия приобрела катастрофический характер для всего Юга России: при сильном штормовом волнении в открытом море наблюдался нагон в северо-западной части Каспийского моря с одновременным сгоном воды в Таганрогском заливе, резким падением температуры до отрицательных значений и быстрым обледенением судов. Задачами настоящего исследования выступают реконструкция опасного природного явления, определение его причин и последствий, а также выявление особенностей организации спасательных работ в море и на территории прибрежных поселков в имперский период в России.

2. Материалы и методы

Определение особенностей ветрового режима южных морей и условий наступления обледенений судов входит в область исследований метеорологов и гидрологов (Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР, 1991; Гармашов, 2013; Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР, 1992; Матишов и др., 2014; Яицкая, 2017). Но в работах этих исследователей описание шторма 1910 г. встречается лишь в общем ряду опасных природных явлений. Для советской историографии в вопросе влияния природных катастроф на социальные процессы было характерно изучение реакции общества и процесса оказания помощи пострадавшим областям, причем эти исследования зачастую использовались в идеологических целях (Вагабов, 1968; Ахмедов, Вагабов, 1972; Ризаев, 1973; Касымов, 1978; Тараканов, 1989; Армения, 1990). В современной историографии стихийные бедствия и технологические катастрофы, хоть и становятся предметом изучения отечественных историков, но зачастую комплексный характер носят лишь некоторые из них, посвященные наиболее масштабным бедствиям (Дьяченко, 2002; Сагателян, 2007). Природным катастрофам имперского периода посвящены лишь отдельные публикации (Пащенко, Чулкина, 2019).

События осени и зимы 1910–1911 гг. нашли широкое отражение не только в архивных документах, но и в сообщениях периодических изданий. Основу статьи составили акты капитанов судов и переписка Управления Петровского торгового порта с пароходными обществами, а также ведомость колебания уровня воды и направления и силы ветра в Петровском порту, извлеченные из фондов Центрального государственного архива Республики Дагестан (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 190, 204); рапорты Таврического губернского правления, хранящиеся в Государственном архиве Республики Крым (ГАРК. Ф. 27. Оп. 6. Д. 541); акты, рапорты и ведомости канцелярии черноморского губернатора из Государственного архива Краснодарского края (ГАКК. Ф. 468. Оп. 2. Д. 171).

Для комплексной реконструкции «трагедии трех морей», наряду с указанными архивными материалами, которые впервые вводятся в научный оборот, были использованы публикации в периодической печати того времени: журнале «Русское судоходство», газетах «Русское слово», «Наше время», «Руль».

В работе использовались общенаучные методы логического анализа, источниковедческий анализ документов, сравнительно-исторический и сравнительно-географический методы, а также статистический метод работы с количественными данными, позволившие проанализировать климатические и социальные предпосылки трагедии на территории трех южных морей, а также вычленили особенности устранения последствий катастроф такого характера как на море, так и на суше в различных регионах Юга России.

3. Обсуждение и результаты

Записка капитана парохода «Императрица Александра» на имя начальника Петровского порта, датированная 17 ноября 1910 г., содержит сведения о месте и времени наступления трагедии, возможном материальном ущербе для портовых управлений и жертвах среди членов экипажей: «...Пронесшимся ураганом с 12-го по 14 ноября с 12 рейда сорвало с якоря несколько барж и других мелких судов, которые унесены в море и люди с которых, по моему мнению, терпят бедствие, не имея провизии и других припасов...» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 14).

В актах капитанов судов подробно описаны климатические условия, приведшие к трагедии: «...12 ноября 1910 г. парох[од] «Имп[ератрица] Александра» стоял на 12-фут[овом] рейде...»

в 11 час[ов] ночи дувший ветер ОСТ в 6 баллов усилился до 9-ти баллов, и развелось сильное волнение... С 11 час[ов] ночи 12-го ноября стало холодно и температура воздуха дошла до – 4 градусов Р, при высоте барометра 31,30. 13-го ноября с рассветом пошли на глубь 14 футов, но и там волнение не уменьшалось...15 ноября сего года утром, заметив, что ветер затихал до 8 баллов...» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 18-18 об.).

Эти же сведения подтверждаются актом капитана шхуны «Дагестанец» капитана 2 разряда Поликарпа Митрофановича Митина от 13 ноября 1910 г.: «12 Ноября в 11 ч. дня вышел из Петровска на 12[-футовый] Астраханский рейд... Выйдя из бухты при ветре ОСО 3–4 б. и крупной мертвой зыби... В 4 ч. дня, пройдя [близь] Сулака, ветер от ОСО начал свежить, волнение увеличилось... Следуя к берегу курсами NW и W до 6 ч. 30 мин. вечера, по случаю пасмурности и густой мгле, принужден был повернуть по курсам NO и NO... обратно в море... В 11 ч. вечера... ветер и волнение, продолжая усиливаться, довели ход судов до 1 узла в час... В 1 ч. 30 мин. ночи 13 Ноября... ветер от ОСО достиг 7 б. при очень крутом волнении... С 8 ч. утра ветер, не изменяя направления, начал еще усиливаться и к 11 ч. дня достиг степени шторма при громадном волнении» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 50-50 об.).

Другие акты содержат сведения о силе обрушившегося шторма, но время окончания ветрового волнения в них прописано не столь однозначно. Так, акт № 21 от 18 ноября 1910 г. гласит: «17 Ноября 1910 года во время следования транспорта “Киргиз” с 12-футового Астраханского рейда в Петровск при сильном ветре от ОСО силой до 9 бал. и высоком волнении от того же румба силой до 9 бал. в 2 ч. 50 м. по полудни сильным ударом зыби вышибло левый средний фальшборт и вогнуло левый борт на протяжении 10 фут, причем волна залила всю палубу транспорта... При подробном осмотре повреждений 18-го Ноября 1910 года было обнаружено, что топ тимберс у вышибленного фальшборта продавил ватервейс..., причем оказалось, что ватервейс у левого среднего фальшборта получил выгиб на протяжении трех шпангаутов» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 56-56 об.).

