

Л. В. Довыденко

КАЛИНИНГРАДСКИЙ МОРСКОЙ КАНАЛ



Калининград
ООО «Живем»
2011

УДК 627.2(470.26)
ББК 39.411.12к(2Рос-4Кар)
Д 58

Автор выражает сердечную признательность и благодарность за помощь в сборе материалов для написания книги Г. Н. Себову, И. Г. Шмалию, В. Г. Беляеву, А. Ф. Деменку, Н. Ю. Маменко, А. Г. Тимофееву, А. А. Синильникову, И. В. Сидло, Л. В. Сазонову, Ю. В. Щербакову, Н. С. Швореню, И. В. Зарубову, Р. А. Гоголю, Ю. А. Стушнову, Т. И. Гринь, Е. А. Королеву, А. И. Мамонову, И. В. Мешкову, Г. Визе, И. Рюге, Э. А. Аведесяну, И. Я. Шумскому, Е. Н. Грицене, Л. И. Журиленко, Л. А. Боценюк, Е. В. Олейниковой, Е. Белоусову, коллективам Калининградского областного государственного архива, Калининградской областной универсальной научной библиотеки.

Особая, глубокая благодарность Н. С. Лядвику, собирателю и хранителю истории канала и преданному своему делу профессионалу, идущему в ногу со временем.

Довыденко, Лидия Владимировна

Д 58 **Калининградский морской канал** / Л. В. Довыденко ; авт. предисл. Г. Н. Себов. — Калининград: Живем, 2011. 000 с. — 1000 экз. — ISBN 978-5-903400-19-5

УДК 627.2(470.26)
ББК 39.411.12к(2Рос-4Кар)

Вступление



Уважаемые читатели! 15 ноября 2011 года исполняется 110 лет со дня открытия Калининградского морского канала. Десять лет назад к юбилею канала была издана первая книга, посвященная его истории. Столетняя история канала, к которой мы бережно относимся, стала прологом к последующему десятилетию. При сохранении того, что было сделано на канале за десять десятилетий, период с 2001 по 2011 год ознаменовался напряженным трудом и значительными событиями, которые и составляют основное содержание второго выпуска книги о Калининградском морском канале.

И мы даем себе отчет в том, что через некоторое время и это десятилетие станет историей для наших потомков, новые люди будут так же преданно служить каналу, с интересом прочтут, что первое десятилетие XXI века характеризовалось введением в эксплуатацию грузопассажирского паромного терминала, открытием железнодорожного комплекса в Балтийске и новых паромных линий. Проведен целый ряд реконструкций на самом канале, построены подходные пути, увеличен радиус поворота канала в районе Балтийска, увеличены ширина и глубина фарватера, построены новые створы канала и запущены в эксплуатацию, откорректированы морские навигационные карты. Проведена реконструкция канала у поселка Ижевского по инвестиционному договору с ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть». Построен терминал в Светлом по глубокой переработке маслосодержащих культур «Содружество-Соя», по инвестиционному договору выполнены работы по дноуглублению на подходах к этому терминалу до 10,5 метра.

Все судоходные пути по Калининградскому заливу соответствуют международным требованиям. Установлено тридцать плавучих навигационных знаков для обеспечения безопасности мореплавания. Все стационарные навигационные знаки оборудованы самыми современными светодиодными фонарями, установлена система контроля и управления огнями. Плавучие знаки также оборудованы светодиодными фонарями с программным управлением. Работники канала обучались на фирмах, выпускающих оборудование. Они прошли всевозможные курсы и семинары.

Установлен новый лазерный навигационный знак. Впервые в России появился лазерный маяк на Волго-Балтийском канале, обеспечивая речное судоходство. Когда об этом новшестве узнали в морской администрации, было принято решение

поставить лазерный створ на самом сложном участке канала — 9-километровом колене канала, и створный лазерный знак улучшил условия безопасности мореходства. Калининградцы опередили российские порты по применению лазерной навигационной техники в морских условиях.

Когда было принято решение о строительстве в Балтийске портового комплекса, терминала по приемке грузопассажирских паромов, это был революционный шаг. Необходимо было по указанию президента РФ в короткий промежуток времени осуществить строительство причальных линий, инфраструктуры портового комплекса, набрать и обучить персонал, изучить рынок — в общем, это была сложная задача, которая была выполнена. 26 декабря 2002 года в Балтийск зашел первый паром. Многие помнят этот день, когда с парома выкатилось лишь несколько автомобилей, а теперь разгрузка составляет 500—600 метров. (Техника, доставленная на пароме, считается по длине.) Уровень, качество, быстрота разгрузки соответствуют уже сейчас европейским стандартам. Было много проблем с людьми, потому что надо было подготовить специалистов. Например, в Балтийске не было докеров и других сугубо портовых специальностей. Срочно собрали группу молодых, энергичных людей, которые прошли подготовку в Торговом порту.

В течение последних десяти лет отремонтированы Северный и Южный молы, обновлен флот канала, построено здание администрации, усовершенствована система управления движением судов по каналу, лоцманская проводка, экология канала, налажены огромные международные связи. Все виды деятельности сертифицированы и лицензированы.

С вводом в эксплуатацию новых портовых комплексов на канале изменилась вся инфраструктура прилегающей территории. В сентябре 2004 года была открыта в Балтийске автомобильная дорога длиной 4 километра 200 метров, это шоссе 4-й категории. Благодаря портовому комплексу город получил вторую автотрассу, в которой заинтересованы все участники экономической деятельности. Кроме того, предстоит коренная реконструкция автомобильной дороги на Калининград. Министр транспорта И. Левитин обратил внимание Президента РФ на транспортный коридор Калининград—Владивосток. Есть возможность войти в федеральную программу в части: Балтийск—Калининград. Это грандиозная задача. Для всей Калининградской области это прорыв на новый виток экономического развития, включение ее в межконтинентальную транспортную систему.

Первое десятилетие XXI века в истории канала стало примером дальнейшего развития человеческой мысли по использованию возможностей важнейшей водной трассы России, ее реконструкции и развития, как мост между прошлым и будущим, как факт, не подлежащий сомнению.

Г. Н. Себов,
начальник Калининградского Управления
Северо-Западного Бассейнового филиала
ФГУП «РОСМОРПОРТ»



ГЛАВА I Предыстория канала

Не все время попутный ветер,
Постоянное удовольствие невозможно.

*Девиз, написанный на торговой марке
с изображением парусника потомственной
морской семьи из Пиллау, 1776*

1. Древние мореплаватели

О первых мореплавателях в заливе Фришес-Хафф (Калининградский, или Вислинский, залив) ¹ и в Балтийском море не осталось совершенно точных, достоверных свидетельств. В те далекие времена человек рассказывал свои морские истории, скорее, в стихах и песнях, которые, конечно, исчезали, как легкие волны от удара веслами первых гребцов на морских судах. Наиболее ранняя из морских легенд, изложенная немецким историком Симоном Грунау в «Прусской хронике», относится к 514 году нашей эры. Она гласит о том, что жители острова Кимбрия (Готланд) прибыли в Ульмиганию, или Ульмиригию (название земли, которую позже стали называть Пруссией), на плотах и судах, подбитых кожей, в количестве 46 000 человек. Правивший в то время в Дании король Теудот продал Кимбрию готам, и кимбры во главе с двумя властителями, звавшимися Брутен и Видевут, собрались со своей знатью на совет и решили: «Должны они покинуть Кимбрию и должны они где-то стать сильнее, нежели здесь». «Брутен и его брат Видевут с их родней сели на плоты и поплыли по Хроне ², воде Хайлибо ³ и нашли в Ульмигании неведомый народ. У него они сделали остановку и строили там на свой лад замки и деревни, стали править

¹ В немецких источниках, например в книге Б. Вебке «250 лет Пиллау», есть сведения о том, что единый сегодня залив в древнейшие времена составлял два отдельных залива, образуемых Прегельским и Вислинским потоками воды. Мелкие острова между ними можно было увидеть еще в XIII веке, их древние пруссы называли «мостом» и пользовались им, перебираясь с одного берега залива на другой.

² Хронос — бог времени в древнегреческой мифологии. В данном случае: «поплыли по реке времени».

³ Вислинский залив.

в Ульмигании. Брутен и его брат Видевут построили крепости-замки Хонеду, Пайлпайлло, Нангаст, Вустоппос и другие. Те, кто ранее жил в Ульмигании, стали вести жизнь по обряду кимбров...»⁴ Это удивительная история о том, что более 40 000 человек морем на плотах со своим домашним скарбом, скотом, с детьми и стариками перебрались к берегу, где сейчас остались лишь руины тевтонского замка Бальга, который у пруссов назывался Хонедда. Возможно, этим древним мореплавателям помогали их языческие боги. Но, вероятно, они знали, куда держат путь, сделав запасы воды и продовольствия. Возможно, ветер для них был попутным и они могли использовать парус. «Если сникнет парус, мы ударим веслами», — как поется в песне о средиземноморских аргонавтах, и путь их длился около недели. Но в любом случае им понадобились в равной степени как мужество, так и умение справляться с морской стихией, чтобы достичь цели.

На юго-восточном берегу Балтийского моря в давние времена образовались земли, которые, согласно древнепрусской мифологии, получили свои названия от имен 12 сыновей короля Видевута: Литтфо, Замо, Судо, Скалве, Надро, Натанго, Брато, Галиндо, Вармо, Хогго, Помезо, Шало. Племена, получившие позже обобщенное название «пруссы», родственны латышским, литовским, славянским народностям, и отсюда рождается мысль о едином происхождении и общности народов, представители которых населяют сегодня наш регион и связаны с мореплаванием, судоходством, обслуживанием портовых предприятий и морского канала. До нас не дошло сведений о дальних морских путешествиях кимбров, но, как и на всем земном шаре, моряки, возвратившись домой, делились своими наблюдениями за направлением ветров, капризами морей, описывали местоположение бухт и мелей.

А жрецы, собрав эти сведения, обобщали их и выводили связь между жизнью земли, неба и моря, извлекая пользу из зачастую фантастических рассказов, накапливая знания.

Каждое море рождало своих покорителей. На Средиземном море это приняло особый размах, где временные стоянки на берегах заливов превращались в порты. А затем эти порты-города отправляли во все неизведанные земли первопроходцев.

И именно наблюдения мореплавателей привели Пифагора⁵ к мысли о сферичности нашей планеты. А Аристотель⁶, собрав ответы на свои вопросы у моряков, положил начало океанографии. Люди для составления морских карт измеряли глубины, определяли по звездам пройденные расстояния, научились использовать силу ветров, морских течений. И очень скоро поняли, что на корабле можно быстрее перевезти то, на что понадобились бы сотни лошадей или

⁴ Восточная Пруссия. С древнейших времен до конца Второй мировой войны: Ист. очерки. Документы. Материалы. Калининград: Кн. изд-во, 1996. С. 61—63.

⁵ Пифагор Самосский (Pythagóras; около 570 до н. э. — около 500 до н. э.) — древнегреческий мыслитель, религиозный и политический деятель, основатель пифагореизма.

⁶ Аристотель (др.-греч. Ἀριστοτέλης; 384 до н. э., Стагир — 322 до н. э., Халкида, остров Эвбея) — древнегреческий философ и ученый. Ученик Платона. С 343 до н. э. — воспитатель Александра Македонского.



верблюдов. Морские пути оказались более выгодными и для доставки войск, и для перевозки грузов. Поэтому с древнейших времен люди строят корабли, порты, молы, очищают фарватеры, изучают наиболее удобные пути для прохождения судов.

Первые сведения о стране янтаря относятся к V веку до нашей эры, написанные Геродотом ⁷. 120-ю годами позже появляются данные путешественника Пифея ⁸ из Массалии, которые выходят почти одновременно с сообщениями Плиния ⁹ и Страбона ¹⁰. Средиземноморские путешественники проникали в Балтийское море. По сообщениям мореплавателей, Птолемей ¹¹ оставил записки о расстоянии между устьем Вислы и Скандией.

В истории сохранилось значительно больше сведений о посещении прусской земли с разными целями иноземными мореплавателями, чем об активном судоходстве жителей прибрежных территорий залива Фришес-Хафф и Восточного моря, как называли когда-то Балтийское море на Западе. О южных эстиях (восточных людях) упоминал римский историк Тацит ¹² в начале II века: «У них редко употребляют мечи, но часто дубины. Они с большим терпением обрабатывают землю для хлеба. Но они обшаривают море и собирают в мелководных местах и на самом берегу янтарь...»

В конце IX века король Англии Альфред Великий ¹³ сделал перевод «Хроник» Орозия ¹⁴, который вставил в свою «Историю против язычников» сведения по географии и этнографии восточного побережья Балтийского моря, полученные от мореплавателей Вульфстана ¹⁵ и Отера ¹⁶.

П. Орозий так и писал: «Вульфстан сказал...» Немецкий путешественник Вульфстан увидел страну, изобилующую медом, рыбой и янтарем. В 965 году здесь побывал Ибрагим ибн Якуб ¹⁷, отметивший храбрость местных жителей:

⁷ Геродот Галикарнасский (др.-греч. Ἡρόδοτος Ἀλικαρνασσεύς; 484 до н. э. — 425 до н. э.) — древнегреческий историк, автор первого полномасштабного исторического трактата «Истории».

⁸ Пифей (380 до н. э. — ок. 310 до н. э.) — греческий купец, географ, исследователь из греческой колонии Массалии (современный Марсель).

⁹ Плиний Младший, Гай Плиний Цецилий Секунд (Gaius Plinius Caecilius Secundus (также Junior или Minor); 61 или 62, Комум, современный Комо — около 114) — римский писатель и государственный деятель.

¹⁰ Страбон (греч. Στράβων; ок. 64/63 до н. э. — ок. 23/24 н. э.) — греческий историк и географ. Автор «Истории» (не сохранилась) и сохранившейся почти полностью «Географии» в 17 книгах.

¹¹ Клавдий Птолемей (Κλαύδιος Πτολεμαῖος, лат. Ptolemaeus), реже Птоломей (Πτολομαῖος, Ptolomaeus) (ок. 87—165) — древнегреческий астроном, астролог, математик, оптик, теоретик музыки и географ.

¹² Публий, или Гай Корнелий Тацит (лат. Publius Cornelius Tacitus или Gaius Cornelius Tacitus) — древнеримский историк.

¹³ Альфред Великий (англо-саксон. Ælfrēd se Grēata; англ. Alfred the Great; ок. 849 — 26 октября 899 или 28 октября 901) — король Уэссекса, правил в 871—899/901 годах, первый из королей Уэссекса, использовавший в официальных документах титул король Англии.

¹⁴ Павел Орозий (385—420) — историк и христианский теолог V века.

¹⁵ Вульфстан (англ. Wulfstan; 1008, Уорикшир — 19 января 1095, Вустер) — епископ Вустерский (с 1062 г.), святой римско-католической и англиканской церкви. День святого Вульфстана отмечается 19 января, он считается покровителем вегетарианцев и сидящих на диете.

¹⁶ Отер — норвежец по происхождению, мореход, купец, зверобой, мелкий землевладелец (IX век).

¹⁷ Ибрагим ибн Якуб ал Исраэли ал ат-Тартуши (ок. 912, Тортоса — 966) — арабский путешественник и автор путевых записок.



«Когда приходит войско, никто не ждет, чтобы присоединился его товарищ, а рубит своим мечом, пока не умрет».

В 997 году славянин Адалберт Пражский¹⁸, пришедший в Самбию с христианской миссией, высадился на морское побережье около Тенкиттена (поселок Береговое Балтийского городского округа), чтобы найти здесь мученическую смерть от рук язычников, крепко охранявших свою веру.

Лишь к XI веку историки относят появление самбийских торговых судов в тогдашнем центре скандинавской торговли — в шведском порту Бирка¹⁹. Пруссy вели морскую торговлю со Скандинавией и другими странами, ввозя соль и железо и вывозя янтарь, куньи шкуры. В 1170 году германский хронист Гельмольд²⁰ писал: «У них (пруссy. — Л. Д.) изобилие неизвестных мехов, из-за которых в нашей стране разлился смертельный яд гордости. Они почитают их вроде как за навоз в укор, думаю, нам, которые вздыхают по меховой одежде, как по величайшему счастью. Поэтому за льняные одежды, которые у нас называют "фалдонес", они отдают нам столь драгоценные шкурки».

В 1242 году в устье Прегеля (Преголи) прибыли морским путем купцы города Любека. Предприимчивые люди, понимающие толк в экономической выгоде, облюбовали этот кусочек земли и обратились к руководству Тевтонского ордена с просьбой о разрешении строительства торгового города, но упорство ландмейстера Поппо фон Остерна²¹ заставило Любек отступить. У Ордена были свои стратегические планы — найти такую территорию, где можно было бы создать свое государство. И этим планам суждено было осуществиться. Водным путем по реке Висле, а затем через залив Фришес-Хафф в XIII веке началось завоевание Самбийского полуострова (Калининградский полуостров) Тевтонским, или Немецким, орденом, создавшим централизованное Орденское государство.

2. Судоходство в Орденском государстве

Тевтонский орден придавал серьезное значение судоходству по заливу и выходу к морю. В 1237 году рыцари вышли из Эльбинга (Эльблонга) в залив на двух вооруженных парусных кораблях — «Пилигрим» и «Фридланд», которые были построены благодаря наличию серебряных рудников у рыцаря Генриха фон Майсена²². Он потопил ладьи язычников, вышедшие ему навстречу. Как писал

¹⁸ Адалберт Пражский (лат. Adalbertus Pragensis), он же Войтех или Войцех (чешск. Vojtěch, польск. Wojciech) (955, Либице, Чехия — 23 апреля 997, Пруссия, ныне Калининградская область, Россия) — чешский епископ (982—989, 993), католический святой.

¹⁹ Бирка (Birka) — крупнейший торговый центр шведских викингов в 800—975 годах, который упоминается в сочинениях Адама Бременского. С XIX века отождествляется с островом Бьёрке на озере Меларен.

²⁰ Helmolda Kronika Slavian, przez J. Matuszevski. Warszawa, 1984. S. 83.

²¹ Поппо фон Остерн (1200—1267) — 9-й великий магистр Тевтонского ордена (1252—1256).

²² Отец знаменитого поэта-миннензингера Генриха фон Майсена (Фрауэнлоба) (Heinrich von Meißen, Frauenlob; между 1250 и 1260 — 29 ноября 1318, Майнц), воспевавшего Царицу Небесную Деву Марию.

преданный Ордену Петр из Дусбурга²³, «корабли его неслись на веслах мужества». Еще на подходе к Эльбингу (Эльблонгу) он «потопил 20 кораблей. Враги подошли с берега, бросая камни. Брату Конраду они выбили зуб, а многих других ранили, прочие прибыли в Эльбинг невредимыми». «Братья из Эльбинга, которые мучительно долго ожидали прибытия этих кораблей, — продолжает Петр из Дусбурга, — в свою очередь отправили корабли со своими гонцами. А когда они проходили



Лохштедт

близ замка Швец²⁴, князь Святополк со многими оруженосцами и 10 кораблями снова напал на них. Брату Фридриху фон Вейде пронзили копьем подбородок. На корабле горожан из Эльбинга, который, стремительно причалив, неподвижно встал на песке, было убито два брата, но брат Фридрих, подоспев, освободил остальных и разместил на своем корабле»²⁵. В заливе Орден столкнулся с «замландскими разбойниками», которые еще в 1234 году, сопротивляясь христианизации, взяли в плен первого католического епископа Пруссии Христиана²⁶, томившегося в неволе восемь лет, пока за его освобождение не была внесена значительная сумма. На месте кимбрского замка Хонеда рыцари воздвигли замок Бальга. На высоком, около 30 метров, берегу залива Фришес-Хафф возникла шестиугольная громада замка, ставшего исходным пунктом дальнейших военных походов на прусскую землю. «Людьми с упомянутых кораблей, — рассказывает Петр из Дусбурга, — были построены два замка: Эльбинг и Балге²⁷, а Свежее море (залив) было очищено от натиска язычников, что само по себе не могло сравниться ни с чем другим. Эти корабли спустя много лет затонули в озере Друзине. Выполнив, таким образом, обет своего паломничества, тот правитель (граф Мейсенский), оставив в Пруссии много воинов для сооружения замка Эльбинг, воротился восвояси»²⁸.

Вскоре на противоположном берегу залива Тевтонский орден строит замок Лохштедт на берегу бухты Шоне-Вик (Приморской бухты), руины которого и сейчас можно увидеть, пройдя сто метров от бывшей заставы у Балтийска в

²³ Петр из Дуйсбурга (нем. Peter von Duisburg или нем. Peter von Dusburg — Петр из Дусбурга, встречаются также: Петр Дуйсбургский) — брат-священник Тевтонского ордена XIV века, создавший «Хронику земли Прусской» на латинском языке.

²⁴ Швец (Swecza) — центр поморских князей Святополка и Мстивоя II.

²⁵ Петр из Дусбурга. Хроника земли Прусской. М., 1997.

²⁶ Епископ Прусский Христиан — монах из Поморского монастыря Олива.

²⁷ В немецком языке произносится Бальге (Balge), в XIII—XV веках этим словом называли проливы через косу Фрише Нерунг, позже проливы стали называться Tief. Этимология слова Бальга является предметом спора ученых, связывавших Бальгу с именем магистра Германа Балка, с героем «Песни о Роланде» эмиром Балигантом, а также с названием горы, на которой был построен замок.

²⁸ Петр из Дусбурга. Хроника земли Прусской. М., 1997.

сторону залива. Решающим обстоятельством тому, чтобы замок возник именно здесь, было то, что в те времена тут проходил пролив, соединявший море с заливом. И сейчас место расположения заставы — самое узкое расстояние между морем и заливом.

Пролив был труднопроходимым для судов, так как постоянно замывался песком. Но для Ордена он имел как оборонительное, так и экономическое значение. Замок Лохштедт постоянно держал связь с Бальгой водным путем через залив.

Следующий замок на пути завоевания Пруссии орденские братья возвели в Фишхаузене (Приморске). Позже, уже в XVI веке, в этом замке проходили обе свадьбы герцога Альбрехта Бранденбургского ²⁹, преобразовавшего Орденское государство в герцогство. Замок Фишхаузен был выбран герцогом Альбрехтом как место своей свадьбы 1 июля 1526 года. Он женился на Доротее Гольштайнской, дочери короля Фридриха Датского и герцога Гольштайнского. Принцесса прибыла в Фишхаузен из Дании морским путем в сопровождении 11 кораблей. В 1550 году вновь герцогская свадьба в замке Фишхаузен. Вторая жена герцога Альбрехта — Анна Мария, дочь герцога Эриха Брауншвейгского, прибыла в Эльбинг, а затем в Фишхаузен водным путем со своим знаменитым приданым — Серебряной библиотекой. Сын герцога Альбрехта Фридрих Альбрехт практически не покидал из-за болезни Фишхаузен, и свадьба его тоже была в замке Фишхаузен. Выбор пал на старшую дочь герцога Юлих-Клевского Марию Элеонору ³⁰. Свадьба состоялась 15 октября 1573 года. Не удалось найти сведений, каким путем она прибыла в Фишхаузен. Но бракосочетание было пышным и торжественным, с огромным количеством гостей. К свадьбе «было доставлено 154 быка, 370 баранов, 108 телят, 6000 кур, 200 овец, 150 индюшат, 5 лосей, 10 оленей и колоссальное количество других продуктов, около 19 тонн». Конечно же, бесчисленное количество судов с гостями и товарами причалило у замка на берегу бухты Шоне-Вик. Все эти исторические подробности говорят об активном судоходстве в Вислинском заливе.

Но вернемся снова к орденскому времени. В 1255 году на месте прусской крепости Твангсте рыцари при содействии чешского вспомогательного корпуса под началом короля Оттокара ³¹ на берегу реки Прегель заложили замок Кёнигсберг. Орденские братья передвигались на восток, возводя новые замки, не только пешком и конным путем, но активно использовали водный транспорт. И практически всегда они выбирали место у воды: на берегу заливов, рек и озер. При осаде Твангсте в 1260 году пруссы пытались перерезать водный путь, наведя мост через Прегель. Но рыцари разрушили его и получали все время через залив новые запасы продуктов. И наконец, тем же путем прибыло войско, снявшее осаду. Таким образом, с давних времен движение судов по заливу было неотъемлемой частью жизни Янтарного края.

²⁹ Альбрехт Бранденбургский (17.5.1490 — 20.3.1568) — последний гроссмейстер Тевтонского ордена (с декабря 1510), из рода Гогенцоллернов.

³⁰ Мария Элеонора Юлих-Клевская (1550—1608).

³¹ Jnnjrfh II (Оттокар), сын Вацлава I, в 1251 году избран герцогом, в 1253 году наследовал отцу в Чехии, в 1255 и 1268—1269 годах предпринимал крестовые походы против прусских язычников.

Флот Ордена сыграл важную роль при наступлении к востоку от Кёнигсберга, по реке Прегель, чтобы вбить клин между Судавией и Надровией. Новые замки на Прегеле было легко снабжать при помощи кораблей, и они защищали судоходство по реке Алле.

Кёнигсберг, благодаря своему географическому положению, на перекрестке речных и морских путей, превращается в крупный торговый центр. В орденские времена среди многочисленных ремесленников, булочников, сапожников, пивоваров были и строители судов. Известны случаи продажи их англичанам и фламандцам.

Наличие выхода в море позволило Кёнигсбергу стать членом союза Ганза³², который в свою очередь родился благодаря обилию рыбы в море. В «Очерках по истории Пруссии» Э. Лависс писал: «...Балтийское море было тогда самым рыбным в Европе. Семга и угорь кишели в устьях рек, и сельдь проплывала в бесчисленном множестве. Сельдь тоже была важным историческим лицом очень своенравного характера, и ее причуды не раз до глубины души волновали весь северный мир и стоили жизни тысячам людей. И когда рыба, изменив путь, пошла мимо норвежских берегов, моряки последовали за ней, и ганзейцы, дав ряд сражений англичанам, шотландцам и голландцам, пустив ко дну немало иностранных кораблей, удержали за собой поле битвы. Лов сельди положил начало благосостоянию прусских городов. У Ордена был флот на Балтийском море и несколько речных флотилий»³³.

Купеческая гильдия в Кёнигсберге пользовалась значительным авторитетом и имела привилегии, время от времени ограничиваемые государством. В период Орденского государства Торговый двор Тевтонского ордена вел обширную торговлю со странами Западной Европы, а также с Новгородом и Лембергом (Львовом) продуктами сельского хозяйства и ремесленными товарами, янтарем, став членом Ганзы.

В оживленных отношениях с Ганзой состоял Новгород. В Кёнигсберге начинался так называемый Янтарный путь³⁴, пересекавший Прегель — границу речного и морского судоходства.

С 1392 года в Орденское государство шли корабли с сукном, маслом, рисом, миндалем, пряностями, солью. Когда в Северном море начали свирепствовать пираты, тевтонский гроссмейстер распорядился, чтобы все купеческие суда шли в сопровождении вооруженных «кораблей мира».

8 октября 1405 года Орден заключил договор с Англией о взаимных гарантиях свободы захода судов в гавани обеих стран и продаже товаров в любом месте.

Значительную часть товаров в Россию составляла соль. В 1399 году магистр

³² Торговый союз северонемецких городов во главе с Любеком, существовавший в XIV—XVI веках (формально до 1669).

³³ Лависс Э. Очерки по истории Пруссии. М., 1915. С. 136.

³⁴ Янтарный путь — древний торговый путь, по которому в античности из Прибалтики в Средиземноморье доставлялся янтарь. В раннем Средневековье дорога начиналась в земле пруссов, у торгово-ремесленных центров Кауп и Трусо, затем шла на юг по реке Висле, пересекала Дунай у Карнунта, проходила по территории нынешних Чехии, Словакии (через Девин), Австрии и Словении и оканчивалась, как правило, в Аквиле.



К. фон Юнгинген³⁵ пригласил специалиста по добыче соли из Галле, и тот нашел ее залежи при Бонау (ныне поселка не существует, находился между современными городами Знаменском и Черняховском).

Таким образом, Орденское государство активно использовало водный путь к морю от Кёнигсберга. И как писал Э. Лависс: «Немецкий корабль был похож тогда на плавучий монастырь. Когда один из этих кораблей, отправляясь в дальнее плавание, отходил на полдня пути от гавани, то капитан собирал экипаж и пассажиров и держал к ним такую речь: "Вот теперь мы предоставлены богу, ветрам и волнам. Перед ними мы все равны. Нас окружают опасности, нам грозят бури и морские разбойники. Не достигнуть нам цели, если мы не подчиним себя общему уставу. Начнем с молитвы и песнопений, прося у господ попутного ветра и счастливого пути, а затем изберем судей, которые будут судить нас беспристрастно". По окончании молитвы и выборов читался устав, где говорилось: "Воспрещается богохульствовать, поминать дьявола и спать во время молитвы". Эти христианские купцы являлись на туманных берегах Балтийского моря тем же, чем были древние греки для заливого солнцем побережья Средиземного моря, то есть вестниками цивилизации»³⁶.

На полуостров Замланд в XIV веке устремились немецкие колонисты и смешались с исконными пруссами, которые были сильнее и здоровее, но пришедшие оказались выше по занимаемому положению. Как отмечали немецкие историки, характерной чертой замландца было неприятие нового и чужого, верность старым обычаям и сильная склонность к простоте. Как говорил князь Богуслав Радзивилл: «В этой стороне никто не страдает от того, что кто-то что-то понимает лучше, чем они сами»³⁷. О. Шлихт о характере жителей Замланда писал так: «Надежность воспринимает замландец как само собой разумеющееся. Совестливая трезвость характера руководит им, предполагая дефицит душевности. Это впечатление усиливается из-за нескрываемого отсутствия поэтического и музыкального восприятия»³⁸.

С морем у замландцев был связан целый ряд суеверий. Так, например, считалось, что, если в море есть утопленник, оно будет бушевать до тех пор, пока не выбросит его на берег.

И на берегу и в море рыбак разговаривал с «Ним», Морем, обращался к «Нему», просил «Его». Исконные пруссы выходили в море только с позволения жреца и туда, куда он указывал. Они приносили жертву богу Бардоитсу, покровительствовавшему «людям в лодке». И в более поздние времена считалось, что пусто будет рыбаку или море будет требовать жертву, если он выйдет в море в праздничный день или в воскресенье. Естественно, в море жили русалки. Об одной из них сохранилась сказка-легенда. Русалка Пилла полюбила вожда по имени Эльби, мужественного, смелого, храбро защищавшего свой народ. У него был брат по имени

³⁵ Конрад фон Юнгинген (около 1355—1407) — 25-й великий магистр Тевтонского ордена, с 1393 по 1407 год.

³⁶ Лависс Э. Очерки по истории Пруссии. С. 137.

³⁷ Багуслав Радзивил. Автобиография. Минск, 2009. С. 61.

³⁸ Schlicht Oskar. Das westl. Samland. Dresden, 1922.



Фриске, который не хотел участвовать в битвах за свою землю, а хотел лишь одного — заниматься охотой. Эльби пожаловался Пилле на своего брата, и она, желая сделать своему возлюбленному подарок, попросила отца Бардоитса, бога мореплавания и кораблей, намыть со дна морского кусок земли, где мог вдосталь охотиться Фриске. По имени героев этой сказки и возникли названия городов Эльбинг, Пиллау и коса Фриске, которая со временем стала называться Фрише Нерунг.

Прибрежную рыбную ловлю считали опасной. Во время шторма, по мнению старых рыбаков, каждая девятая волна может встать высокой стеной. Местные жители узнавали об изменениях в погоде по определенным приметам. Если над морем угадываются переменчивые красноватые движения воздуха, значит, очень скоро все окутает туман, а за ним последует понижение температуры воздуха. Морские рыбаки рассказывали, что изредка здесь можно было увидеть игру Фата Морганы.

Редкое и трудно объяснимое явление на Балтийском море — внезапный подъем уровня воды, закрывающей берег примерно на два метра, и спад ее минут через 15 — прежние жители называли «Зеебэр» — «Морской медведь» — и объясняли вулканической деятельностью на морском дне или даже в горах Карпаты. «Морской медведь» очень пугал местное население. Особенно много было разговоров об этом 23 августа 1853 года, когда уровень воды у Кранца (Зеленоградска) резко поднялся, а у Нойкурена (Пионерского) на столько же море отступило.

3. Проливы через косу Фрише Нерунг

Связь с большим миром Восточная Пруссия осуществляла морским путем, проникая в Балтийское море с залива Фришес-Хафф через проливы, которые возникали после шторма и урагана. В течение многих веков косу Фрише Нерунг они прорывали в различных местах.

Морская вода устремлялась в залив, а из залива — в море, в зависимости от направления ветра. Потом проливы мельчали, а штормы прорывали новые. Были случаи, когда одновременно для судоходства использовалось несколько проливов через косу.

Наиболее древний судоходный путь из залива в море — Лохштедтский пролив, образование которого относят к 1004 году. Происхождение пролива является предметом спора ученых. Некоторые из них исходят из убеждения, что Лохштедтский пролив — это естественный выход Прегельского потока, а не результат морского шторма ³⁹. Д-р Б. Вебке ссылается на немецких авторов Конрада Панцера и Эдуарда Лоха ⁴⁰. В любом случае использование его для судоходства относится к древнейшим временам. По данным фишхаузенской

³⁹ Webke Bernd. 250 Jahre Pillau. Kiel, 1975. S. 129.

⁴⁰ Panzer Konrad. Die Verbindung des frischen Hafss mit der Ostsee in geschichtlicher Zeit // Altpreussische Monatschrift. 1889. S. 259—295 (Связь залива с Балтийским морем в исторические времена), Loch Eduard. Das Lochstedter Tief in historischer Zeit. Keonigsberg, 1903 (Лохштедтский пролив в историческом времени).



Книги обмена за 1264 год, этот пролив был главным, наряду с другими проливами через косу, и использовался пруссами для судоходства на судах собственной постройки. В 1311 году пролив несколько углубился в результате сильного шторма, а к 1395 году совершенно обмелел, практически засыпан песком. Лохштедтский ⁴¹ пролив существовал до 1510 года, но еще долго, засыпанный песком, он назывался Старым проливом. По данным О. Шлихта, Лохштедтский пролив не имел постоянной глубины и ширины, по данным за 1500 год, которые хранились в Кёнигсбергском архиве вместе с планом-рисунком пролива, ширина его составляла 1650 метров ⁴², в то время как расстояние между заливом и морем было около 1000 метров. Низина на месте пролива еще долгое время давала возможность прорывам воды с моря. Чтобы укрепить дорогу из Пиллау на Кёнигсберг, 14 января 1583 года по всей ширине низины было переброшено два каната, необходимость в которых вскоре отпала. Но в 1822 и 1829 годах проводились работы по высаживанию деревьев и кустарников, чтобы предотвратить размывы и поднять уровень земли. Выросший лес стал надежным средством против новых попыток моря прорваться к заливу.

В 1004 году в результате шторма коса была разделена проливом в местечке между нынешним Штутово и Пшебрно на территории современной Польши.

В XV веке (более точная дата неизвестна) был прорыв косы около Крыницы-Морской (Кальберга), который получил название Кальбергский пролив.

В XV веке штормом прорвало косу в районе бывшего поселка Нормельн ⁴³, у черты сегодняшней российско-польской границы. Прежде пролив назывался Розенбергский, или Бальге, так как был как раз напротив берега залива между деревней Розенберг и замком Бальга. С этим проливом связано вышеупомянутое состязание за первенство между ганзейскими городами Данциг и Кёнигсберг. В 1496 году орденскими братьями было намеренно потоплено судно, следовавшее из Данцига. Это событие связано в большой степени и с береговым правом, о котором будет сказано чуть позже. В ответ данцигские купцы перекрыли пролив, вбив деревянные сваи, чтобы препятствовать торговле Ордена.

В 1376 году на территории Пиллау, примерно в районе нынешней улицы Чехова в Балтийске, образовался незначительный пролив, затем — в 1479 и 1497 годах — неглубокий и несудоходный, называвшийся Пиллав, или пролив у Вограма.

Как считает А. Амбрассат, многочисленные прорывы косы говорят о том, что первоначально и Куршская и Вислинская косы были цепью отдельных островов, покрытых могучими лесами. Великолепные хвойные массивы были безжалостно уничтожены.

Пролив у Пиллау, который сегодня является частью Калининградского мор-

⁴¹ Loch — на древнепрусском языке означало пролив. Замок, вероятно, получил название от имени замландского вождя Лауштите, или Лаукозштаитис, который жил на этом месте. Интересно, что немецкий историк О. Шлихт, посвятивший себя исследованию Замландского полуострова, в 1934 году писал о некоем крестьянине Конраде Лохштедте, который был русским по происхождению, представшим перед судом в Данциге (Гданьске).

⁴² Schlicht Oskar. Das westl. Samland. S. 121.

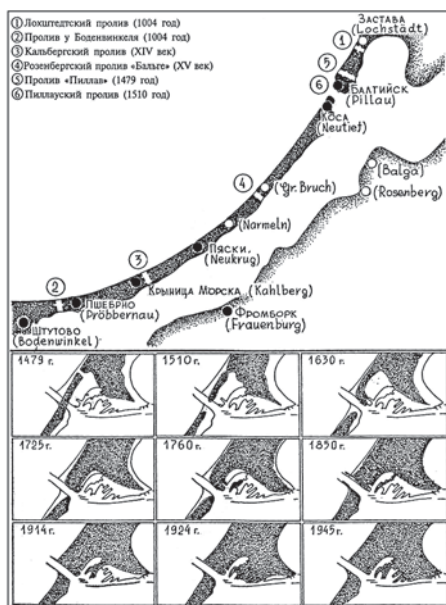
⁴³ После 1945 года поселка не существует, место расположения пограничного отряда.

ского канала и до 1945 года назывался Зее-Тиф, образовался 10 сентября 1510 года. Над юго-восточным побережьем Балтийского моря пронесся шторм. Сильнейший ураган, сопровождавшийся грозой, непрерывным грохотом грома, ослепительным сверканием молний, вырывал с корнем деревья, и они исчезали в пучине разъяренных волн. В Кёнигсберге метался в своем ложе Прегель, и жители не могли уснуть. В результате урагана ударами волн прорвало косу Фрише Нерунг (Балтийская коса). Коса отошла от материка, от будущего Пиллау, и образовался новый пролив, соединивший залив с морем, который вначале называли Новым проливом, а затем — Зее-Тиф. О том, какое огромное значение жители придавали вновь образовавшемуся проливу, говорит то, что они называли его «Богом нам данный». Жители Пиллау радостно праздновали каждый его 100-летний юбилей. Ведь пролив стал частью судоходной водной магистрали, приведшей город к процветанию, а в некоторые периоды — самым высоким доходам в Восточной Пруссии.

История судоходства и мореплавания в Западной Европе неизменно связана с береговым правом.

До прихода Тевтонского ордена было единое правило: побережье принадлежало всем, и кто оказывался на море в опасности, находил здесь спасение, прибежище, отдых, готовность и желание помочь. Адам Бременский в 1070-х годах оставил такой отзыв о полуострове Самбия: «Населяют его сембы, или пруссы, люди весьма доброжелательные. Они протягивают руку помощи тем, кто подвергся опасности на море или испытал нападение пиратов»⁴⁴.

Приход тевтонцев все изменил. Орден ввел «Береговое право»: все, что будет найдено на берегу, выброшенное морем, принадлежит Орденскому государству. Это касалось и потерпевших крушение судов, лодок и их содержимого, и янтаря. Берег был уставлен виселицами, которые ждали тех, кто посмел себе присвоить найденное на берегу. Запрещалось крестьянам и рыбакам оказывать возможную помощь терпящим бедствие судам. После того как в 1496 году волнами выбросило на берег судно одного кёнигсбергского купца и Орден заполучил себе весь товар, это вызвало вспышку озлобления среди купечества, и несколько орденских домов было сожжено. Также было выдвинуто требование отменить аморальные претензии на найденное на берегу и вернуть право мореплавателей на помощь и спасение. В 1472 году та же участь постигла



Проливы через косу

⁴⁴ Адам Бременский. Деяния архиепископов гамбургской церкви // Из ранней истории шведского государства. М., 1999.

брестского купца Ицку, и на имя великого магистра Генриха Рихтенберга⁴⁵ по этому случаю направили ходатайство виленский бискуп⁴⁶ и шесть сенаторов. Но лишь в 1813 году был построен маяк в Пиллау, а в 1874 году было создано Немецкое общество спасения кораблей, терпящих бедствие на Замландском побережье. Оно значительно снизило опасность для кораблей, но все-таки в сильный шторм или туман не всегда удавалось оказать помощь. Общество ввело в обязанность владельцам рыбацких ботов иметь рожки для звукового сигнала. Появление моторных ботов в спасательной службе позволило в большей степени избегать несчастных случаев.

Пролив у Пиллау чистили, не давая песку занести его. После урагана между проливом и Старым Пиллау образовалась песчаная отмель шириной около 400 метров, называвшаяся Хакен, что в переводе с немецкого означает «крючок», хотя, возможно, это память о датском вторжении под предводительством Хакена в XI веке.

Вначале на Хакене поселилось небольшое количество людей, построивших помещение для хранения инвентаря, смолы для обработки лодок, в которые ставились жаровни с углем и отражатели для ориентировки проходящих парусных судов в пасмурные и туманные дни. Затем возникают бытовые помещения, пивная, маленькая пекарня, блокхауз, где размещается инвентарь для обслуживания фарватера и таможня, помещение для лоцманов.

4. Кёнигсбергское купечество

Выход к морю был не только источником доходов, но и источником опасности для жителей герцогства. Когда в 1520 году несколько кораблей из Дании прошли по проливу у Пиллау, из Кёнигсберга прибыло сто работников, выставленных у пролива на вахту. Герцог Альбрехт, внимательно следил за защитой пролива Зее-Тиф. Кёнигсбергские купцы получили от него дополнительные привилегии, и Кёнигсберг прочно занял второе место после Данцига по количеству торговых операций.

Первое упоминание о портовой гавани Кёнигсберга относится к 1339 году. В 1340 году три средневековых города — Альтштадт, Лёбенихт и Кнайпхоф, — возникшие с 1286 по 1327 год около замка Кёнигсберг, вошли в торговый союз Ганза. В 1581 году издатель Георг Браун и гравёр карт Франц Хогенберг опубликовали в Кёльне шеститомный труд с видами всех известных городов мира. В третьем томе на одном листе с видом Риги был помещен вид Кёнигсберга. В надписи Кёнигсберг назван «*urbs maritima*», «морским городом». На протяжении всей жизни города морская торговля оставалась и остается составляющей его экономики⁴⁷.

⁴⁵ Генрих Реффле фон Рихтенберг — 33-й великий магистр Тевтонского ордена, с 1470 по 1477 год.

⁴⁶ Епископ в католической церкви.

⁴⁷ Gause F. Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen. 2. Aufl. Köln; Weimar; Wien, 1996.

Из Кёнигсберга вывозили пшеницу, рожь, золу, смолу, коноплю, воск, кожу, жир, шкуры. Ввозили вино, пряности, плоды, миндаль, стекло, шелк. К числу массовых грузов относились зерно и лес. Самые большие по тем временам суда из-за многочисленных мелей на пути по заливу разгружались в Пиллау, а лихтерные суда перевозили товары в Кёнигсберг. В XVI веке, согласно сохранившемуся торговому журналу купца из Кёнигсберга Матиаса Штильмана, известно, что он вел деловые отношения с Ревелем, Вильной, Амстердамом, Антверпеном, Стокгольмом, Нарвой и Москвой, вывозя из Кёнигсберга зерновые, золу-поташ, смолу, воск, кожу, а ввозил вино, пряности, миндаль, стекло, шелк. В Литву вывозилась соль, сукно, рыба.



Ластадия в Кёнигсберге

Стали прибывать в Кёнигсберг купцы из других стран: особенно голландцы и англичане, которым до XVI века указы Орденского государства предписывали ограниченное пребывание в городах Кёнигсберга: Альтштадте, Лёбенихте и Кнайпхофе. Эти города Кёнигсберга имели свои рынки и места торговли, которая запрещалась в других местах. Ежегодно проводились летние и осенние ярмарки в специально отведенных местах: около нынешнего мореходного училища (улица Краснооктябрьская), большой рынок размещался около нынешнего спорткомплекса «Юность». А вдоль берегов Прегеля сосредоточивались склады и места для складирования прибывавших по рекам и морем грузов — около нынешнего спорткомплекса «Юность», вдоль современной улицы Портовой.

Эти своеобразные склады назывались ластадиями (ластодиум (лат.) — разгрузка корабля). Они представляли собой многоэтажные фахверковые здания, обращенные фасадами к воде, здесь же были городские весы. В Альтштадте ластадия находилась около нынешнего спорткомплекса «Юность», ластадия Кнайпхофа — у нынешнего Дворца культуры моряков. А ластадия Лёбенихта — у памятника «Катер» на Московском проспекте. Склады с зерном и смолой тянулись от нынешней улицы Портовой до Железнодорожной.

«Ластадия у Хундегатта была местом оживленной повседневной работы. Многие фахверковые сооружения имели, наряду с номером дома, старые символы, которые размещались рядом с дверью. Это были складские марки, на которых изображались животные или растения: овца, волк, медведь, кит, пальмовое дерево, дикарь и другие. Из фронтона верхнего этажа выступали краны, через блоки которых тюки и бочки поднимались с наружной стороны складов»⁴⁸.

В 1440 году жители Кнайпхофа и Альтштадта провели первое дноуглубление реки, а потом эта операция проводилась регулярно.

⁴⁸ Gause F. Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen. 2.



5. Гавань Пиллау

«Настоящий лес из мачт» видели вошедшие в гавань Пиллау мореплаватели. Все увеличивающееся количество судов, проходивших через пролив Пиллау, привело к тому, что в 1608 году курфюрст утвердил в Пиллау государственную лоцманскую службу. Позже она была разделена на морскую и внутреннюю.

Но пролив практически никем не охранялся, и это позволило без единого выстрела в 1626 году шведскому королю Густаву Адольфу высадиться в Пиллау с флотилией из 37 кораблей. На доходы от таможенных, лоцманских и других сборов с судов, проходящих через пролив, Густав Адольф начал строить крепость. Но после его смерти в Пиллау в 1636 году вошли бранденбургские войска, и шведы продали недостроенную крепость за 10 000 талеров, причем сумму эту в течение долгих лет выплачивали жители Пиллау. Строительство крепости было продолжено и завершено лишь к 1700 году. Теперь выход к морю был под надежной защитой.

