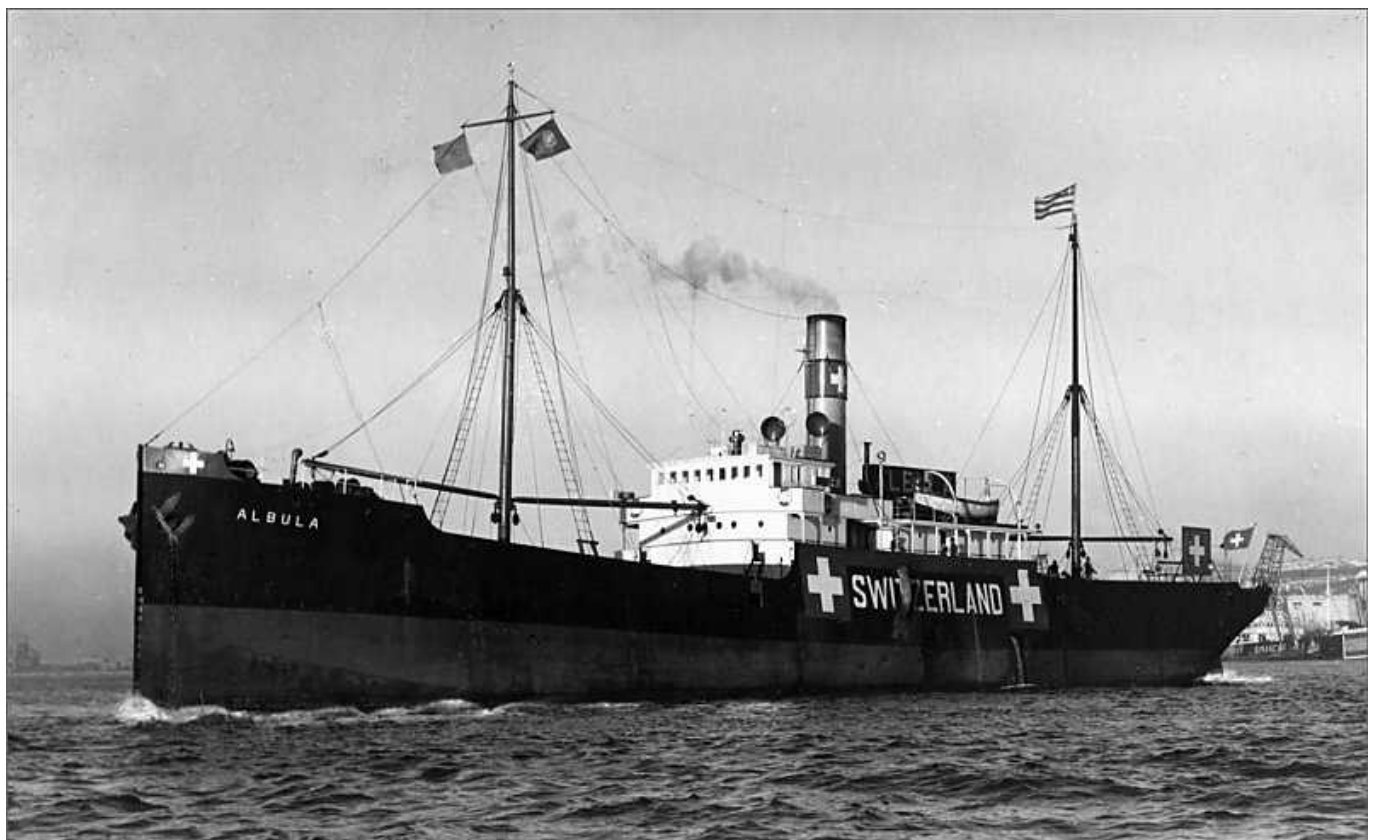


Когда Швейцария вышла в море... | Quand la Suisse prit le large

Auteur: Ольга Юркина, [Базель](#) , 12.08.2011.



"Albula" - один из четырнадцати швейцарских кораблей, бороздивших моря во время Второй мировой войны (swiss-ships.ch)

Морской флот под красным флагом с белым крестом не только существует, но и отмечает в этом году свое 70-летие. О том, какие трудности пришлось преодолеть Конфедерации, не имеющей прямого выхода к морю, чтобы обзавестись собственными кораблями, и почему членами швейцарского экипажа нередко становились русскоязычные матросы и офицеры.

|
La flotte helvétique de haute mer fête ses 70 ans. Créée pendant la Seconde Guerre mondiale pour assurer l'approvisionnement du pays, elle compte aujourd'hui 38 navires.
Quand la Suisse prit le large

Всем известно, что Швейцария не имеет прямого выхода к морю, однако мало кто знает, что столь немаловажное обстоятельство не помешало ей обзавестись собственным морским флотом. Более того, это единственная страна, в которой права на маневрирование судном, полученные на озере, действительны для хождения по морям. Однако отношения Конфедерации с морским флотом не всегда были столь равными, как сегодня, и много воды утекло с тех пор, когда в открытое море вышло первое судно под красным флагом с белым крестом.