В ведомости о колебаниях уровня воды и направлении и силы ветров в Петровском порте за ноябрь 1910 г. указано, что шторм продолжался 6–7 дней, пик его пришелся на 14 ноября. Ослабление силы ветра происходило при изменении его направления. При этом сведения касаются только ситуации в порту (Таблица 1), о силе ветра в открытом море можно судить лишь из корабельных актов:

Таблица 1. Ведомость о колебаниях уровня воды и направлении и силы ветров в Петровском порту за ноябрь 1910 г. (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1 Д. 190. Л. 9)

Дата	Направление и сила ветра						Примечание
	В 7 ч. утра		В 1 ч. дня		В 7 ч. вечера		
	Направление	Сила	Направление	Сила	Направление	Сила	
12	SO	4	SO	10	SO	6	Зыбь
13	SO	14	SO	16	SO	20	Тоже
14	SO	20	SO	22	SO	18	Тоже
15	SO	14	SO	17	SO	14	Тоже
16	SO	12	SO	16	SO	14	Тоже
17	SO	16	SO	20	SO	20	Тоже
18	SSO	16	SSO	17	SSO	14	Тоже
19	SSO	10	SO	14	SO	8	Тоже
20	SO	6	SO	10	SO	4	Тоже
21	NW	2	NW	4	NW	8	Тоже

Циклон охватил всю юго-восточную Россию, от Черного моря до Ташкента. Свирепствовал он в Азовском и Черном морях. Погодные условия были примерно одинаковыми, шторм сопровождался резким понижением температуры до отрицательных значений, что привело к обледенению значительного числа судов, баркасов и барж, гибели рыбаков. «При сильнейшем шторме от NO морозы в Азовском море доходили до 5°. В Таганроге ветром угнало воду на 5 верст от берега, вследствие чего много судов очутилось на мели... Закончившись на Каспии 15-го ноября, шторм в черноморско-азовском районе продолжался еще неделю» (Саговский, 1911).

В корреспонденции из Ростова-на-Дону находим следующие сведения: «Начавший дуть с вечера 12 ноября восточный ветер превратился в шторм необычайной силы, какого местные старожилы не помнят... Трехмачтовое парусное судно “Рыбка”... вышло из Мариуполя... 12 ноября в 6 часов вечера ветер начал усиливаться и через некоторое время превратился в ужасный шторм, сопровождавшийся сильным снегом... В какой-нибудь час обледенели не только все снасти, но и само судно покрылось льдом... Часть моря, составляющая Таганрогский залив, от Песчаных островов до Кривой косы, совершенно затерта льдом...» (Корреспонденция, 1911).

В информационных сообщениях из периодической печати содержались в основном сведения о судах, пострадавших от стихии: «...Между Анапой и станицей Благовещенской выброшен на берег

греческий пароход “Песмазоглу”» ([Русское слово, 15.02.1911, № 26: 3](#)); «...кроме пароходов “Штурман” и “Эльфтонис”, на Черном море во время последних штормов погибли еще 2 греческих парохода, 15 судов потерпели аварию ([Руль, 20.02.1911, № 43: 2](#)); «...сорвало с цепей два ...английских парохода – «Ламоор» и «Токио». Первый врезался носом в пристань и, столкнувшись с «Токио», сильно повредил себе рулевую часть и затоплен на пятнадцатифутовой глубине... Около пристани Русского общества выброшен на мель греческий грузовой пароход «Александропос»» ([Русское слово, 21.02.1911, № 42: 4](#)).

Из актов капитанов судов, вышедших в это время на рейд, а также из сообщений периодической печати можно судить о последствиях нахождения судов в море в такой шторм при сильном обледенении. Значительное число кораблей потерпело крушение, оставшиеся были затерты льдами и ожидали помощи, которая была затруднена плохими погодными условиями и недостатком в Пароходных обществах так необходимых на тот момент ледаколов.

Трагедия, которая разыгралась в трех южных морях, можно избежать, ведь сведения о надвигающемся циклоне имелись и распространялись Главной физической обсерваторией, начиная с 6 ноября ([Астраханский листок, 25.11.1910, № 250: 3](#)). Данных по Азовскому и Черному морю мы не имеем, но вот на Каспии 12 ноября управляющий пароходством Общества «Кавказ и Меркурий» А.И. Патрекеев получил от заведующего судоходным надзором уведомление, что, по сведениям метеорологической станции, ожидалось приближена шторма.

Также необходимо учитывать, что Управление Приморского участка, где разыгралась трагедия в Каспийском море, 10 ноября официально закрыло навигацию, но на рейд был послан огромный баржевой караван без постоянной охраны из нескольких морских пароходов. В статье Е. Саговского далее мы находим информацию, что виновником трагедии являлся Казанский округ путей сообщения в лице заведующего Приморским участком, который разрешил выход в море (вот это и есть основная причина трагедии – сочетание неблагоприятных условий со стремлением получить прибыль без учета имевшихся предупреждений метеорологов) ([Саговский, 1911: 146](#)).

Жертвами морской катастрофы в первую очередь стали члены команд судов, оказавшихся на рейде, которые подавали сигналы бедствия, но в большинстве своем погибли вследствие продолжавшегося шторма и невозможности их спасения подошедшими судами. Нахождение в ледяной воде приводило к скорой смерти от переохлаждения. Сводных данных о числе пострадавших, к сожалению, не имеется: «14-го ноября в 6 ч[асов] 30 м[инут] утра... увидели затонувшие и разбитые баржи, на обломках которых держались люди, около 100 человек, которым немедленно была подана посильная помощь..., удалось спасти 24 человека грузчиков (персов), остальных же часть отнесло, а часть погибла около борта парохода, так как большинство из них были полузамерзшие..., около 4-х часов вечера была замечена носовая часть баржи..., на которой держались пять человек, сняли одного, остальные оказались мертвыми... Из спасенных 25 человек двое вскоре скончались, несмотря на оказанную немедленно медицинскую помощь, так как были взяты из воды чуть живые...» ([ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204 Л. 18-18 об.](#)); «Я..., командир паровой шх[уны] “Мисири”..., Асадулла Дадаш оглы Рзаев..., стоя 13 Ноября с.г. на 12[-футовом] Астраханском рейде..., заметил тонущий дебаркадер о[бщест]ва “Кавказ и Меркурий” с поднятым до полмачты флагом. На этом дебаркадере находилось несколько парней рабочих того же о[бщест]ва... Несмотря на все усилия, спасти удалось только двоих, так как сильный ветер и крупная зыбь мешали подойти вплотную..., заметил по противоположному направлению на воде одну верхнюю палубу..., на которой было приблизительно человек 100 людей..., упомянутая палуба разделилась по длине на три части, на каждой с людьми. Две из этих частей поплыли по ветру, а одна, носовая часть, держалась еще на якоре. Когда я подошел к уцелевшему обломку палубы, на котором оставалось только человек 25, то... мне удалось спасти еще 13 человек, остальные находились в бессознательном состоянии, и спасти их не было никакой возможности» ([ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 64-64 об.](#)).