В 1640 году к власти пришел великий курфюрст Фридрих Вильгельм, который поставил своей задачей создать собственный флот. Кёнигсбергские купцы имели немного своих судов. Морская торговля велась с использованием голландских и английских кораблей. Военные и торговые корабли тогда не различались. Курфюрст не нашел поддержки у кёнигсбергского купечества и натолкнулся на сопротивление владельцев лихтерных судов. Но он поставил перед собой цель — и через некоторое время стал господствовать на Балтийском море. По совету своего друга Бенджамина Рауля, с которым он провел свою юность в Голландии, Фридрих Вильгельм взял в аренду четыре корабля и, не брезгуя морским разбоем ⁴⁹, вскоре стал владельцем семи кораблей, отняв их у шведов. Над его кораблями взвился флаг: на белом фоне красный орел. Бенджамин Рауль был под стать своему другу курфюрсту, такой же полный сил и энергии. В Кёнигсберге, в Кнайпхофе, он организовал Торговое общество, судостроительную компанию, мастерскую по ремонту кораблей. А в Пиллау он построил верфь Курфюрста, гавани для кораблей, жилые дома. В Пиллау появляется Коммерческая и Адмиралтейская коллегии. Здесь селятся мастера по изготовлению парусов, якорей, весел, морской амуниции. Деньги шли от лицензионных, таможенных сборов, продажи рыбы и янтаря. Это дало возможность построить еще шесть кораблей. Курфюрст ввел должность губернатора Пиллау. Без его ведома через пролив не могло пройти ни одно судно. Губернатор олицетворял военную, гражданскую и юридическую власть. Должность эта существовала до 1812 года.

Создав флот, великий курфюрст поставил новые цели: захват колоний в Индии и Африке. И если до Индии корабли курфюрста не дошли, то колони-

⁴⁹ Ближайший сподвижник и племянник великого курфюрста князь Богуслав Радзивилл писал о том, как был захвачен запас пушечных ядер и пороха со шведского корабля, «...а корабль после осмотра я не взял, потому что он был гнилой»; «30 июня 1658 года. Полковник Гиль захватил на Хафе 60 шведских воинов, которые плыли к Пиллаве, с лошадьми и всем». — Багуслав Радзивилл. Автобиография. С. 61.

альная политика в Африке претворилась в жизнь. В 1680 году от берегов Пиллау отошла первая экспедиция в Африку. Два корабля — «Бранденбургские волны» и «Мориан» — достигли берегов Гвинеи. Капитан Филипп Блонк заключил договор с тремя африканскими вождями о том, что они со своими стрелками принадлежат курфюрсту. Голландцы тоже хотели своих колоний. Они захватили «Бранденбургские волны» и, набив корабль рабами, отправились в Мексику. В Пиллау вернулось только судно «Мориан».



Гавань Пиллау

Через два года была отправлена вторая африканская экспедиция под командованием майора Отто фон Гребена, который основал Бранденбургско-африканское общество. Новый, 1683 год команды судов в количестве ста человек встретили в Гвинее на горе Мамфро, которую называли горой Фридриха и установили на ней флаг курфюрста. Вскоре здесь был возведен форт Фридрихсбург. Голландцы вновь попытались помешать. Они наняли 4000 негров, чтобы разрушить форт, но против пушек африканские стрелки были бессильны. Великого курфюрста соотечественники называли одним из лучших сыновей Замланда. Он был патриотом своей страны ⁵⁰.

Уместно будет заметить, что торговля с Россией была одной из статей доходов Кёнигсберга и в период правления великого курфюрста. В 1655 году русские монахи, прибывшие в Кёнигсберг по торговым делам, получили от Фридриха Вильгельма разрешение на православное богослужение и на места для складирования российских товаров на причалах Альтштадта и Кнайпхофа.

В 1682 году Кнайпхофский городской совет проложил по берегам Прегеля дамбу, которая в 1736 году была удлинена до залива.

В XVII веке особенно интенсивно в области морской торговли действовали голландцы. В год приходило более 500 голландских судов. Примерно около нынешнего двухъярусного моста стоял деревянный шлагбаум. Прибывшее судно встречали пушечным выстрелом: «Пушки с пристани палят, кораблю пристать велят». А потом уже следовали вопросы: «С чем вы прибыли? Куда?» Моряки могли пожаловаться на трудности судоходства по заливу, и поэтому периодически прочищалось русло Прегеля и фарватер по заливу, обозначенный бочками и бревнами, проходивший значительно южнее по отношению к руслу современного канала, практически по середине залива Фришес-Хафф. В Пиллау жило очень много голландцев, которые придали своеобразие архитектуре этого города, сохранившейся до сегодняшнего дня. Неслучайно прусский король с умилением говорил о Пиллау: «Мой маленький Амстердам». Для голландцев большое значение имел вопрос о размерах пошлин в Кёнигсберге

⁵⁰ Более подробный рассказ читайте в книге Л. Довыденко «Тайны Пиллау», изд. 3-е, 2009.



и Пиллау. Бранденбургско-нидерландский договор 1655 года, который был возобновлен в 1678 и 1700 годах, уравнивал права голландцев в порту с правами местного населения.

Жизнь городу Пиллау дал не только пролив, в примыкающей акватории залива образовалась естественная внутренняя гавань. Сначала ею пользовались в основном рыбаки Старого Пиллау, Вограма и Камстигалля. Во времена великого курфюрста здесь, а также в крепостном канале стояли корабли курфюрста, которые он называл флотилией. Причиной того, что Пиллау не стал портом, хотя для этого, казалось бы, были условия, являлось то, государство предоставляло право Пиллау только на экспедирование грузов. Кёнигсбергские купцы приложили немало усилий, чтобы Пиллау был лишь пунктом транзитной перевалки грузов.

В то же время великий курфюрст называл Пиллау «ключом страны», а пролив — «связующей линией со всеми отдаленными уголками мира». Он утверждал: «Так как от этого места зависит многое, то мы должны думать о том, чтобы удержать не только построенное, но и то, что будет построено».

А один немецкий автор обращался к своим читателям: «У нас есть наш полуостров Замланд, омываемый Балтийским морем, и жители многих стран имеют причину нам завидовать за этот подарок неба, который мы можем использовать».

Значение водного пути Кёнигсберг — Пиллау все возрастало и в военном, и в торговом отношении. В XVIII веке начались работы по расширению пролива у Пиллау и укрепления его берегов. Вначале пролив был не очень широким, жители с противоположных берегов могли даже переговариваться. Путешественники описывали переправу через пролив как ужасную и медленную процедуру. Они не доверяли ветхим паромам, на которых переправлялись вместе с лошадьми. В штормовую и дождливую погоду путешественники вынуждены были подолгу проводить время в Пиллау, дожидаясь хорошей погоды. В период ледохода и в шторм всякое движение по проливу прекращалось. Переправа осуществлялась на весельных и парусных лодках, среди них были и надежные почтовые лодки, так как почта в те времена в западноевропейские страны шла через Вислинскую косу.

Начало XVIII века в Восточной Пруссии ознаменовалось несколькими вспышками чумы, выкосившей население Пруссии, особенно в ее северо-восточной части, и поэтому деловая жизнь в первой четверти века была очень слабой. Но в 1724 году по Европе прошло известие о том, что прусский король Фридрих Вильгельм предоставляет опустевшие после эпидемии чумы земли, деревни и дома желающим прибыть в Пруссию. Беженцы-протестанты из Зальцбурга первыми откликнулись на призыв прусского короля. 65 кораблей с переселенцами, направившихся в сторону Инстербурга (Черняховска) и Гумбиннена (Гусева), принял тогда Пиллау. И благодаря вновь прибывшим жителям Восточной Пруссии, стали возникать табачные и суконные мануфактуры, мукомольная и лесобрабатывающая отрасли.





6. Россия и Восточная Пруссия

Морем впервые прибыл в Восточную Пруссию и Петр Первый в составе Великого русского посольства в 1697 году. Возглавлял посольство адмирал Франц Яковлевич Лефорт. Царь был под именем дворянина Петра Михайлова. В Либаве (Лиепае) посольство разделилось. Чтобы добраться до Кёнигсберга, Лефорт, боявшийся морской качки, отправился в коляске через Мемель (Клайпеду), потом Тильзит (Советск) и оттуда — в Кёнигсберг. Часть посольской миссии из Мемеля отправилась по Куршскому заливу через Шаакен (Некрасово). Царь же отправился морем в Кёнигсберг через Пиллау и был в нем уже 13 мая⁵¹. Пока посольство двигалось посуху, Петр, находясь в Пиллау, совершал морские прогулки по заливу, изучал крепость, совершенствуя свои навыки в артиллерийской стрельбе под руководством главного инженера прусских крепостей полковника Штейнера фон Штернфельда. Свидетельством этого стал аттестат, выданный Петру Первому. В нем говорилось, что «московский кавалер, именем Петр Михайлов», обучаясь огнестрельному искусству, «в особенности метанию бомб, каркасов и гранат... в Кёнигсберге... и в приморской крепости Пиллау... в непродолжительное время, к общему изумлению, такие оказал успехи и такие приобрел сведения, что везде исправным, осторожным, благоискусным, мужественным и бесстрашным огнестрельным мастером и художником признаваем и почитаем быть может».

18 мая русский царь добрался по заливу Фришес-Хафф до Кёнигсберга, где был торжественный прием российских послов и куда съехались послы почти со всех европейских стран. И все последующие три посещения Пруссии Петром Первым начинались с Пиллау, так как он предпочитал морские дороги.

Кёнигсбергская торговля с Россией нашла свое отражение в русско-прусском союзном договоре от 1726 года, согласно которому для подданных обоих государств предоставлялся свободный торг «водою и сухим путем».

В период Семилетней войны, когда Восточная Пруссия стала провинцией России и жители ее присягнули на верность императрице России Елизавете Петровне, в Пиллау русские построили новую гавань, так как существовавшая была мала для русских кораблей, и с тех пор она называлась «Русская дамба» (сейчас — Русская набережная). С 1760 года она служила для кораблей удобной защитой от штормов и ураганов.

В 1758 году российские лоцманы выполнили промер глубин в заливе. Ими руководил Никита Телепнев под началом генерал-адмирала Петра Гавриловича Кашкина, который возглавил все работы по описанию береговой и водной системы Прусской провинции. Во время Семилетней войны П. Г. Кашкин по именному указу Елизаветы направляется в Ревель и принимает командование над гребным флотом, включенным в состав эскадры контр-адмирала В. Люиса. В 1752—1760 годах он участвовал в Мемельской экспедиции, построил в Мемеле плоскодонные суда для перевоза артиллерии. В 1760 году Кашкин за-

⁵¹ Более подробный рассказ см. в книге Л. Довыденко «Тайны Пиллау», 2009.



нимается обеспечением и снабжением корабельного и гребного флотов. В связи с окончанием Семилетней войны «За проявленные труды Отечества ради» он был награжден орденом Святой Анны. Пришедшая к власти Екатерина II отметила заслуги П. Кашкина перед флотом «бриллиантовым кольцом с собственной руки», отмечая не только военные заслуги, но и то, что составил карты морского и заливного берега от Кёнигсберга до Пиллау⁵².

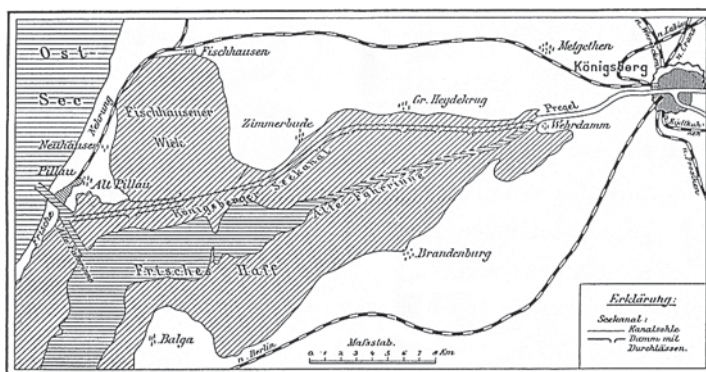
Известны имена штурмана Григория Долматова, подштурмана Саввы Захарова, адмирала Семена Ивановича Мордвинова, лейтенанта флота Федора Плещеева, которые участвовали в работах по промеру всей водной системы и описанию берегов Пруссии как провинции России, в исследовании залива Фришес-Хафф. Более точную карту берегов Пруссии составил А. И. Нагаев, адмирал, один из первых русских гидрографов. Он прибыл из Кронштадта в Пиллау и доставил в Россию морским путем русских раненых и больных. Долгие годы Алексей Иванович планомерно занимался изучением Балтийского моря. По его инициативе в 1752 году в Кронштадте был создан первый в России пост для наблюдения за морем и погодой. Результатом этих работ явилось издание «Атласа всего Балтийского моря» из 28 карт Нагаева. В 1752 году Нагаев составил «Лоцию, или Морской путеводитель» Балтийского моря. Лоция Нагаева в течение 38 лет была распространена среди русских моряков в рукописном виде, а в 1789 году отпечатана в типографии Морского корпуса. Атлас Нагаева выдержал пять изданий и вместе с лоцией служил русскому флоту более 60 лет, до тех пор, пока генерал-гидрограф вице-адмирал Гавриил Андреевич Сарычев не составил в 1812 году новый атлас. Лоция Нагаева содержала описание фарватеров и подходов к портам и пунктам Балтийского моря, давала сведения о возможности определения своего местонахождения, а также о видимости маяков и береговых ориентиров, об ограждении опасностей вехами. При описании мелей, банок и рифов Нагаев не забывал напомнить, кем эти места были обследованы. Имена русских мастеров (воинское звание гидрографов того времени) и штурманов Винкова, Грекова, Мордвинова, Рябинина, Сербина, Лебядникова, Чернова мы и сегодня находим на навигационных морских картах.

В 1758 году императрица Елизавета Петровна подписала указ о сохранении, защите и содействии местной торговле, касавшийся как прусских, так и российских купцов, способствующий подвозу товаров из России для снабжения армии и для гражданского населения.

7. Судходство по заливу Фришес-Хафф в XIX веке

В 1767—1768 годах началось строительство Южного мола со стороны косы. Его осуществлял инженер Лилиенталь. Это было нагромождение каменных глыб длиной 70 рутов и шириной 20 рутов. Сооружение просуществовало 50 лет и было разрушено волнами. В 1821, 1830 и 1835 годах возобновлялось

⁵² Общий морской список, т. I; Леер. Энцикл. воен. и морских наук, т. VI; Военно-эксиклоп. лексикон, т. VII; Рус. старина, т. 35, 5—8.



Старый фарватер в заливе

строительство Южного мола и было завершено 3 сентября 1887 года. Длина его 650 метров. Он заканчивался восьмиугольной башней с огнем зеленого цвета. Строительство молон решало проблему безопасного захода судов в пролив с моря и препятствовало заносу его песком.

В 1840 году жители Восточной Пруссии приступили к строительству Северного мола. Целью этого дорогостоящего предприятия было обуздание силы выходящего потока и предотвращение размыва и обмеления пролива. Успех не заставил себя ждать. Глубина пролива увеличилась с 3 до 8 метров. Строительство мола шло лишь в тихую погоду. Огромные валуны соединялись железными цепями и якорями, скреплялись составом из песка и цемента. Строительство Северного мола было идеей инспектора по строительству гаваней Фишера. В 1843 году от удара волн погибло несколько человек. Заканчивал строительство мола обер-президент Альбрехт Шлихман. Северный мол был готов 30 июня 1883 года. На молу построен бруствер в 1,5 метра толщиной и столько же шириной. Высота мола над уровнем моря — 3,14 метра, ширина его — 8 метров, по молу были проложены рельсы. Ширина головы мола — 12,2 метра. Здесь возвышалась башня круглой формы высотой 8,5 метра с огнем красного цвета. Огонь находился на уровне 11,2 метра над водой. В настоящее время башни не существует. Но голова мола — излюбленное место рыбаков, особенно когда идет салака. Также туристы и гости Калининградской области, Балтийска считают своим долгом постоять здесь хотя бы несколько минут и зафиксировать в своем сознании, что они стоят на самой западной точке России. Ширина канала между двумя молами составляет 361,6 метра.

В 1830 году в Пиллау была открыта Навигационная школа, переведенная из Кёнигсберга, где она начала свою работу в 1823 году и ставила своей целью повышение квалификации и образования моряков. В Пиллау обучали и штурманскому делу. В 1843 году к Навигационной школе примкнула Школа юнг. Подчинялась она директору навигационных школ Восточной и Западной Пруссии в Данциге, и в 1918 году Навигационная школа была переведена в Штеттин (Щецин, Польша). Здание Навигационной школы в Пиллау не сохранилось. Оно находилось на Кёнигсбергштрассе, 3, представляя собой своеобразную постройку, потому что над



крышей царила башня с площадкой для наблюдения, для астрономических целей. Город потом купил дом за 23 000 марок и оборудовал две квартиры.

В 1823 году, наряду со съемочными и промерными работами на Балтийском море, стали все шире вестись триангуляционные⁵³ работы. Была создана точная основа для новых гидрографических исследований. Большое значение имело градусное измерение, производившееся В. Я. Струве (1821—1827).

Во главе Гидрографической службы в России в это время находился Г. А. Сарычев, сторонник применения новейших инструментов, новой методики, применения триангуляции и ведения систематических исследований при широких гидрографических работах.

Во главе «Съемки Балтийского моря» стал известный геодезист Ф. Ф. Шуберт. Его помощниками были В. В. Врангель, ведавший астрономическими и триангуляционными работами, М. Ф. Рейнеке, руководивший съемкой и промером. В течение 35 лет ежегодно в работах участвовало три-пять шхун, два-три парохода, до 35 гребных судов (по числу производителей работ) и от 400 до 600 человек команды.

В 1833 году была организована специальная хронометрическая экспедиция под руководством Ф. Ф. Шуберта. В работах этой экспедиции принимали участие, кроме России, прибалтийские государства — Пруссия, Дания и Швеция. В распоряжение экспедиции был выделен пароход «Геркулес». Долготы — как разность местных времен основного пункта и пункта искомого — определялись путем перевозки хронометров из одного пункта в другой. В распоряжении экспедиции имелось 32 настольных (или столовых) и 24 карманных хронометра, показания которых ежедневно между собой сравнивались. Экспедиция в пунктах, где были созданы временные обсерватории, одновременно со свозкой хронометров на берег, определяла астрономическим путем широту данного пункта. С этими пунктами тригонометрически были связаны еще 22 пункта. Балтийское море получило взаимную астрономическую связь на 40 пунктах. Экспедиция продолжалась 115 дней.

С 1826 года в Пиллау начал работать, применяя новейшие достижения науки в области водного строительства, инженер Готгильф Хаген (1797—1884). Он учился в Кёнигсбергском университете, изучая право, философию и астрономию, но больше всего его интересовало строительство. Надо отметить, что кёнигсбергское семейство Хагенов было очень многочисленным и авторитетным. Хорошо известен в научном мире Карл Готфрид Хаген (1749—1829) — профессор Кёнигсбергского университета, видный ученый-естественник. Его дочь Иоханна была замужем за знаменитым астрономом Фридрихом Бесселем, построившим в Кёнигсберге обсерваторию. Что касается Готгильфа Хагена, то в 1822 году он совершил поездку по Европе, внимательно изучая водные сооружения.

В 1826 году он приехал в Пиллау, приняв должность портового строитель-

⁵³ Триангуляция (от лат. *triangulum* — треугольник) — метод определения положения геодезических пунктов построением на местности систем смежно расположенных треугольников, в которых измеряют длину одной стороны (по базису) и углы, а длины других сторон получают тригонометрически. Основной метод создания опорной геодезической сети и градусных измерений.

ного инспектора. Здесь он женился на дочери пиллауского купца Карла Генриха Хагена — Вильгельмине Августе, и, по его словам, провел в Пиллау счастливейшие годы своей жизни.

Строительство гаваней, обустройство морского фарватера Готгильфом Хагеном жители Пиллау оценили очень высоко, присвоив ему звание Почетного гражданина города. И поныне стоит ему памятник на Русской набережной в Балтийске, правда, без его портрета, вырезанного в виде медальона. Хаген умер в Берлине, написав ряд трудов по водному строительству.

Еще в 1831 году Готгильф Хаген сделал набросок для улучшения водного пути, который разрабатывали в 1858 году инженеры Фрей и Северин. Тогда они подготовили чертежи без учета того, что на смену парусникам приходят паровики. Еще в 1752 году начали проводиться работы по дноуглублению фарватера с помощью конного баггера. Фарватер достиг тогда глубины водного пути по заливу 2,75 метра. Но даже после строительства молов в Пиллау глубину фарватера с трудом удавалось поддерживать до четырех метров.

В 1854 году торговля Восточной Пруссии с Россией приобрела особую интенсивность. Главными предметами вывоза из России стали лен, конопля, лес — в среднем на сумму 85 миллионов марок в год. К 1888 году число кораблей, пришедших из России в Кёнигсберг, значительно снизилось, составив всего пять из общего числа 2330, в то время как английский торговый флот был представлен 317 кораблями, датский — 384. При том что в том же году Любек посетило 247 паровых судов под российским флагом, Стокгольм — 297, Копенгаген — 148, Штеттин — 762. Главным предметом экспорта из России было зерно, преимущественно овес. По своему качеству российское зерно было лучше германского, и часть его отправлялась дальше, на Запад⁵⁴. В марте 1894 года Россия и Германия заключили специальный договор о торговле и морских перевозках на десять лет, где устанавливались тарифы, приемлемые для Кёнигсберга. Караваны судов выходили из Кёнигсберга, груженные товаром, чтобы выйти в открытое море. Суда курсировали по заливу до самого его замерзания. Как это могло быть опасно, свидетельствует следующий случай.

В канун Рождества из Кёнигсберга вышло 20 больших кораблей в залив с товаром в Россию. До Пиллау оставалось всего лишь четверть мили, как вдруг подул сильный северный ветер, внезапно мороз сковал льдом воды залива. От людей потребовалось огромное мужество. Не всем удалось спастись, часть товара погибла.

Это тяжелое обстоятельство привело кёнигсбергских купцов к пониманию, что надо улучшать водный путь, обеспечить прямое морское судоходство без разгрузки товаров в Пиллау.

Еще в 1810 году кёнигсбергское купечество решило собрать средства на дноуглубительные работы, но война с Наполеоном приостановила эти намерения. К 1823 году все же было собрано 51 000 талеров, и на эту сумму был приобретен четырехполосный конный баггер. В 1829 году начал вести работы по дноуглублению второй баггер.

⁵⁴ Выводцев А. М. Торговля Кёнигсберга в 1905 году // Сборник консульских донесений. СПб., 1906. Вып. 6. С. 503.



Усилиями тогдашнего обер-президента фон Шёна было, наконец, привлечено внимание к водной трассе государства, которое приобрело английское паровое судно, переоборудованное в баггерное судно «Адлер» («Орел») за 60 000 талеров.

Весной 1855 года сильное наводнение на Висле и прорыв дамб в ее дельте привел поток воды в залив, и временно глубина фарватера увеличилась до семи метров. Это недолгое благо, принесенное природой, побудило людей действовать активнее.

В аренду было взято еще два баггера: «Геркулес» и «Кёнигсберг», за что уплачено 600 000 марок.

После двух лет работы на расстоянии 14 километров перед устьем Прегеля глубина водного пути стала 4,5 метра. Ширина фарватера в заливе стала 80—90 метров. И все же этого было недостаточно.

В 1873 году кёнигсбергские купцы вновь заговорили об улучшении водного пути. Они обратились к общественности с «Памятной запиской», в которой доказывали всем, и правительству в том числе, что дноуглубительных работ недостаточно, а необходимо строить канал, тем более что паровые суда все больше вытесняли парусные.

26 августа 1826 года в заливе появился первый бот нового времени — паровое судно «Коперник». И здесь машина встретила с тяжелыми погодными условиями. Судно напоролось на мель у Бальги, и только 1 декабря его смогли сдвинуть с места. «Коперник» совершал путешествие в один день от Кёнигсберга до Эльбинга и брал 15—20 пассажиров, а также из Эльбинга доставлял овощи в Пиллау.

Следующее паровое судно — «Генриетта» — появилось 8 сентября 1839 года. Оно ходило ежедневно из Кёнигсберга в Пиллау и обратно.

В 1841 году начало ходить из Эльбинга судно «Швальбе» («Ласточка»), и с 1842 года — «Фальке». Хорошо запомнилось людям, жившим у залива, судно «Газель», появившееся в 1846 году. Оно ходило по воскресеньям и связывало все места у залива с Кёнигсбергом. Поездки на нем, особенно в ясную погоду, доставляли прекрасные впечатления жителям Замланда и его гостям, взор которых притягивали утопающие в зелени берега залива и прилегающие селения.

В 1890 году на дамбе Хольштайн (мельзавод на Правой набережной, 15) построена вальцевая мельница в семь этажей для обработки ржи. Мощность ее была 43 000 тонн муки и отрубей в год. Это крупнейшая мельница и сейчас.

В Кёнигсберге стояли суда под флагами различных государств, улицы наполнялись разноязычным звучанием, но следует заметить, что матросского увеселительного квартала, какой был характерен для любого крупного портового города, в Кёнигсберге не было.

Как отмечает Ф. Гаузе, «на правом берегу реки на Хольштайнской дамбе вдоль старой бурлацкой тропы, ведущей к замку Хольштайн, располагались один за другим городской квартал Коссе с большим холодильником, керосиновые цистерны торговой компании, вагонная фабрика «Штайнфурт», вальцо-



вочная мельница, склад, целлюлозно-бумажная фабрика, а на границе города гостиница "Кляйн-Фридрихсбург", конечный пункт яичного заплыва кёнигсбергских гребцов. Яичная гребля была старым городским обычаем: первая команда гребцов, прибывшая к гостинице "Кляйн-Фридрихсбург" в новом году, получала корзину с яйцами. Раньше гребцы могли стартовать только тогда, когда река освобождалась ото льда. Замерзшая, она представляла хороший путь для санных прогулок к Хольштайну. После того как ледокол стал освобождать зимой фарватер ото льда, гребцы уже в новогоднюю ночь отправлялись в путь, который из-за плавающих льдин часто был небезопасным. Первая команда награждалась не только корзиной яиц, но также получала похвалу и признание в кёнигсбергских газетах»⁵⁵.

Кёнигсбергский яхт-клуб «Рил» провел в 1869 году в проливе у Пиллау первые соревнования, которые потом приняли постоянный характер в виде ежегодного праздника «Неделя Пиллау».

Состоятельность кёнигсбергского купечества выразилась в 1875 году строительством прекрасного здания Торговой биржи (сейчас Дворец культуры моряков) по проекту архитектора Генриха Мюллера. В 1897 году на набережной реки Прегель было построено хранилище зерна. Сейчас это помещение завода электроприборов сдается в аренду под склады различным фирмам. Хранилище зерна в 10 этажей вмещало до 60 000 тонн зерна, после войны полностью не было восстановлено. Зернохранилище имело размеры: 135 метров в длину, 35 метров в ширину и 47 метров в высоту. Для сооружения этого здания потребовалось более 7 000 000 штук кирпича. Оно было возведено на 8000 железных сваях и состояло из четырех элеваторов общей емкостью в 56 000 тонн, которые являлись до 1930 года самым большим складом в Европе.

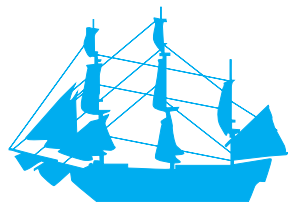
К 1881 году две трети купцов Кёнигсберга пользовались паровыми судами. Морская торговля Кёнигсберга продолжала свое развитие. В период Крымской войны, когда были блокированы российские черноморские порты, получил определенные выгоды Кёнигсберг. Железные дороги не только не конкурировали с морской торговлей, а наоборот, поток грузооборота значительно вырос. В Кёнигсберге заговорили о строительстве новых причалов и модернизации гавани.

Фридрих Пренгель, который руководил портовостроительной службой, находившейся в Пиллау (1922, 1930), писал в 1924 году: «Обширные работы в 60—70-х годах XIX века по углублению фарватера показали, что для технического обслуживания фарватера необходимо постоянно и тщательно проводить экскавацию, что оказывается невыгодным, уже не говоря о том, что большое количество экскаваторов будет препятствовать судоходству. Подверженное ветрам и натиску ледяных масс положение фарватера таило опасности, особенно для больших судов. По этим соображениям прусское государство и кёнигсбергское купечество решили начать строительство закрытого канала, и он был построен в 1890—1901 годах»⁵⁶.

⁵⁵ Gause F. Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen. 2.

⁵⁶ Пренгель Ф. Строительство Кёнигсбергского морского канала // Экономика Восточной Пруссии, важнейшие водные пути и порт Кёнигсберг. 1924. № 5. С. 55.





ГЛАВА II

Строительство канала

Мне нравится, что моя страна называется Замландом,
где столько рискованного, которое ты сам выбираешь.

Из рифмованной старопрусской хроники, 1297

1. Проект Хуго Натуса



Хуго Натус

В 1879 году купцы Кёнигсберга, после безуспешных попыток передать вопрос по поддержанию судоходства в заливе государству, решили составить собственный проект строительства морского канала. Они подсчитали, что убыток от перегрузки товаров в Пиллау, где глубины позволяли заходить туда транспортным судам с большой осадкой, на лихтерные суда, медленно следовавшие потом в Кёнигсберг, составляет ежегодно около 450 000 марок из-за потери времени, да и порчи товара. И тогда они объявили совместно с Министерством транспорта конкурс на лучший проект строительства судоходной трассы от Кёнигсберга до Балтийского моря, установив премию победителю в 10 000 марок. Поступило 20 проектов от 10 авторов. После их рассмотрения жюри единогласно присудило первую премию Хуго Натусу, строительному инспектору гавани Пиллау. 25 сентября 1880 года он получил телеграмму следующего содержания: «Жюри единодушно присудило Вашим планам первое место». Предложение Натуса состояло в сооружении искусственных дамб в заливе для поддержания уровня глубины канала.

Проект Хуго Натуса был передан на экспертизу в Министерство транспорта, и эксперты утвердили его, но с небольшими поправками. Они заключались в рекомендации приблизить канал к северному берегу залива, что позволяло сократить водный путь на 1,5 километра, а также уменьшить запланированную ширину фарватера с 75 метров до 30, наподобие Суэцкого канала. Экс-



перты предложили также защитить канал дамбами на всем протяжении по заливу.

Но община рыбаков из Фишхаузена (Приморска) воспротивилась строительству дамбы у бухты Шоне-Вик (Приморская бухта), так как это привело бы к нарушению биологического равновесия и помешало естественной миграции рыбы, удлинило путь рыбаков к своим причалам, что было нежелательным при штормовой погоде.

Бухта Шоне-Вик была тщательно промерена, и вход в нее был освобожден на протяжении четырех километров от дамб.

Хуго Натус создал совет из 12 человек и повел переговоры о гарантиях оплаты за работы. К 1889 году все вопросы были урегулированы.

Купечество взяло на себя обязательства перечислять четыре процента годовых от забронированных на банковских счетах 2 000 000 марок, что составляло 80 000 марок. Также купечество обязалось ежегодно выделять на обслуживание стройки по 50 000 марок. Итак, в течение десяти лет купечество гарантировало 130 000 марок в год.

Остальные расходы взяло на себя правительство, так как строительство канала стало и государственным делом, служившим процветанию Пруссии.

Проектная стоимость канала первоначально составляла 7 300 000 марок, но затем она вылилась в 12 300 000 марок. Купечеству пришлось повысить свой ежегодный взнос и прибегать к различным операциям кредитования.

Канал предназначался для прохождения судов длиной до 120 метров с осадкой до 6 метров.

В 1890 году началось строительство 10 дамб, которые с южной стороны защищают канал от волнения, льда и наносов песка, а со стороны залива Фишхаузен (Приморская бухта) — Северной дамбы. Эти искусственные острова со стороны канала выложены двумя рядами свай, заполненных фашинами (пучки прутьев). Со стороны залива выложены камнями. Насыпные острова поросли со временем деревьями, кустарниками и травами, которые укрепляют земляное покрытие. Они имеют разную длину и ширину и используются для складирования грунта, извлеченного со дна канала при дноуглубительных работах, размещения стационарных навигационных знаков и сетей электроснабжения.

Между дамбами имеются 30-метровые проходы напротив деревень, расположенных на берегу залива: Камстигалль (поселок Севастопольский), Пайзе (Комсомольский), Циммербуде (Светлый), Видиттен (Ижевское), Гросс Хайдекруг (Взморье), Каппорн (восточная часть Взморья), Морген (несуществующий, около поселка Жуковское), Наутцвинкель (место строительства очистных сооружений). На прямолинейных участках ширина прорези составила 30 метров, на криволинейных — 40 метров, в открытой части — 75 метров. Проходы между дамбами, помимо возможности движения рыбацких судов, имеют большое значение для нормального гидрологического режима при нагонах и сгонах воды, а также играют роль демпферных устройств при проходе больших судов. С северной стороны канал ограждает материковый берег и дамба на участке между пикетами 43—76.

Общая протяженность дамб составила 31,5 километра. Навигационные знаки установлены на железобетонных сваях и железобетонной обвязке.

Торжественное открытие канала состоялось 15 ноября 1901 года, и этот день был объявлен праздничным. Газеты «Берлинер тагенблатт», «Нойе берлинер цайтунг», «Пруссише цайтунг» поместили следующую информацию: «Пиллау. 15 ноября. Здесь перед обедом на вокзале по случаю официального открытия грандиозного Кёнигсбергского морского канала состоялся торжественный акт при участии директора Министерства открытых работ господина Шульца, глав кёнигсбергских и пиллауских ведомств, представителей торговых организаций, купеческих обществ, участников строительства канала. Господин Шульц держал длинную речь, в которой подчеркивал огромное значение канала для Кёнигсберга и выразил благодарность всем участникам строительства. Его речь завершилась громогласным всеобщим троекратным "Ура!". Затем представители власти и кёнигсбергского купечества поднялись на пароход "Куммер", а остальные участники взошли на борт ледокола "Кёнигсберг" и направились по каналу в Кёнигсберг. По случаю праздника многие были награждены орденами и другими знаками отличия».

В газете «Пиллауер Меркур» открытию канала была посвящена следующая заметка: «Несмотря на ветреную, но сухую погоду, утром здесь состоялось открытие нового Кёнигсбергского морского канала. В прошлом номере мы уже имели повод познакомить наших читателей с программой этого праздника, который ощущался как важнейшее событие для Кёнигсберга и для Пиллау, знаменуя собой новую эру судоходства, имеющую для Кёнигсберга весьма важные последствия. Знаменуя открытие сооружения, корабли, как в заливе, так и маневрирующие в районе Русской дамбы и около входных дамб канала, украсились флагами и гирляндами. Портовые работники получили свободный день, и им выдали значительные суммы денег, чтобы они могли празднично совместно провести время. С открытием нового морского канала отпали те барьеры, которые до сего часа отделяли Кёнигсберг от морских дорог. Пиллау же от этого может выиграть лишь тогда, как показала последняя зима, если только сохранит за собой рейсы судов в объемах, как и в предыдущие годы»¹.

2. Воспоминания Рудольфа Райхерта, правнука Хуго Натуса

21 декабря 1999 года в морскую администрацию порта Калининград поступило письмо Рудольфа Райхерта, члена общества «Бургшуле», ныне покойного, умершего в доме престарелых в Ойтине (Восточная Германия), с текстом под названием «История Кёнигсбергского канала и портрет его основателя», которое господин Райхерт назвал «Отчетом», датированным 4.11.1999 года:

«Этот отчет я пишу в понимании того, что предприятия калининградского порта в лице его руководителя — господина Георгия Себова, являющегося на-

¹ № 92 за 16 ноября 1901 года.



чальником морской администрации порта Калининград, непосредственно заняты подготовкой к 100-летней годовщине Кёнигсбергского морского канала при поддержке с немецкой стороны фирмой UNICONSLT Universal Transport Consulting GmbH (ответственный представитель — Ханс Ульрих Вольфф), являющейся, если я правильно понимаю, филиалом акционерного общества *Hamburger Hafen- und Lagerhaus Gesellschaft*.

Взгляд истинных россиян и мой абсолютно различны. Тогда, как они, прежде всего, осознают непосредственное значение канала, я понимаю его 100-летнюю годовщину как юбилей сооружения, к которому достаточно прямое отношение имеет мой предок. Даже находясь в тени для широкой общественности, оно имело для меня в первую очередь семейное значение. Сегодня россияне получают от канала пользу, а мы — уже нет. Мы, немцы, потеряли его по своей вине. На праздновании 100-летия канала прямо соприкасаются интересы россиян и моей семьи. Я очень благодарен господину Себову и господину Вольффу. При этом, что касается года открытия канала, для меня существует некоторое несоответствие. По какой-то причине в моей памяти отложился 1903 год, тогда как общепринятым считается 1901. В принципе, было бы относительно несложно выяснить, существует ли это несоответствие на самом деле. В Калининграде еще должен быть старый городской архив Кёнигсберга с полным собранием газеты *"Hartungschen Zeitung"*. Ее и следовало бы перечитать ².

Данный отчет я пишу, опираясь, в основном, на воспоминания, вернее, на слухи. При этом я понимаю, что отчасти это спорный вопрос. Итак, я хочу попытаться внести ясность с фактами, которые определено у меня есть. У меня есть некоторая опора благодаря записям матери, которые она по воспоминаниям делала в последние годы. Частично они не совсем точны, о чем я знаю, например, исходя из сравнения с родословной Райхертов, основывающейся на более старых выдержках из церковных книг, которые после бегства уже были ей недоступны.

Я пишу обо всем, что знаю или о чем могу вспомнить. Сокращение текста из общественных интересов — это дело не мое, на это не могу решиться.

Сначала о генеалогии, чтобы добраться до еще живущих потомков Хуго Натуса. Хуго Фердинанд Натус родился 5 мая 1825 года в Бескове (к юго-востоку от Берлина) в семье почтмейстера Карла Фердинанда Натуса и Генриетты фон Брюннов. Оба трагически погибли в ходе прусских беспорядков в 1839 году.

У Хуго Натуса было две дочери: Иоганна и Гертруда. Иоганна вышла замуж за ближайшего соратника отца по работе в Совете гидротехнического строительства Рудольфа Шперхорна. Ее дочь Эмили (моя мать) вышла замуж за Вильгельма Райхерта (умер в 1925 году в результате ранения). У нее было два сына: я, составитель данного отчета (1909 года рождения), и мой брат Пауль (1939 года рождения). Я женился на Соне Марии Кауфман. У нас есть дочь Эмили Роза со своим шестнадцатилетним сыном Тимом Шеффером, не желающие ничего знать о нас.

² Архива в Калининграде не существует, но газеты того времени удалось найти, где указан год открытия — 1901 год.

Гертруда вышла замуж за Макса Майера. У них были сыновья — Эрих (погиб в 1914 году) и Эдуард Майер-Натус (умер в 1976 году), женатый на Анни Халлер (умерла в 1970 году). У них было два сына: Ханс Йоахим (пропал без вести в 1939—1945 годах) и Харальд (умер в 1977 году). Харальд был женат на Штефани Рашке, и у них двое сыновей. Старший — Аксель (родился 7.6.1960), учитель, проживает в Штайнберге, женат на Элизабет Некерман. У них три дочери. Второй сын Ральф Майер-Натус (диплом экономиста) холост, проживает в Бад-Киссингене.

Я вряд ли доживу до 2001 года или, в крайнем случае, не буду уже тогда способным к восприятию.

Об академическом образовании Хуго Натуса я ничего не знаю³. Он изучал строительное дело, а затем в рамках своей деятельности в Рейхе (как говорим мы, выходцы из Восточной Пруссии) относительно рано приехал в Пиллау. Там он был инспектором портового строительства, модернизировал Русскую дамбу напротив известного ресторана "Ilskefalle"⁴. Фотография, на которой моя мать еще ребенок, относится к тому давнему времени, когда мой дед Рудольф Шперхорн пришел на место Х. Натуса.

Когда Хуго Натус приехал в Пиллау, я тоже не знаю. По некоторым соображениям остается все-таки предположить промежуток времени, когда это было. Существуют две точные или почти точные даты, с помощью которых можно определить предполагаемый промежуток времени. Это дата его рождения и время начала строительных работ по изменению фарватера Пиллау: 1825 и 1863 годы. По этому поводу имеется следующее соображение. Обучение в школе закончилось в 18 лет, потом четыре года высшая школа, включая экзамены, и три года в должности рейхсминистра по строительству, также с экзаменами (мне известно от матери, что он занимался дорожным строительством к востоку от Бескова). Это еще вопрос, найду ли я записи с точным указанием мест (моя мать пишет, что шоссе от Шторкова через Бесков построил дед). Тогда 25 лет — это 1850 год. С другой стороны, принимая в расчет начало строительных работ по изменению фарватера, пять лет на пусконаладочные работы и планирование, тогда получается 1863 год, минус пять лет, получается 1859 год. В этот восьмилетний период он и мог появиться в Пиллау. Но точно проверить это нельзя.

Обновление фарватера, начатое в 1863 году, закончилось в 1883 году. До этого были только свайные ряды с фашинами, укрепленными камнями, которые были вытасканы рыбаками из Балтийского моря.

Начались работы на Южном молу, чтобы защитить фарватер от песка, движимого западным ветром. У основания обоих молов были погружены огромные бетонные плиты вместе с камнями.

Перед началом строительства канала до 1901 года привлекались до 10 (из 513 имеющихся) судов в обоих направлениях, и буксирные пароходы ходили по

³ Окончил Берлинскую академию строительства.

⁴ Сегодня не существует, находился в районе нынешней площади Балтийской Славы в Балтийске.





гавани с глубиной в отдельных местах лишь 3,7 метра. В 1894 году из Пиллау в Кёнигсберг перевозилось 30 000 тонн грузов и обратно 52 000 тонн.

И вот еще данные. 17 октября 1884 года Хуго Натус стал советником по строительству, как и другие ведущие специалисты управления по гидротехническому строительству. В 1847 году он стал одним из основателей ученого союза "Мотив" в Берлине — студенческое объединение, существующее и поныне. В 1864 году Кёнигсбергское портовое общество было национализировано.

В 1895 году он переехал в Кёнигсберг, где жил со своей женой. Когда она умерла, он переехал на улицу Hintergros Garten, напротив комендатуры или же в один дом между бывшей больницей милосердия и домом, в котором жила моя бабушка, а потом и мы. Это был дом № 42 на моем плане города масштабом 1:15 000, вариантом 1931 года, перепечатанном в 1962 году. Там мы с матерью посетили его в 1912 году».

Кроме приведенного «Отчета», господин Райхерт написал еще одно сообщение о канале и его создателе Хуго Натусе для немецкого информационного бюллетеня, адресованное госпоже Каевски.

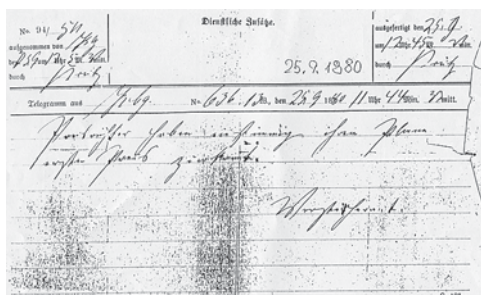
Аннемари Каевски, которая проживает в Варнемюнде, переслала этот отчет господину Вольффу, передавшему его в морскую администрацию порта Калининград. Фрау Каевски писала:

«Уважаемый господин Вольфф! Из "Кёнигсбергского экспресса" я узнала, что порт Калининград ищет информацию к 100-летию юбилею Кёнигсбергского морского канала. Чтобы как можно быстрее сообщить свою информацию, я обращаюсь к Вам, поскольку Вы указаны в качестве контактного адреса. Будучи бывшей жительницей Кёнигсберга, я в течение нескольких лет являюсь членом Кёнигсбергского школьного общества, и в Правлении я отвечаю за выпуск так называемого "Школьного письма", своего рода газеты общества. В связи с этим у меня есть информация для Вас, которая, конечно, заинтересует Вас. Один из наших членов, господин Рудольф Райхерт, является правнуком проектировщика канала Хуго Натуса. Господин Райхерт в конце 1997 года написал статью для газеты нашего объединения о своем прадедушке и его работах по морскому каналу. Я посылаю Вам копию статьи без согласия господина Райхерта, но вполне уверена, что он не имел бы ничего против этого, но был бы очень рад внести вклад в дело Кёнигсбергского порта. Я предполагаю, что Вам будет интересно установить связь с господином Райхертом и сообщаю Вам адрес и телефон.

Господин Райхерт родился 30.12.1909 года. Если я не ошибаюсь в моих предположениях, Вы должны очень быстро установить контакт.

Для меня было бы очень приятно, если бы статья господина Райхерта попала в руки директора Кёнигсбергского порта вместе с дружеским приветом и наилучшими пожеланиями по случаю 100-летия от общества "Бургшуле Кёнигсберг" (Пруссия), зарегистрированное объединение.

Бывшая "Бургшуле" на теперешней улице Кропоткина в Калининграде еще существует как гимназия № 1, и между гимназией и нашим обществом существует в течение последних лет хорошая связь и сотрудничество».



Телеграмма о победе Х. Натуса в конкурсе,
25.09.1880 года

должны были буксироваться до Кёнигсберга и обратно. Вероятно, в распоряжении находилось ограниченное количество, поэтому в пик поступления грузов, товарам и грузам приходилось выжидать какое-то время. Все это было дорогостоящей процедурой. Это побудило объединение купцов Кёнигсберга объявить конкурс, в котором предлагалось 10 000 золотых марок за практическое решение по избежанию обременительной перегрузки. Пиллауский инспектор по портовому строительству, правительственный советник и советник по строительству Хуго Натус принял участие в этом конкурсе. Ему посчастливилось поставить перед собой привлекающую всеобщее внимание задачу и обладать необходимыми инструментами для ее решения. Он выиграл конкурс.

Он предложил построить канал в Фришес-Хафф, вблизи его северного берега. Так родилась идея Кёнигсбергского морского канала. Он был относительно быстро построен и в 1903 году принят в эксплуатацию с регулярным профилем в 47,5 метра шириной и 8 метров глубиной, с длиной свыше 40 километров до устья Прегеля. Он стоил, если я правильно помню, около 750 000 золотых марок. Здесь я с удовольствием хотел бы рассказать немного больше о развитии процессов во времени, но, к сожалению, засунул куда-то касающиеся этого документы (вырезки из газет за различные годы) и не могу их найти.

Канал многократно углублялся. У меня в голове цифра 13 метров, то ли цель, то ли фактическая модернизация, я уже не знаю.

Он стал необходимым условием для развития и загрузки Кёнигсбергского порта. Когда в 1936 (или 1937) году поляки перекрыли на некоторое время коридор, порт был подвергнут жестокому испытанию. Суда располагались порой до трех друг за другом у причала. Уже не связь Пиллау — Кёнигсберг была самым слабым звеном, но причалы, краны, грузовые площадки, крытые и некрытые, и рельсовые пути. Была затронута вся Восточная Пруссия. Кризис был с большим трудом, но однако блестяще преодолен. Я убежден, что немногие жители Восточной Пруссии тогда что-либо заметили. Я сам знаю об этом только потому, что летом снова работал в порту.