Начиная с XVII века, банковское и торговое дело оказалось в непосредственной зависимости от морских путей. В XIX веке правительство Конфедерации получает многочисленные просьбы о создании национального флота. Исходят они, в основном, от швейцарских компаний с зарубежными филиалами в портовых городах, которые нередко обладают своими собственными кораблями, вынужденными ходить под иностранными флагами. Еще одним аргументом в пользу создания флота были некомфортабельные условия на иностранных кораблях, перевозивших эмигрантов в Северную Америку, учитывая, что все больше швейцарцев желает отправиться в Новый свет.



Швейцарский "Generoso" на пристани (swiss-ships.ch)

К тому же, собственные корабли позволили бы Конфедерации получить контроль над морскими торговыми путями и относительную независимость на морях. Многие швейцарцы к тому времени служат на флоте других стран, за неимением родного. Однако пока еще не существует никакого международного права, которое гарантировало бы безопасность судов страны, не имеющей выхода к морю, в иностранных портах, и морские державы нередко трактуют законы в свою пользу. Предпринятая Швейцарией попытка «прощупать» настроения за границей – 17 консульств, расположенных в государствах, обладающих морскими портами, получили задание изучить возможности регистрации в них швейцарских кораблей, - закончились неудачей. Швейцарский консул в Гавре открыто назвал идею смехотворной, министерства большинства стран затягивали с ответом, ожидая решения Франции, чтобы к нему примкнуть. В конце концов, Конфедерация сама отказалась от переговоров.

Однако несколько десятилетий спустя, когда началась Первая мировая война, необходимость обладания собственным флотом проявилась со всей силой. Дело в том, что Швейцария получала большую часть сырья и важнейшие продукты питания, в частности, зерновые, благодаря импорту, и состояние морских путей, блокированных враждующими государствами, непосредственно сказывалось на благосостоянии страны. Конфедерация, заручившись поддержкой частных предпринимателей, попыталась договориться о создании нейтрального торгового флота с могущественной лондонской компанией Interallied Chartering Executive. Однако англичане не спешили удовлетворить просьбу: предложенные ими условия оставались крайне невыгодными и, ко всему прочему, далеко не всегда выполнялись.

В марте 1917 года Швейцария создает специальное бюро для решения проблем экспорта и импорта (FERO), которое, в частности, должно заниматься организацией доставки зерновых в страну. FERO заключает договор с американской военной транспортной службой (US War Transport Office), регулирующий доставку зерновых для Швейцарии в нейтральные европейские порты на американских кораблях и

парусниках. Эти судна можно было отличить по красному флагу с белым крестом и крупной надписи SUISSE на корме: таким образом их пытались обезопасить от нападений немецкого флота, хотя надежда была слабая. По окончании войны прогулки швейцарского флага на морях закончились, ибо США не продлили контракта. Провалом закончились и переговоры швейцарской делегации с Лондоном и Парижем, и попытки создания швейцарско-нидерландской и швейцарско-бельгийской судоходных компаний.



"Chasseral" (swiss-ships.ch)

Тем не менее, натянутая ситуация в международных отношениях и приход к власти в Германии Гитлера в 1933 году, предвещавший новую войну, волновали Конфедерацию, не желавшую снова остаться без ресурсов. В мирные времена большая часть импортируемого сырья и продовольствия приходила в порты Антверпена, Роттердама и Амстердама, а затем отправлялась до Базеля речным путем. Однако представлялось все менее очевидным, что в случае военного конфликта Германия позволила бы торговым кораблям и дальше беспрепятственно ходить по Рейну. Опасения вскоре подтвердились, и Швейцария вновь оказалась отрезанной от моря, а вместе с ним – от импортируемых товаров.

В стране был объявлен чрезвычайный режим: не хватало ни хлеба, ни электричества. Специально созданное Военное бюро транспорта в срочном порядке ведет переговоры с морскими державами, которые, наконец-то, завершаются относительным успехом: 15 сентября 1939 года Конфедерация подписывает с греческой судоходной компанией Rethymnis & Kulukundis Ltd. договор о временной аренде. С весны 1940 года и до конца войны в распоряжение Швейцарии предоставляются 15 кораблей под греческим флагом.