Сведения о спасении людей, отраженные в актах капитанов судов, носят лишь отрывочный характер, но и статьи в периодической печати не дают более подробного описания. Так, статья Е. Саговского «Наше судоходство» содержит развернутое описание произошедшей в Каспийском море трагедии, указывает ее возможные причины, а также социальные последствия трагедии и меры по их ликвидации со стороны управляющих пароходством. Сводных данных о жертвах на море в ней не имеется: «Ураганом и страшной зыбью баржи растягивало и топило. Люди спасались на обломках. Мерзли. Тонули... Погибло свыше 200 персов и свыше 100 русских. Утонуло 10 меркурьевских барж, маркитанская баржа “Тишина” и две частных владельцев... “Императрица” сняла с обломков 22 человека. Убытки миллионные... К 13 Ноября 1910 года на 12-футовом рейде находилось 59 судов, не считая дебаркадеров и мелких судов... Наибольшие убытки понесло общество “Кавказ и Меркурий”, у которого погибло 6 железных и 10 деревянных барж и 2 дебаркадера, утонуло 314 человек (русские и персы), а общее число погибших судов достигало 30, значит число погибших могло быть тоже значительно выше» ([Саговский, 1911: 145-146](#)).

Кроме членов команд и пассажиров судов, жертвами стихии выступили рыбаки. В это время в Каспийском, Черном и Азовском морях на лов рыбы вышло значительное количество рыбацких лодок с наемными работниками. Из заявления рыбопромышленника Анатолия Ильича Герасимова:

«В пятницу 12-го Ноября с/г принадлежащая мне рыбацкая лодка под названием “Александра” вышла из Петровска в море для ловли красной рыбы... 15-го сего Ноября с/г рыбопромышленник Порфирий Яковлев объяснил мне, что моя бударка, выкинутая на берег около промысла..., когда я узнал, что бударка действительно моя, тогда я пошел по берегу далее и увидел в расстоянии ½ версты от бударки свою рыбацкую лодку “Александра”, залитой водой и заметало песком, выкинутой тоже на берег без людей. А потому полагаю, ...рабочие потонули» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 49-49 об.). В статье «Наше судоходство» описываются следующие события: «... Команда парохода “Ейск” сообщает, что... были свидетелями ужасной картины. Несколько рыбацких баркасов находилось среди огромных льдин... На них было до 30 человек рыбаков. Сильным ветром баркасы, подпираемые льдинами, гнало все дальше и дальше в открытое море. Изнемогавшие рыбаки взывали о помощи. К сожалению, подать какую-либо помощь несчастным... не было никакой возможности, и они погибли все до одного на глазах многих очевидцев» (Корреспонденция, 1911: 160). В сообщениях же периодической печати отражено следующее: «Вблизи Феодосии на рыбных промыслах Капсель терпят бедствие, оставаясь несколько дней без пищи, свыше ста рыбаков, застигнутых штормом. Сильное волнение лишает возможности подать помощь...» (Новое время, 6.02.1911, № 12583: 2).

Большой караван судов мог остаться в порту по решению руководства вследствие возможного наступления шторма, но у рыбаков часто не оставалось выбора перед необходимостью в любую погоду выходить в море или голодать на суше. Эта суровая реальность нашла отражение в книге А. Клычева «Рыбаки»: «...Небывало суровая зима 1910–1911 года тяжело отразилась на ловцах Красноводского морского участка и на их семьях. Вследствие бурной непогоды они были вынуждены бездействовать в продолжении четырех месяцев, проживая последние крохи и забирая в долг необходимые припасы...» (Клычев, 1967: 35).

Первая помощь была оказана терпящим бедствие баржам и дебаркадерам со стороны проходивших мимо крупных морских судов, но такие примеры носили, к сожалению, единичный характер, многие лишь издали смотрели на разыгравшуюся трагедию и не предпринимали никаких действий, опасаясь за свое имущество и команду. Посланные же и губернатором Астрахани, и управляющими пароходными обществами большие суда вследствие ледяных заторов не достигали конечной цели своей экспедиции (Саговский, 1911: 138).

Капитанам и особо отличившимся членам команды судов, оказывавших помощь терпящим бедствие, были выданы награды – золотые и серебряные медали или денежные премии: «Вследствие отношения от 8 декабря 1910 г. за № 1378 губернское правление, согласно резолюции, утвержденной губернатором 20 сего декабря, просит Вас, милостивый государь, объявить команде парохода “Императрица Александра” Общества “Кавказ и Меркурий”..., что Государь Император в 28 день ноября с[его] г[ода] Всемилостивейше соизволил пожаловать к 8 декабря 1911 г. ... золотые... и серебряные медали с надписью “За спасение погибавших” для ношения на груди на Владимирской ленте за оказанный ими человеколюбивый подвиг» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 21-21 об.).

Это была общеизвестная практика в отношении людей, проявивших себя при спасении от стихии. Так, находим подтверждение этому в деле Таврического губернского правления, датированном 1905 г., где указано, что «около 8 часов утра 11 апреля этого года в Черном море..., на расстоянии около 150–200 саж. от берега при сильном шторме потерпело аварию парусное судно “Три святителя” ... Находящиеся в это время на соляных промыслах... рабочие... заметили, что возле судна опрокинулась небольшого размера шлюпка с человеком..., один из рабочих казак сел. Силище Старосельской волости Мглинского уезда Черниговской губернии Иван Митрофанов Недыкто пустился вплавь в бушующее море..., он, подвергая свою жизнь явной опасности, спас с опрокинутой шлюпки человека... Государь Император по представлению Главного Правления императорского Российского общества спасения на водах... соизволил пожаловать казаку Мглинского уезда Черниговской губернии Ивану Недыкто серебряную медаль с надписью “За спасение погибавших” для ношения на груди на Владимирской ленте, за оказанный им подвиг самоотвержения» (ГАРК. Ф. 27. Оп. 6. Д. 541. Л. 6-9).