Канал, в определенном отношении, решающим образом изменил жизнь Хуго Натуса. Он выделился из нормальной обывательской анонимности и стал в свое время фигурой общественного интереса: статьи в газетах, орден Красного Ора 4-го и 3-го класса, звание тайного советника, мастер кафедры в одной

В статье для «Школьного письма» Рудольф Райхерт писал:

«До 1903 года морские суда с грузом для Кёнигсберга с осадкой свыше четырех метров должны были перегружать свой груз в Пиллау на так называемые лихтеры, чтобы попасть через залив Фришес-Хафф в Кёнигсбергский порт. Эти лихтеры были аналогичны стандартным 600-тонным речным баржам наших дней. Они



из трех кёнигсбергских лож, почетный член старейшего немецкого парусного клуба "Rhe" в Кёнигсберге. И снова газетные статьи, вплоть до наших последних мирных восточнопрусских дней.

Прусское государство представило проект морского канала на Парижской всемирной выставке 1889 года и получило золотую медаль, которая с грамотой была передана Хуго Натусу. Она побывала у меня в руках, когда я был мальчиком. Она, к моему разочарованию, была из бронзы. Моя бабушка, его дочь, сказала мне, что в грамоте написано о праве покрыть медаль позолотой.

Когда кайзер Вильгельм Второй в 1890 году посещал Кёнигсберг, мой прадедушка был приглашен на торжественный обед, проходивший 14 мая в Кёнигсбергском замке в зале Московитов. Мое самое раннее детское воспоминание — это посещение с моей матерью прадедушки. Я в возрасте двух с половиной лет сидел на его правом бедре, и он показывал мне свои карманные часы.

Он умер в 1912 году в возрасте 87 лет.

Его врач рассказал об отсутствовавшей у него ранее привычке. У него появилось обыкновение в последние дни жизни при хорошей погоде после обеда ездить на одной и той же пролетке от своей квартиры между благотворительным учреждением и Штифтштрассе к Бюргерштрассе, к его "Саду лож" (Лонгенгартен) на западному берегу Замкового пруда, справа от моста. Тут при посадке или высадке с ним произошел несчастный случай, и он был прикован к постели.

Позже правительство Кёнигсберга присвоило одному из своих пароходов имя прадеда. Я видел его с берега Прегеля в начале лета 1933 года прямо против 5-го бассейна порта (Дровяной порт), когда я был еще студентом, совмещающим работу с учебой, и руководил общественными работами в должности прораба. Тогда это были субсидируемые государством общественно полезные работы для безработных с большим стажем.

Я написал о том, что унаследовано мной. Я теперь старый человек в возрасте 87 лет. Я сам в прошлом строитель-гидротехник, не хотел бы поменяться с моим прадедушкой, так как у меня все еще есть моя любимая жена. Он потерял ее в 81 год».

После смерти Х. Натуса в газетах появился некролог, в котором отмечаются, прежде всего, его человеческие качества: «4 числа сего месяца на 88 году жизни в Кёнигсберге скончался тайный строительный советник в отставке Хуго Натус, кавалер высшего ордена. Мы скорбим об умершем кураторе и учредителе академического общества "Мотив" в Берлине. В 1847 году он с единомышленниками-сокурсниками призвал к жизни "Мотив", созданный для многих как источник вечной молодости, и все они с тех пор пребывали вместе, черпая вдохновение в мастерстве и веселии. Теперь последний учредитель общества ушел от нас, претворив до конца своей жизни юношеский идеализм и радость прекрасного, свет которых мы, люди старого кёнигсбергского поколения, так часто видели в его глазах. Его душа, его образ останутся незабвенными, пока будет существовать "Мотив".

Погребение: Суббота 7 числа в 12 часов пополудни в часовне Старо-Росгартенского кладбища. После чего в "Центральотеле" состоится траурное поминовение».

3. Строители канала

Кто же был среди тех, кто выступил с инициативой строительства канала? Среди них выделяется Роберт Клеуенштюрбер, родившийся в Кёнигсберге в 1813 году в семье купца. В 1863 году он организовал открытое акционерное общество «Кёнигсбергская пароходная компания: Кёнигсберг — Пиллау». Пароходной компании принадлежало судно «Боруссия», построенное в Эльбинге (Эльблонге) на верфи «Шихау». Компания осуществляла коммерческие и туристические поездки на пароходах «Сириус», «Пионер», «Планета», «Маргарита», «Магнета». Роберт Клеуенштюрбер поддерживал торговые связи с Германией, Голландией, Данией, Англией, Норвегией, Швецией, Россией. Он выступил за строительство канала, так как было невыгодно перегружать в Пиллау уголь, древесные материалы, зерно, чай, сельдь и другие товары.

Технический надзор за строительством канала проводила служба портового строительства в Пиллау. Она входила в «Королевское портовое строительное ведомство». В 1918 году оно стало называться «Государственное ведомство водных путей» и занималось контролем за строительными работами в гавани Пиллау, углублением дна у причалов, водными работами на заливе и на реке Прегель, состоянием косы Фрише Нерунг (Балтийская коса). Когда начались строительные работы на канале, надзор за ними осуществляла портовая строительная инспекция Пиллау, и надзор за каналом она продолжала до 1945 года. По данным за 1922 год, в ней насчитывалось в зависимости от сезона от 200 до 400 работников (инженеров, служащих и рабочих). С 1939 года она также инспектировала «Новое строительное ведомство порта Пайзе (поселок Комсомольский)». Рыбачьи поселки Циммербуде и Пайзе со строительством канала обрели новые перспективы в своем развитии. В период строительства канала в Циммербуде поселились рабочие, которые остались здесь жить. Уже в 1899 году из Кранца (Зеленоградска) для удовлетворения духовных потребностей была перевезена деревянная церковь. К 1935 году в Пайзе построен морской причал, в 1939 году введена в строй электростанция, которая, кстати, служит по сей день. Энергетические котлы на ГРЭС-2 в Светлом (крафтверк Пайзе) изготовлены фирмой «Шихау» в Эльбинге в 1939—1941 годах. Сооружения высотой с 10-этажный дом. Котлы работают до сих пор. Основные элементы без замены (каркас, барабан, сухопарник).

Среди портовых строительных инспекторов следует выделить Рудольфа Шперхорна, который был зятем Хуго Натуса, и Фридриха Пренгеля, автора книги «Строительство Кёнигсбергского морского канала». Известны также имена инспекторов, осуществлявших контроль над фарватером и каналом: Штраус, Мюллер, Беккер, О. Треплин. В период с 1933 по 1945 год работали строительный советник Верникке, строительные ассессоры Дюссиг и Вельманн, доктор наук Янссен.





ГЛАВА III

Канал с 1901 по 1945 год

Местность, в которой ты оказываешься случайно или в результате какой-то заданности, может оказаться любимейшей вещью действительности.

Граф Мольтке

1. Совершенствование канала

После строительства канала большие суда стали заходить уже в Кёнигсберг, что послужило мощным толчком к развитию промышленности. Так, например, хотя в Восточной Пруссии не было своего угля и железной руды, тем не менее возникла отрасль машиностроения. Англичанин Чарльз Хугес блестяще проявил свои деловые качества в Восточной Пруссии. Женившись на дочери судовладельца Густава Шнелля, он совместно с ним и другими партнерами основал Союз литейного производства, предприятие, выпускавшее вначале паросилоустановки. С приходом к руководству Готфрида Остердорфа, другого зятя Густава Шнелля, союз-завод приступил к выпуску паровых судов и локомотивов. Этот завод изготовил также все разводные и подъемные мосты в Кёнигсберге. Строил он также плоскodonные буксиры и пассажирские пароходы. Канал сразу показал свой огромный технико-экономический потенциал.

Необходимость постоянной поддержки канала в состоянии его работоспособности, проведение дноуглубительных работ, доводки навигационных знаков до нужных стандартов потребовали дополнительных финансовых вложений.

К 1917 году стоимость канала составляла 14 200 000 марок. А после строительства гавани в Кёнигсберге эта сумма выросла до 18 000 000 марок.

До 1912 года устранялись недоделки, и до 1927 года шло его оснащение. В 1930 году проводилось новое дноуглубление до 8 метров. Длина водного пути от Кёнигсберга до Балтийского моря составила 42 километра, длина канала от устья Прегеля до гавани Пиллау — 33 километра, средняя глубина — 6,5 метра. Ширина канала к 1930 году составляла:



- на участке от 0 до 76 пикета — до 47,5 метра, на кривых — 57,5 метра;
- от 78 до 118 пикета — до 105 метров;
- от 118 до 332 пикета до 47,5 метра, на кривых — 57,5 метра;
- от 332 пикета до Вольной гавани — 70 метров.

Как пишет Ф. Пренгель, были построены небольшие гавани глубиной 2,5 метра в Камстигалле, Циммербуде и Гросс Хайдекруге в качестве вспомогательных пунктов для задействованных в строительстве транспортных средств, а также открытые грузовые платформы и сходни у Пайзе, обеспечивающие движение на этих участках.

Буями был размечен фарватер. Черные и красные буи были размещены на ширине 42,5 метра друг от друга. Фарватер канала вначале сигнальными огнями не был освещен. Головная часть дамбы канала на входе с моря в Пиллау была оснащена двойными сигнальными огнями белого цвета с постоянным режимом горения, сигнальный огонь дамбы канала на входе в Прегель давал красный, непрерывно мигающий свет.

По данным за 1924 год, створные огни горели на керосине, а остальные на нефтяном газе из государственных запасов в Пиллау. Каждый газовый осветитель зажигался и гасился вручную в определенное время.

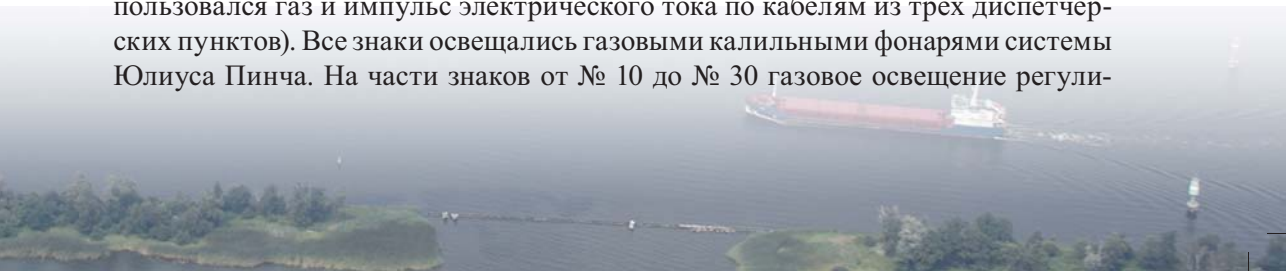
Позже была реконструирована навигационная обстановка, обеспечивающая круглосуточный заход и выход судов. Канал был с односторонним движением, что требовало четкости в организации движения судов по водной магистрали. Судоходство регулировалось правилами внутреннего распорядка предприятия Портового строительства в Пиллау. На станциях расхождения судов находились диспетчеры, которые осуществляли связь при помощи местной телефонной связи с центральным управлением. Ту же функцию выполняли старший лоцман в Пиллау и портовое управление полиции в Кёнигсберге, которые регистрировали суда, приставляли лоцмана и соединяли с линией. В 1902 году по каналу прошло, включая пароходы, парусные суда, баржи, суда различной осадки и величины, — всего 1268 судов. К 1914 году число их возросло до 1414. Если рассматривать по флагам, то больше всего было судов Германской империи, на втором месте были шведские и датские, далее шли норвежские и английские, российских судов в год заходило от 3 до 18. В период Первой мировой войны судоходство упало до 298 судов в год, и это были в основном лишь суда Германской империи. После окончания Первой мировой войны лишь к 1924 году количество прошедших по каналу судов достигло уровня 1902 года и составило 1262. К вышеперечисленным странам прибавились суда из Франции, Греции, Латвии, Польши, Литвы, и в 1921 году зашло одно судно из США.

В 1924 году между империей и Обществом по строительству Кёнигсбергского морского канала, в которое объединились провинция, город Кёнигсберг, Торговая палата, был заключен договор о расширении, углублении и освещении канала, нижнего Прегеля до Зеленого моста, включая прорезь Коссе. Эти работы проводились в основном за счет государства, и $\frac{1}{4}$ часть всех средств

обязалось оплатить Общество, которое взяло на это кредит. К договору были приложены следующие дополнения. Сохраняется принцип закрытого фарватера, линии его не меняются, расширение происходит только на север, южная дамба канала не затрагивается, северная дамба у Камстигалля с западной стороны залива Фишхаузен расширялась на 35 метров на север, повороты сохраняют свои радиусы, поперечное сечение канала имеет свое прежнее деление. В открытом заливе дно расширяется на север на 30 метров. Станции расхождения при Пайзе, Гросс Хайдекруге расширяются на север на 32,5 метра и удлиняются от 32 до 600 метров. Переходы от станции к обычному сечению имеют длину 150 метров. Места для разворота не оборудованы. Земляные работы проводились на южном берегу Замланда, на берегу возле дамбы канала, на низко расположенной земле на нижнем Прегеле на различной высоте (0,9 метра на дамбе канала; 0,5 метра на берегу; 1,25 метра в Пиллау). Эти места укреплялись с помощью клиновидной туюфячной кладки, а в менее поврежденных местах с помощью менее прочных хворостяных сооружений, но более устойчивых при выталкивании льда на дамбу.

Много было вопросов с освещением канала. Вначале была идея: снабдить суда подвижными электрическими прожекторами, которая не имела успеха — прожектора часто ломались, слепили суда, идущие навстречу. Притом, при поломке прожектора судно оказывалось в очень неприятном положении, и от этой идеи решительно отказались в пользу створных и порталных огней. Было принято решение, что короткие прямые должны обозначаться обычными створными верхними (высота над уровнем моря — 24 метра) и нижними (высота — 12 метров) огнями. На более длинных прямых участках в продленной оси судового хода канала находится верхний огонь или также нижний огонь, и на расстоянии 600—800 метров перед ними два одинаковых нижних огня (высота — 12 метров) на расстоянии 50 метров от оси, так называемые ворота. Судно должно идти таким образом, чтобы верхний огонь был расположен в центре ворот. Поскольку глаз очень восприимчив к равновесию, ось канала будет легко им выдерживаться. На очень длинных прямых путях через каждые 3000 метров установлены следующие ворота с той же самой высотой огней, но с умеренной силой света. Все ворота образуют «цепочку ворот». Подобное положение этих огней по отношению к верхним огням и друг другу обозначает с достаточной точностью положение осей. А повороты должны быть освещены по системе путевого освещения с помощью пар огней (высота — 9 метров) на расстоянии 400 метров друг от друга. Они ниже и слабее, чем огни ворот. Пары огней расположены на расстоянии 10 метров друг от друга симметрично оси канала. Огни питались жидким газом и гасились вручную.

С течением лет продолжалось совершенствование канала. Сооружены огни ворот № 27—30, устроено проблесковое освещение навигационных знаков (использовался газ и импульс электрического тока по кабелям из трех диспетчерских пунктов). Все знаки освещались газовыми калильными фонарями системы Юлиуса Пинча. На части знаков от № 10 до № 30 газовое освещение регули-



ровалось импульсами электрического тока по кабелям из трех диспетчерских пунктов (включалось с наступлением темноты и выключалось с рассветом). Было организовано двустороннее движение судов, для чего оборудованы два пункта расхождения: около Пайзе (диспетчерский пункт № 5 — ПК-124—133) и Гросс Хайдекруга (диспетчерский пункт № 3 — ПК-241—246). В пунктах расхождения ширина канала составила 92 метра.

В 1911 году по каналу прошло свыше 1483 судов торгового и рыболовецкого флотов общей грузоподъемностью в 1,9 миллиона тонн, грузооборот составил 3,7 миллиона тонн, а к 1936 году по каналу проходило около 4000 судов с грузооборотом 4,5 миллиона тонн в год.

Габариты канала поддерживались службой пути канала регулярным ремонтным черпанием до 1944 года. Объем строительной выемки по реконструкции канала и акватории Кёнигсбергского морского торгового порта с 1918 по 1924 год составил 11 900 000 кубометров, в том числе объем капитальных работ по расширению и углублению канала составил 6 560 000 кубометров. Объем ремонтно-углубительных работ за период с 1902 по 1924 год составил в общей сложности за 20 лет — 6 239 000 кубометров, или в среднем за год — 312 000 кубометров.

2. Строительство Кёнигсбергского порта

Введение в эксплуатацию канала активизировало работу Кёнигсбергского порта. В 1904 году проводилось укрепление берегов реки Прегель в Кёнигсберге. Постепенно площадки открытого хранения отеснялись в район Закхайма, так как почти все берега Прегеля были уже заняты складами, торговыми конторами, небольшими причалами, верфями. Северный берег Прегеля занимал большой промышленный район с газовым заводом, вагонной фабрикой «Штайнфурт», вальцевой мельницей, целлюлозной фабрикой — акционерное общество «Кохолют». Южный берег Прегеля назывался «Вокзальная набережная», куда подходили железнодорожные пути от Восточного и Южного вокзалов, а далее осваивала территорию верфь «Унион Гизерай», позже верфь «Шихау».

Строительство железной дороги также увеличило грузопотоки. Постройка канала позволила большим судам заходить в Кёнигсберг, а старые причалы явно не справлялись с ростом грузооборота. Встал вопрос о строительстве новых портов с удобными подходами. Имеющиеся портовые сооружения сдерживали и постоянно возрастающий грузооборот с Россией. Магистрат Кёнигсберга принимает решение о расширении портовых сооружений и под строительство новых гаваней отводит площадь в 220 гектаров для создания пяти искусственных гаваней. В 1910 году после сноса части военных укреплений вокруг города вопрос о выборе места для строительства порта был решен. В военном 1915 году кёнигсбергская портовая делегация объездила несколько прибалтийских портов для сбора необходимой информации.



В этом же году из Берлина пригласили инженера Корнелиуса Кучке, который изготовил эскизы и чертежи.

К. Кучке (1877—1968) родился в Драмбурге (Померания) в семье учителя гимназии и окончил технические школы Мюнхена и Берлина. Он три года работал в юго-западной Африке на строительстве железной дороги, затем — в Берлине на стройках и в строительном отделе магистрата. За строительство и проектирование портовых сооружений в Кёнигсберге был удостоен в 1924 году звания почетного доктора технических наук от Высшей технической школы Данцига (Гданьска). В 1930 году вышла в свет его книга «Кёнигсберг — портовый город».

Кучке писал: «Портово-строительное техническое общество рассмотрело готовые сооружения на общем собрании акционеров в Кёнигсберге 27 мая 1924 года. 13 июня 1924 года, по случаю 200-летнего юбилея объединения бывших городов Альтштадт, Лёбенихт и Кнайпхоф в городскую общину Кёнигсберг, состоялось праздничное открытие новых Торговой и Индустриальной гаваней. Понадобилось около девяти лет, чтобы построить основные части новых портовых сооружений. Когда 10 августа 1915 года был сделан первый удар лопатой, никто не подозревал о тех громадных трудностях, которые были связаны со строительством портового комплекса. Из-за падения валюты средства, выделенные на строительство порта, были потрачены сразу после войны»¹.

¹ Кучке К. Новые строения порта Кёнигсберг // Экономика Восточной Пруссии. 1924. № 5. С. 12.



Немецкие женщины на портово-строительных работах



Русские военнопленные стоят в очереди за обедом



В 1915—1916 годах на строительстве железнодорожной ветки, на землеройных работах в будущем порту использовались российские военнопленные.

По данным К. Кучке, их было около 1500 человек и использовались они недолго на работах в порту. Их сменили женщины и непригодные для военной службы мужчины.

В 1917 году все работы прекратились из-за частых забастовок, увольнений, повреждения линий железной дороги, отсутствия средств. Предоставляющая земляной транспорт фирма «Сименс и Хальске» демонтировала свой скаточный путь и расторгла договор. Возобновились работы лишь после окончания Первой мировой войны, притом прежний способ землеройных работ не возобновлялся, а было принято решение использовать гидравлический метод. Работы велись компанией «Юлиус Бергер», которая одновременно выполняла экскавацию причалов порта. В рекордно короткое время, несмотря на денежную инфляцию, послевоенный экономический кризис, были построены три портовые гавани. Сложности заключались также в том, что территория имела очень сложное грунтовое строение. Были земляные обвалы под уже проложенными подъездными путями. На некоторых территориях появлялись почти бездонные глубины. При меняющейся нагрузке подвижных грунтовых масс, равновесие которых было нарушено прорезью портовых причалов и вымыванием тяжелого гравия, происходило расширение и деформация территории. Чтобы закрепить береговую линию и предотвратить полный обвал склонов, перед экскавацией портового бассейна параллельно береговой линии были прорезаны шлицы и заполнены гравием. Все многоэтажные постройки, имеющие большую нагрузку, получили свайный ростверк. При закладке фундамента использовалось до 25 000 свай.

По замыслу Кучке предполагалось построить пять гаваней. К 1924 году построено было три: Вольная, Индустриальная и Лесная (Дровяная). Вольная гавань имела длину 600 метров и ширину от 80 до 120 метров. Причальная стенка была протяженностью в 450 метров. В гавани разместились два больших склада размерами 83 на 44 метра. Индустриальная гавань по площади в два раза больше Вольной гавани. Ее длина составляла 1800 метров, а ширина — 180 метров. Длина причальной стенки — 750 метров. Вольная и Индустриальная гавани имели глубину 8 метров. Лесная гавань: длина — 1030 метров, ширина — 80 метров, глубина — от 3 до 6,5 метра.

13 июня 1924 года был празднично открыт новый Кёнигсбергский порт. В 1930 году он имел 100 000 квадратных метров навесных и складских площадей, был оснащен 30 электрическими порталными кранами и считался самым совершенным на Балтийском море. Сегодня это Калининградский морской торговый порт.

Одновременно со строительством гаваней была запланирована постройка модернизированных железнодорожных и автомобильных путей, а также трамвайных линий. Эти работы были выполнены не в полном объеме. Позже между Вольной и Индустриальной гаванью была сделана протока вдоль реки



Прегель, в результате чего осталась узкая полоска земли, названная островом Коссе. Было осуществлено строительство береговых линий вдоль по реке Прегель от нового моста, построен главный железнодорожный вокзал, кроме основной портовой дороги, вымощены дороги к готовым портовым причалам. В Лесной гавани была создана разгрузочная площадка для длинномерной древесины, появился ряд высоких построек, необходимых для управления портом.

К. Кучке описал, как была обустроена инфраструктура порта: «Водопроводы на территории порта изготовлены из керамических труб диаметром от 20 до 40 сантиметров и крепятся из-за плохого строительного грунта на 8-метровых сваях или железобетонных балках. Дождевые воды выводятся самым коротким путем либо к портовым причалам, либо в Прегель. Сточные трубы сделаны из бетонных труб диаметром 25—30 сантиметров и лежат на специальных решетках. Для снабжения сооружений питьевой водой и водой для системы пожарной безопасности проложены водопроводы. Подача электрического тока осуществляется по проложенным под землей кабелям»².

В 1924 году построено здание таможенного управления на Любекштрассе (сейчас здание администрации Торгового порта).

В этом же году в Индустриальной гавани было возведено здание башенного и группового склада (элеватор) вместимостью 40 000 тонн. Двойной склад подчеркивал намерения Кёнигсберга всемерно развивать морскую торговлю.

Особо следует сказать о Вольной гавани. По решению Бундесрата от 28 ноября 1918 года было предложено построить рядом с Индустриальной гаванью свободный район, где не предусмотрен таможенный контроль. Тогда еще не вступил в силу Версальский договор, по которому Восточная Пруссия была отделена от империи. Но с вступлением в силу Версальского договора было принято решение, что будет лишь Свободная гавань. Отличие Свободной гавани от свободного района, как писал К. Кучке, состоит «в том, что в Свободной гавани допускается строительство промышленных сооружений без каких-либо ограничений, тогда как в свободных районах частные промышленные сооружения могут создаваться только при условии, что ввозимые и вывозимые товары, прошедшие облагораживание, освобождаются от прохождения таможенных операций. При таких ограничениях Кёнигсбергский порт развиваться не может, но исключительное положение Кёнигсберга неизменно вынуждает иностранные государства проявлять интерес к его порту»³. Первостепенной задачей стало увеличение движения в порту, что принесло пользу и управлению железной дороги, морскому и речному судоходству, Кёнигсбергскому порту.

Лесная гавань — место перегрузки леса. Огромное его количество ввозилось из России, притом по речным судоходным путям. По данным за 1911—1913 годы, средний ввоз леса составлял 750 000 тонн в год. Древесина распиливалась в Кёнигсберге, перерабатывалась в шпалы, проходила специальную

² Кучке К. Новые строения порта Кёнигсберг. С. 14.

³ Там же. С. 17.



пропитку, а также шла на изготовление целлюлозы на двух крупных, принадлежащих концерну «Штинес», целлюлозных фабриках. Вывоз древесины проходил как по железнодорожным, так и морским путям. Сплавной лес хранился вначале в ямах внутренних городских насыпей, а со строительством новых укрепительных сооружений — непосредственно в Лесной гавани.

В 1942 году было закончено строительство склада в Вольной гавани вместимостью 10 000 тонн. Склад сохранился до нашего времени. В акватории порта разместился новый промышленный квартал со складами для хранения товаров, цехами, фабриками, нефтяными танкерами, кранами и элеватор башенного типа емкостью 55 000 тонн, он был самым большим элеватором в Европе. Немного ниже по течению расположилась верфь «Шихау», на которой во время Второй мировой войны было занято около 19 000 рабочих. Между портом и верфью была гавань для яхт (в настоящее время Товарная протока — СРЗ «Прегель», из которой парусные лодки трех яхт-клубов отправлялись в свое плавание в дальние уголки залива, пригодные для парусного судоходства, или через Пиллауский глубоководный пролив в Балтийское море.

Все портовые предприятия и сооружения были объединены в Кёнигсбергское портово-промышленное общество с ограниченной ответственностью. С 1931 года оно стало называться «Кёнигсбергское портовое общество с ограниченной ответственностью». Первым директором был Шульц. Он родился в Прейсиш-Эйлау (Багратионовске) в 1892 году, учился в Кёнигсбергском университете на юридическом факультете. Карьеру начал судьей в Инстербурге (Черняховске), затем стал советником в Кёнигсбергском магистрате. С 1923 года занимал руководящие посты в Кёнигсбергском портовом обществе. Умер в 1942 году.

Кто непосредственно занимался портовым строительством? В 1916 году начало работать акционерное общество «Юлиус Бергер — подводное строительство. Берлин». Акционерное общество «Бетонное и молиерное строительство» (названо по имени И. Моньера — создателя железобетона) строило групповой склад (элеватор), хранилище в Вольной гавани, административное здание в Индустриальной гавани, железнодорожный мост над товарной станцией, жилые дома. Акционерное общество «Амме, Гизеке и Кониген» из Брауншвейга, Акционерное общество по строительству мельничных и машинных фабрик из Дрездена и другие общества участвовали в изготовлении и поставке оборудования. АО «Юлиус Бергер — подводное строительство. Берлин» было основано в 1892 году, занималось не только строительством порта, но участвовало в модернизации канала.

Среди инженеров следует отметить Макса Андерсена. Он родился в 1846 году под Берлином, окончил строительную академию, строил туннели, морские молы и гавани в Германии, Западной Пруссии, Данциге. Кроме участия в строительстве морского канала, Андерсен построил Южный мол в Мемеле, мост через реку Мемель в Тильзите (Советске), гавань в Нойкурене (Пионерском). Он был награжден орденом Красного Орла 4-го и 3-го классов, орденом Короны 3-го класса.





3. Морская служба Восточной Пруссии

Постройка канала ухудшила деловую жизнь в Пиллау. Суда без разгрузки на лихтеры пошли на Кёнигсберг, а люди, работавшие на лихтерах, остались не у дел. Магистрат сделал ставку на туризм, немало поработав на то, чтобы туристы с круизных судов хотя бы на час останавливались в Пиллау. Городские власти уделили внимание сообщению между частями города по воде на лодках. На боте переправлялись через пролив на косу в поселок Нойтиф (поселок Коса). Ежедневно осуществлялось до 10 рейсов. По данным за 1938 год, моторные катера ходили через пролив с 5 часов 30 минут до 2 часов ночи. Кроме того, на моторном катере можно было переплыть с Русской дамбы на косу. Регулярная переправа была с Русской дамбы в Новый Пиллау (современный пирс). От нынешней гостиницы «Золотой якорь» регулярно ходил катер до поселка Камстигалль. Катером можно было проплыть от Пиллау-1 до Пиллау-2 (район 20—22 причалов). В районе нынешней милиции регулярно ходила лодка вдоль каната, натянутого над водой в крепостном канале. Эти короткие водные маршруты пользовались необычайной популярностью у туристов и были востребованы жителями города. Уделялось большое внимание шоссейным дорогам, в том числе в 1908 году была построена через всю Вислинскую косу гравийная дорога, в 1913 году — шоссе.

После завершения Первой мировой войны в Европе разразился экономический кризис. Согласно Версальскому договору, Восточная Пруссия оказалась в анклавном положении. Мемель отошел к Литве. Пиллау оказался единственной морской гаванью в Восточной Пруссии. Единственной возможностью без польского контроля попасть в Германию был морской путь. Под гарантии Рейха в январе 1920 года была организована ежедневная морская связь между Пиллау и Свиномюнде (Свиноуйсьце). Несмотря на опасность этого пути, особенно в неблагоприятную погоду, президент Рейха Фридрих Эберт прибыл в октябре 1920 года в Восточную Пруссию именно морем. Фельдмаршал Пауль фон Гинденбург также морским путем прибыл в июне 1922 года, приветствуемый жителями Пиллау, а затем Фишхаузена (Приморска), так как он делал остановку в Фишхаузене в замке Прейл (дворянское поместье).

11 июня 1920 года проводилось всенародное голосование среди жителей земель, отошедших от Восточной Пруссии Литве и Польше. Они имели право выбора: остаться в новой стране или переехать в Восточную Пруссию, сократившуюся до Кёнигсбергской области. Пожелавших переехать в Кёнигсберг оказалось 91 000 человек. Их принимали в Пиллау, который был празднично украшен. В Пиллау прибыло 50 000 человек, захотевших уехать в Литву и Польшу.

Кроме того, осенью 1920 года через Пиллау были транспортированы около 40 000 российских пленных (по данным О. Шлихта в книге «Западный Замланд»).

Для осуществления морских перевозок была создана «Морская служба Восточной Пруссии». Она фрахтовала суда у Штеттина, Гамбурга, Бремена. Своих

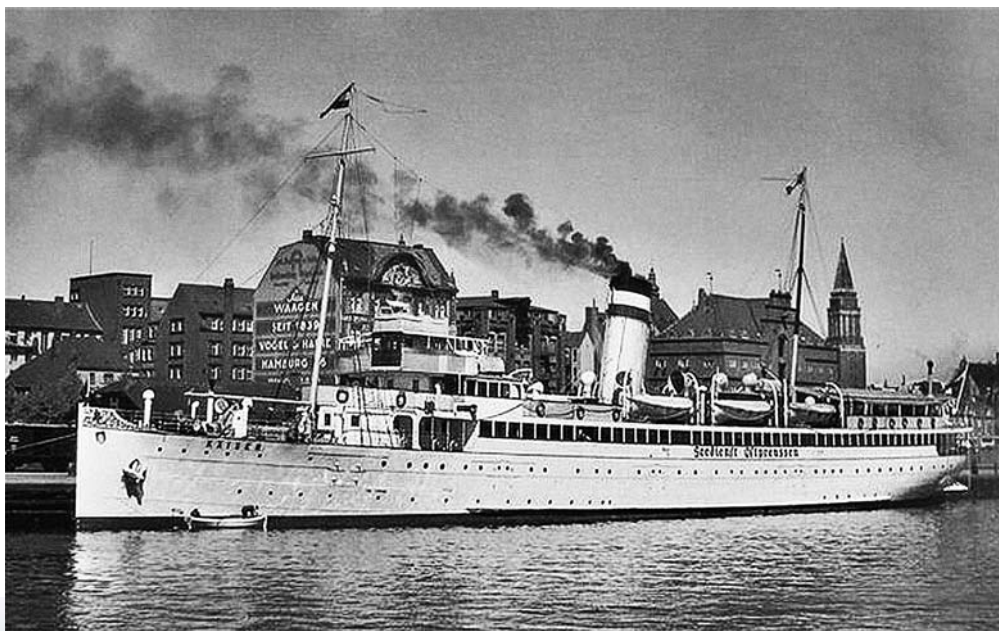


было лишь два больших теплохода — «Пруссия» и «Ганзейский город Данциг», построенных в 1926 году, затем появился также турбоход «Таненберг», 1935 года постройки. В 1939 году был заложен турбоход «Мариенбург», но не был достроен. После войны, доставшись СССР, получил название «Ленсовет» и совершал круизные рейсы по Черному морю.

Морской путь активно использовался туристами. За летний период «Морская служба» перевозила около 10 000 туристов. В это время ходил также турбоход «Кайзер».

С 1933 года раз в неделю действовала линия Пиллау — Мемель, а с 1935 года корабли пошли к Ревелю (Таллину) и Хельсинки. Таким образом, «Морская служба Восточной Пруссии» связала Кёнигсберг с миром. Идея ее создания принадлежала консулу Освальду Хаслингеру, осуществленная совместно с Кёнигсбергской судоходной и туристической фирмой Роберта Мейхофера и компанией «Хапаг» (Гамбург — Американ линия).

Среди мер, которые приняла Восточная Пруссия по выходу из экономического кризиса, была и организация Восточно-прусской ярмарки. Упомянутый выше рейхс-президент Фридрих Эберт, одним из первых воспользовавшийся морским путем, спешил через Пиллау в Кёнигсберг, чтобы открыть первую Восточную ярмарку 26 сентября 1920 года. Она проходила примерно около зоопарка. Но уже в 1921 году для проведения ярмарок архитектором Гансом Хоппом был построен павильон на Ганзейской площади (площадь Победы). Это здание современной администрации города. В 1925 году появился новый павильон — Дом техники. В 1930 году в 18-й Восточной ярмарке приняло участие 1873 фирмы. Посетили выставку 65 000 человек.



Пароход «Кайзер» Морской службы Восточной Пруссии»

С 1921 года в Пиллау стали дислоцироваться военно-морские подразделения. Но это не мешало, впрочем, оставаться в Пиллау рыбодобывающим и рыбоперерабатывающим организациям. «Рыболовецкое общество Пиллау» вылавливало треску, семгу, камбалу, судака, корюшку и кильку.

Большую роль в Пиллау играла «Государственная портовостроительная служба» (33-й судоремонтный завод). Воспоминания о своем отце, работавшем в «Государственной портовостроительной службе», любезно предоставил для нашей книги бывший житель Пиллау, а теперь житель Люнебурга, господин Гюнтер Визе: «Мой отец родился в 1902 году, в то время, когда строительство канала привело к массовой безработице в Пиллау, следствием которой стало то, что многие рабочие, ремесленники, владельцы лихтеров и команды, их обслуживающие, покинули город. Так же и мой отец после окончания школы не мог найти себе работы, поэтому устроился матросом на норвежский пароход "Navtor", на котором ходил по морям с 1918 по 1926 год. Затем он вернулся в Пиллау и начал свою работу сначала учеником, а затем с 1930 года каменщиком в "Государственной портовостроительной службе". По тем временам это было огромное счастье — устроиться туда на работу, и все сотрудники этого предприятия гордились своей принадлежностью к нему. "Государственная портовостроительная служба" располагалась на Русской дамбе и осуществляла надзор за всеми объектами гавани. Предприятие обладало всей необходимой техникой: машинами, приборами, инструментами. В особой



Рабочая группа Портовостроительной службы.
Фото из семейного архива Г. Визе



Работы на молу.
Довоенное фото из семейного архива Г. Визе



строительной гавани стояли в ожидании ремонта корабли, багеры, баржи. На предприятии работало 800 рабочих, 32 специалиста и 50 служащих. Это было надежное место работы, так как предприятие предоставляло служебные квартиры, места в детских садах и все другие социальные вещи. Профессиональная деятельность моего отца была многосторонней и интересной. Ежегодно в летнее время он занимался укреплением обоих молов. Во время наших совместных прогулок в летнее время к молам он обязательно рассказывал, как подвозили огромные камни по рельсам, которые шли по всей длине молов, и опускали их в специальные колодцы для укрепления подводной части мола».

Предшественником Портовостроительной службы, как рассказывает доктор Бернд Вебке, — была возникшая в начале XIX века Королевская портовая инспекция, задачей которой был надзор за всеми работами, которые производились на территории гавани от имени кёнигсбергского купечества и государственного органа надзора. Относительно объемов производимых работ можно судить по количеству сотрудников: 200—400 человек, по данным за 1922 год. В период Первой мировой войны портовая инспекция была переименована в Службу водных трасс и занималась не только гаванями в Пиллау, но и проводила дноуглубительные работы от косы до восточнопрусской границы, от Пиллау до Прегеля. В 1905 году была построена каменная дамба у Варникена (ныне поселок не существует) длиной 800 метров, которая должна была сдерживать воздействие волн, гонимых с моря, особенно в зимние шторма, но этими же штормами она была и разрушена. Интересны поговорки, которые возникли в Пиллау примерно около 1900 года. О человеке, который работал в Портовостроительной службе, говорили с огромным уважением: «Он работает на портовом строительстве!» О тех же, кто занимался ручным трудом, о рыбаках, о тех, кто был самостоятельным в своем занятии, говорили: «Он не ходит по звонку!» — так как работа в Портовостроительной службе начиналась и заканчивалась по звонку, как и обеденный перерыв ⁴.

Со временем в Пиллау появились названия отдельных гаваней: Форгафен (Аванпорт), Сегель, Шифер и Лотсен (Морской бульвар), Инненхафен — внутренняя гавань (между островом Русский и районом крепостного канала, от морского канала к вокзалу), Грабен (Крепостной канал), Хинтерхафен (Внутренняя гавань), Петролиумхафен (Нефтяная гавань), Фишерхафен Пиллау-2 (Рыбацкая гавань), Баухафен (Судоремонтная гавань), Хольцхафен (Дровяная гавань), Баухафен Камстигалль (Строительная гавань в поселке Севастопольском), Шнеппханхафен (Карантинная гавань на косе) и Кригсхафен (Военная гавань), которая была построена в течение 1938—1939 годов с четырьмя бассейнами и большим разворотным кругом, где вначале предполагалось построить аэродром, а потом от этой идеи отказались, так как там были слишком низкие земли.

Накануне Второй мировой войны для немецкой противолодочной авиации на косе Фрише Нерунг была построена гидрогавань. Сегодня с набережной Морского бульвара можно увидеть только остовы от огромных ангаров для самолетов.

⁴ Weobke Bernd. 250 Jahre Stadt Pillau. S. 93.



Дамбы, молы, ворота хранят молчаливую память о том, как проходили мимо них рыбацкие суда с треской и семгой, судаком и килькой, как шли торговые и пассажирские суда. Они помнят, какому испытанию подверглось уникальное сооружение — канал, когда посыпались в него бомбы и снаряды, пошли ко дну суда, когда мины притаились в водах канала, ставшего дорогой бегства, гибели и спасения в 1945 году для тех, кто жил здесь, строил и кормился около канала, у которого началась новая история.

В 1945 году морским путем на транспортных судах через Пиллау эвакуировано около 141 000 раненых и 451 000 беженцев. И вот каким предстает пролив в воспоминаниях В. И. Попова, участника Восточно-Прусской операции: «Вот и Пиллау. Город, порт, крепость и военно-морская база — все в одном лице. На фоне огромных разрушений странно смотрится целехонькая водонапорная башня. По ее окружности слова: "Победа или Сибири!" Через пролив был переброшен понтонный мост. Увеличив дистанцию, машины взошли на него, и мы сразу почувствовали дыхание Балтики. Пологие волны, почти невидимые глазу, то поднимали мост, то опускали вниз в тщетной попытке поглотить в свою бездну. Солдаты присмирели, опасливо поглядывая на водный простор, расстилавшийся справа и слева»⁵. Разные мотивы звучат в истории канала: трагические и радостные, прекрасные и грустные.

По прошествии времени, выйдя к сегодняшнему каналу, по которому плывут стаи лебедей, вспоминаешь слова великого немецкого философа Гердера, как пожелание на будущее:

*Старый Эридан,
Ты, навстречу которому золото струится из глубин,
Ты, закрывающий пролив,
Священное и безопасное море,
Чьи берега слева и справа охраняют два трона:
Здесь крепость императора,
Там — город короля,
Оставайся мирной рекой,
Способной одарить тихими ремеслами
Гиперборейские народы
И помочь страждущим.
Никогда не сражались ни за тебя,
ни вокруг тебя Дракон и Орел.
Лишь лебеди посещали блестящую могилу Фазтона
на твоих волнах»⁶.*

В стихотворении «крепость императора» — Петербург, «город короля» — Кёнигсберг, «гиперборейские народы» — жители Прибалтики. Дракон и Орел олицетворяют Пруссию и Россию, мирное соседство которых хотел подчеркнуть Гердер.

⁵ Попов В. И. Мы выросли в боях. 2005.

⁶ Гердер Иоганн Готфрид. К Балтии // Адрастея, 1802.





Переправа в 1945 году

«Хвала Гердера, — пишет Д. Альбрехт, — благотворному сотрудничеству и добрососедству народов Балтии включает в себя предупреждение против тщеславия, самонадеянности, ибо, когда Фэтон стал управлять солнечной колесницей, не смог с ней справиться и зажег пожар, угрожавший Земле. Зевс прогнал возникшего, и Фэтон упал в воды Балтийского моря, оказавшегося на пути солнечной колесницы из Эфиопии к Океану»⁷.



⁷ Альбрехт Дитмар. Пути в Сарматию. Десять дней в стране пруссов. М., 2000. С. 46.



ГЛАВА IV

Советский период в истории канала

Всекий, кто живет ради других, ради своей страны — словно по волшебству забывает свою тоску и мелкие житейские неурядицы.

Андре Моруа

После Великой Отечественной войны по решению Потсдамской конференции Восточная Пруссия была передана Советскому Союзу. В Пиллау размещается военно-морская база. Морской канал был засорен затопленными и полузатопленными кораблями, взорванными судами и баржами со взрывоопасными предметами. Дамбы находились в разрушенном или полуразрушенном состоянии. Навигационные знаки подорваны и завалены в канал. Часть стационарных навигационных знаков была взорвана фашистскими войсками при отступлении, была повреждена большая часть силового кабеля, при помощи которого из трех диспетчерских пунктов производилось дистанционное управление пропановым освещением стационарных навигационных знаков ворот от № 10 до № 30, во многих местах был разрушен кабель диспетчерской связи и здание диспетчерского пункта на берегу у поселка Хайдекруг (Взморье).

Военные специалисты и инженеры-гидрографы занимались тралением канала, промером глубин, восстановлением основных навигационных знаков. Из Ленинграда был передислоцирован 75-й аварийно-спасательный отряд. В сжатые сроки обеспечено минимальное функционирование канала, по которому пошли военные корабли и гражданские суда с репарационными грузами из Германии, зерном, лесом, углем для Кёнигсберга и области.

Со дна поднято два транспорта — «Вало» и «Гидштейн», две подводные лодки. В Кёнигсберге поднят недостроенный крейсер «Зейдлиц» и два дока. Аварийно-спасательный отряд в 1950 году поднял грузопассажирское судно «Гамбург», ставшее калининградским китобойным судном «Юрий Долгорукий».



1. Воспоминания Л. И. Журиленко



Леопольд Иванович Журиленко

Леопольд Иванович — ветеран 75-го аварийно-спасательного отряда Вспомогательного флота. Он участвовал в подъеме трансатлантического грузопассажирского судна водоизмещением 40 000 тонн «Гамбург». Вот его рассказ:

— Это было в районе порта Засниц, от него примерно в 20 милях. Судно лежало на правом борту, пробоин у него в днище не было. Фашисты его сами потопили, потому что понимали, что проиграли войну. Нам поставили задачу — поставить его на ровный киль, а для этого нужно было обрезать всю надстройку. Длина судна была 210 метров, а ширина борта — 36 метров, и бок его возвышался над водой. На левом борту наварили кофердам (волнорез), чтобы в штормовых условиях не смывало технику. В мою миссию входило вместе с двумя другими водолазами обрезать надстройку. Мои коллеги учились у меня, у них не было специальных знаний. К верхним иллюминаторам пристраивали 400-тонные понтоны, чтобы поднять такую махину. Их было 12 пар. И еще 12 пар — 200-тонных понтонов, расположенных один над другим. Вырыли громадный котлован около палубы. Нужно было наварить у иллюминаторов куски рельс, чтобы прикрепить понтоны, чтобы опора была хорошая. В палубе делали отверстия и засовывали пустые кислородные баллоны. А у немцев был недостроенный 100-тысячный плавучий док, состоявший из пяти секций. Каждая секция водоизмещением 20 000 тонн. И когда после войны делили флот, нам досталось две секции, американцам — две секции, и одна — англичанам. Американцы не довели к себе одну секцию, она у них утонула. А мы спокойно перевели эти две секции в Балтийск, но мы использовали их также при установке на ровный киль «Гамбурга». На башнях установили 22 лебедки, пригнали нам полк солдат для работ на лебедках. Команда: «Приготовились!» Все люди стоят в готовности, начали крутить эти лебедки. Самое главное — это оторвать присос. И когда это произошло, перевернули, поставили судно на ровный киль, то радости не было предела: шапки кидали за борт, кричали, смеялись! Звучало многократное: «УРА! УРА! УРА!» Палуба вышла на поверхность, и на нее установили водооткачивающую технику. Пробоин у него фактически не было, немцы просто открыли кингстоны. А завалился он на борт, потому что заполнялся водой неравномерно.

До кингстонов водолазам добраться очень сложно, поэтому пришлось ставить пластыри. Откачали воду, поставили на плавь, расстропили, отсоединили доки, сняли технику и повели его в голландский док. У нас не было доков на 40 000 тонн. По дороге случается ЧП. Шведский буксир с бронированным носом ударяет «Гамбург» в борт, делает громадную пробоину, затапливая

ет два отсека. По случайности судно не утонуло, потому что быстренько сделали громадный пластырь. А в этом месте была 100-метровая глубина. Если бы он утонул, уже бы ничего сделать не смогли. Привели в док, в Голландию. А с дока уже другими силами его привели в германский порт Варнемюнде, на судоремонтный завод. Мы потом видели уже эту громадину в Варнемюнде и удивлялись сами себе: «Как могли мы ее поднять?!»

Мы занимали после войны первое место в мире по судоподъему. Из «Гамбурга» решили сделать китобойную базу «Юрий Долгорукий». Вырезали ему заднюю часть, слип построили, куда затаскивали китов, установили шесть жирозаводов, и через полтора года он вышел на промысел в Антарктиду. Первый рейс был очень успешным. Люди заработали громадные деньги, потому что добыли большое количество амбры¹, это очень ценное вещество, которое используется в парфюмерии. Я видел это вещество в запломбированных специальных белых бидонах, их было около пятидесяти. Семь рейсов совершил «Юрий Долгорукий» в Атлантику.