На палубе швейцарского "Chasseral" (swiss-ships.ch)

Однако с мая 1940 года отношения Швейцарии и Третьего Рейха становятся натянутыми: из Германии поступают ультиматумы и угрозы, с недоверием относятся к Конфедерации, балансирующей «меж двух огней», и союзники. Когда в июне Италия вступает в войну, доступ к Средиземному морю оказывается закрытым. Греция требует возврата части кораблей, Великобритания блокирует товарные суда в Гибралтаре, независимо от их флага и порта приписки. В октябре Италия оккупирует Грецию, и итальянские порты теперь окончательно закрыты для швейцарских кораблей под греческим флагом, что еще больше усугубляет ситуацию в стране, отрезанной от жизненно необходимого сырья. С этого трагического момента и начинается подлинная история швейцарского морского флота.

Еще летом 1940 года Швейцарская навигационная компания приобретает два грузовых судна, CALANDA и MALOJA, зарегистрированные в Панаме. К панамскому порту приписан и корабль ST. CERGUE, принадлежащий крупному лозаннскому предприятию по торговле зерновыми André & Co, которое в 1941 году создает свою собственную судоходную компанию Suisse-Atlantique SA. Обе навигационные компании требуют от швейцарского правительства зарегистрировать их под национальным флагом, но получают отказ под предлогом отсутствия крайней необходимости и неоправданных затрат для столь маленького флота. Кроме того, морского законодательства у Швейцарии по-прежнему нет.



"Maloja" - одно из первых суден, вставших под швейцарский флаг (swiss-ships.ch) Однако, когда ситуация в военной Европе становится критической, отношение правительства к проекту резко меняется. По поручению Федерального совета, в январе 1941 года профессор из Базеля Роберт Хааб, специалист по морскому праву иностранных держав, за рекордный срок в 30 дней создает для Швейцарии первое в ее истории морское законодательство. Постановление одобрено правительством 9 апреля 1941 года и входит в силу немедленно.

Остается только одно препятствие к созданию полноценного морского флота: в условиях войны не так-то просто найти свободные судна. Корабли, выставленные на продажу, находятся в плачевном состоянии, часто представляют собой обломки, которые стоят в 10-20 раз выше, чем в довоенное время. Но у Конфедерации в тот момент нет выбора: она скупает лучшие из предлагаемых суден, вкладывая огромные суммы в ремонт будущего флота. Новые корабли принадлежат правительству, точнее, Военному бюро транспорта (OGT), ибо нейтральным суднам, находящимся в руках частных владельцев, закрыты пути к Гибралтару и Средиземному морю. Всего во время Второй мировой войны под швейцарским флагом ходит 14 кораблей.

Четыре судна, приобретенные OGT, одновременно перевозят посылки британского и американского Красного Креста, однако вскоре заказов последних становится так много, что не хватает места для остального груза. Тогда Международный Красный Крест в Женеве (ICRC) решает приобрести свои собственные корабли, которые также ходят под швейцарским флагом и эксплуатируются Швейцарской навигационной компанией. В конце войны правительство продаст свои судна частным компаниям, а Красный крест перепродаст корабли их прежним владельцам.



"Maloja" во время бури (swiss-ships.ch)

Как только проблема с суднами была решена, возникла новая: с экипажем. Теоретически, на нейтральных кораблях могут работать только граждане нейтральных государств. Так на швейцарских судах оказался пестрый состав из португальцев, бельгийцев, датчан, голландцев, эстонцев, греков, норвежцев, поляков, испанцев, шведов и эмигрантов из царской России, обосновавшихся во Франции и считающихся апатридами. Последним, именно по причине их шаткого международного положения и отсутствия национального паспорта, в некоторых портах было запрещено спускаться на сушу.

Сами швейцарцы охотно отправлялись в открытое море, занимая на палубе самые разные посты. Однако капитан швейцарской национальности во время войны был только один. Звали его Фриц Гербер, и свою карьеру он начал в 1898 году, в восемнадцатилетнем возрасте, на паруснике, приписанном к Бремену, и продолжил капитаном на немецких кораблях, отправлявшихся в Сибирь и на Дальний Восток. В начале Второй мировой войны Гербер сначала был назначен капитаном ST. CERGUE, а затем возглавлял команду на других швейцарских судах.



"St. Cergue" (swiss-ships.ch)

Надо сказать, что единственными специалистами на флоте, получавшими образование в Швейцарии, были радисты. Их роль на борту в то время считалась

необыкновенно важной, а потому Конфедерация приложила все усилия к формированию собственных связных. Их образованием занималось предприятие Radio Suisse SA, предок Swisscom. Приемная станция была установлена в военном аэропорту Дюбендорфа, неподалеку от Цюриха. В 1949 году она переедет в новый гражданский аэропорт Клотен, а затем в Берн.