Экспедиций по спасению рыбаков никто не организовывал, лишь проходившие рядом пароходы могли принять к себе на борт уцелевших. Так как большинство из них было наемными рабочими, расходы по их лечению и доставке до места жительства ложились на плечи хозяев рыбниц: «20 сего Ноября доставлены в Петровск спасенные пароходом “Мюбарек” с погибшей рыбницы “Михаил”, принадлежащей крестьянину Красноярского уезда Астраханской губ. села Теплинского Михаилу Николаевичу Барыбину... 4 корсака без всяких средств к существованию и без денег для проезда на родину в Форт-Александровск..., прошу Ваше Превосходительство... востребовать с хозяина лодки Барыбина 30 руб. 40 коп., необходимых на харчи и отправку спасенных...» (ЦГАРД. Ф. 139. Оп. 1. Д. 204. Л. 88).

Шторм в море и последовавшее затем быстрое обледенение судов были лишь частью бедствия. Ветровое волнение привело к масштабному нагонному наводнению на северо-западном побережье Каспия, которое произошло в холодное время года, ночью, и население о нем предупреждено не было. Изменение погодных условий носило стремительный характер, а скорость волнового нагона была значительной. Наиболее пострадавшими оказались прибрежные территории с

расположенными на них рыбацкими селами, промысловыми заведениями и калмыцкими поселениями скотоводов (хотонами): «11 ноября было тепло, но уже на следующий день резко похолодало до 6°, а затем и до 12° и задул “снеговой шторм”, перешедший в ураган. Через 12 часов все морские косы северо-западного побережья Каспия оказались под водой на глубине 3 арш. ..., к концу же шторма нагнало на низменное побережье более 5 аршин воды..., по длине побережье со всеми ближайшими островами затопило на 225 верст, а в ширину на 15–30 верст..., все это усугублялось тем, что вода очень быстро замерзала... Захватив все пространство между селением Бирюзьяком и островом Колоратом, поток залил все села, поселки, промысловые заведения, ловецкие стоянки и калмыцкие хотоны..., жители этих поселений, потерявшие имущество, жилища, скот, ловецкую снасть, топливо и провизию, переживали страшные дни, спасаясь на крышах домов, стогах сена и на высоких местах. Немало погибло их от стужи в ледяной воде» (Саговский, 1911: 137).

Сведения о пострадавших поселках носят отрывочный характер. Из периодической печати того времени следует, что результатом наводнения стала гибель людей, значительного числа домашнего скота, а также повреждение имущества. Не имея пригодных к проживанию домов, жители вследствие установившейся холодной погоды погибали от холода и болезней. При этом стоит учитывать, что санитарно-эпидемиологическая обстановка была сложной, с учетом распространения в это время в России чумы и холеры: «... В поселке Бирючья Коса, Астраханского уезда, затоплено более 50 домов...» (Руль, 28.11.1910, № 281: 3); «В районе Четырех-Буторинского маяка выкинуто на берег много трупов. В разных местах северо-западного побережья Каспийского моря видели прибитые к берегу тела погибших... В селениях Вахрамеево, Рынок и Разбугорье смыты десятки домов. Скот, бывший на ближайших островах, погиб...» (Русское слово, 1.12.1910, № 277: 3); «Ураганом были загнаны в озера Баскунчак и Тургай более 5000 голов скота. Спасено менее половины. Погибло свыше 3000 овец, 42 лошади и 174 головы рогатого скота...» (Русское слово, 3.12.1910, № 279: 3); «В поселке Утерах из 70-ти домов уцелело только 25... Значительные повреждения причинены наводнением в поселке Малой Сафоновке. В поселке Новая Краса погибло 220 лошадей. В большинстве селений есть замерзшие люди. В Большой Обжоровой Гряде погибло много киргизского скота, образовавшего груды обмерзших трупов» (Русское слово, 8.12.1910, № 283: 4); «...Наводнением в значительной части затоплены приморские поселки: Харабай, Оля, Чулпан, Краса, Травин, Самосделка и Джамбай. При наступивших заморозках положение пострадавших жителей ужасное. Спасаются на стогах сена. Скот мерзнет в воде» (Новое время, 13.12.1910, № 12479: 4).

Согласно сводной ведомости убытков, «в ловецких поселениях XI-го района штормом и наводнением 13–14 ноября повреждено и подмыто много деревянных домов, разрушено громадное количество мазанок, уничтожено огромное количество рыболовного имущества, разнесены запасы топлива (камыша) и сена, попорчены запасы продовольствия, погибло немало скота. Общий убыток по отдельным поселениям выражается... в сумме 130 000 руб. Из приведенной общей суммы убытков 50 % падает на жилища, 30 % на лодки и рыболовные орудия и 20 % на все остальное» (Отчет..., 1913: 45).

Организацией помощи пострадавшим на побережье, в отличие от моря, где администрация пароходных обществ самостоятельно проводила спасательные операции, занимался губернатор Астраханского уезда. Так, для спасения жителей в пострадавшей местности, изрезанной сотнями протоков волжской дельты, губернатор организовал спасательную операцию на «пароходе управления рыбных промыслов», а также отправил на помощь ледокол «Тунгуз», но вследствие обмерзания и ледяных заторов они не смогли добраться до пункта назначения. Так как лед был еще непрочным, добраться на лошадях к этой местности не представлялось возможным, поэтому люди оказались лишены нужной им помощи. Также губернатор ходатайствовал о помощи перед Российским управлением Красного Креста.

В протоколах Комитета каспийско-волжских рыбных и тюленых промыслов № 739 и № 740 за 1910 г. имеются сведения о размере безвозвратной ссуды, которую требовалось предоставить в распоряжение Астраханского губернатора: «...из сумм ловецкой кассы безвозвратно до 30 000 руб. для оказания немедленной помощи пострадавшим ловцам. Раздачу денег необходимо произвести на местах через земских начальников в присутствии волостных старшин, сельских старост и понятых» (Протоколы..., 1911: 146-147).