Приехав в Балтийск в 1948 году, я участвовал в подъеме трех затопленных судов, которые перегораживали канал напротив 36-й бригады, почти на входе в Приморскую бухту. Немец, отступая, затопил черпалку, буксир и три баржи. Все они были связаны толстыми тросами и лежали ровно на фарватере, чтобы сделать пробку в канале, перекрыть ход на Кёнигсберг. Слева и справа от фарватера по каналу могли проходить мелкие суда. Но проход больших судов был невозможен, для них канал был заблокирован.

Когда я прибыл, работа там уже кипела. Осуществлял ее 75-й аварийно-спасательный отряд. Водолазам нужно было обследовать место затопления, установить, что это такое, чтобы потом принять решение, как поднимать суда со дна канала. Условия были тяжелыми: вода в канале коричневого цвета, мутная, плюс мешали меняющиеся течения. Оказалось, что на дне лежит землерезная черпалка на три с половиной тысячи тонн водоизмещением. Она была со своими ковшами самой большой. Буксир выглядел на поверхность воды своей трубой. Три баржи были водоизмещением примерно в полторы тысячи тонн каждая. Все эти суда были связаны толстыми тросами друг с другом очень крепко. Стальные тросы были толщиной миллиметров 60. Так как я был специалистом по подводной резке металла, то меня поставили на разрезание под водой этих тросов. Они были сильно спутаны, и я их резал полтора месяца. К этому времени был готов план подъема «утопленников». Разработан он был Научно-исследовательским институтом аварийно-спасательной службы, который находился в Ломоносово. Каким способом поднимали? Так как это были сложногабаритные суда — там ковши торчат, там труба выглядывает, и к ним было тяжело подступить, то было принято решение — разделить путем взрыва баржи на секции и поднимать с помощью крана каждую секцию на поверх-

¹ Амбра — воскоподобное вещество, образующееся в пищеварительном тракте кашалотов в результате пищеварительного процесса. Древние целители почитали амбру наравне с мумие. Считается, что амбра образуется в кишечнике китов для заживления ран, наносимых острыми клювами кальмаров — их основной пищи.



ность. У нас остался от немцев плавучий кран грузоподъемностью 500 тонн. И инженеры рассчитывали, чтобы каждая секция не превышала 500 тонн. Подмывали под баржи тоннели, готовили взрывчатку в виде ленты. На пожарные шланги привязывали тротилловые шашки, водолазы потом их протаскивали и крепили, а потом уже взрывали. Каждая баржа разделялась на пять-шесть секций. Эти секции поднимал кран и укладывал на подходившие баржи, которые тащили этот металлолом на судоразделочную базу. Она находилась в 4-м бассейне. Но в большинстве своем плавкран тащил «прямо в зубах» поднятую секцию, выбрасывал на берег в 4-м бассейне и возвращался обратно. Работало с нами большое тросовое хозяйство. Такелажников трудилось около 40 человек. Руководил ими мичман Алексей Никифорович Столбовцев, очень хороший, работающий парень. А работа у них была грязная, трудная. Они изготавливали стропа — все это стальные тросы диаметром от 60 до 80 миллиметров. Они очень тяжелые, к тому же обязательно в смазке, наматывались на катушку. И ребята были страшно грязные. А бани не было. Потом на берегу построили такую примитивную баню, сколоченную из досок, а печку изготовили из трального бую. Но жизнь была изумительная, потому что была динамичной, дела двигались, не было нерешаемых проблем.

А когда порезали баржи, добрались до буксира. И где оставались перемигички неразорванными, там уже мне приходилось разрезать их автогенном. Буксир разорвали на три части и подошли к землечерпалке. В это время произошел несчастный случай. Был такой Михайлов, который изготавливал заряды. Он сидел на катере. Было очень жарко, он разделся до пояса. Возможно, проявил какую-то неосторожность, потому что вдруг произошел взрыв. Михайлов погиб сразу. А я в это время был на башне крана, нужно было там кое-что обрезать, чтобы снять подшипники. Меня только качнуло. Одного сбросило за борт, другому посеколо тротилловыми осколками лицо, а кому-то посеколо всю спину снизу доверху. Что произошло, мертвый уже не мог рассказать. Месяца полтора после этого мы не работали, с нами проводили занятия по технике безопасности, потом — экзамены, зачеты, допуски.

Землечерпалке сначала оторвали верхнюю часть, а сам корпус подняли понтонами, отвели на мель ближе к Приморской бухте и там уже его разрывали по частям. Параллельно этому шла работа по обследованию акватории канала гидрографическими катерами. Где находили небольшие затопленные катера, буи, где какие-то затопленные пароконные повозки. Было у нас два крана: один 100-тонный, другой — 500-тонный. 100-тонный поднимал найденные в канале более мелкие объекты.

А потом нашли при входе в Рыбный порт, там, где сейчас находится нефтебаза, потопленную баржу с авиационными бомбами. Баржа была водоизмещением не менее тысячи тонн, с двумя трюмами. Она была полностью загружена авиабомбами. Каждая бомба была в специальном контейнере. Было принято решение — разгружать боезапас не под водой, а поднимать из воды баржу вместе с бомбами, несмотря на опасность такого мероприятия. Решили поднимать баржу понтонами. Работали мы около четырех месяцев. Это была уже глубокая

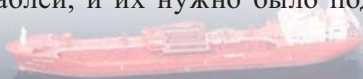
осень 1949 года. Завели четыре понтона, промыв туннели, подняли, отвели на отмель, расстропили. А далее там уже работали саперы.

При обследовании акватории Преголи обнаружили по правому ее берегу, если следовать по течению, в пяти километрах от Калининграда немецкий артиллерийский завод. У него был свой причал длиной около 150 метров с крапом, ходившим по рельсам. Нашли невзорванный боеприпас, который, по всей видимости, предназначался для взрыва этого причала при отступлении фашистов. Там из воды у причала достали 14 фугасов. При подрыве на воздух бы взлетел и причал, и само здание артиллерийского завода. И в советское время там тоже был артиллерийский завод, где осуществлялась сборка артиллерийских снарядов.

Тогда, как я помню, гидрография давала данные о том, что по каналу могут проходить суда с осадкой не более семи метров. Я помню также, как проходили землесосы, типа «Балтийское море», они углубляли канал уже до восьми метров. А когда пошли транспорта, когда грузили танки и ракеты на Кубу, то от входных молов до Балтийска углубляли до 10 метров. И когда уже пришел из первого рейса «Юрий Долгорукий», тоже углубляли. Его просто затянули в Балтийск. Дноуглубительные работы осложнялись тем, что через канал на Балтийскую косу шли кабельные укладки. Там траншеями заглубляли кабели, и все равно при заводке «Юрия Долгорукого» в базу он сел на мель, и его тащили восемь буксиров до 4-го бассейна, где был построен специальный для него причал. Его последний, седьмой, рейс закончился тем, что китобойное судно стояло на рейде, а потом его решили списать. Мы его обследовали. Он был весь клепаный, потом заклепки все расшатались и судно давало течь. Его Испания в 1975 году купила на металлолом.

В канале около Балтийской косы, у места нынешней переправы, стоял полузатопленный транспорт с мясными и рыбными консервами. Его верхняя часть возвышалась над водой. А в трюм, в рефрижераторный отсек, можно было попасть только водолазу. Мы месяца три ели консервы с этого транспорта. С мясом были трехкилограммовые и шестикилограммовые банки. Я залезал в трюмы, набирал банок в корзины, и потом эти корзины везли в базу. Транспорт стоял на мели, как он затонул, непонятно, потому что я обследовал его, пробовал у него не было. Его поднимали тоже способом подрыва в воде на части. Килевая часть у него была очень прочной. Ящик тротила весит 28 килограммов, и по три-четыре ящика подсовывали в тоннели под килем. Делали кустовые заряды: и по пять ящиков подсовывали, потому что у него очень толстой была килевая балка. Опасно, когда ты несешь заряд по туннелю, нужно смотреть, чтобы боевик не вырвало. Когда подняли этот транспорт? Это было уже попозже, где-то в 1955 году.

А эта история с разблокировкой канала вспоминается мне часто, потому что это было очень важное дело, ведь все грузы поступали в Балтийск до 1948 года только железнодорожным и автомобильным транспортом. Второй задачей было освобождение стенок базы. В акватории военной гавани было затоплено 49 кораблей, и их нужно было поднять, чтобы военные корабли



могли причалить к стенке. Ведь эсминцы стояли на рейде, потому что нельзя было найти причал для них. И на рейд возили воду, продовольствие и топливо. Плавающий 500-тонный кран доставал «топляки» и выгружал на причалы. Металла лежало целые горы! И резчики его разделявали на более мелкие части, чтобы отправлять его или по железной дороге, или морскими транспортными. Трудились день и ночь. Более тонкий металл отправляли под гидравлический пресс, и он выходил в форме кубиков, его удобно было грузить на транспорт.

И все же кислородная резка металла проще, чем под водой, а я занимался подводной всю жизнь. Под водой очень сложно удержать присадочный столбик, там задерживаешь дыхание, чтоб только шов получился. Разрыв вольты дуги происходит моментально. Зрение я там подсадил. Сетчатка горела от яркого луча, но ничего не поделаешь, надо было выполнять задачи. И какие трудности не возникали, мы с ними справлялись.

2. Рассказ Э. А. Аведесяна

Эдуард Андреевич родился в Сухуми, проходил срочную службу в Калининградской области, здесь познакомился со своей будущей женой Раисой Алексеевной, у них две дочери, внук, две внучки, правнук и правнучка, окончил Калининградский политехникум и с тех пор работал на канале. Он Почетный работник морского флота.

— Я пришел на канал в начале 70-х годов, — рассказывает Эдуард Андреевич. — Мне вспоминается доставка и заправка газа, ежедневный осмотр газовой аппаратуры. Сначала мы его брали на Калининградском автогенном заводе для освещения маяков. А потом, после взрыва на этом заводе, нам пришлось ехать в Ленинград. Три раза я за ним ездил на специально выделенной машине. Газ привозили и складировали на базе СНО, а затем доставляли на навигационные знаки обстановочными катерами. На больших маяках устанавливали три-четыре баллона ацетилена, что давало возможность работать всю зиму. Я работал инженером-электриком. А потом я стал заведовать навигационной обстановкой на канале, и когда руководство хотело взять мне в помощь инженера-электрика, убедил всех, что в этом нет необходимости, работал за двоих. Шли уже 70-е годы, а электричество было на канале только на участке от Калининграда до Светлого, ГРЭС-2. А от ГРЭС-2 до Балтийска пользовались тогда еще газом.

Потом мы добились через воинскую часть, чтобы нам дали разрешение подключиться от ТП в Балтийске. Но газ еще продолжали использовать на фонарях-дублерах. Над электрическим аппаратом устанавливали дополнительную стойку с газовым фонарем. Такой фонарь сейчас стоит как реликвия в кабинете начальника службы канала Н. С. Лядвика. Введением дублеров мы добились значительного сокращения угасания огней. Некоторые лоцмана были капризными: даже если только один огонь не горит — не пойдут.

В чем заключалась трудность ацетиленового обслуживания? У газовых фо-



нарей были солнечные клапана. Они не выключали огня полностью, в светлое время посередине треноги бился только маленький язычок газового пламени, который называли сторожевым огнем. А когда наступала темнота, клапан открывался и мгновенно выбрасывал больше газа. Огонь в этот момент мог погаснуть, а стекло фонаря коптилось дочерна. Мы постоянно проверяли эти фонари, открывали стекло, чистили, протирали спиртом.

Для зажигания газовых огней был электрический кабель, служивший с довоенных лет. Он был малого сечения, трехжильный. Когда у нас появились лишние фонари, после замены газовых на электрические, мы их использовали для дублеров. Анатолий Романович Пухач, начальник отдела связи торгового порта, монтировал нам дублеры. А потом на Калининградской кривой мы установили автомат, который я уже монтировал. Мы закольцевали этот участок. Если огни гасли, срабатывал автомат. Позднее включение огней выполнялось силами операторов, которые работали на трех постах. Задержек стало меньше. Сокращалось отсутствие огней на канале.

Теперь я расскажу о работах по электрификации всего светящегося навигационного оборудования (СНО). Мы прокладывали кабель по дамбам и по северной материковой части берега канала. В работах по прокладке кабеля и во всех ремонтных мероприятиях постоянно использовался СВБ-7 (самоходный водолазный бот), который был оборудован гидромонитором для размывки и замывки подводного кабеля. СВБ-7 арендовали у АСПТР (Аварийная служба подводно-технических работ).

Когда работали многочерпаковые земснаряды, было много проблем на Калининградском повороте, участок от 22-й до 30-й пары стационарных знаков, с перекладкой кабеля. Для обеспечения работы такого земснаряда при выполнении дноуглубительных работ на канале заводятся станковые якоря между знаками, которыми и обрывали кабель, питающий навигационные огни, проходящий под водой от знака к знаку. Чтобы починить порванный кабель, надо его поднять, для чего построили из двух связанных между собой рефулерных труб понтон и оборудовали его кабельными зажимами. Это было новшество. Ребята у нас были безотказными, с ними можно было работать в любое время суток и при любой погоде. Мы не знали, что такое плохая погода, работали и в жару, и в холод. Так вот, один конец оборванного кабеля с помощью водолазов заводили на понтон, закрепляли и искали второй. Если слабина кабеля позволяла, соединяли одной муфтой, а если нет, то приходилось ставить вставку с двумя муфтами. Паяли, заливали смолой и сбрасывали в воду. И что интересно, немецкие кабели отличались высокой прочностью изоляции. Наши, отечественные, кабели, если повреждались, то их метра полтора-два надо было выкидывать, потому что вода шла по изоляции. А немецкие кабели не нужно было отрезать, так как они не набирали влагу.

Большие проблемы были с поставками морского подводного кабеля. А когда получили кабель, встал вопрос, как его проложить? Из-за отсутствия специализированной техники приходилось проявлять смекалку. На участке прокладки кабеля предварительно укладывали стальной трос, который затем пропускали



через систему блоков, закрепленных на дамбе канала. К одному концу троса крепили кабель, а другой заводили на обстановочный катер РБ-38, и тот тянул трос, разматывая катушку с кабелем, установленную на понтоне. Таким образом, кабель укладывался в заранее подготовленную траншею.

А теперь я расскажу о хлопотах, которые нам причиняли любители цветомузыки. От них страдали в основном три маяка: Светлый-1 на дамбе № 9, Ижевский Задний в районе Светлого и Прибрежный Южный на дамбе № 3. Там было целое кладбище фонарей, и они исчезли только тогда, когда началась «эпидемия» сбора металла. Когда замерзал залив, молодежь по льду переходила, залезала наверх и снимала светофильтры, зеленые и красные. Кроме того, ломали фонари на створных знаках и забирали линзы. У нас была целая папка заявлений в милицию и в Светловский горисполком. Фонари были дорогостоящими, и светофильтров не хватало. Однажды был такой случай. Я только сдал очередное заявление в милицию в Светловский ОВД, сел в автобус и вижу где-то после второй остановки, что два парня нашей увеличительной линзой из фонаря обжигают спинку скамейки. Я водителя прошу остановить автобус, но тот не захотел остановиться и довез меня до следующей остановки. Пока я вышел, вернулся к месту, где сидели эти два парня, их уже не было там. Я возвратился в милицию, рассказал обо всем, описал, как они выглядели. Их потом задержали, но отпустили. Это оказались дети работников Светловского исполкома.

В ту пору были архисложными промерные работы. Тогда было так. Длинный маркированный трос через каждые пять метров на всю ширину канала привязывали за сваю. Вначале в основном работали женщины, сидя на веслах. Когда я пришел на работу, мы брали ребят, обслуживающих навигационную обстановку. И вот по этому тросу каждые пять метров замерялась глубина. Один стоит с сектаном, а другой пишет. А двое других — по знакам, они засекают местонахождение шлюпки. Местоположение шлюпки определялось прямой засечкой секстантом со шлюпки и обратной засечкой со знаков теодолитом. И таким образом весь канал промеряли. Эти данные отдавались в промерную партию, два инженера и один техник садились и высчитывали. Они же давали техзадание для земснарядов. После работы земснаряда следовал повторный промер. Промерная партия была кормилицей не только канала, но и всего Балтморпути. Через них шли большие деньги. На дноуглубительные работы выделялось два миллиона рублей в год в советское время.

Мы обслуживали все объекты на канале. Если мне память не изменяет, было 72 стационарных знака, потом стало 20 светящихся буев, и одно время было очень много несветящихся буев. На Калининградском повороте от знака до знака порядка 600 метров, и между ними ставилась пара буев. Было очень много плавучего ограждения.

При любых обстоятельствах погасшие огни мы восстанавливали. Если оперативным переключением нельзя было зажечь погасший огонь, то устанавливали проблесковый огонь с автономным питанием. Иногда даже использовали керосиновый фонарь.

При необходимости все ремонтные работы на обстановочных катерах про-

водили своими силами, кроме замены двигателя. В зимнее время в редких случаях пользовались услугами ледокольных буксиров, катеров КМТП. Канал считается незамерзающим, но были случаи, когда он покрывался льдом, если ночью не было движения по каналу. Тогда ледокол шел впереди, а мы — за ним. Подойти близко к знакам он не мог. Ледокол останавливался, а мы вылезали на лед и двигались к знакам обстановки. А бывало так, что вокруг знака стояла незамерзшая вода. Нам приходилось брать с собой доски, лестницы, веревки и, рискуя свалиться с них в воду, пробираться к знакам.

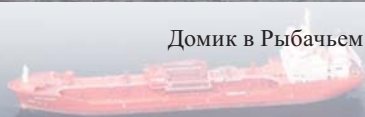
Все виды работ выполнялись личным составом службы канала. Один лишь раз нам выделили бригаду грузчиков, которые помогли вырыть траншею при прокладке кабеля на 10-й дамбе. Все работники канала были универсалами и работали с полным энтузиазмом. А доплата была лишь два рубля полевых — за работы с промерной партией.

Трудный период в обслуживании канала был в то время, когда почти все сотрудники канала жили в поселке Рыбачий.

Так называли его в народе. Жили в Рыбачьем семьями. Детей возили на катере или в шлюпке через канал в школу в поселке Прегольском. Держали коров, ловили рыбу. Был в поселке красный уголок, показывали фильмы, проводили праздники. У немцев это был остров, его отделяла небольшая канава. Остров называли Коровьим, и, по рассказу господина Вольффа, так он назывался потому, что с высоты птичьего полета в очертаниях своих напоминал корову. А сколько там ловили рыбы! Ставили перемет из 100 крючков, и за одну ночь на них попадалось в среднем 15 угрей. Кто-то продавал угрей, корову потом



Домик в Рыбачьем



покупал. Еще в почете там был 100-метровый бредень. Тогда ведь никто не проверял. Выбрасывали его в залив. Пять человек стоит с одной стороны и пять — с другой. Вытаскивали, и каждый нес по мешку рыбы. А угрей было — это кошмар! В июле, если температура подходила к 30 градусам, то через два-три дня угорь шел на берег. Какая была посуда: бочки, ведра, тазы — все заполняли угрями. Выбирали самых крупных особей. Вялили, коптили, солили — чего только не делали! Один раз я участвовал в работах вблизи поселка, и в это время пошел на берег угорь. Он был метра полтора длиной. Я ему лопатой срубил голову, и он без головы пошел в воду. Я еле успел его перехватить. По каналу, бывало, идешь — в жаркое время воняет берег от дохлых угрей. Почему они шли из воды только в определенный период — это загадка. Один раз мы работали на канале, и вдруг видим: по каналу движутся огромные белые ленты. Этоплыли брюхом вверх угри. Это похоже на то, как киты выбрасываются на берег.

Кто работал на землечерпалках, вылавливал огромное количество янтаря. Но сейчас янтаря практически в канале нет.

Большим испытаниям подвергается канал от подвижки льда. В зимнее время, когда со стороны залива дует сильный юго-восточный или юго-западный ветер, он поднимает лед на такую высоту, что на дамбах только макушки деревьев видны. Тогда повреждаются электрические распределительные щиты, рвется кабель. Эту массу не удержит ничто. На мелководье льдина идет на дамбу. В открытой части канала неоднократно льдом заваливало навигационные знаки. А в 1975 году даже в защищенной дамбами акватории вмерзшее в лед гидротехническое основание навигационного знака было поднято льдом и опрокинуто вместе со знаком.



РБ-38 на обслуживании бую в открытой части канала



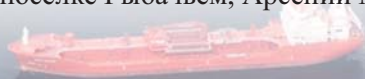
Ледяные торосы на 5-й дамбе

Калининградский поворот — бедственный участок для средних судов, идущих по льду, в котором они часто застревали. А мы этим пользовались. Подходим к его борту по льду с северного берега, залезаем на борт и направляемся к знакам, исправляем огни по южной стороне. Никто нас не заставлял идти в мороз устранять неисправности, просто ребята наши были очень ответственными.

А вот еще вспоминается курьезный случай. Вызывают ночью — что-то странное происходит на знаке, огонь то светит, то исчезает, и на проблесковый огонь не похож. Среди ночи встаешь, по дороге прикидываешь, что могло случиться. Оказалось, молодые люди, один парень и двое девушек, после ресторана «Балтика», который теперь называется «Грандхолл», поехали на канал, переплыли на лодке на дамбу, залезли на знак и танцевали по кругу, закрывая огонь, отсюда и свечение его казалось непонятным.

Все, о чем я вам рассказал, это было до образования МАП «Калининград».

Не могу называть имена, так как могу кого-то упустить и обидеть, ведь все сотрудники относились к своим обязанностям добросовестно, но назову тех, кто работал в первые послевоенные годы на канале: Звягин — начальник канала, Н. Г. Баштаник, Н. Чернецов, Б. С. Боромыченко — начальники промерной партии, В. Кит, Евгений Станиславович Буш — заведующие навигационной обстановкой, Василий Григорьевич Барвенков — капитан промерного катера, Василий Григорьевич Гамеза — капитан обстановочного катера РБ-38 (рабочая лошадка канала до нынешнего дня), Шакун, Макеев, Назин — матросы. Павел Иванов, Николай Хозер — матросы-электрики. Зинаида Иванова, Александра Славинская — вахтеры в поселке Рыбачьем, Арсений Митрофанов — старпом РБ-38.



3. Воспоминания И. Я. Шумского

До строительства канала в Восточной Пруссии был мощный лихтерный флот, который базировался в Пиллау (см. главу «Предыстория канала»). Владельцы грузов теряли значительные суммы при разгрузке судов в Пиллау на лихтеры, чтобы по мелкому заливу отправлять их в Кёнигсберг, но зато у жителей Пиллау было много работы, шли доходы в городскую казну.

И вот острая необходимость в лихтерном флоте возникла уже в советский период, в 60-е годы прошлого века. Как это было, рассказал бывший в то время начальником первого района Калининградского торгового порта Иосиф Яковлевич Шумский:

«Начиная с 1962 года, с тех пор, как наладились торгово-экономические отношения с Кубой, в Калининградскую область стали приходить пароходы типа "Красноград", "Выборг", "Палех" грузоподъемностью в 12 000 тонн. И с 1963 года началась эпопея с зерном и кубинским сахаром-сырцом. Стали приходить громадные по тем временам пароходы. Зерно доставлялось из Канады и США, из портов Нью-Джерси, Нью-Орлеана. На то время грузооборот был колоссальным и сопровождался сложными условиями прохода судов по каналу в Калининградский порт. Несмотря на все трудности, в порту стояло по три корпуса судов, по 20—30 ожидало на внешнем рейде. Суда с сахаром поначалу попытались частично разгружать на внешнем рейде, для того чтобы поднять осадку и дать возможность пройти им по каналу в Калининград. Эта идея — осуществлять выгрузку на рейде — возникла потому, что сахар был в мешках. А вес одного мешка составлял 112 килограммов. Это была каторжная работа для докеров. К тому же это была опасная работа, когда судно стояло на якоре в штормовых условиях. Но что делать с сыпучим грузом? Некоторое время привлекали Балтийский флот, но у него были свои задачи, тем более что на Кубу они отправляли ракеты и другие грузы. Думали, что делать, и решили разгружать в Балтийске, в канале, на правой его стороне при заходе с моря, напротив поселка Севастопольского. Ставили небольшие баржи, по 200 тонн, потом лихтеры, плавкран, и подходил пароход. Это был большой риск, так как часть канала загромождалась. Пароходы были длиной в 150 метров. Чтобы их запустить в Калининградский порт, нужно было снять порядка 5000 тонн и выйти на осадку 7,6 метра, чтобы под килем оставалось хотя бы сантиметров сорок.

Вскоре было принято решение строить глубоководный паловый причал у пикета № 40, который сооружался в срочном порядке. Это уже на противоположном берегу в районе поселка Севастопольского в Балтийске. У судна появилась возможность более-менее пришвартоваться, концы заводили на продольные бочки, а борт, чтобы его не качало, крепили кнехтами к причалу. Рядом ставили плавкран, снимая груз, он погружал его на лихтер. Затем частично разгруженное большое судно и лихтеры шли в порт Калининград. Также решение разгрузки уже не мешало судоходству по каналу.

Лихтерные суда в то время были такие: "Булункан", "Парголово", "Левашово". Для выгрузки использовались самоходные плавучие краны типа "Блейхерт" грузоподъемностью в 15 тонн. Всю эту работу обеспечивал портовый флот».

В 80-е годы, — вспоминает Николай Лядвик, который занимал тогда должность заместителя начальника портофлота, — мне неоднократно приходилось дежурить по суткам, обеспечивая распаузу судов на пикете 40. От интенсивной нагрузки у плавкранов часто выходила из строя крановая часть, и однажды начальник порта приказал взять в распоряжение одновременно два плавкрана, но только не допустить простоя судов.

Но трудности продолжались. Бывало, — рассказывает Иосиф Яковлевич, — еще одно судно не разгрузили, а уже второе идет с зерном или сахаром, а еще лихтера не освободили. За помощью обращались к Западному пароходству, к Северо-Западному, Беломоро-Онежскому, чтобы дали хотя бы один свободный пароход. Выделялись суда типа "Волго-Балт". Они брали по 3 000 тонн груза, и это было по тем временам хорошим выходом, так как "Волго-Балты" не надо было буксировать в Калининград, в отличие от лихтеров.

Были аварийные случаи. Однажды теплоход "Каспиец", 150 метров длиной, встретился в канале с небольшим рыболовецким судном. Стараясь быстрее снизить ход, он сбросил якорь, сам же на него напоролся, сделав пробоину в корпусе, и вынужден был осуществлять ремонт на заводе. Второй случай, когда судно типа "Днепродержинск", наскочило на огромный валун, выплывший после дноуглубительных работ на подходе к Калининграду. Это было в 1970 году. Двадцатитонный валун потом извлекли из канала, и он долго лежал в порту, напоминая о случившемся.

С 1962 года пошли большие суда-красавцы типа "Красноград", "Выборг" и «Палех». И вот один из них на входе в канал у Северного и Южного молов не вписался в фарватер, сел днищем на мель, а потом его развернуло, и он перекрыл собой канал. Военные громко забили тревогу. Благодаря использованию различной техники вход в канал был освобожден.

Выгрузка части грузов на лихтеры с точки зрения экономики удорожала обработку одной тонны груза на 25—30 процентов. Но тогда была плановая экономика, поэтому затраты брало на себя государство. В месяц приходило по 50 000 тонн зерна и 20 000—30 000 тонн сахара. Сахар не оседал в области, а шел далее на переработку на сахарные заводы. В Латвии было четыре сахарных завода, в Литве — четыре, в Белоруссии — четыре, а также сахар шел в Воронежскую, Курскую область, на Украину, где было около 185 сахарных заводов. Сахар-сырец был желтого цвета и такой пахучий.

Из Калининградского порта, — продолжает воспоминания Иосиф Яковлевич, — зерно шло в Россию на корм скоту. А канадская пшеница была хороша для производства макарон. Эта пшеница частично оставалась в Калининградской области и шла на мукомольные заводы Знаменска и Советска. Грузы эти шли до начала 90-х годов».

В 1965 году посмотреть, как идет выгрузка на 40-м пикете и в порту, приехал будущий министр морского флота СССР Тимофей Борисович Гуженко (1918—2008). Прибыв в Калининград, он пожелал отправиться на 40-й пикет по каналу и был доставлен туда на катере на подводных крыльях, сопровождаемый заместителем начальника КМТП Александром Красноженом, крупным



специалистом на морском транспорте, который позже по рекомендации обкома КПСС стал начальником рыбного порта и вывел его в передовые среди портов рыбной отрасли. В то время И. Я. Шумский был заместителем начальника первого района порта и старшим по организации выгрузки и швартовки на пикете № 40. На глазах заместителя министра разгружался «Красногвардейск-Краснокаменск». А затем Тимофей Борисович вступил на палубу парохода, где был принят капитаном в соответствии со всеми правилами гостеприимства. Гуженко остался доволен встречей и всем понравился простотой общения. Выяснилось, что с Иосифом Яковлевичем они окончили один институт, только в разное время — Одесский институт инженеров морского флота. Т. Б. Гуженко, Герой Социалистического Труда, занимал пост министра морского флота с 1970 по 1986 год.

С именем Т. Б. Гуженко связана целая эпоха развития торгового флота, превращения морского транспорта СССР в передовую отрасль народного хозяйства страны. Под его руководством были внедрены прогрессивные методы организации работы морского транспорта, бурно рос — количественно и качественно — флот, что позволило удовлетворить потребности страны в перевозках народнохозяйственных грузов и обеспечить СССР ведущее место в международных морских перевозках, а также покорение вершины планеты — Северного полюса — атомным ледоколом «Арктика».

Одним из наиболее прогрессивных для своего времени проектов стало образование в 1973 году компании «Совкомфлот», когда решением Совета Министров СССР Министерству морского флота СССР, которым руководил Т. Б. Гуженко, было разрешено приобретать суда по схеме долгосрочного лизинга. Первым руководителем Совкомфлота был Анатолий Голдобенко, тоже выпускник ОИИМФ. И сегодня Совкомфлот — это крупнейшее российское пароходство, одна из ведущих в мире судоходных компаний, специализирующаяся на морской транспортировке энергоносителей.

С 1963 по 1981 год И. Я. Шумский был связан с движением грузов по каналу, и этот опыт ему пригодился, когда он возглавил Калининградский филиал Союзвнештранса, где работал с 1981 по 2003 год. Успешно решать задачи ему помогало знание возможностей канала и порта. «Когда я приехал после окончания института по направлению в Калининград, — рассказывает Иосиф Яковлевич, — меня очень хорошо встретили. Через три года я получил квартиру. И у меня всего две записи в трудовой книжке. Я считаю, что, если ты хочешь результата, работай на своем месте, а не прыгай за рублем».

4. Воспоминания Е. Н. Гриценя

Евгений Николаевич Гриценя приехал в Калининград после окончания Одесского института инженеров морского флота молодым специалистом в 1969 году, работал инженером, а затем начальником технического отдела. Впоследствии приказом начальника Балтийского морского пароходства был назна-

чен главным инженером Калининградского морского торгового порта и исполнял эту должность 29,5 лет. Он вспоминает:

Идея реконструкции канала в конце 70-х — начале 80-х годов прошлого века исходила от руководства морского торгового порта, так как технические параметры водной трассы не позволяли достаточно интенсивно обрабатывать заходящие суда. Начальник порта А. Е. Михайлов вспоминал, что его инициативу поддержало Балтийское морское пароходство. Было направлено обращение к заместителю министра морского флота, и оно было рассмотрено. Поддержка замминистра была облечена в постановление Совета Министров, которое обязывало Министерство морского флота издать отдельный приказ о проведении реконструкции Калининградского морского канала. В постановлении Совета Министров были указаны участники реконструкции и сумма их финансовых вложений:

- Министерство речного флота — 3,5 миллиона рублей,
- Министерство морского флота — 14,7 миллиона,
- Министерство рыбного хозяйства — 17,8 миллиона.

Ни один из трех участников, к сожалению, не выполнил свои финансовые обязательства в полном объеме. Министерство рыбного хозяйства перечислило около 40 % от заявленной суммы, Министерство речного флота вообще ничего не внесло. И лишь Министерство морского флота финансировало львиную долю реконструкции канала. Это происходило в 1979—1982 годах, завершились работы в 1986 году.

В приказе Министерства морского флота предписывалось создать специальный прорабский участок в Калининградском морском порту, пополнить материально-техническую базу, флот канала, обеспечить техникой и строительными материалами, согласовать объем работ с подрядчиками. «Ленморниипроект» был головной организацией, разработавшей проект реконструкции, в который входило совершенствование судового входа, исправление и реконструкция навигационного оборудования, укрепление и ремонт дамб, сопутствующее укрепление береговой части городской черты канала в Калининграде.

Работы были хорошо организованы и велись активно. Была выделена техника, строительные материалы как из Министерства морского флота, так и из порта. Первым руководителем прорабского участка была Галина Николаевна Лебедева, потом ее сменил Николай Васильевич Павлович, за ним руководителем стал Николай Федорович Иванов.

При ремонте дамб выявились особенности немецкого способа забивания свай. Они шли под углом, у нас же была техника, которая предполагала вертикальное забивание свай. Конструкторам порта пришлось переделывать технику, и сваи забивались изначальным способом. Это было большим новшеством. Строители тогда постарались.

Вторая особенность заключалась в том, что у немцев для укрепления оголовка дамбы использовался гранитный камень. Вначале его привозили из Карелии. Его выгрузка шла в порту, а потом доставляли на канал. Но возможности получения камня из Карелии тоже были ограничены. И тогда было принято решение:



сбирать камень по колхозам Калининградской области. Направляли машины в поселки, собирали людей, привозили, увязывали цепями и укрепляли дамбы.

В коллективе собрались единомышленники. Люди жили прямо на дамбах в строительных вагончиках, не в лучших условиях, оторванные от своих семей и удобств городской жизни, сами готовили пищу и работали в течение светового дня. Все наши отчеты за те годы свидетельствуют о том, что мы ни разу не сорвали плана, который спускало Министерство морского флота. Были трудности, связанные с тем, что на дамбы ехали рыбаки, отдыхающие, туристы, которых привлекали к себе зеленые острова.

Сейчас, оглядываясь назад, удивляясь, что мы сумели пробить более 30 километров свай. А сбор камней по полям не решал проблемы, поэтому было предложено использовать бетонные конструкции вместо камня. И работы уже пошли легче и быстрее.

Для дноуглубительных работ было привлечено Управление «Балтморпуть» из Риги. Для ускорения работ необходимо было провести согласование с надзорными органами: санитарными, экологическими. Грунт не всегда можно было вывозить на морскую свалку, да и средств категорически не хватало. Было решено оборудовать станцию рефулирования грунта, и такие станции были оборудованы на 6-й и 8-й дамбах. Кроме того, надо было сделать паловые причалы для швартовки дноуглубительного флота. Конструкции были хорошо продуманы и до сих пор сохранились. Были построены станции расхождения в Светлом, на северной и южной стороне канала. Вспоминаются сложности при установке створных знаков и знаков на воде.

Завершить реконструкцию в полном объеме не удалось по двум причинам. Во-первых, недостаток финансирования. Во-вторых, начал строиться контейнерный терминал в порту, а две сверхлимитные стройки одновременно в то время вести было невозможно. Нам пришлось в ущерб ранее принятому решению свернуть работы на канале и приступить к строительству терминала на территории порта. Мы завершили работы от Калининграда до 10-й дамбы, провели дноуглубление до 9,75 метра и сделали две третьих запланированных работ».

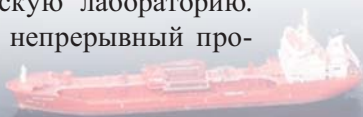
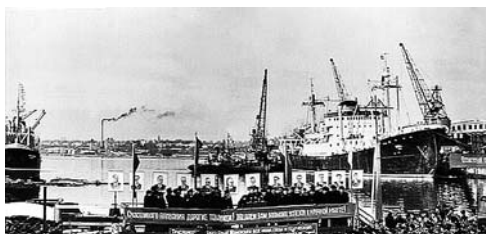
5. Первые антарктические экспедиции

Канал помнит и то время, когда проходили по нему суда с более значительными, чем обычно, грузами. В Калининградском порту формировались первые четыре антарктические экспедиции. Флагманское судно 1-й КАЭ дизель-электроход «Обь» (капитан И. А. Манн) вышел из порта и направился по каналу в свой первый антарктический рейс 30 ноября 1955 года. 14 декабря 1955 года, загрузившись в Калининградском порту, к берегам Антарктиды направился дизель-электроход «Лена» (капитан А. И. Ветров). На следующий день, 15 декабря, по каналу прошел рефрижератор № 7 (капитан М. А. Цыганков). Уже 5 января 1956 года дизель-электроход «Обь» подошел к побережью моря Дейвиса, впоследствии получившее название Берег Правды, а затем прибыли и

два других судна. Участники экспедиции ступили на лед Антарктиды, повторив путь великих русских путешественников Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, открывших этот континент 135 лет назад.

Многие калининградцы наблюдали, как в порту происходила погрузка на суда авиатранспорта: четыре самолета, два вертолета; погрузка техники: тринадцать гусеничных тракторов и бульдозеров, четыре гусеничных вездехода, десять грузовых автомобилей. На борт поднимали также походные радиостанции, автомастерские катера ледокольного типа, мотоботы, две баржи, понтоны, буксирные. Живым грузом были 50 ездовых колымских собак. В Калининграде был сформирован строительный отряд из 90 человек. И вот торжественный митинг, прощальные гудки, проход по каналу и выход в открытое море.

13 февраля 1956 года был поднят государственный флаг СССР на первой отечественной антарктической станции Мирный, названной в честь одного из шлюпов Южно-полярной русской экспедиции 1819—1821 годов. С этого дня началось регулярное изучение Антарктики специалистами нашей страны. В первой советской антарктической экспедиции участвовало 229 человек, из которых 92 сотрудника остались на зимовку на станции Мирный, а 137 участвовали в работах в сезонный период. По пути следования проводилась подготовка лабораторий, велись аэрологические, метеорологические, гидрологические и гидрографические работы. Команды судов и научные сотрудники смонтировали новую геофизическую лабораторию. Гидрографы вели непрерывный про-



мер морского дна. Были промерены глубины центральной части Атлантического океана. В районе Канарских островов открыт подводный вулкан. Получены интересные данные о пересечении холодного Бенгуэльского течения и течения западных ветров. При помощи специальной аппаратуры проводилась стереосъемка волн, айсбергов и плавающих льдов. На заседании ученого совета обсуждались доклады М. Г. Равича, А. П. Лисицина, А. В. Живаго, А. Ф. Береснева по вопросам геологии Антарктиды, осадков и морфологии прилегающих морей.

Дамбы канала, его берега помнят, как безмолвно, но приветственно покачивая ветками деревьев, словно платками, провожали они отправлявшиеся в Антарктиду суда второй экспедиции 7 ноября 1956 года. Они видели, как вновь проплывали по каналу дизель-электроходы «Обь» и «Лена», теплоход «Кооперация». Среди участников второй экспедиции был будущий начальник Калининградского морского торгового порта Аркадий Евгеньевич Михайлов. Участвуя в погрузке первой экспедиции, он почувствовал непреодолимое желание попасть в страну вечных льдов, и оно осуществилось. «Продав заветное ружье (чтобы оставить денег семье), взяв с собой бутылку водки и пару теплых носков, отбыл в страну своей мечты — механиком на *Мирный*»². С первой антарктической экспедицией покинул порт начальник порта Харитон Иванович Греку, назначенный по прибытии на Антарктиду начальником береговой базы «Мирный». Впоследствии, в память об этом человеке и его славных делах, называли головное судно из серии гигантов-рудовозов «Харитон Греку». Целый ряд калининградских портовиков принимал личное участие в этих экспедициях, работая механиками, электриками, лебедчиками, трактористами на полярных станциях.

В результате работы ученых, принявших участие в антарктических экспедициях, впервые было произведено комплексное обследование побережья Антарктиды, построены прибрежная обсерватория *Мирный* и внутриконтинентальная станция *Пионерская*, подготовлен и издан единственный в мире «Атлас Антарктиды». Геологам удалось взять пробы льда, которые дали возможность изучить историю климата на планете в историческом интервале 400 тысяч лет. В настоящее время изучением шестого континента занимаются 28 стран, и постоянно функционирует шесть российских станций.

Калининградский порт с его акваториями причастен к тому мощному началу практического освоения шестого континента, которое относится к 1955—1958 годам. Изучение природы Антарктиды позволило советскому государству войти в состав признанных лидеров международного антарктического сообщества. Его роль значительно возросла после успешного завершения работ по программе Международного геофизического года. Задолго до завершения этого крупного научного исследования ведущие антарктические державы во главе с США пытались определить международный правовой режим Антарктики. Наша страна принимала активное участие в обсуждении этой пробле-

² Чиркова Е. Марш энтузиаста // Маяк Балтики, № 36 (183). С. 13.



мы и стала одним из двенадцати создателей Договора об Антарктике, который был подписан 1 декабря 1959 года в Вашингтоне делегациями правительств Австралии, Аргентины, Бельгии, Великобритании, Новой Зеландии, Норвегии, СССР, США, Франции, Чили, ЮАР и Японии. Этот важнейший акт международного права, 50-летие со дня подписания которого отмечалось в 2009 году, по настоящее время является основным документом, регулирующим межправительственные отношения в регионе, расположенном под 60 градусом южной широты. А Калининградский порт, жители Калининградской области, Калининградский морской канал сыграли свою решающую роль в подготовке, а затем в проведении четырех антарктических экспедиций, которые обрели мировое значение.

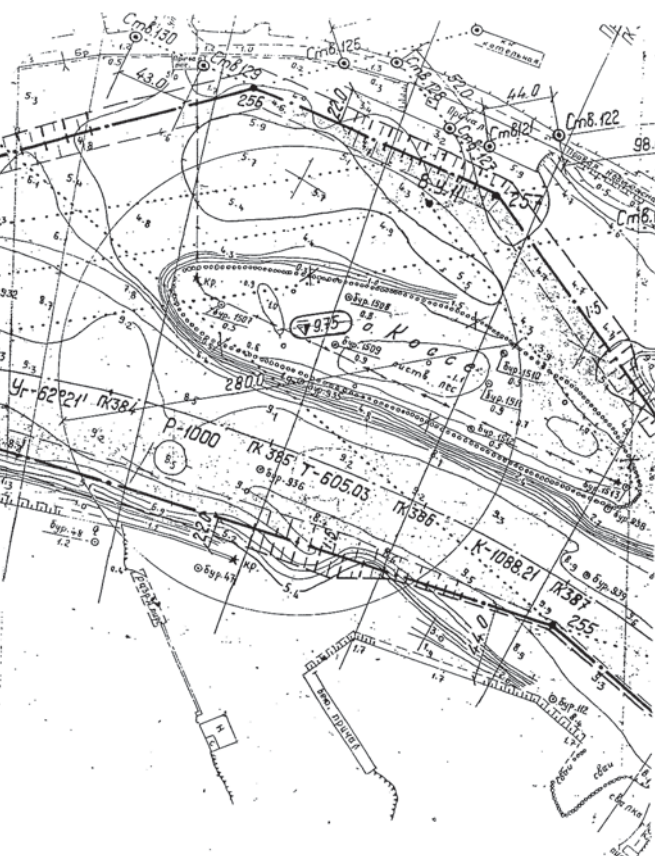
6. Уточнения Е. А. Королева, начальника отдела технической эксплуатации и ремонта портовых сооружений — инженера-гидротехника

— В 80-е годы, изучая чертежи и переписку по каналу в архиве технического отдела управления морского торгового порта, которым заведовала техник отдела Татьяна Николаевна Байшева, я встречал и разрозненную немецкую документацию. К сожалению, после войны немецкие книги практически были уничтожены, часть документация Татьяна Николаевна держала, что называется «подальше от любопытных глаз», значительная часть была передана в архив «ЛЕНМОРНИИПРОЕКТа». Раньше в архиве технического отдела можно было встретить генпланы порта Кёнигсберг, чертежи, разработанные проектной организацией Пиллау, в том числе и по реконструкции острова Коссе. А история канала неразрывно связана с островом Коссе.

Остров Коссе появился в результате спрямления выступающей части южного берега реки Прегеля в месте изгиба расширяющегося русла реки. Образован остров из наносов, транспортируемых рекой Преголем, осаждающихся на расширении участка русла. Название связано с прилегающим с северной стороны промышленным районом Коссе Кёнигсберга. На старых картах положение полуострова отмечено еще в 1902 году. В дальнейшем, по проекту реконструкции участка канала от двухъярусного моста до Индустриальной гавани, утвержденному в 1927 году для увеличения глубин до 8,5 метра и спрямления участка канала радиусом 1000 метров, был выполнен так называемый Pregeldurchstich (прокол) через полуостров, в результате чего и появился остров.

Проект представлен двухрядным свайным частоколом с каменной засыпкой по периметру острова. Засыпка тела острова происходила путем образования карт, выполненных из деревянного шпунта, что обеспечивает прочность конструкции, неуязвимой для размыва. На западной и восточной окраинах острова Коссе установлены навигационные знаки. Остров в дальнейшем стал ограждать глубоководный канал от мелководной излучины реки и играл роль струенаправляющей дамбы. До 1976 года, как отмечено на судоходных картах,





подпись

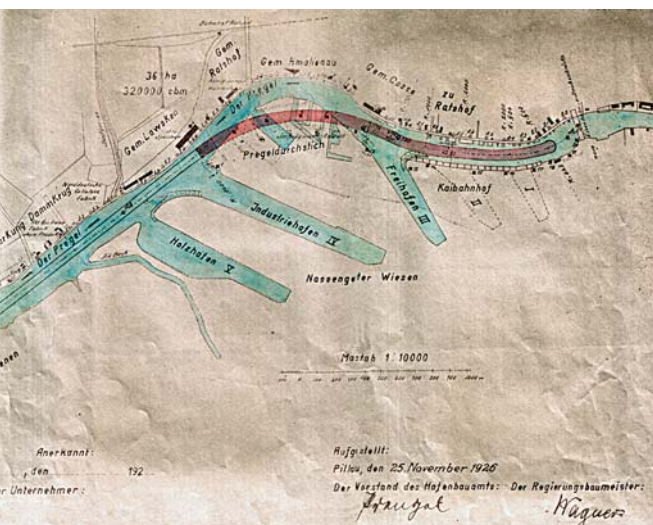


Схема к проекту образования острова Коссе

существовало два фарватера, включая Северный, для прохода судов к плавдоку. В 1977 году при разработке технико-экономического обоснования реконструкции Калининградского морского канала, в связи с необходимостью раскантовки крупнотоннажных судов, таких, например, как плавбазы, построенные в Польше, длиной до 184 метров, было принято решение о создании разворотного круга на месте острова Коссе.

В этот период из-за отсутствия рабочих чертежей на строительство берегоукреплений, навигационных знаков, сетей электроснабжения берегоукрепительные работы велись с двух сторон канала. Со стороны Балтийска работы вел «Балтморпуть», со стороны Калининграда — техуправление «Балттехфлот». По мере выдачи рабочих чертежей на объекты, работы стали проводиться комплексно, со сдачей ежегодно завершенных участков канала в эксплуатацию. Из-за отсутствия средств реконструкция канала на участке ПК-240 — ПК-393 осталась незавершенной.