Не так-то просто было ходить по морям в военное время. Союзники и Германия установили для нейтральных кораблей многочисленные пункты контроля и строгие правила. Так, например, членам экипажа запрещено было иметь при себе блокноты, личные дневники, тетради с зарисовками, сигареты, фотоаппараты: все эти вещи конфисковались на проверках. Помимо обычных документов для навигации, швейцарские нейтральные корабли должны были возить с собой кипу документов и разрешений обоих военных блоков, о любом перемещении необходимо было сообщать специальным органам контроля.



Затонувший "Generoso" (swiss-ships.ch)

И снова волшебным знаком, защищающим от любой опасности, должна была стать надпись SWITZERLAND и белый крест на красном фоне. Название страны фигурировало на этот раз с двух сторон кормы, выведенное большими белыми буквами, которые освещались ночью. Швейцарский флаг был нарисован или растянут везде, где только позволяло место.

Помогло ли это защитить швейцарские корабли? Увы, лишь отчасти: спасти от воздушных и подводных атак, также как от мин, красно-белый флаг был бессилён. Корабль MALOJA был потоплен в результате воздушной атаки англичан у берегов Корсики в 1943 году, CHASSERAL пострадал от нападения английской авиации в Средиземном море, но впоследствии был отремонтирован. ALBULA затонул в порту Марселя в июле 1944 года, незадолго до освобождения города союзниками: в ночь с 20 на 21 августа немецкие солдаты взорвали стену набережной, и упавшие обломки потопили пришвартованное швейцарское судно. Трагическая судьба ожидала GENEROSO и его русскоязычного капитана Анатолия Гурецкого. 14 сентября 1944 года в марсельском порту французские и американские военные суда, разыскивающие мины, попросили швейцарский корабль переправиться в более безопасное место. Однако во время маневра GENEROSO наплыл на бомбу. Взрыв был настолько сильным, что капитана и швейцарского связного выбросило в воду. Капитан погиб на месте, тяжело раненного телеграфиста удалось спасти...



Гибель "Albula" в марсельском порту (swiss-ships.ch)

Швейцарские корабли во время войны не раз совершали добрые дела, спасая экипажи терпящих бедствия суден. В июне 1942 года, ST. CERGUE, на пути из Нью-Йорка в Геную, пришел на помощь тонущему голландскому кораблю и смог спасти 214 человек. В числе уцелевших оказались американские офицеры, и капитан Гербер опасался, как бы на предстоящем пункте контроля их не обнаружил немецкий патруль. По предложению капитана, офицеры выбросили свою форму за борт, а сами спрятались под палубой. Когда патруль поинтересовался, почему швейцарский корабль сбился с курса, Гербер, скрывая волнение, свалил всю вину на неожиданные течения. Немецкая служба, удовлетворенная ответом, не стала проводить обыск корабля.

Согласно международному праву, каждый корабль должен иметь порт приписки в стране, под флагом которой он ходит. Таким образом, родной гаванью для всех швейцарских кораблей стал Базель, где сегодня располагается Швейцарское бюро морской навигации. Флот Конфедерации теперь подчиняется федеральному закону 1957 года, сменившему чрезвычайное положение 1941 года.



"Chasseral" в порту (swiss-ships.ch)

Сегодня швейцарский флот насчитывает 38 кораблей – настоящий рекорд для маленькой озерной страны, не имеющей прямого выхода к морю. А вот число моряков со швейцарским паспортом, достигнув апогея в 1965 году – 62% экипажа – теперь застыло на минимальной отметке. Из 708 матросов и офицеров на судах, ходящих под швейцарским флагом, всего шестеро – швейцарцы. Большую часть экипажа составляют сегодня граждане Филиппин, Украины и Хорватии, по статистике Швейцарского бюро морской навигации. Причиной упадка интереса к судоходству на морях стали экономические кризисы 70-х годов. Сегодня же Конфедерация пытается поправить ситуацию, сделав ремесло моряка более привлекательным: поднимает зарплату тем, кто решил посвятить себя морю, и даже предлагает частично оплатить образование в обмен на три года службы во флоте.

Судна, курсирующие под красно-белым флагом, - грузовые, контейнеровозы, назначения, - принадлежат шести судовладельцам, зарегистрированным в Швейцарии. Некоторые иностранные корабли сегодня также ходят под швейцарским флагом, несмотря на строгие правила регистрации. В случае необходимости и чрезвычайного положения Конфедерация может реквизировать торговые суда для снабжения страны продовольствием, - в конце концов, ведь когда-то именно для этой цели она и создала свой собственный флот.

[Швейцария](#)

Статьи по теме

[И в воздух шарик бросали...](#)

[Исторические корабли Женевского озера стали памятниками](#)

[«Мир» обнаружил на дне Женевского озера затонувший корабль](#)

[Швейцарский корабль отбил от пиратов](#)

Source URL:

<https://dev.nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/kogda-shveycariya-vyshla-v-more>