Последовала помощь и от императора Николая II из государственной казны. При этом о помощи такого характера для пострадавших в море информации нет, хотя общество «Кавказ и Меркурий» находилось под личным покровительством государя: «На всеподданнейшем докладе министра внутренних дел о бедствиях, причиненных штормом населению расположенных в дельте р. Волги и на побережье Каспийского моря поселков, и о мерах, принятых для оказания помощи населению пострадавших от наводнения поселков и для спасения рыбаков, застигнутых бедствием в море, Государь Император в 21 день ноября сего года собственноручно начертать соизволил: «Отпустить 10 000 рублей из фонда на непредусмотренные сметами надобности» (Новое время, 5.12.1910, № 12472: 3).

Осенний циклон, охвативший три моря и принесший значительные убытки, стал первым в череде зимних циклонов 1910–1911 гг. на Юге России. На побережье Черного моря циклоны срывали с якорей суда и уносили их в море, разрушали пристани, береговые сооружения, жилые и нежилые

постройки. Циклоны свирепствовали в январе на Юге России, на Северном Кавказе и в Закавказье. Так, в акте Геленджикского сельского старшины от 19 марта 1911 г. описаны разрушения построек села Геленджик, находившихся на берегу моря, указана примерная сумма убытков вследствие разгула штормов и наступления небывалых холодов. У 9 собственников были разрушены постройки на сумму более 34 тыс. рублей, кроме того, разрушена пристань, «сорваны с якорей и выброшены на берег бывшие в бухте два судна, принадлежащая одно крест. Илье Грекову, а другое турецко-подданному... А всего штормами 1911 года причинено убытка двадцать шесть тысяч семьсот пятьдесят рублей» (ГАКК. Ф. 468 Оп. 2 Д. 171. Л. 106-106 об.).

Но установившаяся после штормов в море морозная погода с обильными снегопадами привела к голоду и падежу скота у местных жителей, к недостатку дров для обогрева жилища, к росту цен на продукты питания. Такой зимы даже старожилы не помнили. Так, начальник Сочинского округа в своем рапорте отмечал: «...служба 10-ть лет в Сочинском округе, я первый раз встретился с ужасами минувшей зимы, достигшей побережье, в виде особых циклонов, с снежными метелями и морозами, достигавшими в горных местах до 25°...» (ГАКК. Ф. 468. Оп. 2. Д. 171. Л. 213). Из представленного развернутого рапорта можно заключить, что зима 1910–1911 гг. стала одной из самых холодных, и местное население не было готово к этому. Низкие температуры и глубокий снежный покров лишили возможности передвижения населения для пополнения продовольственных запасов и кормов, при этом выпас скота был невозможен. А убытки, причиненные разгулявшейся стихией только по одному Новороссийскому округу, при оценке по сельским обществам составили порядка 8235 руб. 80 к. (ГАКК. Ф. 468. Оп. 2. Д. 171. Л. 180-185).

О происхождении этих холодов мы находим сведения в труде С.Н. Тимофеева со ссылкой на Главную физическую обсерваторию: «... холода начались в конце января под влиянием максимума, проходившего по Западной Европе с севера на юг и стоявшего на Черном море минимума: вследствие этого во всей стране установилась тяга воздуха с севера....» (Тимофеев, 1912: 3-4).

Для сбора точных сведений о количестве пострадавших и необходимой помощи начальник Сочинского округа отправился сам и командировал выяснить нужды населения начальника участка, офицера стражи, полицейского надзирателя деревни Адлер и урядников. Помощь пострадавшим была возложена на комитеты по оказанию помощи населению, т.е. она оказывалась на средства от добровольных пожертвований граждан. Государственной поддержки оказано не было, в отличие от трагедии на Каспии: «...присланы мне 500 руб. денег, собранных женою Его Превосходительства в сумме 4000 руб. на благотворительном вечере, устроенном ею в пользу поселян, пострадавших от стихийных бедствий в Черноморской губернии, каковые деньги образованным Комитетом будут обращены на покупку погибшего скота, ремонт разрушенных построек и другими подобными способами» (ГАКК. Ф. 468. Оп. 2. Д. 171. Л. 214).

Зима 1910–1911 гг. нанесла огромный ущерб и Абхазии, в частности городскому хозяйству Сухума: «...город совершенно был занесен снегом, который пролежал здесь 38 дней, с 4-го января по 10 февраля... Несколько дней подряд, с 4 по 6 февраля, в море свирепствовал шторм при сильной вьюге... Под тяжестью снега обламывались деревья, проваливались крыши домов. Все улицы города были в снежных заносах, несколько дней не работал телеграф. Целый месяц не работали телефоны, так как провода и столбы были повалены. Прекратились занятия в учебных заведениях... Море же бушевало, и шум его еще более усугублял каждого...»; «...городская Управа сообщала вышестоящему начальству... Третью неделю город совершенно занесен снегом более двух с половиной аршин. Многие здания обрушились. Движение прекращено, население терпит бедствия...» (Агумаа, 2009: 7, 9).

4. Заключение

Трагедия, охватившая Каспийское, Черное и Азовское моря в ноябре 1910 г., стала первой в череде страшных природных аномалий зимы 1910–1911 гг., затронувшей весь Юг России, Северный Кавказ и Закавказье: периодически возникающие шторма на море, сильные холода и снежные метели привели к гибели значительного числа приморских жителей. На море к масштабной трагедии привело сочетание природных условий и человеческой непредусмотрительности, а также отсутствие в пароходных обществах необходимых ледаколов (стоит отметить, что именно после шторма 1910 г. была утверждена ледакольная программа 1911–1913 гг., согласно которой предполагалась постройка ледакола для Петровского порта на Каспии, который вообще не имел таких судов). При этом жители прибрежных территорий, основную массу которых составляли рыбаки, не имели никакой информации о наступлении неблагоприятных погодных условий и не могли подготовиться к пришедшему циклону.

Ликвидация последствий природных катастроф в море и на суше носила разный характер: спасение судов и членов команд находилось целиком в ведении управляющих пароходных обществ, основной целью которых было восстановление поврежденных судов и спасение перевозимых ими грузов. Помощь пострадавшим на прибрежных территориях поступала как из местной администрации (от губернатора), так и от главы государства, дополнением к этому выступали средства, полученные общественными комитетами взаимопомощи. Стоит отметить, что зима такого

характера повторилась в 1929 г., а затем в 1941–1942 гг., но население в большинстве своем также оказалось не готовым к подобным погодным аномалиям (Разуваев, 2001).