В 1980—1981 годах две третьих острова Коссе были снесены. В последние годы в СМИ поднимался и обсуждался вопрос о восстановлении острова. Участники этих дискуссий связывали остров с наводнениями в городе. Чтобы снять эти необоснованные доводы, приведу научное обоснование.

В свое время заместитель генерального директора по науке СНПО «Балтберегозащита» В. Л. Болдырев в своих трудах писал: «В довоенное время немцами для снижения подъема воды в устье реки Преголи и в черте Кёнигсберга в бывшей приу-

стве́лой лагу́не было сделано четыре компенсационных бассейна с узкими каналами между ними и общим соединением с рекой Преголей в районе завода "Янтарь". Нагонная волна, помимо распространения вверх по Преголе, заходила в компенсационные бассейны и постепенно гасилась, проходя через каналы, соединяющие бассейны, и в самих бассейнах. Нагонная волна также сдерживалась ограждающими судоходный канал дамбами и соединительными шпорами. Полагаю, что при существовавшей довоенной системе защиты от нагонов, экстремальный уровень не превышал отметку плюс один метр, что не вызывало затопления пониженной территории Кёнигсберга. В послевоенные годы два из четырех бассейнов, а также связывающие их каналы были засыпаны. Два оставшихся бассейна сейчас зарастают и заиливаются. Их можно видеть между улицами Портовой и Тихорецкой. Поэтому нагонная волна заходит в канал в устье Преголи и распространяется вверх по реке, нарушая водоснабжение левобережных районов города, получающих воду от ЮВС».

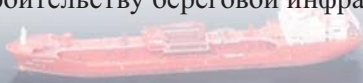
Таким образом, за послевоенные годы в бассейне Преголи была практически ликвидирована гидротехническая система гашения нагонной волны: компенсационные бассейны и связывающие между собой и с рекой Преголей каналы, которые были засыпаны и заилены.

Надо отметить тот факт, что в 1997 году Северным филиалом Всероссийского НИИ охраны природы, на основании материалов по моделированию процессов, было выдано заключение об отсутствии какого-либо влияния острова Коссе на подтопление городских территорий Калининграда при нагонных явлениях Балтики. Это связано с тем, что выше и ниже по течению имеются створы, пропускная способность которых существенно меньше пропускной способности реки в створе острова Коссе. Снос его западной части не изменил поперечного сечения реки, что не повлияло на увеличение нагонных уровней реки в черте города.

Коссе — это первый объект по трассе морского канала, который затронула стройка «Реконструкция Калининградского морского канала».

Работы по строительству объектов по сверхлимитному финансированию проекта «Реконструкция Калининградского морского канала» велись в период 1979—1985 годов отделом капитального строительства под руководством заместителя начальника торгового порта по строительству В. П. Шаброва, имевшего к тому времени богатый опыт строительства на различных объектах СССР. Он сын полка, участник войны, которую закончил в 1945 году в Праге. Выпускник МИСИ был направлен на строительство химкомбината в Березники, где в это время, кстати, тренером по волейболу был Б. Н. Ельцин. В. П. Шабров трудится до настоящего времени инженером по технадзору в Зеленоградске. Живет в Калининграде.

Генеральными подрядчиками по реконструкции морского канала были определены два треста: «Балтморгидрострой» со своими управлениями — СУ-424, СУ-426 — по строительству объектов гидротехники и «Балттранстрой», представителем которого в Калининграде было СМП-504, выполнявшее работы по строительству береговой инфраструктуры.



Генеральным проектировщиком выступал проектный институт «Ленморниипроект», во главе с его директором А. Ф. Парфеновым. Следует заметить, что институт является преемником первого в России специализированного морского проектного учреждения — Временной комиссии по устройству коммерческих портов, созданной в 1885 году императором Александром III по представлению министра генерал-адъютанта К. Посьета. Широкую известность институт получил как непосредственный участник по проектированию строительства и модернизации портов бывшего СССР. Огромный вклад в развитие порта Калининград, соответственно и морского канала, внесли специалисты этого института, главные инженеры проектов (ГИПы): А. А. Эглит, А. М. Шкловский, В. А. Баринов.

Основным подразделением по проектированию гидротехнических сооружений морского канала и порта было Рижское отделение комплексного проектирования (РОКП) «Ленморниипроекта» во главе с его начальником Л. Л. Лякмундом, а постоянным и несменным ГИПом — А. М. Федоров, который прошел путь и подрядчика, и заказчика, прежде чем стать проектировщиком. Работы по проектированию велись столь интенсивно, что изыскательская партия № 9, которую возглавлял И. Фредерикс, работала в порту ежегодно, выполняя геологические, топографические и гидрологические работы.

Субподрядной организацией по проектированию средств навигационной обстановки (СНО) выступало Ростовское бюро комплексного проектирования — РЦКПБ «Стапель».

Работы по дноуглублению канала выполнялись Управлением «Балтморпуть» во главе с Н. П. Гладким. В настоящее время он является заместителем директора фирмы «Экогидротехника» и продолжает трудиться, несмотря на свой почтенный возраст.

В 1972—1979 годах за счет средств, выделяемых на капитальный ремонт, были построены паловые причалы на ПК-40 и ПК-339. Первый из них служит для перегрузки зерновых грузов с судов на лихтера с целью уменьшения осадки судов, следующих в торговый порт. Второй — для перевалки нефтепродуктов с проектируемой нефтебазы. Одновременно был выполнен капитальный ремонт берегоукрепления дамбы № 7, как со стороны судового хода, так и со стороны залива.

В 1979 году на основании Распоряжения Совета Министров СССР № 2028-Р от 3.09.1979 года по проекту «Реконструкция Калининградского морского канала», разработанному проектными институтами «Союзморниипроект», «Ленморниипроект» и РЦКБ «Стапель», за счет средств Министерства морского флота СССР начата реконструкция морского канала. Общая стоимость работ с учетом всех корректировок составила 23,8 миллиона рублей.

В дальнейшем, в связи с отсутствием бюджетных средств, смета была сокращена, а в 1986 году, по той же причине, стройка законсервирована.

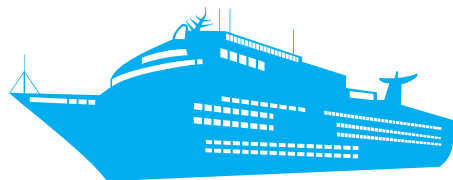
На первом этапе, несмотря на отсутствие рабочей документации береговых объектов, были проведены дноуглубительные работы. При этом работы выполнялись двумя фронтами. На участке канала ПК-0 — ПК-276 судами тех-

нического флота управления «Балтморпуть», в том числе многочерпаковыми земснарядами «Турайда», «Уваров», «Нева-3» и самоотвозными землесосами «Выборгский», «Ирбенский», «Балтийское море». На участке канала ПК-360—ПК-393 судами технического флота управления «Балттехфлот» — многочерпаковыми земснарядами «Южная-2», «Северная», «Балтийская». Вспомогательные работы по строительству береговых отвалов грунта, устройству береговых якорей для многочерпакового земснаряда выполнялись силами прорабского участка РСУ порта. По состоянию на 1 января 1986 года было извлечено порядка 10,0 миллиона кубов грунта из проектного объема 13,2 миллиона кубов и освоено по данной статье 11,0 миллиона рублей.

Генподрядчиком стройки был определен трест «Балтморгидрострой».

Работы по строительству гидротехнических объектов велись по документации, разработанной Рижским отделом комплексного проектирования «Ленморниипроект». Основные работы по строительству гидротехнических объектов выполнялись строительным управлением СУ-424, СУ-426. При этом были построены два причала станции расхождения Комсомольская, в районе пункта Комсомольский; осуществлено укрепление берега дамб под № 3, 4, 9 южного берега на ПК-353 — ПК-358; построены навигационные знаки на участке канала ПК-0 — ПК-250. Были изготовлены и установлены на штатные места новые ледовые буи (тип С-2); проложены транзитные переходы на ПК-16, 30, 57, 70, 137, 198, 202, 248, а также на береговых участках ПК-16 — ПК-250. Построен новый причал с автодорогой Базы обслуживания СНО в поселке Рыбачьем. Общая стоимость выполненных работ по объектам морского канала составила порядка 16,0 миллиона рублей.





ГЛАВА V

Канал сегодня

Сохранять — это значит поддерживать и улучшать.

Дизраэли, граф Биконсфилд¹

1. Совершенствование канала с 2001 по 2011 год

Рассказывает Иван Григорьевич Шмалий, главный инженер Калининградского филиала ФГУП «Росморпорт»:



И. Г. Шмалий

— В 1994 году в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 1299 от 1993 года была образована Морская администрация порта Калининград, которой в оперативное управление было передано государственное имущество Торгового и Речного портов, не подлежащее приватизации. Таким образом, Калининградский морской канал, длиной 43 километра 150 метров, с 11 защитными дамбами и навигационной обстановкой, 21 причал Торгового порта и 10 причалов и другое имущество Речного порта были переданы Морской администрации порта Калининград. Потребовалась большая работа по

созданию коллектива, подбору и расстановке специалистов, созданию новых отделов и служб для контроля за техническим состоянием, эксплуатацией, ремонтом, реконструкцией и строительством объектов портовой инфраструкту-

¹ Бенджамин Дизраэли, будучи премьер-министром Великобритании, прочитав в утренних газетах, что султан Египта продает акции Суэцкого канала, не допив кофе, побежал в банк, где взял кредит из государственного бюджета на 4 000 000 фунтов стерлингов и купил 100 процентов акций, чем принес Британскому королевству значительную прибыль от пошлин за пользование каналом.



ры. С целью повышения эффективности работы была проведена реорганизация Службы морского канала, начальником службы морского канала назначен Н. С. Лядвик, а служба укомплектована подготовленными специалистами. Для обеспечения качественной работы службы канала было приобретено единственное в то время в России высокотехнологичное промерное оборудование фирмы «Симрад».

Габариты канала с тех пор улучшились в сторону расширения возможностей захода в канал судов большей длины и осадки. Принятый на баланс канал имел глубину 8,5 метра и ширину 50 метров на всем протяжении, за исключением 6,8 километра от входных молов до рейдового причала на ПК-40, где ширина была 80 метров, а глубина 10 метров. Мы увеличили глубину канала до 9 метров за счет собственных средств. На протяжении 22,6 километра (от входных молов до причалов «Содружество-Соя») глубина канала составляет 10,5 метра.

Когда в 2000 году «ЛУКОЙЛ» построил нефтетерминал в Светловском городском округе, на левом берегу морского канала в поселке Ижевское, с общим причальным фронтом около 600 метров, к нему пошли суда длиной до 175 метров и с осадкой 9,4 метра, водоизмещением до 30 000 тонн. «ЛУКОЙЛ» углубил дно канала, и теперь сюда могут заходить танкеры водоизмещением до 30 000 тонн. Это потребовало реконструкции судового хода с увеличением габаритов канала шириной до 80 метров и глубиной 10,5 метра. Поставленная задача была решена за счет привлечения заемных средств заказчика. Было построено также необходимое навигационное оборудование, как стационарное, так и плавучее.

Когда мы приняли канал, его некоторые защитные дамбы были в неудовлетворительном состоянии. 8-я дамба из-за нахождения на пути максимального разгона волны буквально разделилась на несколько кусочков, и из трех километров ее протяженности еще держалось лишь 800 метров. Ее восстанавливали в течение трех лет, и теперь она в хорошем состоянии. То же самое было с 3-й и 2-й дамбами. Их тоже частично привели в порядок. В наших планах — реконструкция берегоукреплений 10-й, Северной, 1-й, 5-й и 8-й дамб. Это дорогостоящие работы, требующие миллиардных вложений в рублях. Но мы надеемся на федеральную поддержку. Ведь это улучшит возможности судоходства по каналу и уменьшит себестоимость его ежегодных эксплуатационных затрат.

В 2002 году при поддержке губернатора Калининградской области В. Г. Егорова было издано постановление Правительства РФ о передаче 3-го бассейна военной гавани в Балтийске от Министерства обороны Министерству транспорта для строительства грузо-пассажирского автопаромного терминала. Начались работы в середине августа 2002 года, а в декабре 2002 года уже был проведен пробный заход грузо-пассажирского парома «Finnlins». Строительно-монтажные работы по созданию паромного сообщения между Калининградской областью и Санкт-Петербургом ввиду срочности задачи были начаты одновременно с рабочим проектированием. За пять месяцев необходимо было выпустить рабочую документацию, подготовить строительную площадку, приобрести строительные материалы, выполнить





Паром «Балтийск» у 84 причала



Приезд В. В. Путина на ЖДПК, 2006 год



В. В. Путин на паромном терминале, 2002 год

дноуглубление и оборудование рейда. В июне 2003 года произошла загрузка-выгрузка первого парома «Транс-Любека», а в июле на открытие терминала прибыл Президент РФ В. В. Путин и министр транспорта С. О. Франк. Автопаромный терминал заработал. В его составе был выделен пусковой комплекс для обслуживания грузопассажирских паромов «Транс-Любека», «Транс-Финляндия» и пассажирского судна «Георг Отс».

Таким образом, в непростых метеорологических условиях осени-зимы-весны 2002—2003 годов, при температуре воздуха порой до минус 20 градусов, за 10,5 месяца была решена сложная инженерная задача по строительству объектов грузопассажирского автопаромного терминала. Построен причал № 82 с двумя пандусами для швартовки паромов длиной 260 метров, грузовой причал № 83 длиной 254 метра. Оборудована акватория с разворотным кругом глубиной 9,5 метра, создана береговая инфраструктура с временными помещениями морского пункта пропуска через государственную границу, металлическим складом на 1500 метров квадратных, площадками для хранения грузов площадью до 10 000 метров квадратных, охранным ограждением и освещением территории, подъездной автодорогой.

10 сентября 2006 года вновь, уже в 4-м бассейне, побывал Президент РФ В. В. Путин, который присутствовал при открытии железнодорожного паромного комплекса и при первой накатке вагонов на паром «Балтийск».

Ранее, в июне, была успешно проведена пробная накатка железнодорожных вагонов на борт парома «Клай-



педа-103». К приему паромов было подготовлено 370 метров причальной линии, 7800 метров железнодорожных путей, построены склады, дороги и другие береговые сооружения. Решена задача стратегически важного для государства проекта — создание автомобильно-железнодорожной паромной линии Усть-Луга—Балтийск—порты Германии. Проектирование паромной линии, охватывая все стадии: от создания концепции и обоснования инвестиций до составления рабочей документации, выполнял проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой» (директор А. В. Тозик). Государственным заказчиком строительства был утвержден ФГУП «Росморпорт».

Строительство порта в Балтийске осуществляло Калининградское отделение научно-производственной фирмы ООО «НПФ «ГТ Инспект» (руководитель А. В. Подковыров). Отделение входит в состав корпорации «Гидротехника». Корпорация объединяет научно-производственные, проектные и строительные фирмы, работающие в области гидротехнического строительства в различных регионах России, странах Балтии, Польше, на Украине и в Испании.

Основными элементами комплекса работ на железнодорожном паромном терминале в Балтийске являются паромный причал с набережной и ложем парома, дноуглубление акватории, а также береговые сооружения и инженерные сети, объекты тепло-энерго-водоснабжения, сооружения железнодорожного транспорта, площадки и автодороги, охранный периметр, инфраструктура федеральной пограничной, таможенной и других служб. Финансирование строительства железнодорожного комплекса осуществлялось из средств федерального бюджета.

Общая длина причальных линий и берегоукрепления на терминалах составляет 1030 метров. Для свайного основания использовано свыше 10 000 тонн стального шпунта и свай-оболочек. Объем работ по устройству бетонных и железобетонных конструкций составил 8,5 тысячи метров кубических, по монтажу металлоконструкций — 1200 тонн.

В процессе строительства уделялось большое внимание применению современных технологий. Использовались эффективные шпунтовые профили, инъекционные грунтовые анкера и анкерные тяги из высокопрочных стальных канатов. Производилась замена слабых грунтов с глубинным виброуплотнением грунтовой засыпки. Внедрена поточная схема организации производственного процесса.

Среди наиболее сложных элементов строительства следует отметить подъемно-переходной мост, обеспечивающий передачу железнодорожных вагонов с берега на паром и обратно. Высокой квалификации потребовали работы по монтажу металлоконструкций моста, порталов, гидравлических систем, средств управления и автоматизации.

Субподрядные организации — ООО «Салон-СК» и ООО «Компания Трансбалтика» — осуществляли строительство береговых объектов и железнодорожных подъездных путей. В это же время велось строительство многостороннего морского пункта пропуска через государственную границу РФ, который введен в эксплуатацию в 2010 году.





Разгрузка автомобилей «Форд»

Многофункциональный паромный комплекс эффективно обслуживает пять паромных линий, связывающих Калининградскую область с Усть-Лугой, Санкт-Петербургом, портами Германии, Швеции и Литвы. Железнодорожную линию обслуживают паромные суда «Балтийск» (типа Rider) и «Мукран-103». Вместимость парома «Балтийск» — 107 железнодорожных вагонов, а парома «Мукран-103» — 49 железнодорожных вагонов и 40 ав-

тотранспортных единиц. В настоящее время пробный технологический заход в Балтийск осуществил грузовой четырехпалубный паром «Амбал», который вмещает 140 железнодорожных цистерн, более 90 самых больших вагонов. На судне расположены лифты грузоподъемностью 92 тонны. Четвертая палуба — открытая — предназначена для легкового транспорта и рассчитана на 74 автомобиля.

Калининградское отделение корпорации «Гидротехника» по заказу ФГУП «Росморпорт» в 2006—2009 годах осуществило такой сложный и крупный проект, как реконструкция входных молов (Северного и Южного) Калининградского морского канала.

Осуществлено изменение трассы судового хода Калининградского морского канала. Изменен радиус дуги на входной части канала до 950 метров в районе Балтийска, что дало возможность для прохода судов длиной до 200 метров. Это потребовало также изменения навигационной обстановки, и эта задача тоже была решена. Таким образом, за последние 10 лет усовершенствовалась система движения по каналу, сократилось время прохождения по нему, проведены дноуглубительные работы, модернизирована навигационная система. Была решена задача по организации регулярного прямого паромного сообщения между Калининградом и Северо-Западным регионом России и портами Западной Европы. А это события не только регионального, российского, но и международного масштаба.

2. Администрация морского порта Калининград

Василий Григорьевич Беляев родился в Кировской области, окончил Печорское речное училище, служил на Балтийском флоте. После демобилизации работал в Западном речном пароходстве, окончив с отличием КВИМУ. Работал капитаном на торговых судах и научно-исследовательских судах Академии наук СССР. Успешно управлял судоходной компанией с 1991 года. С 1997 года работал капитаном Торгового порта. Председатель Морской квалификационной



комиссии, обладатель жемчужной карты Клуба друзей музея Мирового океана, член Правления Международной ассоциации капитанов портов (ИНМА).

После реорганизации морской администрации порта, оставаясь капитаном порта, возглавил объединенную администрацию порта ФГУ «АМП Калининград» после присоединения администрации Рыбного порта (ГУ «ГАРП»). АМП от имени государства контролирует и обеспечивает порядок в порту, выполнение всех международных актов в сфере торгового мореплавания, безопасность мореплавания, осуществляет надзор над технической эксплуатацией портовых сооружений и объектов, обеспечением их ремонта, координирует деятельность хозяйствующих субъектов.

Василий Григорьевич рассказал о работах по модернизации порта и канала, о проблемах и их решении современной администрацией морского порта:

— Грузооборот порта Калининград на сегодня увеличился в два раза по сравнению с показателями советского периода. Хотя количество судозаходов перестало расти, грузооборот продолжает свой рост за счет увеличения грузоподъемности судов. Сегодня причалы таких терминалов, как «Союзрестово-Соя», «ЛУКОЙЛ-Калининград», железнодорожный паромный терминал «Балтийск», могут обслуживать суда грузоподъемностью до 30 000 тонн.

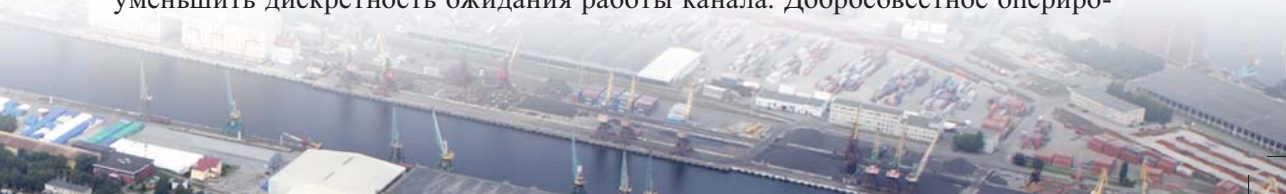
Модернизация канала (увеличение его глубины, расширение судового хода, увеличение радиуса закругления на дуге) дала возможность захода судов до 200 метров длиной. Был установлен целый ряд систем, которые позволяют производить мониторинг состояния навигационной обстановки, светящиеся знаки получили солнечные батареи, что улучшило условия труда и надежность знаков. Модернизирована система управления движением судов, укреплены молы. Для обеспечения хорошей видимости в канале, особенно на колене длиной в семь километров установлены современные створы с хорошей чувствительностью, в том числе и два лазерных знака производства российской компании «Лазинтех».

Управление движением судов в порту находится под началом капитана порта. Основной задачей является уменьшение простоя судов в ожидании работы канала. Хотя движение по каналу одностороннее, все же появились участки, где можно организовать встречное движение судов с расхождением. При реконструкции порта в 1976 году были построены два причала: Северная и Южная станции расхождения. Однако позже выяснилось, что время, затраченное на осуществление швартовых операций на этих станциях, и время ожидания, пока это осуществится, сопоставимо со временем ожидания «окна» у причала или на рейде.

Сегодня появилась возможность производить динамическое расхождение, уменьшить дискретность ожидания работы канала. Добросовестное опериро-



В. Г. Беляев



вание пропускной способности канала — одно из достижений и преимуществ ФГУ «АМП Калининград», которое осуществляется службой организации движения под управлением А. Э. Железнякова.

Основное направление работы капитана морского порта — это обеспечение порядка в порту и безопасности мореплавания в портовых водах, а также определение соответствия морских судов требованиям национальных правил и международных конвенций, которые нормируют безопасность людей и груза во время совершения морского плавания. Эта ответственная принципиальная работа лежит на плечах первого заместителя капитана порта В. Н. Бодрякова и начальника инспекции портового контроля (ИГПК) В. В. Борщевского

Порядок в порту, по убеждению В. Г. Беляева, — это то, что определяет стабильную работу портового комплекса, его привлекательность и перспективу. Кстати, говоря о канале, вдоль которого расположены грузовые терминалы и заводы со 117 причалами длиной около 17 километров, необходимо отметить, что к середине 90-х возникло ощущение заброшенности и полной бесперспективности. Настойчивая работа администрации по привлечению общественно-го внимания, глав муниципальных образований и области привела к тому, что губернатор области Г. В. Боос провел специальное совещание правительства на тему «Морской фасад Калининграда» с привлечением руководителей муниципальных образований и хозяйственных субъектов, расположенных вдоль канала. Изменения не заставили себя ждать, но картина все еще требует усердия людей по приведению зрительного ряда на берегах канала в достойный вид.

Василий Григорьевич рассказал, по моей просьбе, о действиях морского координационного центра (МСКЦ), возглавляемого В. И. Цыхоцким. МСКЦ выступает координатором сил и средств, находящихся в зоне ответственности АМП «Калининград», а так же привлекает спасательные силы сопредельных государств на основе межправительственных договоренностей. Например, четкие и эффективные действия при спасении польской яхты в районе мыса Таран. Была ранняя осень, мягкая солнечная погода, но неожиданно экипаж яхты столкнулся с жесткими штормовыми условиями, и более того, случилось так, что один человек оказался за бортом. Яхта подала сигнал SOS. Благодаря взаимодействию со шведскими, польскими и немецкими спасательными службами, девять человек было спасено.

«У нас восемь мест погрузки-отгрузки нефти и нефтепродуктов, — рассказывает Василий Григорьевич. — Они разбросаны на расстоянии 22 миль. В порту бывали разливы нефти и нефтепродуктов, но благодаря накопленному опыту, который мы приобрели на учениях совместно с филиалом Балтийского бассейнового аварийно-спасательного управления, нам удалось локализовать, а затем полностью ликвидировать разлив. Когда на танкере «Джованна» произошел взрыв и пожар, появилась угроза затопления судна и разлива нефтепродуктов, нам удалось взять ситуацию под контроль, локализовать и минимизировать негативные последствия аварии».

Новым направлением деятельности администрации порта стала организация охраны и контроля судов и портовых средств. Этим занимается служба



морской безопасности, которая работает ответственно, выполняя поставленные перед ней задачи. Ею руководит Ю. В. Ключев. Ранее режим охраны внешнего периметра порта в СССР был, наверное, более строгим, чем сегодня. Одновременно с этим довольно свободны были порты западного мира. После 11 сентября 2001 года по настоянию конгресса США функции береговой охраны были значительно расширены для защиты национальных интересов. При этом они решили пойти дальше — защищать свои интересы за пределами своих территорий. Через IMO (International Maritime Organization) была принята часть 2-я 11-й главы СОЛАС, которая определяет требования по охране портов и портовых средств, а также вводит в действие кодекс ОСПС (Охраны судов и портовых средств). Были внесены изменения в ратифицированную Конвенцию, которые коснулись береговой деятельности. Конвенция SOLAS (Safety Operations Life at Sea) изначально нацелена только на сохранение человеческой жизни на судах в море.

«Как большинство капитанов портов России, — продолжает Василий Григорьевич, — я являюсь членом Международной ассоциации капитанов портов (ИНМА), а с некоторого времени и членом Правления этой организации, и по долгу службы мне часто приходится встречаться с зарубежными коллегами. На второй год после введения в силу кодекса ОСПС капитан порта Роттердам Яаап Лемс высказал мысль: "Это полная неразбериха: то, что требует кодекс, — это не функция капитана порта, а Министерства внутренних дел". Американцы были настойчивы в продвижении новых поправок к кодексу, и в результате



Руководство морского порта Калининграда (слева направо): Н. С. Торопов — начальник дипломно-паспортного отдела; А. Э. Железняков — руководитель службы организации движения судов; М. М. Коваленя — ответственный секретарь морской квалификационной комиссии; В. И. Цыхоцкий — заместитель капитана порта — начальник морского спасательно-координационного центра; В. Н. Дерезюк — главный бухгалтер; В. Г. Беляев — капитан морского порта, руководитель ФГУ «АМП Калининград»; В. Н. Бодряков — первый заместитель капитана порта по безопасности мореплавания; О. В. Холодова — заместитель капитана порта по экономике; В. Ф. Морозов — заместитель капитана порта по рыболовным судам; Ю. В. Ключев — заместитель капитана порта, начальник службы морской безопасности; В. В. Борщевский — начальник инспекции портового контроля



стандарты обеспечения безопасности, принятые в США, через СОЛАС стали обязательными для всех стран, принявших Конвенцию. Однако в США иная система управления, контроля и ответственности: функции по охране порта возложены на капитана порта, который входит в структуру береговой охраны США (отдельный вид вооруженных сил). Тем не менее поправки к кодексу приняты, и мы его полностью выполняем.

В целом порт Калининград выглядит на вполне достойном уровне. При этом надо учитывать его протяженность — 23 мили.

Если говорить о потенциале порта Калининград, то он может перерабатывать до 35 миллионов тонн грузов в год, но сегодня порт загружен примерно на 40 процентов.

Существуют планы строительства глубоководного порта в районе Бальги или Приморской бухты, что будет означать новые отчисления в бюджеты всех уровней, увеличение количества рабочих мест и грузопотоков.

Динамично развиваются компании на берегу канала. ЗАО «Содружество-Соя» намерено строить вторую очередь по глубокой переработке сои. Грузооборот этого предприятия уже сегодня составляет более миллиона тонн, а в планах — 3,5 миллиона тонн. На берегу канала успешно работает предприятие «Союз-ТТМ», которое занимается переработкой масел, используя преимущества свободной экономической зоны и отправляя свой продукт в Россию и за рубеж. Строительство новых производственных предприятий, работающих по подобной схеме, очень перспективно с экономической точки зрения. Идет к завершению строительство завода по производству ПЭТ-гранулята высокого качества. Это серьезный проект, в котором, в частности, заложена протяженная причальная линия».

На вопрос: что это такое проход Вабеля и где он находится? — Василий Григорьевич рассказал историю планирования акватории в районе города Светлого и проектирования причала для «ЛУКОЙЛА», согласно которому вначале нефтеналивные суда должны были после загрузки кормой выходить в канал. По предложению Василия Беляева и Николая Лядвика при минимальных затратах было найдено решение, по которому суда смогли выходить в канал не кормой, а носом через существующий рядом проход. Это позволило сократить немалые расходы по созданию операционной акватории для захода танкеров и уменьшить эксплуатационные расходы заходящих судов, поскольку не требовало того количества буксиров, которое предусматривалось проектом. Руководитель «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть» Ю. С. Каджаян предложил шутиливо назвать его проходом Ва-Бе-Ля (Василия Беляева и Лядвика).

В приемной Василия Григорьевича висит в рамке ценное для порта Калининград письмо с благодарностью от экипажа немецкой яхты «NUFFA», датированное 29 июля 2010 года. После задержек, связанных с таможенными проверками и пограничным контролем, экипаж яхты столкнулся с неожиданными проблемами выхода в море из-за проведения в канале тренировок кораблей ВМФ перед Днем Военно-морского флота. Экипажу яхты нужно было добраться до Гданьска и успеть на самолет, а если переждать тренировку у причала



в канале, самолет из Гданьска уже улетит. И тогда Василий Григорьевич, по согласованию с командованием флота, сам становится за руль яхты и идет по каналу навстречу демонстрирующим во время тренировки свои возможности, стреляющим кораблям и выводит яхту в открытое море, тем самым обеспечив команде успешный путь в Гданьск и своевременный отлет.

А вот еще один случай. Поступил тревожный звонок. Капитан координационного центра сообщил о радиоразговорах: происходит нечто, похожее на террористические действия, что создало тревожную ситуацию к коллективу координационного центра. Василий Григорьевич немедленно выехал на работу. Он стал внимательно прослушивать, еще и еще раз прокручивать запись перехваченных разговоров по радиостанции. Звучало примерно так: «Господа! Прошу вас медленно по одному, подчеркиваю, по одному! подниматься из трюма, иначе заложники будут уничтожены». Пока шла работа по поиску, на каком судне мог происходить этот разговор, Василий Григорьевич, прослушивая в очередной раз запись, вдруг различает где-то на заднем фоне голос: «Статист, отойдите!» И он сразу вспомнил, что в акватории Пионерского идет съемка фильма «Морские дьяволы». Звонок представителю кинокомпании — и Василий Григорьевич убеждается в том, что встревожившая всех фраза входит в сценарий фильма. И досталось же капитану судна, позволившему работать радиостанции при съемках фильма!

Структура портовой власти в Российской Федерации на сегодня значительно более емкая, чем в других странах мира. По сути, это представительство Морской администрации страны в том или ином порту РФ.

Одним из наиболее ответственных сегментов работы службы капитана пор-



Коллектив администрации морского порта города Калининграда

та является оценка компетентности морского специалиста, которая осуществляется членами Морской квалификационной комиссии (МКК), и выдача соответствующих морских дипломов и сертификатов, а также выдача паспортов моряка и удостоверений личности моряка (УЛМ). Компетентность моряка напрямую связана с качеством образования. Поэтому забота об учебном процессе в морских учебных заведениях региона, его качественном содержании — это повседневная составляющая деятельности руководителя службы — первого заместителя капитана порта В. Н. Бодрякова. Валерий Николаевич, кстати, наряду с сотрудничеством с Балтийской государственной академией, уже несколько лет является председателем ГАК выпускников судоводительского факультета Волжской академии водного транспорта.

Объективная оценка знаний и навыков выпускника, а в дальнейшем подтверждение его профессионального роста позволяют выдавать тот или иной соответствующий морской диплом международного образца. И важнейшая цель — не допустить дискредитации калининградских специалистов, нашей системы подготовки кадров среди судовладельцев, в том числе и зарубежных.

И в том, что этого не происходит в Калининграде — немалая заслуга ответственного секретаря МКК М. М. Ковалени и начальника дипломно-паспортного отдела Н. С. Торопова.

Служба администрации морского порта Калининград в каждом из направлений своей деятельности стремится к соответствию самым высоким требованиям международных стандартов.

3. Служба морского канала

У службы канала богатая и многообразная история. Первым руководителем службы канала был Борис Федорович Звягин. В 1966 году начальником канала становится Игорь Константинович Курзин, который приехал в Калининград в 1956 году после окончания Одесского института инженеров морского флота. Сначала он работал в РСУ морского Торгового порта мастером, прорабом, затем перешел в технический отдел морского Торгового порта. Начальником канала Игорь Константинович был с 1966 по 1969 год. После работы начальником производственного отдела Торгового порта в 1976 году стал начальником аварийно-спасательных и подводно-технических работ Западного бассейна.

В феврале 1969 года службу канала возглавил Александр Иванович Долгов, который вначале работал на должности инженера трало-промерочной партии службы канала. В период временного отсутствия А. И. Долгова исполнение обязанностей начальника канала возлагалось на Евгения Станиславовича Буша, который был опытным, добросовестным работником и оставил о себе у сослуживцев добрую память.

В 1996 году начальником канала назначен Николай Станиславович Лядвик. Он прибыл в Калининград в 1977 году по распределению, по направлению Ми-



нистерства морского флота, после окончания Одесского мореходного училища ММФ. Работал в Калининградском морском торговом порту на различных должностях, а в 1995 году перешел в Морскую администрацию порта Калининград. С 10 февраля 1996 года он занимает должность начальника службы канала. Родился и вырос он в Белоруссии, в городе Ельске, Гомельской области, там живут его родители, которые связали свою жизнь с Ельской мебельной фабрикой. С юношеских лет мечтал Николай Станиславович о море, потому и поступил в мореходное училище.

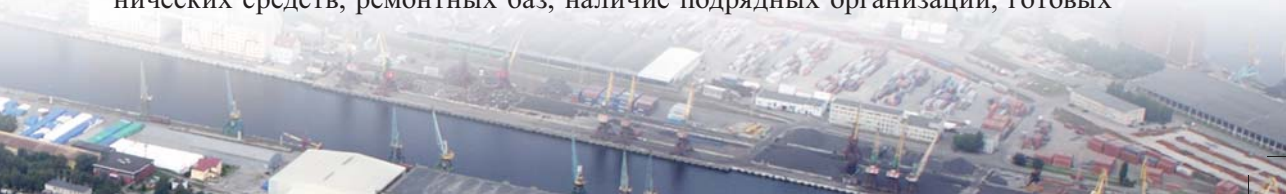
На вопрос: «Что вдохновляет Вас на творческий подход к работе, на поиски новых достижений техники и желание их немедленно использовать, внедрить в дело?» — он отвечает: «Узнав историю строительства канала, стал изучать историю области и совсем по-другому стал смотреть на развитие края, сделал вывод: чтобы здесь жить, надо полюбить эту землю».

И он открывает новые имена, факты, события, хранит в памяти множество занимательных историй, но не только исследует прошлое, но и в полном смысле этого слова творит настоящее в соответствии с самыми современными научно-техническими достижениями, касающимися его сферы деятельности.

— В 1948 году, — рассказывает Николай Станиславович, — в Калининград прибыли первые специалисты из города Архангельска, которые и положили начало созданию службы канала. В марте 1948 года был создан Калининградский технический участок морских путей, который подчинялся непосредственно Главному управлению морских путей ММФ. Участком руководил инженер-капитан морского флота 3-го ранга А. С. Спиридонов.

В ноябре 1949 года на канале было восстановлено проблесковое ацетиленовое освещение стационарных навигационных знаков, на которых были установлены газовые фонари типа Юлиус Пинч. В довоенное время для их работы применялся пропан, а включение огней осуществлялось по электрическому кабелю, проложенному по дну канала между знаками с диспетчерских пунктов.

Не сразу удалось восстановить проектные габариты канала, существовавшие в довоенный период, разрушенные навигационные знаки, очистить фарватер от топляков, восстановить диспетчерскую телефонную связь. Как следует из отчета за 1951 год, из-за отсутствия у технического участка судна для плавания в ледовых условиях и плохого качества ацетилена имели место случаи угасания навигационных огней, что привело к простоям судов в темное время суток — 71 судочас. Льдом была снесена часть установленных буюв, и в весенний период на канале находилось всего 52 буюв вместо 71 по штату. Дноуглубительные работы выполнены только в открытой части канала. Не были также подняты со дна канала обнаруженные при тралении воинской частью № 90492 топляки. Из-за отсутствия катеров не было возможности выполнять различные работы по обслуживанию навигационной обстановки, а промеры глубин выполнены только на 10-километровом участке канала. В результате этого объявленная осадка по каналу оставалась неизменной — 6,0 метра. На состоянии дел на канале сказывалось не только отсутствие снабжения, технических средств, ремонтных баз, наличие подрядных организаций, готовых



выполнить работы по договорам, но и отсутствие собственных квалифицированных кадров, состояние трудовой дисциплины. В постановлении начальника Главморпути инженер-генерал-директора морского флота 3-го ранга В. И. Полякова от 27.02.1952 года по результатам производственно-финансовой деятельности Калининградского технического участка за 1951 год одним из пунктов мероприятий по улучшению работы участка предписывалось укрепить дисциплину сотрудников участка, улучшить организацию соцсоревнования и наладить культурно-просветительную работу.

В 1953 году, в связи с объединением Морского и Речного флота и образования Управления «Главводпуть», Калининградский технический участок морских путей перешел в подчинение Прибалтийскому бассейновому управлению пути в городе Каунасе. В октябре 1953 года Калининградскому техническому участку передан землесос «Орджоникидзе». Такая подчиненность сыграла свою отрицательную роль в работе Калининградского участка, так как Бассейновое управление в Каунасе было сугубо речным и работники БУП были мало знакомы с постановкой морского дела.

В период с 1946 по 1954 год канал был очищен от топляков, находящихся на фарватере и за его бровками.

В 1954 году происходит разъединение Морского и Речного флота, и в состав Калининградского участка морских путей входит Ленинградский, Таллинский, Вентспилский, Клайпедский морские участки и Рижская дистанция пути, а также ему передан дноуглубительный флот от «Балттехфлота» и Северо-Западного бассейнового управления путей.

Калининградский морской канал — как структурное подразделение — был организован 16 сентября 1955 года согласно приказу Министра морского флота № 331 от 15 августа 1955 года с подчинением его вновь организованному Балтийскому управлению морских путей в Риге из ранее существовавшего Калининградского технического участка морских путей.

Рабочие и служащие вновь созданного Калининградского морского канала из-за отсутствия жилья в Калининграде в основном проживали семьями в поселке Рыбачьим, в домах № 1, 2, 3. В разное время там обитало до 26 семей. Они держали коров, кур и другую живность. Богатый рыбой Калининградский залив играл не последнюю роль в пропитании людей. В поселке имелась баня, и каждая семья по очереди один раз в неделю была обязана ее топить. Был и Красный уголок, в котором показывали кинофильмы и проводили культурно-просветительную работу. А в годовых отчетах того времени можно прочесть, что суда канала, кроме выполнения основных производственных задач, ежедневно доставляли из поселка Рыбачьего на работу в контору и маячную мастерскую, расположенную на территории порта, рабочих и служащих, а также в две школы школьников, занимавшихся в разных сменах. Этот поселок существовал и в довоенное время, где также располагалась организация, обслуживавшая тогда Кёнигсбергский морской канал. В поселке была собственная гидрометеослужба, для чего имелась водомерная рейка, мореограф с самописцем уровня моря и метеостанция, установленная на навигационном знаке «Рыба-



чий». Результаты наблюдений отражались в годовых отчетах, с составлением графика уровней воды и розы ветров.

В 1958 году на Калининградском морском канале действовало 72 стационарных навигационных знака и 67 буйев, из них пять — светящиеся. В зимний период из-за сложной ледовой обстановки, частых штормов западных направлений, вызывающих подвижку льда, были сорваны и утеряны 26 буйев.

Большие изменения на канале произошли в период с 1979 по 1985 год, когда, в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР, производилась его реконструкция. На участке от ПКО (Балтийск) до Ижевского поворота были демонтированы навигационные знаки ворот довоенной постройки и построены новые, увеличена ширина фарватера с 50 до 80 метров и глубина с 8,5 до 9,75 метра. Это было очень напряженное время в работе службы канала, так как необходимо было, кроме выполнения повседневных работ по содержанию канала, контролировать и ход выполнения строительных работ, участвовать в приемке построенных объектов, обеспечивать работу дноуглубительного флота. На канале в это время одновременно работало несколько земкаранавов. Объем дноуглубительных работ в эти годы увеличился до 2 000 000 кубических метров по сравнению с 300 000—500 000 кубических метров, производимых в предыдущие годы.

К сожалению, начавшиеся экономические перемены в СССР не позволили закончить реконструкцию канала полностью, а за ненадобностью габариты на реконструированных участках не поддерживались, и они со временем, в результате ежегодной заносимости, приняли первоначальные значения.

В 1994 году служба морского канала перешла в состав только что созданной Морской администрации порта Калининград, и уже в 1996 году по ее инициативе, в результате проведенных дополнительных дноуглубительных работ, глубина канала была увеличена с 8,5 до 9,0 метра.

По заказу МАП Калининград в 1995 году ОАО РЦКПБ «Стапель» провело работу по обследованию навигационной обстановки, и было принято решение о продолжении реконструкции и модернизации канала.

Был составлен план до 2005 года, и уже к 2001, юбилейному, году канала проведена работа по совершенствованию схем электроснабжения СНО. Заменено 25 километров кабельных линий с резервированием от нескольких источников питания. Это дало возможность уменьшить количество угасаний огней, отработаны практические навыки по переключению на резервные источники, приобретен переносной дизель-генератор для автономного подключения любого участка.

На пяти навигационных знаках, ко-



Аппарат MRS-200

торые невозможно подключить к береговому электроснабжению, в 1998 году установлены навигационные аппараты MRS-200 (Голландия), с питанием от солнечных панелей, после чего угасание огней прекратилось, а содержание знаков сводилось лишь к очистке от загрязнения птицами и замене лампочек.

Построено 25 новых буюв БММЛ-88, при этом буй модернизированы под наши условия, с реконструкцией головки и заменой защитного колпака на поликарбонатный, изготовленный в Швеции, изменен противовес, пенал для батарей, установлена протекторная защита.

Революционные преобразования в светооптической аппаратуре средств навигационного оборудования произошли с появлением светодиодных фонарей. Первые 10 фонарей Е-806, собранные со светодиодной матрицей и программным управлением, были приобретены фирмы «Екта» (Таллин, Эстония) в 2000 году и установлены на плавучих предостерегательных знаках. В эксплуатации они показали свою надежность (ни одного угасания и нарушения характеристик), имеют большой вертикальный угол в 15 градусов, что важно для плавучих знаков, получающих крен на течении и при волнениях, дальность видимости 3 Нм, яркость цвета и высокую экономичность в работе. После их внедрения основными пользователями канала — лоцманами — было заявлено, что огни на остальных буюх со старой аппаратурой совсем не видны. Поэтому в течение следующих двух лет на всех буюх КМК были установлены светодиодные фонари.

Изготовлены и установлены новые пикетные знаки по всей трассе канала.

Судоходная часть канала имеет сложную систему навигационного ограждения, в которую входят линейные и прицельные навигационные створы, знаки ворот, портовые и плавучие предостерегательные знаки. В 2001 году насчитывалось о 76 действующих стационарных знаков, все светящие. Плавучих предостерегательных знаков — 37, из них — 31 светящий. Для питания стационарных навигационных знаков проложено 42 531 метр береговых сетей электроснабжения и 6424 метра подводных кабельных переходов, установлено 147 береговых электрощитов и семь электрощитов с аппаратурой включения огней.

С 1998 года служба канала, по наследству от речников, выставляла 20 плавучих несветящих буюв для обозначения рекомендованных маршрутов в Калининградском заливе на летний период навигации, по неутвержденной и ненанесенной на морские карты схеме, переданной от речного ведомства.

В 2003 году по инициативе службы канала разработан рабочий проект навигационного оборудования путей движения в Калининградском заливе для обеспечения судоходства между Калининградским морским каналом и Вислинским заливом (Польша) в период летней навигации. Произведена корректура морских навигационных карт и пособий для плавания. И с 2004 года служба морского канала ежегодно выставляет приобретенные светящие пластиковые буй финской компании «Сабик» на рекомендованных путях № 34 и № 35 для обеспечения круглосуточного безопасного судоходства по Калининградскому заливу между Республикой Польша и Калининградской областью. Благодаря





этому и налаживанию международных отношений с 2010 года увеличилась интенсивность судоходства по Калининградскому заливу. В польском направлении шли суда с углем и соей, в калининградском направлении — с цементом. Активизировалось и пассажирское международное судоходство. В 2011 году по Калининградскому заливу проходило до 26 грузовых судов за неделю, и впервые за послевоенный период начал ходить пассажирский туристический теплоход под немецким флагом на линии Гамбург — Калининград, проходя по внутренним водным путям единой европейской системы.

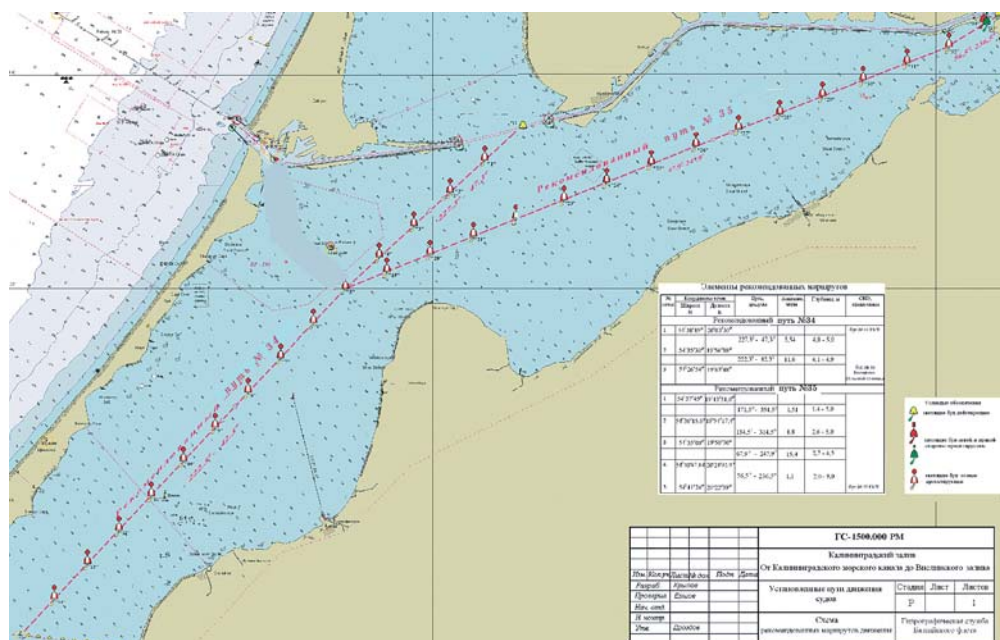


Схема рекомендованных путей Калининградского залива

В 2004 году служба морского канала вошла в состав вновь образованного Калининградского филиала Федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП) «РОСМОРПОРТ».