5. Благодарности

Статья подготовлена в рамках гранта Российского фонда фундаментальных исследований «Опасные природные явления и социальные процессы в Причерноморье, Приазовье и Прикаспии: проблемы взаимосвязи и взаимообусловленности» (проект №18-05-80043).

Литература

- Агумаа, 2009 – Агумаа А.С. «Ас-ду» или «Большой снег» 1911 года. Сухум. 2009. 35 с.
- Армения, 1990 – Армения. Декабрь 88 / [Авт.-сост. Л.Ф. Григорова и др.]. Ереван, Айстан. 1990. 558 с.
- Ахмедов и др., 1970 – Ахмедов Д., Вагабов М., Магомедов М. Дагестан, 14 мая 1970 г. Махачкала: Дагкнигоиздат. 1970. 146 с.
- Болгов и др., 2007 – Болгов М.В., Красножон Г.Ф., Любушин А.А. Каспийское море: экстремальные гидрологические события. М.: Наука, 2007. 381 с.
- Бухарицин, 2007 – Бухарицин П.И. Обледенение на Каспийском море // Вестник АГТУ. 2007. № 6 (41). С. 154-157.
- Вагабов, 1968 – Вагабов М.В. Интернациональные связи народов Дагестана. Махачкала: Дагкнигоиздат. 1968. 194 с.
- ГАКК – Государственный архив Краснодарского края.
- ГАРК – Государственный архив Республики Крым.
- Гармашов, 2013 – Гармашов А.В. Ветро-волновые характеристики Черного моря. Дисс. ... канд. геогр. наук. Севастополь, 2013. 234 с.
- Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР, 1991 – Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР. Т. IV. Черное море. Вып. 1. Гидрометеорологические условия / Под ред. Ф.С. Терзиева. Л.: Гидрометеиздат, 1991. 430 с.
- Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР, 1992 – Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР. Т. VI. Каспийское море / Под ред. Ф.С. Терзиева. СПб.: Гидрометеиздат, 1992. 360 с.
- Дьяченко, 2002 – Дьяченко А.А. Опыт ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС: деятельность государственных органов СССР (1986–1991). Дисс. ... доктора ист. наук. М. 2002. 689 с.
- Касымов, 1978 – Касымов Ш. Деятельность Компартии Узбекистана по ликвидации последствий землетрясения и строительству нового Ташкента (1966–1970 гг.). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Ташкент, 1978. 19 с.
- Клычев, 1967 – Клычев А. Рыбаки (очерки). Ашхабад: Туркменистан. 1967. 126 с.
- Корреспонденция, 1911 – Корреспонденция // Русское судоходство. 1911. № 1. С. 158-160.
- Матишов и др., 2014 – Матишов Г.Г., Бердников С.В., Жичкин А.П., Макаревич П.Р., Дженюк С.Л., Кулыгин В.В. и др. Атлас климатических изменений в больших морских экосистемах Северного полушария (1878–2013). Регион 1. Моря Восточной Арктики. Регион 2. Черное, Азовское и Каспийское моря. Ростов-на-Дону: Из-во ЮНЦ РАН, 2014. 256 с.
- Новое время, 1910 – Новое время – политическая русская газета, выходила в Санкт-Петербурге, год основания – 1868 г.
- Отчет..., 1913 – Отчет Управления каспийско-волжскими рыбными и тюленьими промыслами и обзор каспийско-волжского рыболовства и тюленьего промысла за 1910 год. Астрахань, 1913. 284 с.
- Протоколы..., 1911 – Протоколы Комитета каспийско-волжских рыбных и тюленьих промыслов за 1910 г.: № 691–748. Астрахань: Типо-литография П.Т. Ермаковой. 1911. 425 с.
- Разуваев, 2001 – Разуваев В.Н. Погода и климат в России в XX веке // Россия в окружающем мире (Аналитический ежегодник). М.: Изд-во МНЭПУ, 2001. С. 1-31.
- Ризаев, 1973 – Ризаев А.С. Воплощение ленинских идей дружбы и взаимопомощи народов СССР. (На примере строительства нового Ташкента в период 1966–1970 гг.). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Ташкент, 1973. 29 с.
- Руль, 1910 – Руль – ежедневная газета, выходившая в Москве.
- Русское слово, 1910 – Русское слово – ежедневная газета Российской империи, издавалась в Москве, начиная с 1895 г.
- Саговский, 1911 – Саговский Е. Наше судоходство // Русское судоходство. 1911. № 1. С. 136-150.
- Сагателян, 2007 – Сагателян А.Г. Деятельность центральных и местных органов власти по ликвидации последствий техногенной катастрофы на станции Арзамас-1 4 июня 1988 года. Дисс. ... канд. ист. наук. Нижний Новгород. 2007. 243 с.
- Суханов и др., 2006 – Суханов С.И., Лавренов И.В., Яковлева Н.П. Обледенение судов на Черном море // Метеорология и гидрология. 2006. № 12. С. 75-86.
- Тараканов, 1989 – Тараканов Н.Д. Чернобыльские записки, или раздумья о нравственности. М.: Воениздат, 1989. 206 с.

Тимофеев, 1912 – Тимофеев С.Н. Зима в южной части Черноморского побережья Кавказа и ее влияние на растительность. Тифлис: Тип. К.П. Козловского, 1912. 43 с.

ЦГАРД – Центральный государственный архив Республики Дагестан.

Яицкая, 2017 – Яицкая Н.А. Ретроспективный анализ ветрового волнения в Каспийском море во второй половине XX – начале XXI вв. и связь с региональными проявлениями изменения климата // *Географический вестник. Гидрология*. 2017. № 2 (41). С. 57-70.

Pashchenko, Chuklina, 2019 – Pashchenko I.V., Chuklina E.Yu. Hurricane of 1914 and its Social Consequences in the South-East Azov Sea Region: Based on Periodicals and Archival Documents // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 51. No. 1. Pp. 423-436.