В период с 2004 по 2006 год на всех стационарных светящихся навигационных знаках ламповые фонари заменены на светодиодные (фирма «Sabik», Финляндия).

Пусть и с некоторым опозданием, но в России тоже появились предприятия, выпускающие светодиодные навигационные фонари. В 2005 году победу в конкурсе по поставке отечественных светодиодных фонарей одержало ЗАО «Навител», г. Санкт-Петербург. В дальнейшем на всех запроектированных и вновь строящихся средствах навигационного оборудования устанавливаются фонари ФСН-03 с БКР (блок контроля и регистрации) и резервированием. На базе СНО поселка Рыбачьего имеется аппаратура системы мониторинга, где специалисты группы СНО отслеживают состояние работы навигационных огней. К 2011 году системой мониторинга ЗАО «Навител» охвачено 38 стацио-

нарных и плавучих навигационных знаков, при этом на четырех створах обеспечивается синхронизация работы огней переднего и заднего знаков створа. А на светящихся буйх левой и правой стороны также обеспечивается синхронизация работы одновременно всех огней, установленных парами на одном колене, что создает определенные удобства для мореплавателей. Мониторингом также отслеживается нахождение буйх на своих штатных местах, и при их подвижке приходит соответствующее сообщение.

В 2006 году по договору подряда на шестом колене КМК службой морского канала проведена опытная эксплуатация лазерного створного маяка «Анемон-3», по результатам которой состоялось вневедомственное совещание, где была дана высокая оценка работы створа всеми участниками совещания. В совещании приняли участие представители Военно-морского флота РФ, Московской государственной академии водного транспорта, Администрации морского порта Калининград, Центрального аппарата и Калининградского филиала ФГУП «Росморпорт», а также главный конструктор, доктор технических наук, профессор Виталий Савельев. Возглавлял совещание начальник Управления обеспечения судоходства Федерального агентства морского и речного флота России Александр Ольшевский. Здесь же было предложено установить лазерный створный маяк на линейном навигационном створе «Севастопольский», с целью улучшения чувствительности и видимости при низкой прозрачности атмосферы, взамен его запроектированной реконструкции.

Строительство портовых терминалов: грузопассажирский автопаромный и железнодорожный паромный терминал в Балтийске, нефтеперевалочная база ЗАО «Балт-Нафта» в Светлом, нефтеперевалочная компания «ЛУКОЙЛ-КНТ» в Ижевском, производственный терминальный комплекс по глубокой перера-

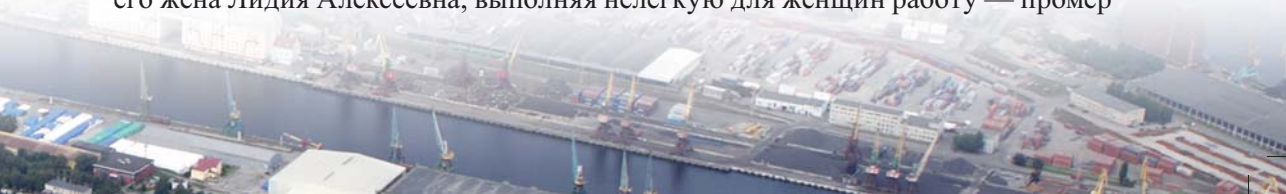


Участок канала между Комсомольским и Ижевским поворотами, город Светлый

ботке маслосодержащих культур «Содружество-СОЯ» в Волочаевском — требовали не только проектирования и строительства подходов к ним, но и реконструкции самого канала. С 2001 по 2010 год произошло увеличение габаритов канала: на участке от входных молов до ПК-14 канал расширился до 110 метров (было 80 метров), глубина увеличилась до 10,5 метра. От ПК-40 до ПК-209 расширение произошло от 50 до 80 метров, углубление от 9,0 до 10,5 метра.

Объемы дноуглубительных работ в эти годы резко возросли, а в 2005 году составили более 3 000 000 кубических метров. В отдельные месяцы на канале одновременно работало семь дноуглубительных судов. Это стало возможным благодаря слаженной работе группы контроля глубин, оснащенной современными гидрографическими комплексами с однолучевым и многолучевым эхолотами, установленными на двух катерах. Ведь дноуглубительные работы требуют большой точности измерений как по глубине, так и в плане. С одной стороны, это безопасность мореплавания, а с другой — точность подсчета объемов дорогостоящих дноуглубительных работ. При этом промеры необходимо производить на каждом участке дноуглубительных работ по несколько раз: предварительный — перед началом работ с составлением технического задания, затем контрольные в процессе работы и исполнительный по окончании работы с подсчетом объемов и составлением исполнительной документации.

Так сложилось, что выполнение дноуглубительных работ на канале в советское время осуществляли только отечественные земснаряды. С одной стороны, порт Калининград был закрыт для захода иностранных судов, с другой — в 60—70-е годы XX столетия очень интенсивно развивался отечественный дноуглубительный флот. После развала Советского Союза дноуглубительный флот в Прибалтике оказался за границей, а с 1991 года порт Калининград был открыт для захода иностранных судов. Приватизированный частной компанией «Экогидротехника», г. Рига, дноуглубительный флот, принадлежавший ранее советской дноуглубительной компании «Балтморпуть», продолжил обслуживание Калининградского морского канала на договорных условиях. Практически ничего не изменилось — те же суда, приспособленные к работе в условиях нашего сложного канала, специально оборудованные под них береговые рефулерные станции, русскоязычный экипаж, знающий специфику работы на канале — все это создавало комфортные условия и давало возможность не допускать сбоев в повседневной работе Калининградского морского канала. А к новым названиям на борту судна и иностранному флагу быстро привыкли. Но вот уже третий год с ностальгией вспоминаем эти, глубоко запавшие в душу силуэты судов, добрые и приветливые лица друзей — капитанов-багермейстеров: С. Н. Гаркушы (з/с «Балтийское море»), В. А. Гращенко (з/с «Астрахань»), В. Г. Винокурцева (з/с «Астра»), И. Н. Бабичева (з/с «Игнис», бывший «Выборгский») и их непосредственных руководителей: М. П. Куртова, К. Ю. Машканцева, Н. П. Гладкого. О последнем стоит вспомнить особенно. Гладкий Николай Павлович начинал свою трудовую деятельность в 1956 году молодым специалистом на Калининградском морском канале. Здесь же в промерной партии трудилась и будущая его жена Лидия Алексеевна, выполняя нелегкую для женщин работу — промер





Дноуглубительное судно «Балтийское море»



Дноуглубительное судно «HEGEMANN-I»

глубин ручным лотом по натянутому поперек канала тросу в шлюпке на веслах. Продвигаясь по служебной лестнице, Н. П. Гладкий перешел на работу в Балтийское управление морских путей «Балтморпуть», г. Рига, а со временем и возглавил его. Жена работала здесь же начальником отдела кадров. Н. П. Гладкий и сегодня, в возрасте 81 года, трудится в компании «Экогидротехника». Особая благодарность всем этим специалистам, всегда с удовольствием приходившим работать на Калининградский морской канал и много для него сделавшим.

Но нет в мире ничего постоянного. В 2009 году победителем конкурса на выполнение дноуглубительных работ на КМК стала широко известная в области гидротехнического строительства калининградская компания ООО «Гидрострой». И вот уже третий

год, впервые в послевоенной истории, на Калининградском морском канале работают дноуглубительные суда немецкой компании «HEGEMANN», находящиеся на субподряде у ООО «Гидрострой». Появление в порту Калининград немецких дноуглубительных судов не застало службу морского канала врасплох. Руководители немецкой компании были приятно удивлены, что в Калининграде промер глубин осуществляется самым современным в мире многолучевым эхолотом, а технические задания на выполнение дноуглубительных работ могут выдаваться в электронном виде через Интернет. Но в то же время были недовольны тем, что таким образом невозможно получить данные по уровню воды. Этот факт не остался без внимания, и сегодня уже два из трех водомерных поста на канале оборудованы автоматическими радиорейками, работающими в режиме реального времени. В 2012 году запланировано оборудование и третьего поста в г. Балтийске.

В этот же период, с 2001 по 2010 год, были построены новые средства навигационного оборудования для обеспечения безопасных подходов к терминалам, а также произведена реконструкция действующих СНО на канале. Так, при строительстве ЖДПК в Балтийске был построен новый линейный навигационный створ морского канала. При строительстве терминала «ЛУКОЙЛ-КНТ» создан линейный навигационный створ «Ижевский Выходной». При строительстве производственного терминального комплекса «Содружество-СОЯ» для обеспечения проводки крупногабаритных судов длиной 190 метров и шириной 32 метра на третьем колене КМК произведена реконструкция линейных



навигационных створов Прибрежный и Севастопольский, при этом Севастопольский створ был дооборудован лазерным створным маяком ЛСМ «СКАЛС».

ЛСМ «СКАЛС» — это запатентованная разработка российских ученых во главе с главным конструктором, доктором технических наук, профессором В. Г. Савельевым. Установка ЛСМ «СКАЛС» на Севастопольском створе позволила уменьшить боковое уклонение судна при движении по оси

створа до пяти метров в каждую сторону на всем протяжении действия створа, в то время как у основного линейного навигационного створа Севастопольский боковое уклонение в конечной точке действия створа составляет 35 метров.

В настоящее время общее количество действующих стационарных светящихся навигационных знаков — 94, плавучих предостерегательных знаков — 61, из них — 53 светящие.

Для электроснабжения стационарных навигационных знаков проложено 51 760 погонных метров подземных кабельных линий, как по материковому берегу, так и по защитным дамбам канала, и 15 480 погонных метров подводных кабельных переходов по дну фарватера канала, установлено 171 береговых электрощитов и восемь главных распределительных электрощитов на участках электроснабжения СНО с аппаратурой включения огней. Конечно, все это требует ухода, потому что от состояния и действия навигационной обстановки напрямую зависит безопасность мореплавания в целом. Всю работу по содержанию навигационных знаков и сетей, их электроснабжения выполняет группа по ремонту и обслуживанию СНО, которая оснащена двумя обстановочными катерами с организованными на них путевыми постами и обученным персоналом, несущим круглосуточное дежурство. Возглавляет группу СНО заместитель начальника службы морского канала Сергей Черкашин. И если ранее в его подчинении береговыми специалистами были слесари-электрики и береговые рабочие, то при современной светодиодной аппаратуре с программным обеспечением, системами контроля и мониторинга требуется работа высококвалифицированных инженеров, каковыми и являются его боевые помощники: главный специалист Сергей Шмалий и ведущий инженер по СНО Аркадий Толмачев.

Обеспечению навигационной безопасности плавания на Калининградском морском канале уделяется особое внимание, поэтому ежедневно утром у начальника службы морского канала проводится планерка, на которой заслушиваются доклады руководителей сменяющихся и заступающих вахт путевых постов о действии навигационной обстановки за сутки.

Служба морского канала располагает ремонтной базой: это причал длиной 50 метров с прилегающей территорией, ангар с балкой тельфера и консолью,



Излучающие модули ЛСМ «СКАЛС»





Планерка у начальника службы морского канала

которая выходит за кордон причала для погрузки буюв, ангар для гидрографического промерного катера, кильблоки для хранения буюв и якорных устройств, плавмастерская ПМ 404, с маячной мастерской, лабораторией для испытания и настройки проблесковой аппаратуры, станочным парком, бытовыми помещениями для персонала, покрасочная камера для буюв, автопогрузчик с различным навесным оборудованием, гараж.

В течение всего времени существования служба морского канала с определенной периодичностью переходила из одной структуры в другую, в зависимости от балансодержателя самого канала. Не стал исключением и юбилейный, 2011 год. В этом году на базе морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» образован СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ БАСЕЙНОВЫЙ ФИЛИАЛ ФГУП «РОС-МОРПОРТ» в составе Санкт-Петербургского, Усть-Лужского, Выборг-Высоцкого и Калининградского управлений. Но независимо от того, какие преобразования будут происходить в морской отрасли страны, служба морского канала всегда будет стоять на страже обеспечения навигационной безопасности плавания судов по Калининградскому морскому каналу.

4. Группа контроля глубин

Вполне очевидно, что Калининградский морской канал, как любой рукотворный водный путь, требует постоянного ухода за ним. При его эксплуатации приходится учитывать множество факторов, чтобы обеспечить безопасное движение судов по искусственно созданному фарватеру от входных молов в



Балтийске до двухъярусного моста в Калининграде. Поддержание глубин на фарватере — довольно непростое занятие, требующее вполне определенных усилий и финансовых затрат на выполнение промеров глубин и дноуглубительных работ. В настоящее время этими работами занимаются опытные специалисты группы контроля глубин, входящей в состав службы морского канала: начальник группы Ю. П. Быньков, главный гидрограф А. В. Шушарин, главный гидрограф С. П. Сологуб, ведущий гидрограф А. В. Кулешов и техник С. А. Долгов.

Это хорошо подготовленная и организованная команда специалистов, результаты работы которой оцениваются независимыми экспертами на уровне мировых стандартов. Это не просто команда, а сплоченный коллектив, который выполняет целый комплекс сложных работ, включающих и промер глубин, и специальное сопровождение дноуглубительных, морских и строительных работ, поиск и обследование объектов на дне фарватера и прилегающих акваторий, и гидрографическое обеспечение при установке и обслуживании средств навигационного оборудования, и гидрографическую часть инженерно-геодезических изысканий.

Группа контроля глубин, благодаря усилиям и стараниям начальника Морской администрации порта Г. Н. Себова и начальника службы морского канала Н. С. Лядвика, уже в 1997 году была оснащена современным промерным оборудованием, которое было выполнено с учетом последних достижений науки и техники. Поэтому в настоящее время тяжело представить, что в 40—50-е годы промер глубин выполнялся ручным лотом с весельных лодок вдоль троса, натянутого поперек канала.

Появление же в 60-е годы промерных эхолотов, таких как ПЭЛ-3 и ПЭЛ-4, позволило перейти на инструментальную съемку рельефа дна с помощью секстана, теодолита и геодезической сети на берегу, а промер ручным лотом выполнялся уже только у причалов и на мелководье вдоль береговой линии.



Визуализация технологии
площадного обследования
гидрографическим катером «Афродита»



Промерный бот «Секстан».
Работал с 1974
по 1997 год





Малый гидрографический катер РЖД 07-31 на промере



Подъем немецкого парового котла 1898 года. Завод-изготовитель — «Шихау», Эльбинг



Валун, поднятый со дна морского канала возле завода «Янтарь»

Не надо забывать и о том, что на камеральные работы уходило не менее половины рабочего времени, выполнялись они вручную с помощью протрактора, линейки, карандаша и простой ручки с тушью. Оснащение в 1997 году группы контроля глубин гидрографическим комплексом на базе многолучевого эхолота (МЛЭ) Simrad EM 3000, установленным на гидрографическом катере «Афродита» (капитан — старший механик И. В. Мешков), позволило существенно повысить производительность выполнения съемки рельефа дна, облегчить труд гидрографов, изменить характер и качество материалов.

С этого момента можно считать, что в промере глубин произошел эволюционный прорыв. В кратчайший срок (в течение двух месяцев) один из первых в России гидрографический комплекс с многолучевым эхолотом был освоен и введен в эксплуатацию. Это стало возможным благодаря инициативе влюбленных в свое дело — А. В. Шушарина и И. В. Мешкова. В 2006 году была проведена модернизация комплекса с целью улучшения качества съемки, получения более достоверных данных с высоким разрешением. На смену МЛЭ Simrad EM 3000 поступил EM 3002. Это позволило обнаружить малозаметные объекты под водой, влияющие на безопасность мореплавания.

В 2006 году Калининградский филиал ФГУП «Росморпорт» приобрел гидрографический катер РЖД № 07-31 проекта Silver Eagle Cabin 630. Это позволило установить на его борт гидрографический комплекс на базе однолучевого эхолота (ОЛЭ) Kongsberg EA 400, гидролокатор бо-



кового обзора. С их помощью группа производит целый комплекс работ по выполнению съемки рельефа дна на мелководных участках акваторий, прилегающих к морскому каналу, и на вновь создаваемых акваториях.

Социально-экономические преобразования 90-х годов, реформы в Вооруженных Силах, отсутствие современного отечественного оборудования привели к частичной потере роли и места Гидрографической службы ВМФ и усложнили навигационно-гидрографическое обеспечение всего комплекса морской деятельности Российской Федерации во внутренних морских водах, территориальном море.

Работы, проведенные группой контроля глубин Службы морского канала, на основании лицензий на выполнение картографической и геодезической деятельности, позволили осуществить целый комплекс мероприятий, направленных на создание благоприятных в навигационном отношении условий для точного и безопасного плавания судов. Материалы по картографированию Калининградского морского канала на вновь создаваемых акваториях выполняются в графическом, цифровом и других форматах с учетом требований, предъявляемых соответствующими нормативными документами Гидрографической службы ВМФ. Эти материалы используются для уточнения морских карт.

На вооружении группы состоит современное оборудование и программное обеспечение: многолучевой эхолот (МЛЭ) Simrad EM 3002, однолучевой эхолот (ОЛЭ) EA 400, гидролокатор бокового обзора, системы позиционирования DGPS Trimble 5700, DSM 232, измеритель скорости звука в воде Valeport MiniSVP, радиорейка TideMaster. Имеющиеся передовые гидрографические программные продукты HIPS and SIPS, SIS, Neptune, CFloor, IRAP, НУРАС



Постановка задач начальником службы Морского канала



МАХ позволяют обрабатывать данные МЛЭ, ОЛЭ и гидролокатора, выполнять большой спектр гидрографических съемок.

В рабочие будни коллектив занят не только выполнением плановых работ, здесь присутствует дух доброжелательного соперничества на интеллектуальном уровне и неутолимая тяга к постоянному совершенствованию знаний. Ведь овладение всеми возможностями имеющейся техники и программного обеспечения, а также изучение путей дальнейшего их совершенствования и модернизации на основе приобретенного опыта и новых разработок, представленных производителем и сторонними пользователями, возможно только при определенном уровне знаний и постоянном движении вперед. Кроме навыков работы с техникой, необходимо иметь опыт автономной работы на воде в довольно сложных погодных условиях.

Гидрографы не понаслышке знают, какие сюрпризы могут преподнести погодные условия на морском канале, в Калининградском заливе и на море. Многолетний опыт капитанов и гидрографов позволяет выполнять работы на грани разумного риска с надежной подстраховкой, но не более того, потому что природа не прощает халатного отношения к ее стихийным проявлениям.

Участие в работе конференций по обмену опытом и ознакомление с новинками, ежегодное обучение на курсах, где изучают новые возможности программного обеспечения, — это необходимый стимул для дальнейшего совершенствования выполняемых работ и повышения уровня знаний и квалификации специалистов. Новичку с дипломом необходимо 4—5 лет упорного труда, чтобы освоить все тонкости работы в группе контроля глубин.

Коллектив группы контроля глубин открыт к общению по обмену опытом с профессионалами любого уровня и теми, кто заинтересован в выполнении гидрографических работ любой сложности.

5. Судно «Надежда»

У службы Калининградского морского канала немало хлопот по обеспечению навигационной безопасности мореплавания. Жители Калининградской области и ее гости с удовольствием, стоя на берегу канала, наблюдают за движением по нему судов и кораблей, делают на память снимки, чувствуя какую-то романтическую тягу к морю, к движению по воде.

А для экипажа малого гидрографического судна «Надежда», которое ежедневно совершает обход канала, это работа, ответственная и любимая. И ее, этой работы, очень много.

МГС «Надежда» было построено в Таллине в год столетия канала. Оно предназначено для обслуживания СНО КМК и Калининградского залива, а также для перевозки строительной техники на дамбы.

Наличие современного навигационного оборудования электрогидравлического крана грузоподъемностью в пять тонн, аппаратного устройства, а также готовность экипажа делают судно многофункциональным.



На Калининградском морском канале сложная система навигационного ограждения, с линейными и прицельными створами, знаками ворот, портовыми и плавучими предостерегающими знаками. И нужно следить за тем, чтобы все исправно работало, все требует тщательного ухода, потому что от состояния навигационной обстановки зависит безопасность плавания судов.

Геннадий Григорьевич Железнов, боцман-моторист, смотритель огней, следит за навигационной обстановкой на канале с 1999 года. Геннадий Григорьевич всю свою жизнь связал с водной профессией: ходил в море на рыбацких судах, трудился в речном порту, работал на судне «Зюйд», потом «Мелиссе», а теперь — на «Надежде». Он поделился своими воспоминаниями, как несколько лет назад в мороз за двадцать градусов кто-то вырубил кусок кабеля. Пришлось его восстанавливать: когда пронизывающий ветер леденил руки, найден был обрыв, восстановлен кабель, и к утру зажглись на канале огни. Работа ему нравится, он испытывает даже гордость, что обеспечивает безопасный переход судов по каналу.

С особым трепетом и даже нежностью относится к «Надежде» ее капитан Марат Равилович Раимбеков. Он рассказывает:

— Сначала к новому судну мы отнеслись с настороженностью. Но когда обкатали его, поработали на нем, подняли на нем один-другой буй, я зашел к начальнику морской администрации порта и поздравил его, потому что новое судно оказалось именно тем, что нужно для навигационной обстановки.

Немного истории:

«Надежда» была великолепным подарком каналу к его столетию, которое отмечалось 15 ноября 2001 года. Обладает оно двумя машинами, подруливающим носовым устройством, относится к ледовому классу, толщина наружного



Малое гидрографическое судно «Надежда»



Капитан МГС «Надежда» М. Р. Раимбеков

тые руки. Нет ничего такого, чего он не мог бы сделать на судне, кроме того, он всем еще в каких-то домашних поломках помогает. Валерий Полковников — тоже очень ответственный, исполнительный член нашего экипажа, ветеран профессии.

Ушел на пенсию в 67 лет очень надежный человек Валерий Афанасьевич Дернов. О нем помнят — как на нем держалось все такелажное хозяйство.

Вновь приходящие на новое судно люди быстро приживаются в слаженном коллективе. Главные праздники для экипажа — день рождения канала и день рождения «Надежды» — 20 марта.

Что же больше всего запомнилось за годы работы на новом судне? А вот что.

Героический подвиг совершил экипаж, который смог вывезти по каналу найденную в нем авиационную бомбу периода Великой Отечественной на Балтийскую косу, где саперы ее обезвредили. Именно «Надежде» нужно было это сделать, благодаря ее техническим особенностям: небольшая осадка, и поэтому она может подойти практически к любому месту берега или дамбы и перевезти в любую точку колесную и даже гусеничную технику.

— Канал развивается, — говорит Марат Равилович, — и мы развиваемся вместе с ним. И мы одерживаем верх над стихией, которая особенно начинает бушевать в осенне-зимний период, и особенно в начале нового года. Нагон воды в канале грозит затопить кабельные линии, и мы следим, чтобы не произошло угасания огней, восстанавливаем повреждения. Проходящим транспортным судном был сорван со штатного места и затоплен буй. Гидрографический катер «Афродита» с его многолучевым эхолотом сразу нашел его и указал нам точку на электронной карте компьютера. Там мы его и подняли с глубины 10 метров.

корпуса 10 миллиметров, оснащено краном грузоподъемностью в пять тонн, современным навигационным оборудованием, в том числе системой позиционирования DGPS, для постановки буйев с точностью до одного метра, носовой аппарелью для доставки грузов, предусмотрена даже система баллаستирования танков.

Вот такая необычная «Надежда», где работают посменно 12 человек.

— Само судно без людей, — продолжает Марат Равилович, — это набор железа. Здесь работают такие заслуженные люди, как стармех Алексей Анатольевич Горбачевич. Можно сказать, что он может заменить собой пол-экипажа, потому что у него золо-





Что нужно, чтобы стать капитаном?

На это вопрос Марат Равилович, отвечает, что нужно поскитаться по морям в Мортрансфлоте, в рыбколхозе имени Матросова, чтобы судьба привела тебя в прекрасный коллектив «Надежды» и службы морского канала.

Реки часто сравнивают с рекой жизни. Магистраль канала, у которого течение то в море, то из него, тоже можно сравнить с течением жизни человека. И у экипажа «Надежды» свои буи и створы под меняющимися свое направление ветрами.

За последние десять лет «Надежда» показала свою востребованность в структуре КМК и способность выполнять любые поставленные перед экипажем задачи. Костяк коллектива: старший механик А. А. Горбацевич, сменные помощники капитана В. Н. Полковников, П. Г. Подвойский, боцман Г. Г. Железнов. В экипаже люди, которые не подведут. Меняется канал, сменяются члены экипажа, не меняется предназначение судна — быть на службе Калининградского морского канала.

6. Гидрографический катер «Афродита»

Катер «Афродита» играет решающую роль в промере и контроле глубин канала, благодаря оснащённости современным компьютерным оборудованием, эхолотом. Многолучевой эхолот ЕМ-3002 выполняет картирование дна с высоким разрешением. Стопроцентный охват дна достигается при скорости 12 узлов.

«Афродита» была построена в 1989 году в Норвегии, а приобретена в 1997 году. Героически преодолев трудный штормовой переход из Норвегии в Балтийск, а затем в Калининград, она успешно справляется со своими задачами и верно служит каналу. Глубины канала находятся под неусыпным контролем «Афродиты».

Не только в дневное время, но и в ночное позволяет работать эхолот. Часто выпадает напряженная работа, но команда с внезапными нагрузками справляется. Когда в 2005 году, например, «Волго-Балт» столкнулся с рыбацким катером, и тот тут же пошел на дно, перекрыв фарватер, у экипажа «Афродиты» не оставалось сомнений в том, чтобы, не жалея сил и времени, найти затонувший катер. Быстро определив его местонахождение и бросив буй, он принял участие в спасательных работах. Для заводки судов «Витязь», «Космонавт Пацаев» и дизельной подводной лодки к причалу Музея Мирового океана также использовались промеры глубин, выполненные «Афродитой» в ночное время при поднятом пролете двухъярусного моста.

Когда около поселка Взморье разделяли судно и днище его во время шторма оторвало, а затем оно пошло в канал, то, несмотря на штормовые условия, «Афродита» вышла на поиск и нашла его. Неоднократно «Афродита» приходила на помощь работникам МЧС для обнаружения затонувших судов в море.

Когда велись работы по строительству грузопассажирского автопаромно-





«Надежда» с «Афродитой»

го терминала в 3-м бассейне в Балтийске, «Афродите» пришлось работать в декабре во льдах, и снова она выдержала испытание. Необходимо было обеспечить дноуглубительные работы по созданию акватории. Вначале суда дноуглубительного флота и службы морского канала выгоняли лед с акватории, затем спускали на воду «Афродиту», а по окончании работ обратно поднимали на стенку. И так повторялось в течение двух недель. Работы проводились при температуре минус 15—20 градусов, эхолот не хотел запускаться, но все же промеры выполнялись, и после личного осмотра акватории вице-президентом финской компании (исполнительный промер выполнялся в его присутствии на борту «Афродиты» с консультациями начальника службы морского канала) накануне Нового года зашел первый паром «Транс-Финляндия».

Не менее ответственное дело — участвовать в сопровождении VIP-персон, например, таких как председатель Совета Федерации С. М. Миронов, следовавший по каналу от Калининграда до Светлого, П. П. Бородин — генеральный секретарь союзного государства Россия—Беларусь, оценивший красоту канала от Балтийска до Светлого.

На борт «Афродиты» поднимался знаменитый кинорежиссер Владимир Меньшов, когда снимал фильм «Зависть богов». «Афродита» поджидала его в Балтийске после съемок пуска ракеты с военного корабля. Владимир Валентинович воздал должное угощению, которое предложила команда судна: «Спасибо, целый день был голодным». Пройдя по каналу до Калининграда, знаменитый актер и кинорежиссер отправился в Правдинск, где снимал пуск ракеты сухопутными войсками.



В Пионерском и на Калининградском морском канале снимался фильм «Морские дьяволы», повествующий о жизни четырех друзей-спецназовцев. А жизнь их — это ежедневный риск, опасность, невыполнимые задания и секретные миссии. Акватория канала стала местом реализации замыслов режиссера.

Съемки фильма «Бухта страха» режиссера Виталия Москаленко происходили непосредственно на «Афродите». Хотя действие его происходит по сценарию на Куршской косе, фильм снимался в разных местах Калининградской области, в том числе и на канале. Капитан «Афродиты» Иван Васильевич Мешков рассказывает: «Трое суток работали на износ. На бешеной скорости мчимся по каналу. Наверху стоит артист Владимир Симонов, потом каскадер становится на его место и на ходу вываливается за борт, мы разворачиваемся и его вытаскиваем. С нами были также актеры Владимир Стержаков и Андрей Смоляков».

У Ивана Васильевича, капитана-старшего механика, была возможность стать кабинетным работником, но «перебиранию бумажек» он предпочел возглавить экипаж «Афродиты», потому что здесь ему «напряженно, но интересно».

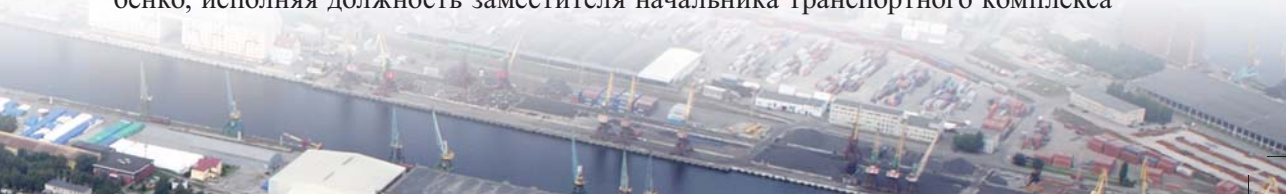
7. Международные связи

Учитывая особое геополитическое положение Калининградской области, важным направлением деятельности филиала является международное сотрудничество и маркетинговая деятельность. Это, в первую очередь, участие в работе Российско-Белорусского, Российско-Польского и Российско-Литовского Советов по сотрудничеству Калининградской области с регионами этих государств, которые определяют взаимовыгодные условия сотрудничества, в том числе в области загрузки мощностей порта Калининград, его модернизации и развития, привлечения инвестиций.

А. Ф. Деменок, под руководством которого осуществлялись за последние десять лет международные связи Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», прибыл в Калининград из Мурманска, где в качестве штурмана дальнего плавания работал после «мореходки» на морских судах, а после окончания Одесского института морского флота — руководил службой эксплуатации флота в Мурманске и Калининграде. Те наработки, связи, опыт, которые он приобрел в период работы в администрации первых губернаторов Калининградской области — Ю. С. Маточкина, Л. П. Горбенко, исполняя должность заместителя начальника транспортного комплекса



Анатолий Федорович Деменок



по морским делам, пригодились ему при переходе на должность заместителя начальника ФГУ «Морская администрация порта Калининград» (МАП) по внешнеэкономическим связям, а в составе Калининградского управления ФГУП «Росморпорт» — на должности заместителя директора по эксплуатации.

В начале 90-х годов прошлого века, когда разрушились все связи, администрации области нужно было налаживать взаимодействие всех участников морского транспорта. Тогда же и началось международное сотрудничество с портами Европы, что способствовало развитию портового хозяйства Калининградской области.

Первый международный проект по изучению возможностей развития порта Калининград и Калининградского морского канала был осуществлен в 1993 году совместно с администрацией области, торговым портом, правительством города Гамбурга и компанией «Юниконсалт», которую представляет господин Ханс Ульрих Вольфф (UNICONCONSULT, Direktor Haefen und Schifffahrt, Herr Hans Ulrich Wolff). С этой компанией сложились и до сих пор продолжаются прочные взаимоотношения. Как этот, так и другие международные проекты, прежде всего, способствуют привлечению грузопотоков и инвесторов в порты России (в том числе в порт Калининград), налаживанию внешнеэкономических международных связей ФГУП «Росморпорт», привлечению грузопотоков на железнодорожную паромную линию Усть-Луга — Балтийск — порты Германии, повышению качества обслуживания судов, грузов и пассажиров в нашем порту.

Совместный проект с UNICONCONSULT — «Транспортные аспекты особой экономической зоны Калининградской области» — был осуществлен в 1996—1998 годах. Заключительный отчет представлял собой огромный труд. Евросоюзом было выделено около 2,5 миллиона экю (экю — 1,2 доллара). Эти деньги были получены благодаря соответствующему обоснованию «Юниконсалта». «Я был координатором этого проекта, — вспоминает Анатолий Федорович. — Нам удалось привлечь к участию в проекте стивидорные, транспортные и другие компании и организации области для помощи нашим и зарубежным экспертам в исследовании ситуации и выработке рекомендаций по развитию транспортного комплекса (в том числе порта и морского канала) с учетом опыта европейских портов. Опытнейшие эксперты из портов Германии, Бельгии, Голландии, Англии, Швеции разработали для нас ценные обоснования возможных направлений развития портового комплекса. Уже тогда был дан прогноз об увеличении грузооборота в порту Калининград в 2010 году до 15 миллионов тонн. Мы тогда не верили, что такое когда-нибудь может быть. Но уже в 2007 году этот показатель был достигнут».

Международный проект «Развитие порта Калининград» был разработан также с «Юниконсалтом» в 2001—2002 годах. Одним из важнейших направлений исследований во 2-м и 3-м проектах являлось создание электронного документооборота (EDI) по оформлению судов и грузов в нашем порту, к сожалению, денежных средств на техническое обеспечение проекта в то время не было, хотя его поддерживали таможенники и пограничники. Европейские эксперты рекомендовали постепенно удалять из черты города Калининграда пере-



валку «грязных» и опасных грузов и других грузов: угля, нефтепродуктов — на свободные территории вдоль канала в районе Светлого и Балтийска. Что, собственно, и происходит сейчас. Но в те времена эти рекомендации казались утопией. Например, о строительстве паромных и контейнерных терминалов на территории военно-морской базы Балтийского флота в Балтийске невозможно было даже мечтать. Но прошло время, и это стало возможным. Перспектива вывода портовой деятельности из городской части Калининграда предусмотрена и в генеральной схеме развития Калининграда.

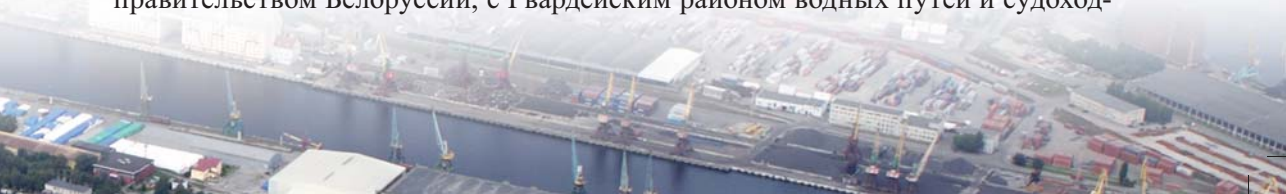
Еще в период правления президента Б. Н. Ельцина на основании аргументов администрации области был издан указ о создании паромной переправы на территории базы в Балтийске для обеспечения независимой морской связи с основной территорией России. Понадобились годы, чтобы уже при другом президенте — В. В. Путине — правительство России подписало постановление о строительстве глубоководного порта в Балтийске. Важнейшей частью проектов было обоснование модернизации канала для увеличения грузооборота: его дноуглубления, организации двустороннего движения, создания зон расхождения судов в канале. Сегодня с АМП «Калининград» создано уже шесть таких зон, что позволяет сократить время ожидания прохода судов по каналу. Были также рекомендации по строительству контейнерных терминалов, реконструкции автомобильных подходов к причалам и терминалам порта.

Следующий совместный с UNICONSULT проект представлял собой исследование портовых сборов в порту Калининград и выработку рекомендаций по установлению новых ставок, с целью повышения его конкурентоспособности. Такие ставки по предложению Калининградского управления ФГУП «Росморпорт» были разработаны и утверждены Федеральной службой по тарифам РФ не только по Калининграду, но и для всей России. Этот проект существенно повлиял на привлечение новых грузов и увеличение грузооборота порта.

В рамках международных проектов проводятся семинары и конференции как у нас в порту, так и за рубежом. Они полезны, прежде всего, с точки зрения привлечения потенциальных инвесторов, судовладельцев, грузовладельцев не только из России, но и из других стран. Ежегодно организуется много встреч и переговоров с зарубежными и российскими компаниями, государственными структурами с презентацией возможностей порта Калининград и функций ФГУП «Росморпорт» в сфере инвестиций, управления и развития портовой деятельности, привлечения дополнительных грузопотоков, развития коммерческих услуг филиала, в том числе привлечение грузов на автомобильно-железнодорожный паромный комплекс в Балтийске.

После окончания одного из последних проектов служба канала получила современное оборудование стоимостью в 100 000 евро для мониторинга работы огней и знаков канала. Оно позволяет своевременно обнаружить на мониторе предпосылки выхода огней и знаков из строя и сразу приступить к устранению неполадок.

Совместно с правительством города Гамбурга, компанией «Юниконсалт», правительством Белоруссии, с Гвардейским районом водных путей и судоход-





Визит представителей Гамбурга

ства ФГУ «Волго-Балтийское управление водных путей и судоходства» был выполнен проект INTERREG 4В программы ТАСИС «Развитие внутренних водных путей Калининградской области». В его основе — развитие транспортной инфраструктуры и изучение логистических возможностей перевозки грузов между портами Гамбург, Любек (Германия), Эльблонг, Гданьск (Польша), Клайпеда (Литва) и портом Калининград (включая внутренние водные пути). Калининградский морской канал, как составная часть водной транспортной артерии, является связующим звеном по перевозке грузов и пассажиров как морем, так и по внутренним водным путям через Вислинский залив — Калининград, а далее через реки Преголя, Дейма, Куршский залив и реку Неман.

В настоящее время начата подготовка к участию в международном проекте «Port Integration» (Инновации для устойчивого развития морского и внутреннего мультимодального транспорта).

В 2010 году Калининградское управление «Росморпорта» приняло участие в международном проекте «Чистое судоходство на Балтике», который является составной частью одного из приоритетных направлений охраны окружающей среды, объявленных президентом России — экология Балтийского моря.

Большая работа проделана в области организации и эксплуатации железнодорожной паромной линии Усть-Луга — Балтийск — Засниц. Регулярно проводятся встречи и переговоры с Немецкими железными дорогами, КЖД, судоходными компаниями ДФДС ЛИСКО, ООО «Балтийская судоходная компания» и Паромным портом Засниц, транспортно-логистическими компаниями Германии и России по увеличению загрузки этой паромной линии. Поддерживается деловое сотрудничество с руководством КЖД, пограничными и таможенными службами по оптимизации обслуживания железнодорожного паромного сообщения.

Если посмотреть ежегодные планы Калининградского управления (КУ) ФГУП «Росморпорт», то впечатляет география международного сотрудниче-



ства: Гамбург, Антверпен, Роттердам, Рига, Клайпеда, Бремерхафен и другие порты Европы. КУ ФГУП «Росморпорт» ежегодно участвует в международных и российских выставках и конференциях с целью привлечения грузопотоков, инвестиций, рекламы услуг порта Калининград. Так, представители КУ ФГУП «Росморпорт» совместно с коммерческими компаниями порта Калининград принимают участие в выставке «Транс-Россия» (Москва). Стенд «Порт Калининград» пользуется большой популярностью. К нему проявляют интерес многие порты, грузовладельцы, судовладельцы, государственная власть и бизнес.

Раз в два года в Мюнхене проводится крупнейшая Европейская транспортная выставка «Транспорт и логистика». Участие в подобной выставке необходимо для знакомства с новыми векторами развития транспорта в Европе, налаживания новых деловых контактов, привлечения новых грузов в порт Калининград, поиска рынков сбыта экспорта грузов. Первое же участие в этой выставке привлекло внимание прессы и бизнеса. Как вспоминает Анатолий Федорович: «Нам было удивительно, что у нас только 12 квадратных метров площади, а напротив нас размещалась огромная площадка порта Роттердам, где даже предлагали бесплатное пиво, но со стороны посетителей к нам проявлялось большее внимание, к нашей площадке от начала до закрытия выставки шли люди, и мы бесконечно давали интервью журналистам». Тот же ажиотаж вокруг выставочной площадки «Росморпорта» был на выставке «SITL Europe» (Париж, Франция), выставке «ТрансТэк» (Санкт-Петербург), «Транс Россия» (Москва). Участие в международных выставках и конференциях, проектах ТАСИС, Порт-нет, в программе Интеррег, а также сотрудничество с администрациями портов соседних государств (Клайпеда, Гданьск, Эльблонг, Засниц,



Первое заседание Совета железнодорожной линии Усть-Луга—Балтийск—Засниц (Германия)



Любек, Гамбург, Киль, Карлсхамн) помогает порту Калининград интегрироваться в европейское транспортное пространство.

Как рассказал Н. Ю. Маменко, начальник коммерческого отдела (коммерция, маркетинг, внешнеэкономические связи), КФ ФГУП «Росморпорт» тесно взаимодействует и сотрудничает с представительствами иностранных государств (Беларуси, Литвы, Швеции, Польши, Германии), МИД России в Калининграде, с правительством Калининградской области. Это способствует повышению имиджа и развитию порта и всей Калининградской области. Взаимодействие с представительствами иностранных государств и МИД России в Калининграде, с Управлением международных дел и Департаментом развития транспортного комплекса правительства Калининградской области носит постоянный характер с целью привлечения иностранных инвесторов и грузовладельцев, рекламы порта Калининград. Переговоры с компанией «Кобелфрет» (Бельгия), ООО «Аппарель», «Альтманн» (Германия) по перегрузке и хранению новых легковых автомобилей «Форд» на железнодорожном паромном терминале в Балтийске позволили организовать доставку в Россию пробной партии автомобилей в количестве 998 штук Ро-Ро судном компании «Кобелфрет». Ежеквартально производится анализ грузооборота порта Калининград, его портов-конкурентов и факторов, влияющих на колебания грузооборота. Ведется сбор статистических данных по портам Восточной Балтики.

В связи с операторской деятельностью КФ ФГУП «Росморпорт» на Железнодорожном паромном комплексе (ЖДПК) в городе Балтийске изучается рынок паромных перевозок в бассейне Балтийского моря с целью организации новых паромных грузопассажирских линий. По результатам работы в 2010 году зарегистрированы две паромные линии Засниц—Балтийск—Усть-Луга. Начата работа совместно с компанией ООО «Газпромнефть Марин Бункер» по



Участие в форуме в Берлине

привлечению в порт судов для бункеровки и строительству нового или реконструкции уже имеющихся причалов для этих целей на условиях государственно-частного партнерства. Продолжается работа по договору на оказание услуг протектинг-агента с судоходной компанией АВ «DFDS SEAWAYS». В 2010 году подписаны двухсторонние документы о взаимодействии с портами Щецин, Свиноуйсьце, Гданьск, Эльблонг. В Эльблонгском порту выделен большой участок для организации торгово-промышленной таможенной зоны с целью перевозки грузов между портом Эльблонг и портами Калининградской области.

6 декабря 2010 года министр транс-



Переговоры с руководством логистической компании BLG

порта России Игорь Левитин и министр инфраструктуры Республики Польша Цезарий Грабарчик подписали Соглашение между Правительством России и Правительством Республики Польша по морскому транспорту, которое будет направлено на углубление сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Польша в области морского транспорта. Оно позволит Калининградскому филиалу ФГУП «Росморпорт» успешнее развивать международное партнерство с польскими организациями в области морских перевозок, охраны портов, морского судоходства, защиты морской среды и спасения на море. Ведь еще в начале 90-х годов, когда губернатор Ю. С. Маточкин подписал соглашение о судоходстве в Калининградском (Вислинском) заливе, ежегодные перевозки между портами Эльблонг и Калининград составляли до 700 000 тонн грузов и более 100 000 пассажиров.

Таким образом, Калининградский филиал ФГУП «Росморпорт» проводит важную международную работу по укреплению добрососедских и взаимовыгодных отношений Калининградской области со странами Балтийского региона и другими государствами.

8. Служба управления движением судов

Новым событием в деятельности Калининградского порта и организации движения судов по каналу явилось создание Службы управления движением судов (СУДС) по Калининградскому морскому каналу в порты Калининграда.

Неординарность истории создания этой службы проявилась в том, что до 1991 года в порт заходили лишь советские суда, капитаны которых имели карты для служебного пользования, где были обозначены особенности подходов к



Операторы СУДС — все под контролем



Центр СУДС

Балтийску, и могли общаться с постами связи и наблюдения. Естественно, общение лоцманов с капитанами велось только на русском языке.

С переходом к рыночным отношениям, когда Калининград стали посещать иностранные суда, встал вопрос о необходимости создания новой системы управления движением судов и совершенствовании лоцманской службы. В мировой практике вопросам обеспечения безопасности судоходства принято уделять особое внимание. Как только вследствие развития радиотехники и радио-локации возникли соответствующие технические возможности, в мире стали появляться «Системы управления движением судов», которые быстро доказали свою эффективность и были рекомендованы ИМО (Международной морской организацией) к повсеместному внедрению и развитию.

Как же происходит управление движением судов по Калининградскому морскому каналу, какие задачи решаются, об этом рассказал Андрей Григорьевич Тимофеев, который является начальником СУДС с первых дней ее основания.

«Естественно, Калининградский морской канал, как никакой другой участок морских путей, нуждался в такой системе, позволяющей с помощью радиолокации и других современных технических средств значительно облегчить проводку судов, особенно на его наиболее сложных участках, таких как участок на входе с моря, в районе Балтийска, где капитаны судов зачастую из-за погодных условий не могли заблаговременно принять на борт лоцманов и вынуждены были заходить в ворота канала самостоятельно.



Впервые о необходимости СУДС на подходах к портам Калининграда было заявлено в программе строительства систем управления движением судов ММФ СССР 1982 года, но средств на эти цели ни в союзном бюджете, ни в бюджете Калининградского морского торгового порта (КМТП), в ведении которого находился тогда канал, не нашлось. Очевидно, это можно объяснить и тем, что вплоть до начала 90-х годов Калининград был закрыт для иностранных судов, местные капитаны, как правило, отлично знали все навигационные и прочие местные особенности и, фактически, существующее положение всех устраивало.

Ситуация резко изменилась, когда порты Калининграда были наконец-таки открыты для иностранного судоходства. Стало очевидно, что функции регулирования движением судов, которые до недавнего времени выполнял дежурный по рейдам Балтийской военно-морской базы (мичман с очень средним образованием и без знания иностранных языков) совместно с матросом-информатором службы движения судов КМТП, по-настоящему выполнять некому.

Инициатива, вытекавшая из понимания важности этой задачи, помноженная на настойчивость, новые экономические условия, помогла группе лоцманов КМТП во главе с Борисом Михайловым с помощью прогрессивно мыслящих адмиралов и офицеров Балтийского флота в относительно короткие сроки (1991—1994 годы) создать в Балтийске, на башне поста рейдовой службы, первую в регионе СУДС. Основным техническим средством наблюдения в ней была береговая радиолокационная станция (БРЛС) «Океан-СП», на то время представлявшая последнее слово в развитии отечественной электроники для обеспечения гражданского судоходства.

С созданием МАП «Калининград» у руководителей СУДС и МАП постепенно появилось и укрепилось понимание того, что процесс управления движением судов на всем протяжении КМК должен осуществляться одним государственным органом. Поэтому в конце 1997 года СУДС в Балтийске вместе со всем своим персоналом была по взаимному согласию сторон передана в собственность МАП «Калининград».

Сразу же после ввода в строй СУДС начался процесс технической модернизации и совершенствования организационных форм, который продолжается по сей день.

В настоящее время СУДС находится на балансе Калининградского управления ФГУП «Росморпорт».

В октябре 2009 года завершена коренная реконструкция, а по сути, построенная совершенно новая портовая СУДС, которой, по результатам проведенного Ространснадзором освидетельствования, была присвоена высшая категория.

СУДС порта Калининград состоит из следующих объектов:

- Центра СУДС, расположенного в Балтийске, недалеко от входных ворот Калининградского морского канала (КМК);
- Автоматизированного радиотехнического поста на Балтийской косе (АРТП 1);
- АРТП 2 на Ижевском повороте КМК;





Новый символ Балтийска — 60-метровая башня (АРТП) на Балтийской косе



Инженеры СУДС

— АРТП 3 в поселке Рыбачьем, на ближайших подходах к порту Калининград;

— АРТП 4 в поселке Синявино, на наиболее возвышенной части Замландского полуострова.

Расположение АРТП, оснащенных самыми современными на сегодняшний день средствами обнаружения судов и кораблей на объектах СУДС.

Новая СУДС обеспечивает зону действия, охватывающую акватории внешнего рейда, весь КМК и Калининградский залив вплоть до российско-польской границы, то есть охватывает все портовые воды и подходы к ним.

Ушли в прошлое времена, когда работникам службы приходилось ежедневно подниматься по восьмидесяти пяти ступенькам старой башни пункта рейдовой службы, жить с девизом: «В тесноте — не в обиде». Достаточно сказать, что раньше Центр СУДС размещался в арендуемом у ВМФ помещении площадью 18 квадратных метров, и мы вынуждены были часть мониторов крепить к потолку.

С вводом в действие нового здания СУДС, ставшего местом встречи президента РФ Д. А. Медведева и губернатора Калининградской области Н. Н. Цуканова 31 июля 2011 года, мы избавились от многих старых проблем, как связанных с эксплуатацией морально и физически устаревшей техники, так и производственно-бытовых, вызванных отсутствием достаточного пространства для работы персонала СУДС.

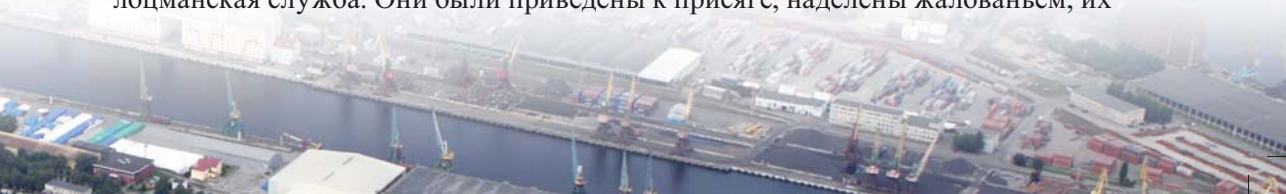
Сегодня служба оказывает судоводителям практически на всей акватории канала следующие услуги:

- передача судам навигационной, оперативной и иной информации;
- контроль над движением судов и над их положением на якорных стоянках;
- оказание судам помощи в судовождении (навигационной помощи) путем передачи на них информации об их положении относительно оси канала;
- взаимодействия судов с береговыми структурами, обеспечивающими судоходство;
- содействие буксировочным, дноуглубительным и другим специальным работам.

Все это повышает безопасность и эффективность плавания, безопасность жизни на море и защиту морской среды, а также прилегающей береговой зоны, производственных участков и прибрежных установок (объектов) от возможного вредного воздействия со стороны морского судоходства на канале».

9. Лоцманская служба

С образованием в 1510 году пролива Зее-Тиф у Пиллау функцию первых лоцманов выполняли рыбаки, которые хорошо знали наиболее глубокие места в проливе и проводили суда по заливу до Кёнигсберга. Из наиболее опытных рыбаков по указу курфюрста 16 июля 1608 года была сформирована первая лоцманская служба. Они были приведены к присяге, наделены жалованьем, их



обязали водить суда, делать промеры, ограждать мели. Со временем сформировалась румбовая система курсов для парусных судов, фарватер обозначался по наиболее глубоким местам залива бочками и бревнами.

Со строительством канала создавалась и новая лоцманская служба, которая обеспечивала безопасную проводку судов по акватории канала.

Об особенностях лоцманской службы до войны рассказал бывший житель Пиллау Иоахим Рюге, которому нужно выразить благодарность за его воспоминания. Он побывал в Балтийске в середине мая 2010 года. Вместе с женой Верой господин Рюге проживает в Восточной Германии, в маленьком местечке недалеко от Дрездена. Сейчас он на пенсии, а раньше работал учителем географии. Рассказ Иоахима Рюге здесь приводится в сокращении: «Я родился в 1931 году в доме, который до войны в Пиллау называли лоцманским (сейчас дом № 1 на Морском бульваре, раньше эта улица называлась "У пролива"). К моменту моего рождения дом состоял из двух подъездов, которые сегодня составляют центральную его часть. А левый и правый подъезды по краям дома были пристроены в 1936 году.

После моего рождения семья переехала в подъезд, — вспоминает Иоахим Рюге, — который находится рядом с лоцманской башней. Мы любили собираться у большой кафельной печи, особенно в осенне-зимнее время и когда из-за шторма выключали электричество. Отец часто отсутствовал дома, потому что работал лоцманом и проводил заходящие корабли по морскому каналу в Кёнигсберг или в Эльбинг (Эльблонг). А мама всегда была с нами. Мы очень любили сумерничать, сидя около нашей печи. Мы пели песни, например: "Знаешь ли ты, сколько звездочек на небе?", ели яблочный пирог, или мама рассказывала о своем детстве.

Сегодня центром Балтийска является Пиллау-2, а в мое время основная жизнь города была сосредоточена вокруг сегодняшнего пирса, на берегу канала. Кажется, небольшое пространство, а здесь была 21 улица и две площади. Дома по большей части были одноэтажными. Важнейшими постройками были маяк и лоцманская башня.

После Первой мировой войны в Пиллау была создана "Морская служба Восточной Пруссии". Ее суда осуществляли связь Пиллау с Германией и другими странами. Корабли заходили во внутреннюю гавань, напротив современной Русской набережной. Там был морской вокзал, это совсем недалеко от железнодорожного вокзала, куда шли пассажиры со своими чемоданами, сойдя с борта лайнера.

Очень большие впечатления оставил праздник, проходивший ежегодно в июле, назывался он "Неделя Пиллау", на него приезжало огромное количество людей из Кёнигсберга. Дома украшались цветами, гирляндами, флагами, улицы заполнялись празднично одетыми людьми. Кульминационным пунктом был парад судов и кораблей по каналу. Суда и яхты тоже расцвечивались флагами. Центром праздника был променад и пляж. На пляже огораживалась небольшая территория, на которой в песке было спрятано украшение из янтаря, которое доставалось тому, кто его нашел.

Наши детские игры проходили в яхтенной гавани около лоцманской башни.



Там всегда находили мы что делать и что-то новое узнавали. Не всегда хотелось нам идти на пляж, поэтому в жаркую погоду, хотя и было запрещено купаться в яхтенной гавани, мы это делали, и нас не останавливали масляные пятна от дизельных моторов.

Во время войны в Пиллау стоял знаменитый лайнер "Роберт Лей" как раз напротив памятника курфюрсту. Его каюты стали квартирами для многих матросов-подводников. Мы, дети лоцманов, полностью излазили и изучили этот корабль, учили азбуку Морзе, одевали противогазы. О лоцманской службе моего отца я знаю немного. У лоцманов была вахтенная система: одна смена была непосредственно на лоцманской проводке, другая была занята различными вопросами, связанными с лоцманским обеспечением, но проводкой не занималась, а была лишь готова в любое время вступить на борт пришедшего судна, а третья смена была совершенно свободна. Дежурный лоцман находился в помещении лоцманской башни, где окна так устроены, что башня имеет хороший обзор в сторону моря и залива. У лоцмана был бинокль, чтобы он мог издали рассмотреть судно, сообщившее по радию о своем заходе в канал. В таком случае он информировал капитана лоцманского катера, и они отправлялись навстречу пришедшему судну. Лоцман поднимался на борт этого судна и говорил капитану, как он должен идти в гавань Пиллау или по каналу на Кёнигсберг. Если в Кёнигсберге было судно, следующее в направлении Пиллау, лоцман в Кёнигсберге пересеживался на это судно. Если такового не было, то он возвращался в Пиллау по железной дороге. Точно так же было с лоцманами из Кёнигсберга, если они сопровождали судно из Кёнигсберга по каналу к морю».

После 1945 года лоцманская служба не имела преемственности от немецких коллег, и люди, приступившие к работе на канале после войны, самостоятельно осваивали фарватер и акваторию портов.

Среди архивных документов торгового порта имеется приказ № 213 от 28.6.1963 года о премировании работников порта за перевыполнение плана на 122,1 процента. Среди них старшие лоцманы: Портнаго С. М., Саржин П. И., Шепырев В. Т., Ларионов В. А., Перепеляк Б. В., Дударев Е. П., Котельников Г. В., Коваленко В. Д., Андреев А. И., Урпин А. А., Бабчихин А. А.; лоцманы: Петросов Ю. А., Пай Э. К., Ясинский В. Н., Михальков Н. И., Гальперин А. Т., Клочкив И. Ф., Шматков В. М., Рожков А. С., Баркасов Н. Ф., Василенко Л. П., Зайсанов Р. Х.² Надо полагать, что это весь состав лоцманской службы на тот период.

Впрочем, очень подробно об истории лоцманской службы после 1945 года рассказал С. Н. Шворень, старший лоцман: «Сначала я объясню, кто такой лоцман, чтобы его не путали с боцманом. Люди очень давно бороздят моря и океаны, но без человека, знающего безопасный путь для судна, оно не сможет зайти в порт. Настоящий лоцман — это призвание, и большинство лоцманов работают по призванию. Просто людям работать сложнее, а лоцман по призванию

² КОГА, опись 2, дело 420.



иногда просто творит чудеса. О таком говорят, что он ас. Не обошлось без асов и в Калининградском порту, на Калининградском морском канале.

До революции лоцманы в России представляли собой своеобразную касту. Они имели положение государственного статского советника, то есть служащего высокого ранга со всеми привилегиями. После революции из-за этого статуса они и пострадали, потому что многие из них были объявлены врагами народа, многие лишились жизни.

В СССР лоцманы были введены в структуры морских торговых портов и находились в службе капитана порта (СКП), и статус их существенно снизился. Но роль лоцманов в жизни порта была решающей. Численность порта в 1988 году составляла 2200 человек. Численность СКП, на тот момент ИПН (Инспекция портового надзора) — 75 человек. В их числе было 27 лоцманов. Годовой доход порта составлял 25,5 миллиона рублей, расход — 20 миллионов рублей, прибыль 5,5 миллиона рублей. А прибыль ИПН составляла один миллион рублей, которая, собственно, и добывалась 27 лоцманами, хотя в отчетах они вообще не упоминались. Лоцманский сбор поступал в доходную часть порта, а лоцманам, при их нищенской заработной плате, объявлялось, что они нерентабельны и живут за счет портовых доходов. И это касается не только Калининградского порта, это было по всей стране.

После 1945 года создание лоцманского подразделения было поручено Сергею Михайловичу Портнаго. Он был молод, около 25 лет, и вряд ли имел какой-либо опыт работы лоцманом. Война лишила его ноги ниже колена, но, невзирая на это, он оказался в лоцманской службе. На помощь из Ленинграда был прислан лоцманский "десант" из военных лоцманов. Среди них оказался Александр Иванович Андреев.

Ленинградская группа специалистов, обучив калининградцев лоцманской проводке и швартовке судов, оставила Александра Ивановича во главе первых лоцманов в наших регионе. К 1950 году лоцманская группа состояла из Сергея Михайловича Портнаго, Александра Ивановича Андреева, Павла Ивановича Саржина, Владимира Дмитриевича Коваленко, Бориса Васильевича Перепеляка, Александра Александровича Урпина, Анисима Анисимовича Бабчихина, Георгия Васильевича Котельникова, Владимира Тихоновича Шепырева, Ольги Ивановны Громадской. Они все были молоды, но каждый старался вложить свои силы и талант по максимуму. Великая им благодарность за это! Две фигуры из этого списка следует отметить особо, так как именно они дали максимальный созидательный импульс в лоцманское дело Калининграда. Это Александр Иванович Андреев и Павел Иванович Саржин.

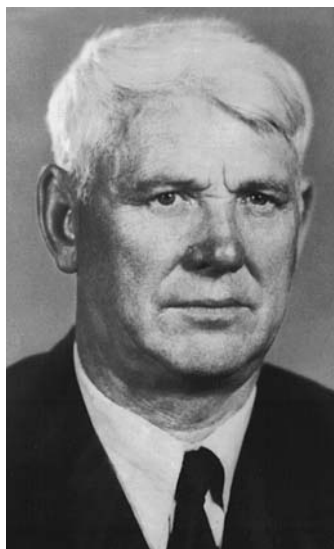
П. И. Саржин ушел из жизни скоропостижно, в декабре 1984 года, сломав ногу на вахте за 15 дней до пенсии, скончался на больничной койке. А Александр Иванович Андреев сумел дожить до преклонного возраста, скончался на хуторе в лесу под Светлогорском на руках своих близких в 2010 году. Это были светлые, порядочные люди. Светлая им память, героям, асам своего дела!

К первой послевоенной десятке лоцманов вскоре добавились Н. И. Ми-





Александр Иванович Андреев



Павел Иванович Саржин

хальков, А. Перетятко, В. Ларионов, Г. К. Тедо, В. М. Шматков, Н. И. Каплин, А. И. Реут, И. Ф. Бречко, В. А. Ясинский, Э. К. Таго.

Лоцмана-шестидесятники: И. Ф. Клочкив, Р.Х. Зайсанов, А. Т. Гальперин, Н. Ф. Баркасов, А. С. Рожков, Ю. П. Хлопоков, В. С. Цветков, А. Т. Буденный, В. И. Мейнартес, В. И. Арбеков, В. Я. Попов, А. П. Сорокин.

Пополнение приходило из ВМФ, из тралфлота, из портофлота. Нужно отметить, что среди шестидесятников были уже люди с высшим профессиональным образованием, не только с военным училищем. Например, Юрий Павлович Хлопков окончил Высшее военно-морское училище имени С. О. Макарова. Это качественно улучшило работу лоцманов, что дало возможность первой и второй лоцманской волне при старой системе канала, которая позволяла заводить суда максимум 132 метра, освоить проводку плавбаз типа "Слава", "Пионерск", производственных и транспортных рефрижераторов и многих других рыболовецких судов. Это способствовало созданию мощной рыболовецкой структуры, во главе которой стоял Рыбный порт. Это вывело Калининград на первое место по добыче рыбы, а по количеству единиц флота Калининград стал абсолютным чемпионом в СССР. Если учесть тот факт, что Торговый порт стал филиалом Балтийского морского пароходства, то лоцманская служба трудилась не покладая рук ежедневно. Также нужно отметить, что канал — это живой организм, и он нам диктует такие вещи, как расписание на вход и выход. За сутки с 8.00 до 11.00 караван шел на выход, затем с 16.00 до 18.00 на вход, с 20.00 до 23.00 — на выход, с 3.00 до 4.00 — на вход. Кроме того, было много перешвартовок, которые тоже ложились на лоцманскую службу. Правда, в Рыбном порту перешвартовки осуществлялись капитанами портнадзора, которым разрешалось делать это у себя, на подведомственных им акваториях. Конечно, не все успевали, были задержки. Но это было такое время.



Ключевыми фигурами второй волны были Иван Федорович Клочков, Александр Семенович Рожков, Юрий Павлович Хлопоков, Владимир Семенович Цветков. Они отдали лоцманскому делу всю жизнь. Им великая благодарность!

Всю жизнь с лоцманским делом был связан Анатолий Тимофеевич Буденный, но большую часть времени он руководил службой или помогал руководить.

До некоторых пор в канале могли расходиться суда типа река-море, пока не произошло столкновение в районе Светловского судоремонтного завода, и капитан порта М. В. Соколов запретил расхождение. С тех пор наш канал вышел на режим одностороннего движения.

В начале 70-х годов свободных причалов в порту не было. Диспетчерские службы были загружены по максимуму. В Калининграде базировались: КБТФ (база тралфлота), Рефтрансфлот, АтлантНИРО, СЭКБ, Тралбаза "Дружба", Китобойная флотилия, Институт океанологии, Западное речное пароходство, рыбколхоз "Союз". А с учетом судов Балтийского пароходства, которые везли сахар-сырец с Кубы и зерно из США, нагрузка на канал была огромная.

Лоцманская служба 70-х годов пополнилась выходцами из китобойной флотилии: В. М. Черных, О. М. Ольшевским, В. А. Садовским, И. А. Жуком. Капитаном порта был А. Г. Панфилов, затем А. И. Зайцев, заместителем капитана порта — Н. И. Кодылев. Затем из различных судоходных и добывающих компаний пришли С. И. Шакула, А. Н. Некрасов, С. М. Хамицкий, И. Н. Пузанов, Е. Н. Удерман, Р. Шимкус, В. И. Воронков, В. А. Кузьменков, В. И. Чаплинский, В. В. Кучерин. Ключевыми фигурами из этой плеяды стали Станислав Михайлович Хамицкий, Василий Афанасьевич Садовский. Они по праву заняли свою нишу среди великих лоцманов, внесли свою лепту в развитие нашего общего дела.

В 80-е годы портовая нагрузка на лоцманов не ослаблялась. Пришла новая волна: А. В. Добриченко, В. Г. Самойлович, Ю. А. Рыбков, А. Р. Цыганок, А. Р. Адылов, С. Н. Шворень, Н. П. Попов, В. А. Потапович, Н. И. Кодылев, В. П. Иванов, А. П. Круглов, В. Н. Парамонов, Б. Б. Михайлов. Из этого списка остались в седле Александр Родионович Цыганок и Сергей Николаевич Шворень.

В 80-е годы начались структурные изменения лоцманского подразделения. В 1987 году лоцманы могли выбирать себе руководителя общим голосованием. Был выбран В. А. Садовский, сменивший А. Т. Буденного. Василий Афанасьевич возглавил кампанию по переходу лоцманов к самостоятельности. Это было непросто и небезопасно. Ценой собственного здоровья он стремился создать лоцманам более высокий уровень труда и быта. Благодаря его усилиям в Балтийске была построена лоцманская станция, и лоцманы в 1988 году проводят по каналу почти 9000 судов. Этот рекорд того времени не преодолен и по сегодняшний день.

1 июня 1990 года Иван Федорович Клочков завел первое иностранное судно. И началась новая эра в лоцманской службе. В 1991 году благодаря усилиям



Б. Б. Михайлова создана лоцманская служба в Балтийске. В 1993 году усилиями лоцманов А. С. Рожкова, А. Р. Адылова, В. А. Садовского, С. Н. Шворень, Н. П. Попова, Б. Б. Михайлова в Рыбном порту начинает функционировать линейная лоцманская служба. Таким образом, к 1995 году от Калининграда до Балтийска функционировало три лоцманских службы: Торгового, Рыбного портов и в порту Балтийск.

С 1 мая 1995 года министр транспорта РФ издал указ, согласно которому на одном участке лоцманской проводки имеет право работать только одна служба, таким образом исключалась конкуренция в лоцманском деле. В результате произошло слияние трех лоцманских служб в одну, и лоцманы до сих пор болезненно переживают тот момент, когда перестала существовать самостоятельная лоцманская служба.

Это было непростое время, так как порты начало лихорадить, экономика была разбалансирована не только в Калининграде — во всей стране. Но мы пережили это трудное время. Было построено лоцманское здание в Калининграде, лоцманский катер "Лоцман Саржин". Нужно честно признать, что плюсов у независимой лоцманской службы было гораздо больше, чем минусов: это качественное повышение квалификации, оснащение, стабильность, решение социальных вопросов, вопросов безопасности мореплавания.

С 2001 года начинается новая эра в истории лоцманской службы, так как она перешла под эгиду Морской администрации порта Калининград, а затем — ФГУП "Росморпорт".

Подводя итог своему анализу лоцманской работы, С. Н. Шворень сделал следующие выводы:

1. Лоцманская служба начинала свою работу с нуля.
2. Лоцманы после войны провели колоссальную работу, если не сказать героическую, целиком отдавая себя работе.
3. Итог этой работы — эффективное функционирование Торгового порта, Рыбного порта, качественное обслуживание всех видов судов, участие в модернизации канала до 1990-х годов и после, освоение лоцманской проводки крупнотоннажных судов к новым причалам.

При самых негативных периодах нашей жизни и экономики лоцманская служба сумела выстоять и выглядела в отношении аварийности пусть и не идеально, но все же на должном уровне.

В заключение, я хотел бы подчеркнуть, что лоцман всегда должен помнить, для чего он поднялся к капитану на ходовой мостик. Он ему не просто советчик, а Помощник с большой буквы. В этом вся суть лоцмана».

Как уже упомянул Сергей Николаевич Шворень, 1 мая 1995 года была создана единая лоцманская служба, которая обеспечивала все порты Калининграда и проводку судов по каналу. Лоцманская организация представляла собой юридическое лицо в форме ООО «Общество морских лоцманов Калининграда», в которое объединились лоцманы Балтийска, Торгового и Рыбного портов во главе с Б. Б. Михайловым. Капитан дальнего плавания, Борис Борисович



начал свою трудовую деятельность на флоте в 1964 году, пройдя путь от судового электрика до капитана судна. С 1988 года начал работать лоцманом в Калининградском морском торговом порту, возглавив с 1991 года работу по установке береговой радиолокационной станции и создании лоцманской службы в Балтийске. В 1993 году БРЛС была сдана в эксплуатацию, и на ее основе создана Система управления движением судов по каналу, которая в 1996 году была передана Морской администрации порта Калининград.

ООО «Общество морских лоцманов Калининграда» стало самостоятельной организацией, выполняющей государственные функции, работающей по государственным расценкам. Общество лоцманов вступило в ассоциацию морских лоцманов России, а затем — в Европейскую Ассоциацию морских лоцманов. Стремясь соответствовать международным стандартам (ИСО-9002), лоцманское общество вложило средства в оснащение, экипировку коллектива, улучшение условий труда. Уже через год на конференции Европейской лоцманской ассоциации, проходившей в Амстердаме в 1996 году, калининградским лоцманам была дана высокая оценка, отмечался их профессионализм и ответственность.

Как рассказал Б. Б. Михайлов, «когда было создано ООО "Общество морских лоцманов Калининграда", в него вошло немало опытных лоцманов. Упорным трудом и накопленным опытом калининградские лоцманы достигли мастерства по безаварийным проводкам морских судов водоизмещением до 25 000 тонн. Лоцманская служба изучает и использует самые современные методы работы с судами. Служба сертифицирована и лицензирована в соответствии с действующими стандартами, полностью оснащена необходимыми техническими средствами и оборудованием. Специалисты владеют английским языком, постоянно совершенствуют свои знания и навыки. Они первыми поднимаются на борт прибывающих судов и достойно представляют канал, Калининградскую область и страну. Благодаря достаточной укомплектованности и отлаженной организации труда со времени создания службы не было ни одного случая простоя судов по вине лоцманов. Действия лоцманской службы регламентируются Кодексом торгового мореплавания, общероссийскими и международными нормативными документами, находятся под государственным контролем капитана порта. Согласно постановлению Правительства РФ за № 538 от 17.07.2001 года лоцманская служба введена в состав Морской администрации порта Калининград, затем — в Калининградский филиал ФГУП "Росморпорт" и состоит из 43 человек, из них лоцманский состав — 38 человек".

На страницах данной книги нет возможности рассказать обо всех лоцманских судах, и выбор мой пал на катер «Лоцман Саржин», названный в честь первых лоцманов, работавших на Калининградском морском канале.

...Катер «Лоцман Саржин» ловко швартуется к 3-му причалу, и матрос-моторист Игорь Вабищевич закрепляет канат. Безопасный переход лоцмана с катера на заходящее в канал судно и назад во многом зависит от умелых действий матроса. Игорь работает в лоцманской службе с 1994 года и делает свое дело ритмично и уверенно. А за современным пультом управления катером



стоит капитан Акмурад Акмурадов, очень хороший рассказчик: «Катер был построен в Санкт-Петербурге на заводе "Алмаз" и начал свою лоцманскую службу в 1998 году». Рабочий звонок перебивает его повествование.

Капитан Акмурад Акмурадов, пообщавшись по радиии со службой управления движением судов, продолжает рассказ: «Наша непосредственная задача — обеспечение лоцманской службы в доставке лоцманов на судно и затем, после проведения лоцманом



Катер «Лоцман Саржин»

судна по каналу, снятие лоцмана с этого судна. Это нужно делать независимо от погоды: тумана, дождя, снега, пронизывающего ветра и высокой волны. Канал открыт при скорости ветра до 16 метров в секунду. Лоцман садится и высаживается при заходе и выходе судов в Калининградский морской канал в районе пирса в Балтийске. Это происходит и днем и ночью, и особой осторожности требует посадка-высадка лоцмана в темное время суток. Это особенно сложно при неблагоприятных метеорологических условиях».

Команда состоит из восьми человек, но на смене находится два человека. Все работают с самоотдачей. В день приходится встречать и провожать от 15 до 30 судов. Сейчас в Балтийск заходит пять паромов. Работа требует творческого подхода и мастерства. Иногда идет судно с очень большой загрузкой. Подойти к нему непросто из-за низкого борта, чтобы не погнуть проходящее судно, не сломать катер.

У каждого есть свои секреты. Есть они и у Акмурада. Каждый подход к судну, которое не может сбавить хода, при наличии волны — это импровизация, требующая осмысления, как подойти к кораблю.

«Кроме повседневных задач, — отвечает Акмурад на мою просьбу рассказать о чем-то необычном, — приходится иногда решать проблемы, имеющиеся при переправе на косу. Хотя это не входит в обязанности лоцманской службы, но если в ночное время на косе происходят экстремальные случаи, связанные с необходимостью скорой медицинской помощи, катер приходит на помощь. Такие случаи, как срочные роды, необходимость медицинской операции, нередки. Паром на косу из-за погодных условий порой не ходит несколько дней, и, когда человек остается со своей проблемой один на один, выручает лоцманский катер.

В экстремальных случаях лоцманский катер выручает. Был случай, когда ушел в море паром "Георг Отс", он был уже в трех часах хода от Балтийска, как у одного пассажира, мальчика 10 лет, начался приступ аппендицита. "Лоцман Саржин" снял с борта парома пациента и доставил на "скорую помощь", которая ждала на причале. Приходилось снимать больных моряков с судов, стоящих на рейде».



Акмурад закончил свой рассказ, и катер направился к идущему по каналу на выход в море танкеру «Экторус». Кстати, танкеров, идущих под различными иностранными флагами, становится все больше. Они составляют более 40 процентов всех заходящих судов. Погода не балует. Ветер до 12 метров в секунду. Бакланам и чайкам тесно на промежуточном моле. На «Экторусе», идущем под английским флагом, виднеется и флаг с вертикальной красно-белой полосой. Это означает, что на судне находится лоцман. Он уже готов высадиться на лоцманский катер. Лоцмана провожают чернокожие члены команды. Они сияют белоснежными улыбками и дружески машут руками. Акмурад проявляет в очередной раз творчество и мастерство и очень аккуратно пристраивается к борту танкера, двигаясь рядом с ним с синхронной скоростью. Высадившийся с танкера лоцман — Василий Викторович Кучерин. Это очень опытный лоцман, с большим стажем. Свою профессию он ставит на второе место после космонавтов, потому что она требует ежедневного мужества, отваги и даже героизма. Ведь канал содержит немало опасных мест, и провести по ним судно — значит, обладать высоким профессионализмом, ответственностью, и даже интуицией, особенно при плохой погоде. По своей скромности и занятости Василий Викторович быстро прощается и покидает катер. А «Лоцман Саржин» ждет новое судно, чтобы сделать очередное героическое усилие с оттенком повседневности.

Долгие годы лоцманскую службу возглавлял А. Т. Буденный, которого сменил Л. В. Сазонов.

Сегодня должности старших лоцманов, которые являются и старшими смены, исполняют А. Р. Цыганок, А. А. Голованов, Е. Б. Смирнов, Ю. В. Щербаков.

«В последние годы, — рассказывает Юрий Владимирович Щербаков, — с появлением таких организаций, как "ЛУКОЙЛ" и "Содружество-Соя", со строительством причалов 82, 83 и 84 в порту Балтийск, началась новая жизнь канала с учетом приемки крупнотоннажных судов. Эти преобразования требовали новых подходов в подборе и обучении лоцманского состава, освоении новых приемов при работе с буксирами. Для этого два старших лоцмана — А. Р. Цыганок и С. Н. Шворень — были откомандированы на один из паромов,



Юрий Владимирович Щербаков

чтобы изучить опыт работы капитана этого судна при заходах в порты Санкт-Петербурга и порты Германии и Финляндии. Еще в начале 2000-х годов причалы "ЛУКОЙЛа" могли принимать в дневное время суда с длиной корпуса не более 155 метров, а в ночное время — не более 135 метров, выводя их на осадку после загрузки на 8,0 метра. В настоящее время, благодаря модернизации канала, к причалам пункта Ижевское ночью разрешен заход судов с длиной корпуса до 170

метров, с выходом на осадку 9,6 метра после погрузки. Таким образом, раньше суда уходили с недогрузом 1500—2000 тонн. Также и к терминалам порта Балтийск каждый день приходят паромы с длиной корпуса 180,0 и более метров, включая пассажирские лайнеры "Альбатрос" — 205 метров, "Мона Лиза" — 202 метра, "Европа" — 198,5 метра. Очень ответственная работа по заходу и выходу таких судов практически в любое время суток осуществляется морскими лоцманами.



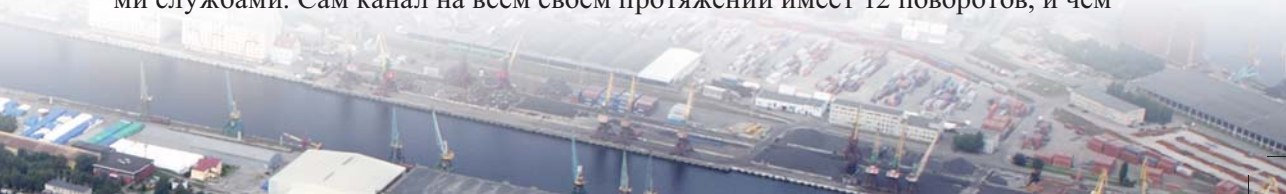
Зима

В настоящее время лоцманская служба — это сплав опыта и молодежного азарта. Старший лоцман Цыганок А. Р. проводил под двухъярусным мостом через реку Преголю и ставил у причала судно "Космонавт Пацаев" на набережной Петра Великого для Музея Мирового океана. Е. Б. Смирнов проводил под мостом и ставил подводную лодку к причалу Музея Мирового океана. Из нового поколения следует выделить: О. Н. Михина, С. Г. Стаскевича, Е. К. Порядина, Г. Р. Янченко, Е. В. Шафоростова, Д. С. Лигатюка, Ю. П. Барышева, С. И. Гилева, Е. Г. Четкина, Д. А. Буденного.

Это грамотные специалисты, прекрасно владеющие иностранными языками, получившие отличное образование, набравшие судоводительский опыт в условиях полной интеграции российских моряков в международное морское сообщество.

К большому сожалению, я открыл для себя, что большинство населения нашего города, уже не говоря об окрестностях и более дальних районах нашей огромной страны, не знают и не имеют ни малейшего представления, что у нас есть такая водная артерия, как Калининградский морской канал, которому уже 110 лет. Они не слышали, что по каналу ходят огромные суда под проводкой опытейших судоводителей, называемых "Лоцманами". Кстати, по-испански лоцман называется "PRACTICO", то есть "судоводитель с особым практическим опытом работы". Однажды мои знакомые спросили меня: "А как Вы ведете судно по каналу, садитесь на катер и, следуя впереди судна, показываете ему путь?" Конечно, я постарался, как мог, коротко объяснить, но сам вопрос меня, мягко говоря, удивил. Следующий, не менее удивительный вопрос от мужчины: "Скажите, а в чем разница между Боцманом и Лоцманом?" Конечно, я объяснил ему без чванства различие этих двух профессий, но для морского города это довольно странно.

Само движение по Калининградскому морскому каналу представляет собой совместную, очень сложную согласованную работу лоцмана и капитана судна, их взаимодействие с портовыми службами, службой движения судов по каналу, контролирующими весь этот процесс, а также работу с буксирами и береговыми службами. Сам канал на всем своем протяжении имеет 12 поворотов, и чем



Немецкий круизный лайнер «Albatros»¹Огромный балкер «Ocean Leader»²Плавучий док³

ближе к Калининграду, тем он уже и мельче. В Калининград разрешается заход судов с длиной корпуса не более 175 метров и осадкой не более 8,0 метрА. В осенний и весенний периоды часто случаются туманы, иногда неожиданно, в особенности в районах Ижевского и Калининградского поворотов. Это требует от участников движения (суда, как правило, идут в "караване"), особого внимания и осторожности, то есть высочайшего уровня организации работы ходового мостика во главе с капитаном. Парк буксиров в нашем порту имеет возраст от 30 и более лет, они давно не отвечают нарастающим требованиям судозахода. Только "Содружество-Соя" имеет современные азимутальные буксиры "Пионер" и "Коммунар".

В зимний период это и проход во

¹ Огромный балкер «Ocean Leader» (судно пришло с грузом сои, около 27 000 тонн, к причалам «Содружества-Соя». При длине 186,5 метра, ширине 26,5 метра прибыло в наш порт с осадкой в 9,65 метра.

² Немецкий круизный лайнер «Albatros». Длина — 205,1 метра берет на борт более 700 человек пассажиров, плюс команда и обслуживающий персонал, всего более 1500 человек. Приходит всегда в Балтийск. Первые заходы были к 82 причалу, последние — к 84 паромному причалу.

³ Плавучий док, занимается транспортировкой вновь построенных судов. В течение последних трех лет он приходил к нам дважды. Для приемки новых судов он выходит на яму завода «Янтарь», становится на два якоря, корму закрепляет на швартовых бочках и затем 12 часов погружается на глубину 12 метров. После захода нового судна, его центровки и крепления снова всплывает в течение 12 часов и уходит море. Его длина 180 метров; ширина — 30,5 метра. Первый раз заходил в Калининград в 2007 году 11 ноября, во время празднования дня рождения канала.



льдах, швартовка и отшвартовка судов в ледовых условиях, а значит, и организация расстановки буксиров, работа с ними, учитывая технические особенности каждого из них. В таких условиях только слаженная работа лоцмана и капитана может обеспечить безаварийное движение в портах и по каналу. Как бы там ни было, какие бы ветры и туманы не обрушивались на наши с вами головы, пока есть такие азартные, романтические люди, работающие в лоцманской службе, будут заходить в канал и в наши порты корабли и суда.

Капитаны судов, при появлении лоцмана на ходовом мостике, с облегчением вздохнув, будут приветствовать его, благодарить за проделанную работу на всех принятых в обиходе языках. Конечно, все мы люди и подвержены ошибкам, в особенности в такой области человеческой деятельности, как судоходство, но я уверен, что в нашем коллективе нет случайных людей, а все работают по призванию и делают все возможное для поддержания положительного имиджа нашего Калининградского порта.

С 2006 года администрацией морского порта Калининград учреждено почетное звание "Капитан года". Оно присваивается по итогам года лучшему калининградскому судоводителю за наиболее значительный вклад в обеспечение безопасности мореплавания и популяризацию морской профессии. Призом служит "Янтарная трубка". За 2010 год ее получил старший лоцман Калининградского морского канала Василий Афанасьевич Садовский. Это знак высокой оценки роли лоцманов в среде моряков и портовиков.»

10. Экология Калининградского морского канала

Охрана окружающей среды — один из главных вопросов в создании благоприятных условий для судовладельцев и судоводителей при прохождении по каналу. Уже с середины 90-х годов прошлого века началась работа по соблюдению всех природоохранных требований на российском и международном уровнях.

В настоящее время в структуре Калининградского управления «Росморпорта» сектор по охране окружающей среды возглавляет главный специалист И. В. Сидло.

Он родился и вырос в Калининграде, в 1998 году окончил Калининградский государственный технический университет (КГТУ), и с 2001 года его профессиональная деятельность связана с портом Калининград и Калининградским морским каналом.

Как рассказал Илья Сидло, с того момента, как канал был построен, он оказался отрезанным от естественной экосистемы Вислинского залива и со временем оформился в обособленную экосистему с уникальным переходным комплексом живых организмов.

Устье реки Преголи имеет вид расширяющейся воронки, в то время как канал сформировал своего рода продолжение этой воронки, направив большую массу речной воды по своему относительно глубоководному желобу в Балтий-



ское море. Часть этой воды смешивается с заливной непосредственно в устье реки (на так называемом Калининградском повороте морского канала), открытой части морского канала (между защитными дамбами № 2 и № 3) и в разрывах между дамбами. Таким образом, в канале сформировались растительные и животные сообщества, близкие по своей структуре как речным, так и заливным. Берега защитных дамб похожи на побережье залива: они в равной степени подвержены разрушению (заливный берег — естественному волновому, а берег со стороны морского канала — волновому воздействию от проходящих по нему судов), имеют схожий тип прибрежной растительности.

Фауна и флора Калининградского морского канала достаточно разнообразны. Защитные дамбы канала не даром в народе называют «Зеленые острова» — обилию растительности на некоторых из них может позавидовать Амазония. Чего стоят заросли облепихи на дамбе № 6 или смешанный лес на 3-й и 4-й дамбах. А 6-я знаменита еще и «пьяным» лесом — наклоненными под воздействием западных ветров мачтовыми тополями.

Флористический мир дамб чрезвычайно разнообразен и соответствует степени развития экосистемы: от простых растительных сообществ к более сложным, и затем снова к простым. На дамбах этот феномен прослеживается на примере постепенно зарастающей 8-й, с ее камнеломками и искусственно высаженной песколюбивой облепихой (первичные сообщества) и уже сформировавшейся и стареющей 3-й, где можно наблюдать все виды растительного покрова, вплоть до сосен. И если в первом случае облепиха помогла устоять дамбе в памятный шторм 3—4 декабря 1999 года, то в случае с 3-й даже могучие сосны не в силах удержать ее от разрушения.



«Пьяный» лес на 6-й дамбе



Вопреки расхожему мнению, на защитных дамбах Калининградского морского канала обитают не только клещи, которые, тем не менее, каждую весну приносят немало хлопот. Ведь если рассуждать логически, то кормятся они не одной людской кровью, а значит, есть и другие лакомые объекты, каковыми являются лисы, куницы, прочие мелкие хищники, а также многочисленные грызуны. Более крупные звери встречаются на дамбах значительно реже, однако были зафиксированы неоднократные случаи появления кабанов.

На что действительно есть хорошая возможность полюбоваться, так это на птиц. Орнитофауна Калининградского залива и прибрежных территорий во время осенне-весенних миграций насчитывает до 73 видов птиц. Миграционная активность птиц максимальна в период весенней миграции — с конца марта и в течение всего апреля, в период осенней миграции — с конца сентября и до конца октября. Транзитом акваторию залива пересекают и не останавливаются на длительный отдых различные виды крачек, куликов, поганок. В летний период состав птиц на заливе весьма ограничен, численность большинства видов крайне невелика и на большой акватории размещение их диффузно. Единично и небольшими группами (2—8 птиц) в акватории канала встречаются утки: кряква, пеганка, широконоска, серая утка, красноголовый нырок, хохлатая чернеть, чирок-трескунок, чирок-свистунок, — а также большой баклан, большая поганка, клуша. Видовой состав и численность птиц Вислинского залива в зимний период определяются сроками формирования ледового покрова и его характером (сплошной, прерывистый). В суровые зимы со сплошным ледовым покровом птицы на заливе практически отсутствуют. В мягкие зимы, когда в ледовом покрове образуются обширные полыньи, на отдельных участках залива близ берегов формируются скопления зимующих водоплавающих птиц. У участков открытой воды в отдельные годы зимуют до 10—15 особей орлана-белохвоста (вид включен в Красную книгу РФ).

Из постоянных обитателей Калининградского морского канала в период, свободный ото льда, необходимо упомянуть серую цаплю и большого баклана. Этих птиц можно наблюдать на канале: цапля имеет вторую по величине в области колонию (после Куршской косы) вдоль левого берега канала от Калининградского поворота и до самой 8-й дамбы. Крупная колония бакланов расположена на восточной оконечности дамбы № 2 (со стороны залива и Приморской бухты), хотя практически в любой день на всей протяженности канала можно наблюдать группы бакланов, сидящих на деревьях, свайных берегоукреплениях, причалах и навигационных знаках. Забавно наблюдать бакланов, сидящих и сушащих свои крылья: ни дать ни взять, орлы с гербов различных государств!

Бакланы — ихтиофаги, питаются одной только рыбой. Как и цапли, бакланы — отменные рыболовы, но, в отличие от цапель, бакланы кроме традиционной рыбалки практикуют еще воровство из рыбацких сетей, за что снискали нелюбовь местных рыбаков. Без особой симпатии к бакланам относятся и работники Службы морского канала. Все из-за птичьего помета, которым плотно покрываются средства навигационного обеспечения практи-



чески на всем протяжении морского канала, и который приходится регулярно счищать, главным образом вручную. Служба морского канала вынуждена проявлять смекалку в борьбе с этой хитрой и весьма неглупой птицей, изобретать все новые конструкции устройств, мешающих бакланам садиться на навигационные знаки. Следует признать, что в этой борьбе по-прежнему нет явного победителя, ибо, как известно, каждое действие порождает противодействие. Вот и приходится работникам Службы морского канала наряду с изготовлением средств отпугивания продолжать вручную отмывать навигационные знаки.

Помет бакланов создает проблемы не только средствам навигационного обеспечения, но и деревьям, растущим по берегам морского канала. Каждую весну, в период, пока деревья еще не покрылись свежей листвой, на защитных дамбах можно наблюдать стволы и ветви деревьев, белоснежные от бакланьего помета. Но, вопреки ожиданиям, что деревья от этого погибнут, к началу лета все леса на дамбах приобретают свой привычный зеленый вид.

Несмотря на свой искусственный характер, Калининградский морской канал представляет собой большой интерес для рыболовов-любителей, которые в любую погоду стремятся на дамбы ради рыбалки. К сожалению, не обходится без браконьерства, однако большая часть этих людей просто «болеют» рыбалкой. Не раз приходилось наблюдать, как даже в довольно морозную погоду рыбаки подбирались по льду к самой кромке судоходного фарватера.



«Засиженные» бакланами деревья на морском канале



Можно назвать это безрассудством, а можно и охотничьим азартом.

Вообще же рыбные богатства залива представлены большим разнообразием рыб, насчитывающим около 50 видов. В количественном выражении доминирующее положение занимают проходные (заходящие в залив на нерест либо нагул) и туводные (постоянно обитающие в одном водоеме) виды рыб. Это балтийская сельдь (салака), лещ, судак, угорь, корюшка, плотва, окунь, налим и другие. Представители чисто пресноводной ихтиофауны — снеток, щука, сом, язь, голавль — промысловых концентраций не создают, хотя время от времени радуют рыболовов, как любителей, так и профессионалов. Достаточно вспомнить 15 августа 2007 года, когда рыбопромысловая бригада ООО «Электра» выловила в Калининградском заливе недалеко от Светлого сома-великана весом 65 килограммов и длиной 2 метра 20 сантиметров!

Наиболее ценные виды ихтиофауны — это, разумеется, угорь, балтийский лосось и минога. Угорь, например, проделывает долгий путь в виде личинки от Саргассова моря (!) до Калининградского залива и затем взрослым возвращается в Карибский бассейн на нерест. Минога и лосось поднимаются выше по речкам, впадающим в залив, — таким, как Нельма и Прохладная. Основные нерестилища ценных промысловых рыб приходятся на менее опресненную часть залива — так называемый Калининградский куток и Приморскую бухту.

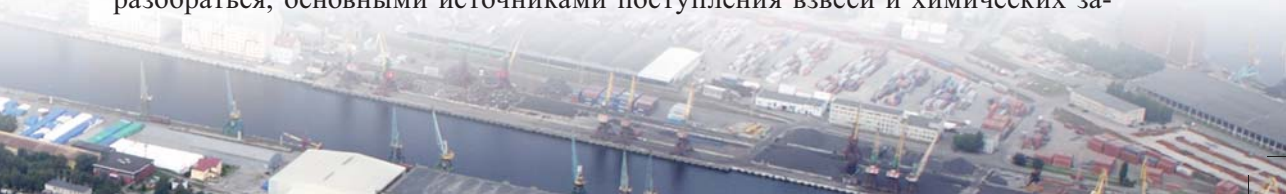
В среднем в заливе добывается от 4 000 до 11 000 тонн рыбы ежегодно, колебания уловов определяются мощностью заходов салаки, которая составляет их основу. В канале промышленное рыболовство не ведется.

Стоит упомянуть один немаловажный факт. Портовые власти (Управление торгового порта, потом Морская администрация порта, а теперь ФГУП «Росморпорт») часто упрекают в том, что при ежегодном ремонтном дноуглублении морского канала наносится определенный ущерб природе залива. Однако никто не задумывается о том, что при намыве вынутого грунта и укреплении защитных дамб происходит, по сути, воссоздание нерестилищ для таких рыб, как судак и лещ. Иными словами, производится рыбохозяйственная мелиорация Калининградского залива. А то, что судак действительно полюбил нереститься у восстановленной дамбы № 8, может подтвердить вам любой браконьер. Такие вот рыбоводные успехи.

И еще одно «обвинение», связанное с дноуглублением морского канала, которое можно нередко слышать в адрес портовых властей. Дескать, во время дноуглубительных работ происходит загрязнение водных объектов взвесью, а также химическими веществами, содержащимися в донных осадках. Но, если разобраться, основными источниками поступления взвеси и химических за-



Сом-великан, выловленный в 2007 году
в Калининградском заливе





Краб, выловленный в морском канале

очистки круглосуточно (!) круглогодично (!!)