References

Agumaa, 2009 – Agumaa A.S. (2009). «As-du» ili «Bolshoj sneg» 1911 goda [“As-do” or “The Great Snow”, 1911]. Suxum. 35 p. [in Russian]

Armenia, 1990 – Armeniya. Dekabr` 88 (1990). [Armenia. December 88]. [Avt.-sost. L. F. Grigорова i dr.]. Erevan, Ajstan. 558 p. [in Russian]

Astraxanskij listok, 1910 – Astraxanskij listok [ezhednevnyaya gazeta, izdaetsya v g. Astraxani s 1865 g. Izd.-redaktor Vyach. Iv. Sklabinskij]. Astrakhan leaflet [daily newspaper, published in Astrakhan since 1865. Editor and publisher Vyacheslav Ivanovich Sklabinsky]. Astrahan', 1910. [in Russian]

Akhmedov i dr., 1970 – Akhmedov D., Vagabov M., Magomedov M. (1970). Dagestan, 14 maya 1970 g. [Dagestan, May 14, 1970]. Maxachkala: Dagknigoizdat. 146 p. [in Russian]

Bolgov i dr., 2007 – Bolgov M.V., Krasnozhon G.F., Lyubushin A.A. (2007). Kaspijskoe more: ekstremalnye gidrologicheskie sobytiya [Caspian Sea: extreme hydrological events]. M.: Nauka. 381 p. [in Russian]

Bukharitsin, 2007 – Bukharitsin P. I. (2007). Obledenenie na Kaspijskom more [Icing on the Caspian Sea]. *Vestnik AGTU*. №6 (41). Pp. 154-157. [in Russian]

Vagabov, 1968 – Vagabov M. V. (1968). Internacionalnye svyazi narodov Dagestana [International relations of the peoples of Dagestan]. Maxachkala: Dagknigoizdat. 194 p. [in Russian]

GAKK – Gosudarstvennyj arxiv Krasnodarskogo kraja [State archive of the Krasnodar Krai].

GARK – Gosudarstvennyj arxiv Respubliki Krym [State Archive of the Republic of Crimea].

Garmashov, 2013 – Garmashov A. V. (2013) Vetro-volnovye karakteristiki Chernogo morya [Wind and wave characteristics of the Black Sea]. Diss. na soisk. uch. st. kandidata geogr. nauk. Sevastopol. 234 p. [in Russian]

Gidrometeorologiya i gidrokhimiya morei SSSR, 1991 – Gidrometeorologiya i gidrokhimiya morei SSSR. T. IV. Chernoe more. Vyp. 1. Gidrometeorologicheskie usloviya [Hydrometeorology and hydrochemistry of the seas of the USSR. V. IV Black Sea. Publ. 1. Hydrometeorological conditions]. Pod red. F.S. Terzieva. L.: Gidrometeoizdat, 1991. 430 p. [in Russian]

Gidrometeorologiya i gidrokhimiya morei SSSR, 1992 – Gidrometeorologiya i gidrokhimiya morei SSSR. T. VI. Kaspijskoe more) [Hydrometeorology and hydrochemistry of the seas of the USSR. V. VI. Caspian Sea]. Pod red. F.S. Terzieva. SPb.: Gidrometeoizdat, 1992. 360 p. [in Russian]

Dyachenko, 2002 – Dyachenko A. A. (2002) Opyt likvidacii posledstvij katastrofy na Chernobyl'skoj AES: deyatel'nost' gosudarstvennyh organov SSSR (1986–1991) [The experience of eliminating the consequences of the Chernobyl disaster: the activities of the USSR state bodies (1986-1991)]. Diss. na soisk. uch. st. doktora ist. nauk. M. 689 p. [in Russian]

Kasymov, 1978 – Kasymov Sh. (1978). Deyatel'nost' Kompartii Uzbekistana po likvidacii posledstvij zemletryaseniya i stroitel'stvu novogo Tashkenta (1966-1970 gg.) [Activities of the Communist Party of Uzbekistan in the aftermath of the earthquake and the construction of a new Tashkent (1966-1970)]. Avtoref. dis. na soisk. uch. st. kandidata ist. nauk. Tashkent. 19 p. [in Russian]

Klychev, 1967 – Klychev A. (1967). Rybaki (oчерki) [Fishermen (essays)]. Ashkhabad: Turkmenistan. 126 p.

Korrespondenciya, 1911 – Korrespondenciya. Russkoe sudohodstvo. 1911. № 1. pp. 158-160. [in Russian]

Matishov i dr., 2014 – Matishov G.G., Berdnikov S.V., Zhichkin A.P., Makarevich P.R., Dzhenyuk S.L., Kulygin V.V. et al. (2014). Atlas klimaticheskikh izmenenij v bolshih morskikh ekosistemah Severnogo polushariya (1878-2013). Region 1. Morya Vostochnoj Arktiki. Region 2. Chernoe, Azovskoe i Kaspijskoe moray [Atlas of climate change in large marine ecosystems of the Northern Hemisphere (1878-2013). Region 1. Seas of the Eastern Arctic. Region 2. Black, Azov and Caspian Seas]. Rostov-na-Donu: Izdatel'stvo YuNTs RAN. 256 p. [in Russian]

Novoye Vremya, 1910 – Novoe vremya [politicheskaya russkaya gazeta, vyhodila v Sankt-Peterburge, god osnovaniya - 1868 g.] New Time [political Russian newspaper, published in St. Petersburg, the year of foundation - 1868]. Sankt-Peterburg, 1910. [in Russian]

Report, 1913 – Otchet Upravleniya Kaspijsko-Volzhskimi rybnymi i tyulen'imy promyslami i obzor Kaspijsko-Volzhskogo Rybolovstva i tyulen'ego promysla za 1910 god (1913). [Report of the Caspian-Volga

Fisheries and Seal Fisheries and a review of the Caspian-Volga Fisheries and Seal Fisheries in 1910]. Astrahan'. 284 p. [in Russian]

Pashchenko, Chuklina, 2019 – Pashchenko I.V., Chuklina E.Yu. (2019) Hurricane of 1914 and its Social Consequences in the South-East Azov Sea Region: Based on Periodicals and Archival Documents. *Bylye Gody*. Vol. 51. No. 1. Pp. 423-436.

Protokoly..., 1911 – Protokoly Komiteta Kaspijsko-Volzhskih Rybnyh i Tyulen'ih promyslov za 1910 g.: № 691-748. (1911). [Minutes of the Committee of the Caspian-Volga Fisheries and Seal Fisheries in 1910: № 691-748]. Astrahan', Tipo-litografiya P.T. Ermakovoj. 425 p. [in Russian]

Razuvaev, 2001 – Razuvaev V.N. (2001). Pogoda i klimat v Rossii v XX veke [Weather and climate in Russia in the XX century]. Rossiya v okruzhayushchem mire (Analiticheskij ezhegodnik). M.: Izd-vo MNEPU. Pp. 1-31 [in Russian]

Rizaev, 1973 – Rizaev A.S. (1973). Voploshchenie leninskih idej druzhby i vzaimopomoshchi narodov SSSR. (Na primere stroitel'stva novogo Tashkenta v period 1966-1970 gg.) [The embodiment of Leninist ideas of friendship and mutual assistance of the peoples of the USSR. (On the example of the construction of a new Tashkent in the period of 1966-1970)]. Avtoref. na soisk. uch. st. kandidata ist. nauk. Tashkent. 29 p. [in Russian]

Rul, 1910 – Rul' [ezhednevnyaya gazeta] Rudder [a daily newspaper] Moscow, 1910. [in Russian]

Russkoye slovo, 1910 – Russkoe slovo [ezhednevnyaya gazeta Rossijskoj imperii, izdavalas' v Moskve, nachinaya s 1895 g]. Russian Word [a daily newspaper of the Russian Empire, published in Moscow since 1895]. Moscow, 1910. [in Russian]

Sagovsky, 1911 – Sagovsky E. (1911). Nashe sudohodstvo [Our shipping]. *Russkoe sudohodstvo*. № 1. Pp. 136-150. [in Russian]

Sagatelyan, 2007 – Sagatelyan A.G. (2007). Deyatel'nost' central'nyh i mestnyh organov vlasti po likvidacii posledstvij tekhnogennoj katastrofy na stancii Arzamas-1 4 iyunya 1988 goda [The activities of the central and local authorities to eliminate the effects of a man-made disaster at Arzamas-1 station on June 4, 1988]. Diss. na soisk. uch. st. kandidata ist. nauk. Nizhnij Novgorod. 243 p. [in Russian]

Sukhanov i dr., 2006 – Sukhanov S. I., Lavrenov I. V., Yakovleva N. P. (2006). Obledenenie sudov na Chernom more [Icing of ships on the Black Sea]. *Meteorologiya i gidrologiya*. № 12. 3p. 75-86. [in Russian]

Tarakanov, 1989 – Tarakanov N. D. (1989). Chernobyl'skie zapiski, ili razdum'ya o npravstvennosti [Chernobyl notes, or thoughts about morality]. M.: Voenizdat. 206 p. [in Russian]

Timofeev, 1912 – Timofeev S. N. (1912). Zima v yuzhnoj chasti Chernomorskogo poberezh'ya Kavkaza i ee vliyanie na rastitel'nost' [Winter in the southern part of the Black Sea coast of the Caucasus and its effect on vegetation]. Tiflis: tip. K.P. Kozlovskogo. 43 p. [in Russian]

TSGARD – Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Respubliki Dagestan [Central state archive of the Republic of Dagestan].

Yaitskaya, 2017 – Yaitskaya N. A. (2017). Retrospektivnyj analiz vetrovogo volneniya v Kaspijskom more vo vtoroj polovine XX-nachale XXI vv. i svyaz' s regional'nymi proyavleniyami izmeneniya klimata [Retrospective analysis of wind waves in the Caspian Sea in the second half of the XX – beginning of XXI centuries and connection with regional manifestations of climate change]. *Geograficheskij vestnik. Gidrologiya*. № 2 (41). Pp. 57-70.

Ретроспективный анализ социальных последствий шторма 1910 г. в Каспийском, Черном и Азовском морях

Ирина Владимировна Пащенко ^{а, *}

^а Федеральный исследовательский центр Южный научный центр Российской академии наук, Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматриваются последствия осеннего шторма в Каспийском, Черном и Азовском морях, который привел к обледенению судов в море, а также к гибели населения на прибрежных территориях вследствие нагонного наводнения.

Шторм в Каспийском море начался 12 ноября и продолжался 6–7 дней вследствие прохождения циклона над всей юго-восточной Россией. Погодные условия на трех морях были одинаковыми: шторм сопровождался резким понижением температуры до отрицательных значений, что привело к обледенению значительного числа судов, баркасов и барж, гибели рыбаков. Трагедии, которая разыгралась в трех южных морях, можно было избежать, т.к. уже 6 ноября имелись сведения о надвигающемся циклоне. Необходимо отметить, что эти сведения были доступны лишь капитанам и членам команд судов, население же прибрежных территорий о нем было не осведомлено.

* Корреспондирующий автор

Адрес электронной почты: pashchenkoirina@gmail.com (И.В. Пащенко)

Жертвами морской катастрофы в первую очередь выступили члены команд судов, оказавшихся на рейде, а также рыбаки. Сводных данных о числе жертв не имеется, но только лишь на Каспии их было более 300.

Ветровое волнение привело также к масштабному нагонному наводнению на северо-западном побережье Каспия, в результате которого затопленными оказались прибрежные территории с расположенными на них рыбацкими селами, промысловыми заведениями и калмыцкими поселениями скотоводов. Жители затопленных территорий погибли не только вследствие наводнения, но и отсутствия пригодных к проживанию домов, установившейся холодной погоды, от холода и болезней.

Автор в своем исследовании определяет особенности оказания помощи пострадавшим в море и на суше: если в море спасательные операции были организованы администрацией парходных обществ, то на прибрежных территориях эта работа была подготовлена и курировалась представителями региональной власти (губернаторами). Средства для спасения судов в море изыскивались из средств парходств, деньги же для помощи жителям прибрежных территорий поступали как из государственной казны (от императора и губернатора), так из фондов взаимопомощи (добровольных пожертвований).

Следствием этой трагедии в море стало утверждение ледакольной программы на 1911–1913 гг. в южных морях.

Материалами для подготовки статьи послужили документы из фондов Государственного архива Краснодарского края, Государственного архива Республики Крым, Центрального государственного архива Республики Дагестан, а также публикации в периодической печати того времени.

Ключевые слова: стихийное бедствие, опасные природные явления, шторм, обледенение, нагонное наводнение, Каспийское море, Черное море, Азовское море.