течет в акваторию Калининградского залива. Наверняка каждый житель области, проезжая по Балтийскому шоссе, видел зловонную черную речку, неторопливо несущую нечистоты Калининграда в сторону Приморской бухты. И ведь это не единственный (хотя и основной) выпуск канализационных стоков, есть и другие, и даже в самой черте города! Не лучшим образом с очисткой коммунальных стоков обстоят дела в городах Балтийске и Светлом. А чего стоят выпуски сточных вод целлюлозно-бумажного производства «Цепрусс»! Тонны взвешенных веществ и химических загрязнителей (включая чрезвычайно опасные — диоксины) ежегодно на протяжении многих десятилетий сбрасывались в реку Преголя и накапливались в донных осадках Калининградского морского канала. Вот и получается, что при дноуглублении канала фактически происходит очистка русла устьевой части реки Преголя и северной части Калининградского залива от загрязнений, вносимых коммунальным хозяйством и промышленностью Калининграда и области. Но «крайними», к сожалению, остаются портовые власти и дноуглубительные компании.

Справедливости ради следует сказать, что не так давно «Цепрусс» прекратил свою производственную деятельность, а вместе с этим, соответственно, и сброс стоков в реку Преголя. Все экологи области, да и подавляющее число жителей региона вздохнули с облегчением: одной «горячей точкой» на карте области стало меньше.

В последние годы все большее внимание как у нас на Балтике, так и в общемировом масштабе уделяется проблеме миграции различных видов морской фауны из мест их естественного обитания в районы, где эти виды никогда не водились. Такая миграция происходит с балластными водами судов³. Поскольку судоходство — явление глобального характера, то и перенос морских организмов с балластными водами может осуществляться из любой точки Мирового океана в любую другую точку. А проблема заключается в том, что так

грязнителей в морской канал являются не портовые власти и не суда, идущие по каналу, а неочищенные стоки от промышленных предприятий и населенных пунктов, расположенных по берегам реки Преголя и Калининградского залива. Стыдно признаться, в XXI веке Калининград, называющий себя «городом в центре Европы», не имеет очистных сооружений коммунальных стоков! Весь объем стоков от почти полумиллионного города (а это без малого 150 000 кубометров в сутки) без какой-либо серьезной

³ Балластные воды — забортная вода, которую судно закачивает себе в специальные емкости (танки) для сохранения остойчивости при движении без груза, «в балласте».

называемые «вселенцы» далеко не всегда ведут себя «порядочно» на новых акваториях, порой откровенно выживая и истребляя целые виды «аборигенов».

Не так давно работники Службы морского канала смогли лично увидеть одного из таких «переселенцев», а именно — китайского мохнаторукого краба, который облюбовал себе берега морского канала и Калининградского залива и чувствует себя здесь как дома.

Рыбаки, регулярно бывающие на Калининградском и Куршском заливах, а также на побережье Балтийского моря, неоднократно рассказывали о мохнаторуких крабах. Нет никаких сомнений в том, что этот вид попал к нам вместе с балластными водами торговых судов.

Пока не известно, как влияет его появление на экосистеме Калининградского залива и морского канала, но то, что калининградцы теперь могут похвастаться наличием крабов в водоемах области, это определенно факт.

Экология канала находится под постоянным надзором государственных природоохранных органов. Как рассказала Т. И. Гринь, начальник отдела надзора на море Департамента Росприроднадзора по Северо-Западному федеральному округу, заслуженный эколог России, морскому надзору подлежат море, заливы, бухты, портовые акватории и водоохранная зона объектов, расположенных на их берегах.

Если говорить о «горячих» (с позиции экологии) точках на акватории морского порта Калининград и, соответственно, Калининградского морского канала, то главной «головной болью» всех экологов, связанных с портом и каналом, по сей день остаются объекты Министерства обороны РФ в Балтийске. Не проходит недели, чтобы из Балтийска не поступали сообщения о загрязнении акватории нефтепродуктами. Что это за нефтепродукты и откуда они берутся? Расследования, проводимые по каждому факту загрязнения, показывают, что источники находятся в военных гаванях, где базируются корабли и суда Балтийского флота. Основными причинами загрязнения акватории являются две. Первая — это низкий уровень организации системы сбора и утилизации нефтесодержащих отходов, образующихся на кораблях и судах. Имеющиеся технические средства сбора отходов — плавучие нефтемусоросборщики, автоцистерны — морально и физически устарели и крайне неэффективны. Следует отметить и низкую экологическую культуру личного состава. В результате моряки Балтфлота зачастую просто откачивают нефтесодержащие отходы (льяльные воды, отработанные масла и загрязненное топливо) прямо за борт.



Татьяна Ивановна Гринь

Более того, корабли и суда Бал-



Типичное состояние акватории
Военной гавани в начале 2000-х годов

ваемых «потернов») для подачи к кораблям, стоящим у причалов в военных гаванях, топлива, воды, пара. Не используемые долгое время потерны разрушались, и их пространство постепенно заполнилось смесью воды, грязи и нефтепродуктов в огромных объемах. Разрушение потерн привело к периодическому вымыванию этой «гремучей» смеси в акваторию гаваней, откуда загрязнения распространяются на акваторию морского канала и Калининградского залива.

Отдел надзора на море уделяет самое пристальное внимание проблеме загрязнения акватории в Балтийске. К сожалению, есть некоторые трудности, связанные с определенной закрытостью и «обособленностью» Министерства обороны для государственного экологического контроля, но отдел надзора на море постоянно работает в контакте с экологическими службами и прокуратурой Балтфлота. Очень много зависит от командующего Балтийским флотом и от его отношения к проблемам загрязнения окружающей среды на подведомственных объектах. Значительные шаги в области оздоровления экологической обстановки были сделаны во время командования вице-адмирала В. Н. Мардусина. В частности, были начаты работы по обследованию и очистке потерн военных гаваней, налажено сотрудничество с государственными природоохранными органами. К сожалению, не все начатое удалось завершить, но было сделано много.

На вопрос, действительно ли бакланы приносят большой ущерб своим пометом зеленым насаждениям на дамбах, Татьяна Ивановна ответила, что «проблема с бакланами на самом деле существует. Их очень много расплодилось за последнее время, и баклан — конкурент рыбакам, так как в сутки одна птица может съесть до трех килограммов рыбы, причем уничтожает малька, который мог бы вырасти. Если в Польше и Литве бакланами занимается Общество охраны окружающей среды, уделяя внимание равновесию в природе, то у нас пока, к сожалению, никто никаких мер не принимает.

Наверное, будет уместно здесь мне, автору, как историку добавить от себя, что в давние времена бакланов приручали и дрессировали для рыбной ловли так же, как соколов для охоты. Этот древний способ ловли рыбы с помощью бакланов восходит из Китая, а затем был перенесен в Западную Европу и полу-

тийского флота нередко используют выходы в море как возможность сбросить за борт накопленные отходы. На снимках с космических спутников можно видеть следующую картину: идет по морю корабль (судно), а за ним тянется темный «шлейф».

Второй основной причиной постоянного загрязнения акватории морского канала в Балтийске является доставшаяся в наследство от немцев хитроумная система подземных технических коммуникаций (так назы-



чил распространение больше всего в Англии и во Франции. Баклану одевалось на шею достаточно узкое кольцо, чтобы он не смог проглотить рыбу, к кольцу привязывалась веревка. Рыбак в лодке мог держать на веревке до 12 бакланов. В Англии, например, при дворе Карла I (1625—1649) существовала должность "магистра королевских бакланов". Птиц сначала учили "идти на руку", а затем уже использовали по назначению без применения веревки. Птицы возвращались сами к хозяину и не путали его лодку с другими. Ловля рыбы бакланами была зрелищным занятием при Людовике XIII, когда на глазах приглашенных гостей ловили рыбу в водоемах дворца Фонтенбло, используя бакланов.

В XIX веке в Европе интерес к рыбной охоте с бакланами еще более вырос. Голландия тогда стала центром по подготовке ловчих бакланов, откуда их поставляли в отдельные графства Европы. На Всемирной охотничьей выставке, проходившей в Париже в 1900 году, известный соколиный охотник Альфред Бельвалет, имевший стаю дрессированных бакланов, представил фотографии рыбной ловли с бакланами во всех стадиях ее проведения, причем главной целью ставилась не добыча, а демонстрация поведения наддрессированной птицы.

А теперь снова вернемся к экологической теме канала. Я попросила Татьяну Ивановну прокомментировать явление массового выхода угря на полуостров Рыбачий, о котором рассказал Э. А. Аведесян (см. его воспоминания), и по ее словам, «угря до 90-х годов вылавливали в заливе до 100 тонн в год. Обилие этой особи было связано с тем, что в Польше закупали стекловидную личинку угря у Франции и выпускали ее в Вислинский залив. Франция же вылавливала ее в Ла-Манше, на пути из Саргассова моря, где угорь рождается, а растет здесь. Когда вода в заливе нагревается до 18 градусов и скопления угря очень плотные, он заболевает краснухой. Это происходит в очень жаркое лето. Такая рыба не должна идти в обработку. Даже в копченом виде она имеет тухлый запах».

Татьяна Ивановна также поделилась своими воспоминаниями о детстве, о выезде вместе с родителями в выходные дни на Зеленые острова на двухпалубном судне: «Это была такая красота — путешествие по каналу, потом купание в заливе! Помнится вкус свежих булочек и пирожков, бубликов, которые продавались на острове. Вспоминается вкус земляники, красной смородины, которую собирали на острове. Это были незабываемо яркие впечатления, когда вечером возвращались домой и снова наблюдали суда и корабли, проходившие по каналу, стоящие под погрузкой-разгрузкой на причалах».

Беспрепятственное посещение Зеленых островов — защитных дамб морского канала, а также определенный уровень культуры нашего народа, не отличающийся особым уважением к окружающей их природе, привели к тому, что в середине 90-х годов дамбы были настолько замусорены, что возник вопрос об организации их очистки. Справедливости ради надо отметить, что мусор на дамбах лежит на совести не только посетителей дамб. Свой весомый вклад в это неблагородное дело вносят моряки и рыбаки, проходящие на своих судах по морскому каналу, а также жители поселений, расположенных вдоль трассы морского канала.





Участники субботника по очистке дамб от мусора



День эколога на Калининградском морском канале



В период руководства областью губернатором Л. П. Горбенко, с 1996 по 2000 год, проводилась программа благоустройства городов и поселков области под названием «Программа 1000». Государственные природоохранные органы (Госкомитет по охране окружающей среды, морская инспекция) выступили с инициативой под эгидой «Программы 1000» провести мероприятия по очистке от мусора прибрежной полосы моря. Морская администрация порта Калининград поддержала эту инициативу и предложила организовать подобное мероприятие и на территории защитных дамб морского канала. С тех пор так называемые «субботники» по очистке дамб от мусора проводятся каждую весну. Хорошей традицией стало участие в них не только владельцев дамб — портовых властей, но и представителей государственных природоохранных органов, предприятий, осуществляющих свою хозяйственную деятельность на акватории порта и канала, а также учащихся ВУЗов и школ экологического направления, общественных организаций.

В настоящее время защитные дамбы морского канала являются режимными объектами и нахождение посторонних лиц на них (кроме обслуживающего персонала) запрещено. Это положительно сказывается на санитарном состоянии их территорий, хотя не всегда вызывает одобрение у любителей рыбной ловли.

Стоит рассказать еще об одном мероприятии, традиционно проводимом на дамбах морского канала. Это — празднование Всемирного Дня охраны окружающей среды и Всероссийского Дня эколога. Эти два праздника отмечаются в один день — 5 июня, хотя учреждены они были в разное время. 15 декабря 1972 года Генеральная Ассамблея ООН в Стокгольме объявила 5 июня Всемирным Днем охраны окружающей среды, а Президент России В. В. Путин своим Указом от 21.07.2007 года № 933 установил в России празднование Дня эколога 5 июня.

Каждый год 5 июня на дамбе № 3 Калининградского морского канала собираются сотрудники государственных природоохранных органов, непосредственно связанные с охраной водных объектов, а также специалисты-экологи предприятий и организаций, осуществляющих свою хозяйственную деятельность на акватории порта Калининград. Традиционным «гвоздем программы» празднования Дня эколога, несомненно, являются приготовленные здесь же, на костре, уха и рассыпчатый плов. За угощением коллеги-экологи обсуждают свои профессиональные вопросы, делятся опытом и, конечно же, не обходится без песен под гитару.

11. Реконструкция молов

После 1945 года морские ворота канала — Южный и Северный молы — подвергались частичной реконструкции и ремонту дважды: в 1949 и в 1977—1978 годах после жестоких штормов. В декабре 2009 года была завершена реконструкция молов. Как это происходило и какими силами, рассказал Алексей Иванович Мамонов, заместитель начальника ОКСа по техническому надзору:



«В 1999 году Морской администрацией порта Калининград силами ЗАО "Мортехсервис" было проведено водолазное обследование Северного и Южного молов, находящихся в оперативном управлении Министерства обороны Российской Федерации. По результатам обследования было рекомендовано выполнить ремонт отдельных участков тела Северного и Южного молов. В 2002 году постановлением Правительства Российской Федерации № 513 было принято решение о передаче Северного и Южного молов из ведения Министерства обороны Российской Федерации в Министерство транспорта Российской Федерации. Передача состоялась в 2004 году, что позволило ФГУП "Росморпорт" уже на правах хозяйствующего субъекта выполнить более детальное обследование вышеназванных гидротехнических сооружений. Обследование было поручено проектной организации ЗАО "ГТ Морстрой", имеющей опыт в проведении данных работ. Перед началом обследования ЗАО "ГТ Морстрой" провело большую работу по изучению истории создания молов, их конструкции и проводимых на них восстановительных работ.

Южный мол длиной 1100 метров был построен в 1887 году. Впоследствии 42,3 метра головной части было разрушено, и длина мола в настоящее время составляет 1057,7 метра. Конструкция Южного мола предположительно следующая:

- на длине 511 метра от корня мола бутовая кладка надстройки опирается на основание в виде каменной наброски, ширина которой ограничена взаимозаанкеренным деревянным частоколом. Деревянный частокол с наружных сторон присыпан камнем;

- средняя часть мола на длине 540,7 метра состоит из бутовой кладки,



Балтийск, Южный мол



Балтийск, Северный мол

которая опирается на каменную наброску и на деревянный частокол свай, забитый до выполнения каменной наброски. Ширина каменной наброски также ограничена взаимозаанкеренным деревянным частоколом;

— в головной части на длине 312,7 метра частокол свай, ограничивающий каменную отсыпку, усилен вторым рядом деревянных свай, которые взаимозаанкерены. В качестве распределительного пояса установлены тесаные бревна.

Южный мол получил большие повреждения в 1945 году, и в результате восстановительных работ его первоначальная конструкция претерпела изменения. На части разрушенного головного участка выполнена наброска из 50 тонн их бетонных массивов, ширина надстройки мола на длине 517 метров была увеличена до 4,5 метра (первоначальная ширина 3,1 метра) путем устройства каменной постели и создания на ней стенок из бутовой кладки с обеих сторон мола. Мол по периметру укреплен каменной наброской из тетраподов и кубов.

Северный мол предположительно выполнен из каменной отсыпки, ограниченной по ширине взаимозаанкеренным частоколом из деревянных свай. Каменная отсыпка выполнена до отметок минус 0,3 — минус 0,5 метра. Надстройка из бутовой кладки опирается на каменную отсыпку и на частокол деревянных свай, которые были забиты до выполнения каменной отсыпки. Взаимозаанкеренный частокол из деревянных свай с наружных сторон укреплен камнем. С морской стороны расположена парапетная стенка высотой 1,5 метра, толщиной 1,25—1,5 метра и общей длиной 496,5 метра. Первоначальная конструкция головы мола представляла собой кладку из тесаного камня и имела в плане вид полуокружности. В голове мола располагался маяк.

В настоящее время головная часть мола представляет собой наброску из бетонных блоков массой 30 тонн каждый, омоноличенную сверху бетоном.



В голове мола на бетонных блоках устроена монолитная бетонная смотровая площадка размером в плане 7,3 на 15,4 метра с вертикальными стенками. Первоначальная длина мола составляла 505,0 метра, с устройством смотровой площадки увеличена на 21,0 метра и в настоящее время составляет 526,0 метра. В процессе эксплуатации Северный мол неоднократно усиливался и ремонтировался. Вдоль мола для его защиты, как со стороны канала, так и со стороны моря, были уложены волногасящие бетонные блоки. В 70-е годы при выполнении ремонтных работ было выполнено расширение тела мола по всей длине. Это делалось путем обетонирования уложенных ранее бетонных массивов. Конструкция мола со стороны Морского канала была закреплена укладкой бетонных массивов 30—40 тонн каждый и 13-тонными тетраподами. При выполнении ремонтных работ со стороны моря была устроена временная дорога шириной до 8 метров из бутобетона по всей длине мола. Головная часть мола в 70—80-е годы была укреплена бетонными 30-тонными массивами.

Изучая промеры глубин дна за последние годы между головами Южного и Северного молов, была обнаружена ложбина глубиной более 29 метров, мигрирующая между молами и создающая угрозу их разрушения. Была выявлена причина данного явления — два пересекающихся водных потока, один из которых направлен вдоль морского берега, другой по фарватеру канала. При встрече их образуется круговое движение водяных масс, вымывающее песчаное дно.

По результатам отчета Министерством транспорта было принято решение выполнить проектирование и строительные работы по реконструкции входных молов Калининградского морского канала.



Проектирование по результатам конкурса было поручено ЗАО "ГТ Морстрой", а генеральным подрядчиком на конкурсной основе стала НПФ "ГТ Инспект".

Проектом предусматривались работы:

- ремонт тела молов;
- ремонт верхнего покрытия молов;
- восстановление наброски из бетонных элементов вокруг молов, предназначенных гасить разрушительную энергию волн;
- восстановление смотровой площадки в голове Северного мола;
- укрепление фундаментов навигационных знаков и прокладка к ним электрических кабелей;
- восстановление бутовой кладки парапета на Северном молу;
- возведение подводной шпунтовой стенки вокруг голов Северного и Южного молов для предотвращения сползания наброски из бетонных элементов в миграционную динамическую ложбину между молами.

31 июля 2006 года был подписан государственный контракт на выполнение работ по реконструкции входных молов Калининградского морского канала между Федеральным государственным унитарным предприятием "Росморпорт" и ООО "Научно-производственная фирма "ГТ Инспект".

Перед тем как приступить к основным работам на молах, подрядная организация была вынуждена выполнить большой объем подготовительных работ: ремонт причалов на Балтийской косе для доставки грузов существующей паромной переправой на Южный мол; строительство временного причала в корневой части Южного мола для доставки баржами элементов защитной наброски мола; обустройство собственной производственной базы для изготовления бетонных элементов защитной наброски.

Для восстановления только защитной наброски пришлось изготовить, перевезти к месту укладки и уложить 31 940 элементов. Специально для изготовления элементов был построен бетонный завод, способный поставлять ежедневно более 200 кубических метров гидротехнического бетона. При бетонном заводе была оборудована специализированная лаборатория по проверке качества бетонной продукции. В зимний период были организованы работы по прогреву бетонных конструкций.

На укладке элементов работало до пяти кранов: два береговых, два плавкрана и одна платформа. Элементы в зону монтажа поставлялись пятью баржами, а на Южном молу была проложена узкоколейная железная дорога длиной 565 метров, по которой тепловоз ТУ 7-2232 с двумя торфозовными вагонами, переделанными для перевозки тетраподов, доставлял элементы наброски к месту их укладки береговыми кранами. Работы останавливались только в штормовую погоду.

Разбирая бетонное покрытие молов, строители обнаружили элементы крепления старой железной дороги, проходившей по телу мола и смотровые колодцы.

Эти находки указывали на то, что для восстановления молов его строители предусматривали периодическое заполнение пустот каменной постели, обра-





зовавшихся в результате вымывания волнами каменной засыпки, на которой располагалась надстройка из бутовой кладки. Для подвоза камней по телу обоих молов была проложена железная дорога.

Покрывие молов было полностью обновлено. Проектная организация, учитывая ошибки предыдущих проектных решений ремонта бетонного покрытия, с целью увеличения его сцепления с телом мола, предусмотрела установку металлических анкеров в существующую бутобетонную кладку.

Основные повреждения были в головной части обоих молов, воспринимающих разрушительные динамические нагрузки от волн.

В голове Южного мола были забетонированы все разрушения в надводной части тела мола, разрушения подводной части были заделаны мешками с бетоном. Восстановлена защитная наброска из бетонных 20-тонных массивов, 13-тонных тетраподов и 13-тонных гексабитов.

Голова Северного мола, оборудованная смотровой площадкой, потребовала больших затрат на восстановление, так как является достопримечательностью города Балтийска и, по сложившейся традиции, привлекает большое число людей. Промоины подводной части смотровой площадки со стороны воды были заделаны мешками с бетоном, во внутренние пустоты под давлением был закачан гидротехнический бетон. Верхняя часть смотровой площадки была полностью взята в железобетонную рубашку, ранее отколовшиеся части соединены арматурными стержнями, закрепленными в теле бетона специальными эпоксидными





Заменить

составами. Вокруг головы Северного мола выполнена защитная волновая наброска из бетонных массивов, тетраподов и гексабитов.

Полная реконструкция входных молов Калининградского морского канала завершилась в декабре 2009 года. Калининградский филиал ФГУП "Росморпорт" инвестировал в реконструкцию молов 1,2 миллиарда рублей. Теперь входные ворота канала представляют собой надежную оградительную конструкцию для осуществления безопасного движения по каналу».

12. Железнодорожный паромный комплекс (ЖДПК)

Строительство железнодорожного паромного терминала на акватории и территории бассейна № 4 в Балтийске стало событием федерального значения. Проектирование выполнял институт ЗАО «ГТ Морстрой», государственный заказчик — ФГУП «Росморпорт». Основная цель строительства ЖДПК — обеспечение транспортной независимости Калининградской области посредством обеспечения паромного сообщения между российскими портами Балтийск и Усть-Луга и портами Германии с использованием расчетных транспортных судов типа «Rider» (115 железнодорожных вагонов) и «Мукран-103» (49 ж/д вагонов) с различными грузами, в том числе и опасными, с первоначальным проектным грузооборотом 250,0 тысячи тонн в год, с расчетным грузооборотом 800,0 тысячи тонн в год и пропускной



способностью до 5,0 миллиона тонн в год. В процессе строительства уделялось большое внимание применению современных технологий, в том числе в организации производственного процесса. В июне 2006 года успешно проведена пробная накатка железнодорожных вагонов на борт парома «Клайпеда», а в июле 2006-го — на паром «Балтийск». В 2007 году ЖДПК сдан в эксплуатацию.

В чем состояла особенность строительства паромного комплекса в Балтийске и как налажена здесь работа, об этом рассказал начальник службы эксплуатации железнодорожного паромного комплекса Игорь Владимирович Зарубов: «Особенности геополитического положения Калининградской области и новые социально-экономические изменения, связанные со вступлением Литвы и Польши в Европейский Союз заставили Федеральный центр принять особую Федеральную целевую программу развития Калининградской области, направленную на решение следующих задач:

- избежание негативных последствий вступления Литвы и Польши в ЕС, связанных с усложнением транзитного проезда грузов и пассажиров;
- развитие предпринимательства и инвестиционной привлекательности региона;
- повышение уровня жизни населения до сопоставимого со странами внешнего окружения.

Одной из важнейших задач было обеспечение бесперебойного сообщения между Калининградской областью и основной территорией Российской Федерации. Паромное сообщение являлось одним из выходов из создавшегося положения. С 2002 года на линию между Санкт-Петербургом и Калининградом встал паром «Георг Отс», который заходил в Калининград раз в неделю.

Местные и региональные власти, Администрация порта Калининград, различные федеральные структуры инициировали включение в Федеральную целевую программу развития Калининградской области строительство многофункционального паромного комплекса в Балтийске.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 09.07.2002 года № 513 и № 276 от 11.06.2004 года 3-й и 4-й бассейны Балтийской военно-морской базы и территория площадью 29,54 гектара переданы из оперативного управления Минобороны Министерству транспорта для использования в целях торгового мореплавания.

В соответствии с поручением Президента РФ от 12.08.2003 года № ПР-1546 и Распоряжением Правительства РФ № 1233-Р от 5.09.2002 года в Балтийске также ведется строительство железнодорожного паромного комплекса по аналогии с действующими комплексами на Мукране и в Клайпеде.

Основная цель: обеспечение транспортной независимости Калининградской области путем создания морской железнодорожной паромной линии Усть-Луга (Ленинградская область) — Балтийск (Калининградская область) для постоянной и надежной связи региона с основной территорией России.



Характеристики Железнодорожного паромного комплекса в Балтийске:

Период строительства	2004—2006 годы
Расчетный грузооборот	до 2 миллионов тонн в год
— в том числе в каботаже на линии Балтийск — Усть-Луга	до 0,8 миллиона тонн
— при дополнительной модернизации	до 5,5 миллиона тонн
Расстояние от входа в порт до терминала	4,2 километра
Глубина морского канала	10,5 метра
Ширина морского канала	110 метров
Длина причального фронта	235 метров
Глубина у причала	10,5 метра
Общая длина внутривортовых ж/д путей	7700 погонных метров
Площадь открытых складских площадок	2650 квадратных метров м
Возможности по одновременной	
— накатке	100 вагонов
— выкатке	96 вагонов
Терминал принимает суда	длиной до 200 м с осадкой до 9,4 метра
Время работы терминала	круглосуточно



В состав паромного комплекса входят также:

— паромный причал с подъемно-переходным мостом, позволяющий осуществлять швартовку практически всех типов паромов и судов Ро-Ро;

— административно-бытовое здание, пост электрической централизации, пункт углубленного досмотра железнодорожных вагонов, котельная, очистные сооружения поверхностных сточных вод, очистные сооружения бытовых стоков, канализационные насосные станции, насосная станция пожаротушения, посты досмотра железнодорожных вагонов, площадки для хранения грузов, более 7,0 километра железнодорожного пути, собственная котельная.

В июне 2006 года на комплексе завершились испытания механизмов подъемно-переходных устройств и пробная накатка железнодорожных вагонов на паром "Балтийск". 10 сентября этого года началась работа опытной эксплуатации линии в железнодорожном варианте.

Для обеспечения растущего грузопотока в направлении портовых комплексов Балтийска (бассейн 3-й и 4-й) построено объездное шоссе для грузового транспорта, идущего в порт, протяженностью 5,5 километра, модернизирован участок шоссе Калининград—Ижевское в направлении Балтийска протяженностью 25 километров.

В 2006 году полностью заменено железнодорожное полотно на участке станция Балтийск — паромный комплекс длиной около 5 километров.

В настоящее время, — продолжает Игорь Владимирович, — служба эксплуатации железнодорожного паромного комплекса укомплектована практически на 100 процентов. Все работники не новички в своем деле. За пять лет работы накоплен большой опыт в приеме и обработке паромов различных типов, а также перегрузке различных грузов. Во всех подразделениях работают специалисты высокого класса. Коллектив комплекса дружный, сплоченный, что позволяет решать поставленные задачи. Отдельно хочу сказать о первом руководителе комплекса — Андрее Николаевиче Мошкове, ныне помощнике губернатора Калининградской области, который приложил немало своих сил для становления и развития комплекса на самом сложном этапе — строительстве и начале эксплуатации. Благодаря его стараниям, усилиям и воле к успеху комплекс существует в нынешнем виде.

В 2009 году ЖДПК вышел на проектные показатели по грузообороту.

С начала эксплуатации ЖДПК принято и обработано более 500 судов, в том числе:

- более 400 ж/д паромов;
- более 60 пассажирских/круизных судов;
- более 2,0 миллиона тонн грузов;
- 30 000 вагонов;
- 15 000 единиц Ро-Ро грузов».

Наиболее сложным элементом строительства и эксплуатации комплекса является подъемно-переходной мост, обеспечивающий накатку железнодорожных вагонов с берега на паром и обратно. «Этот мост, — говорит Юрий Анатольевич Стушнов, старший диспетчер подъемно-переходного моста,



— играет ключевую роль среди инженерно-технических сооружений железнодорожного паромного комплекса. Он имеет конструкцию поднимающейся аппарели. В сентябре 2006 года в присутствии Президента РФ В. В. Путина состоялось открытие опытного железнодорожно-паромного сообщения между Балтийском и Санкт-Петербургом, Усть-Лугой и портами Германии, и с тех пор мост постоянно находится в работе.

Восемь железнодорожных путей коммутируются на мосту для различных видов паромов. Возможности комплекса в основном регламентируются техническим состоянием моста, и мы стараемся поддерживать его в исправном состоянии. Его проектная возможность — один паром в день. Работа комплекса организована круглосуточно. В 2011 году планируется постановка на линии новых судов: "Амбал", "Апполлония".

Линию Балтийск — Усть-Луга начали обслуживать с 2006 года паромные суда «Балтийск» (типа Rider) и «Вильнюс» (типа Мукран-103). Вместимость парома «Балтийск» — 109 железнодорожных вагонов, а парома типа «Мукран—103» — 49 железнодорожных вагонов и 40 авто-транспортных единиц.

12 октября 2007 года на железнодорожно-паромном комплексе в Балтийске состоялась погрузка и отправление паромом «Вильнюс» порожних вагонов в немецкий порт Засниц. С этого момента железнодорожно-паромное сообщение между портами Балтийск и Засниц стало регулярным. В пункте прибытия вагоны были загружены оборудованием для предприятия «Северсталь», строительными





материалами и химикатами. В период 2008—2009 годов были выгружены в порту Балтийск с дальнейшей отправкой в порт Усть-Луга десять скоростных поездов «Сапсан», в настоящее время осуществляющих перевозку пассажиров между Москвой и городами России.

В 2008 году на железнодорожном паромном терминале впервые была осуществлена обработка Ро-Ро судна «Celestine» под испанским флагом с

998 новыми импортными автомобилями компании Ford на борту, доставленными из испанского порта Валенсия.

Служба эксплуатации терминала произвела швартовку парома, выкатку автомашин на специально оборудованные площадки для хранения и дальнейшей их отправки в Россию в железнодорожных вагонах — автомобилевозах. Выгрузка машин заняла восемь часов, выполнялась в присутствии представителей компании Ford, и показала, что лишь на пятнадцать минут больше работали в порту Балтийск по сравнению с опытными испанскими портовиками. По результатам этой работы комплекс получил благодарственное письмо от судовладельца за высокую организацию выгрузки и расстановки автомобилей на складских площадях комплекса.

С декабря 2010 года на линии Усть-Луга — Балтийск начал курсировать железнодорожный паром «Петербург», способный взять на борт до 50 вагонов, до 50 автопоездов и 110 пассажиров.

Сегодня у причалов паромного комплекса швартуется три-пять паромов в неделю на линиях Балтийск — Усть-Луга и Балтийск — Засниц. На вопрос, с какими грузами было наиболее интересно работать, Руслан Анатольевич Гоголь, заместитель начальника службы эксплуатации ЖДПК, ответил: «За последние четыре года мы обработали много интересных грузов. Например, по контракту Министерства обороны РФ с Сирией в 2008 году мы сначала выгружали, а через два года после ремонта на 150-м авиационном ремонтном заводе в Люблино загружали в специализированное судно шесть вертолетов МИ-14. Счет шел на миллиметры, ведь судно было небольшого размера. Это была уникальная, ювелирная работа. К тому же погрузка шла в ночных условиях, но мы справились с этой задачей. В период с 2008 по 2009 год в Балтийск шел груз в биг-бэгах. Это полутоннатные мешки с цементом, которые использовались при реконструкции Северного и Южного молов. Я уже не говорю о генеральных грузах: железные трубы, рыбная мука, грузы Ро-Ро, грузы Министерства обороны».

Мало кто знает, но именно на пароме в Балтийск, а затем в Калининград был доставлен самый большой из 12 колоколов для храма Христа Спасителя в Калининграде.



Колокол отлили мастера воронежского колокольного завода «Вера» из меди с добавлением серебра по старинным технологиям с идеальным звукорядом. Из Воронежа его доставили в Санкт-Петербург. А из северной столицы в Калининград он прибыл на пароме «TRANSLUBECA».

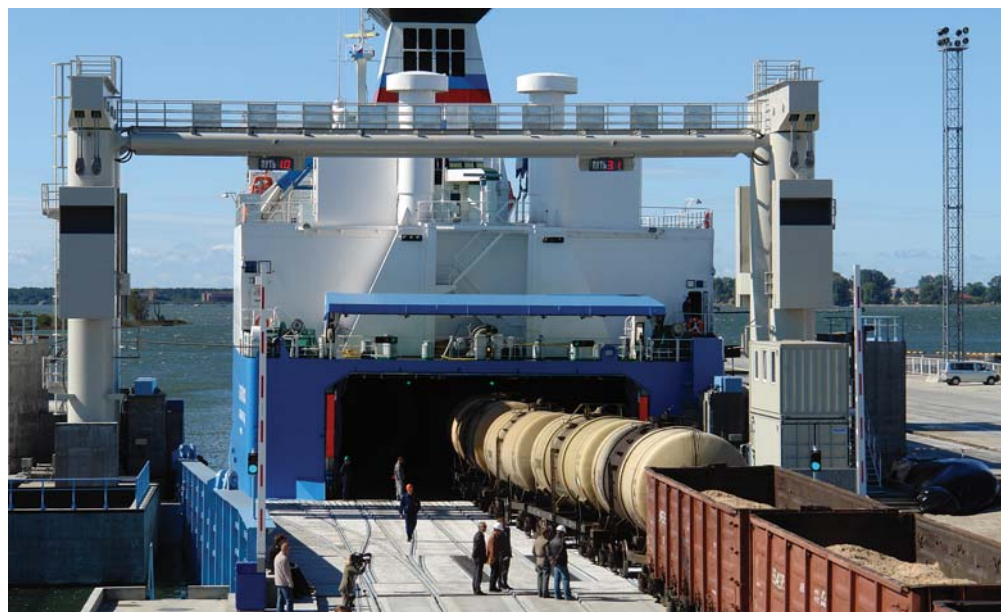
Памятник императрице Елизавете доставлен в Балтийск также морским путем. На пароме пришли в аэропорт Храброво стеклянные туннели. Обновление парка «скорой помощи» и пожарного парка Калининградской области проходило через ЖДПК.

Все больше пассажиров привлекает паромное сообщение. 25 сентября 2010 года в Балтийск из Гдыни зашел пассажирский паром «Леди Асса» польской компании «Жеглуга Гданьска». С открытием морского пункта пропуска и пассажирского судоходства российские граждане также могут воспользоваться услугами данной компании. Планируется линейное судоходство по маршруту Фромборг — Балтийск и Эльблонг — Балтийск по Вислинскому заливу.

Особая приграничная морская зона, формируемая вокруг существующего крупного транспортного узла, создает благоприятные возможности для включения Калининградской области в межконтинентальную транспортную систему с разветвленными внешнеэкономическими связями.

13. Торговый порт

Три порта Калининграда, порты Светлого и Балтийска являются конечными или начальными, в зависимости от направления движения судов, точками, или скорее восклицательными знаками, канала, от которого зависит их жизнедеятельность.





тельность. Все порты и причалы на берегу канала на всем его протяжении представляют сегодня единое целое с водной магистралью. История портов — составная часть истории человечества, потому что мировые порты — это узловые пункты мировой экономики. Частичка ее — порты Калининградской области, которые в советский период были связаны более чем со 100 портами мира, а сегодня стремительно модернизируются, реконструируются, развиваются, чему в первую очередь служит морской канал.

Старейшим предприятием на канале является Торговый порт, который был образован 20 июня 1945 года, согласно приказу Народного Комиссариата Морского флота СССР № 269 от 2 июня 1945 года. Вначале он назывался Кёнигсбергский, а с 1946 года — Калининградский. Он занимает акваторию Вольной и части Индустриальной гаваней с прилегающей территорией. Восстановительный ремонт довоенного оборудования, поиск судов, погрузочно-разгрузочных механизмов стали первыми задачами порта. И уже в 1946 году из порта по каналу пошли суда, грузооборот которых составил 609 000 тонн. Наивысший результат советского периода — 4 911 000 тонн — относится к 1980 году. По данным за 1980 год, в порту трудилось 2400 человек (для сравнения: в 1949 году — 955 человек, в 1999 году — 1050). Кроме того, что порт занимался постоянно своим капитальным строительством, он восстановил здание бывшей Торговой биржи, которая стала называться Дворцом культуры моряков; постоянно благоустраивал свою территорию, организовывал досуг портовиков (в 1948—1950 годах у проходной работал клуб с кинотеатром «Моряк»).

В апреле 1950 года в Калининградском торговом порту был освоен скоростной метод обработки судов. Лихтер «Вента» был разгружен за 9,5 часа вместо установленной нормы — 37 часов. Калининградский метод был обобщен и получил распространение в других портах страны.

Выше уже упоминалось об участии Калининградского торгового порта в снаряжении научных судов, отправлявшихся к берегам южного континента. Высокая оценка работе коллектива порта дана в «Ледовой книге» Юхана Смуула. Писатель участвовал в 3-й экспедиции 1957 года на теплоходе «Кооперация». Накануне отхода судна он неделю жил в гостинице «Москва». Вот как он описывает выход из Торгового порта: «Стоящие в гавани суда гудят нам на прощанье. Такого концерта я еще никогда не слышал. На верхнем мостике, где собралось несколько десятков человек, от густого грозного гудка "Кооперации" закладывает уши. И у труб кораблей, оставшихся в гавани, взлетают белые об-



лачка пара. Сирены, как и голоса людей, бывают разные — звонкие у одних и глухие у других, они образуют своеобразный хор. В нем чудится и рев моря, и его гул, то спокойный, то грозный, и черт знает что еще. В солнечную погоду все это наверняка производило бы куда более веселое впечатление. Выходим в море. Смеркается. Мелькают огни маяков — загораются и гаснут, загораются и гаснут. Вода черно-серая и становится все черней. Ветер — шесть баллов. После Балтийска наш лоцман перебрался на "Академика Крылова", который ждал в море разрешения на вход в Калининград».

В 1957 году калининградский ремонтно-механический завод освоил выпуск башенных кранов. Среди них уникальной машиной был пескобетонуукладчик. Именно он испытывался и эксплуатировался при реконструкции канала. Двигаясь по рельсам над руслом канала, эта машина укладывала песок и бетон по профилю канала, заменяя труд сотен человек. Первые шесть таких машин из Калининграда были отправлены на строительство канала Северский Донец — Донбасс ⁴.

В 1962 году, в период Карибского кризиса, калининградские портовики приняли активное участие в снаряжении судов, направлявшихся на Кубу. Для переброски на Кубу 213-го истребительного авиационного полка использовался теплоход «Волголес», а также теплоход «Николаевск», на борту которых было 40 машин МиГ-21Ф и 6 — МиГ-15; 167 офицеров, в том числе 57 летчиков, 244 человека рядового состава; командир — подполковник Н. Шибанов. На теплоходе «Мария Ульянова» из Балтийска были переброшены подразделения 51-го ракетного дивизиона.

В сентябре 1986 года в истории порта произошло значительное событие, связанное с решением сложного вопроса: проводки сухогрузного теплохода «Капитан Храмцов» в открытое море при полной загрузке. Судно стояло на 11-м причале. Были выделены самые опытные крановщики, и было решено вести погрузку сразу в шесть трюмов теплохода. Предстояло взять на борт почти 10 000 тонн металлолома в счет поставок внешнеторгового объединения «Промсырьеимпорт» для Испании. До этого времени суда типа «Капитан Храмцов» проходили по фарватеру канала с недогрузкой. Тогда на мостик теплохода поднялся один самых опытных лоцманов — С. И. Шакула. Проводка по каналу груженого «по марку» судна прошла успешно.

Богатая история Торгового порта связана в первую очередь с созидательным трудом его коллектива под началом талантливых руководителей. Первым начальником порта был назначен Михаил Федорович Причерт, временно командированный из Северодвинского порта. Его сменил Харитон Иванович Греку, приехавший из Владивостокского порта, и во время его руководства калининградский порт по результатам своей производственной деятельности уже стал входить в число лучших портов Советского Союза. Головное судно из серии гигантов-рудовозов получило имя «Харитон Греку». С декабря 1955 года порт возглавил Арам Вартанович Сафаров. Под его руководством стали создаваться комплексные бригады докеров-механизаторов, когда в состав бригад входили

⁴ Бирковский В. Г., Исупов В. С., Фарутин И. А. История нашего края. Калининград, 1990. С. 67.



не только грузчики, но и крановщики, водители, в результате чего сократились простои, повысилась производительность труда.

Ряд портовиков принимал непосредственное участие в антарктических экспедициях. Среди них генеральный директор порта Аркадий Евгеньевич Михайлов. Под его руководством порт был объявлен базовым предприятием отрасли по внедрению научной организации труда.

Почти каждый квартал коллективу присуждались призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании портов Минморфлота, порт был занесен на Доску почета ВДНХ.

В мае 1991 года произошло историческое событие в жизни порта и всей Калининградской области — порт открылся для захода иностранных судов.

Причальная линия Торгового порта составляет 3017 метров, территория — 116 гектаров.

Сегодня ЗАО «Морской торговый порт Калининград» и ООО «Транспортно-погрузочная компания» занимаются перегрузкой и хранением любых внешне-торговых грузов. Складские площади открытых складов — 220 000 квадратных метров, крытых складов — 60 000 квадратных метров, порталные краны грузоподъемностью от 6 до 40 тонн, машины напольного транспорта грузоподъемностью от 1 до 40 тонн позволяют производить грузовые операции с любыми видами грузов. Имеется изотермический склад для хранения фруктов и овощей на 2 000 квадратных метров, две морозильные камеры на 2 000 тонн с интервалом температур от плюс 8 до минус 28 градусов. Построен новый холодильник емкостью 5 000 кубических метров на 1300 тонн мороженой рыбы или мяса, емкостный парк для жидких грузов на 9 000 кубических метров. Длина причальных линий, на которых работают компании, составляет 2673,8 метра, годовая проектная мощность — 7360 тысяч тонн.

14. Рыбный порт

Как рассказал Е. В. Белоусов, ветеран КМРП, ветеран Великой Отечественной войны, работавший в Рыбном порту от самого его основания, в настоящее время возглавляющий музей Рыбного порта, он прибыл в тогда еще не переименованный в Калининград Кёнигсберг в 1946 году из Красноводска, где он



Евгений Васильевич Белоусов

родился и начал свою трудовую деятельность в Красноводском порту. «"Ты и фронт едины" — под таким девизом жили мы и трудились в годы войны, — вспоминает Евгений Васильевич. — Не хватало людей. Старики и дети работали в порту. Мне поручили заниматься караванами, идущими по Южному пути: Иран — Каспийское море — Красновдск — Урал — Сибирь. Грузами были заготовки для пушек, бронеленты для танков, патронные и снарядные ленты. После окончания





Экспонат музея Рыбного порта

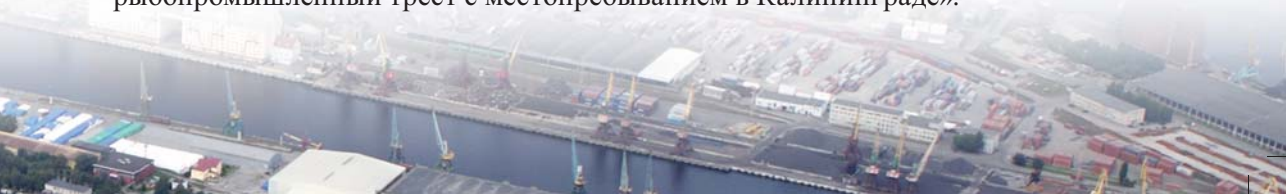
войны меня перевели в таможенную Кёнигсберга, оттуда я ушел в армию и после демобилизации в 1955 году начал работать в Рыбном порту». Евгений Васильевич пришел на должность стивидора в Грузовой район а, уйдя на пенсию, стал создавать музей порта. Но большую часть своей жизни Евгений Васильевич посвятил созданию и развитию цеха спасательных и защитных средств флота.

На вопрос, какие чувства вызывает у Вас канал, Евгений Васильевич ответил: «Я много ходил в море. И, как сейчас, переживаю то радостное волнение, когда возвращаешься домой и подходишь к рейду, уже сердце обмирает. Идешь медленно по каналу, смотришь влево, вправо, отмечаешь изменения, радуешься им, любишься красотой берегов».

Начав создавать музей Рыбного порта, Е. В. Белоусов по крупицам собирал историю порта, фотографии, предметы.

«Для добычи рыбы в южных районах заливов и освоения промысловых районов Балтийского моря, — рассказывает Евгений Васильевич, — в июле 1945 года был образован Балтийский государственный рыбопромышленный трест — Балтгосрыбтрест.»

17 июля 1946 года вышел приказ министра рыбной промышленности западных районов СССР «О хозяйственном устройстве рыбной промышленности»: «Рыбохозяйственное освоение водоемов Калининградской (быв. Кёнигсбергской) области, а также руководство промышленными предприятиями рыбной промышленности этой области возложить на Балтийский государственный рыбопромышленный трест с местопребыванием в Калининграде».



21 июля 1947 года Совет Министров Союза ССР своим Постановлением № 2614 обязал Министерство рыбной промышленности на отведенной территории Лесной гавани — построить рыбный порт.

И уже 19 июня 1948 года из порта вышла в Атлантику первая рыболовная экспедиция. Команды плавбазы «Тунгус», логгера «Вымпел», шхун: «Лангуст», «Сатурн», «Смена», «Юпитер» — никогда не бывали в Атлантическом океане, опыта кошелькового лова рыбы тоже не было. Невозможно описать то волнение, которое испытывали и рыбаки, и их родственники. На торжественный митинг перед первым разведывательным, экспериментальным рейсом прибыл министр рыбной промышленности А. А. Ишков. И вот начальник экспедиции А. Т. Сидоренко дает приказ: «Судам следовать на внешний рейд Калининграда!» «Винты кораблей вспенили воду. В сопровождении буксиров плавбаза "Тунис", а за ней один за другим вышли из гавани в морской канал»⁵.

Этот путь стал большой морской дорогой десятков промысловых судов и баз, требовавшей от рыбаков храбрости, мужества и выдержки.

В феврале 1949 года Министерство рыбного хозяйства совместно с руководством области рассмотрели и утвердили задание порту, которое предусматривало приемку рыбы и ее обработку, снабжение судов солью, льдом, тарой, топливом, водой и всеми видами рыбопромыслового снабжения, а также обработку транспортных судов и перевалку грузов с морского на автомобильный и железнодорожный транспорт. Проектом предусматривалось строительство портовых сооружений для приема, разгрузки, ремонта и снабжения флота, строительство холодильников, нефтебазы, радиоцентра, аммиакохранилища для снабжения рефрижераторных судов, а также других производственных и вспомогательных цехов, создавалась и расширялась социальная сфера.

В 1950 году суда рыбопромыслового флота впервые получили право приписки к Калининградскому морскому рыбному порту. Под № 1 было зарегистрировано парусно-моторное судно «Тропик». С этого момента порт стал считаться базовым для всего флота рыбной промышленности области.

6 марта 1959 года распоряжением № 498-р Совет Министров СССР передал под строительство причалов южную сторону берега Индустриальной гавани, принадлежавшую Торговому порту. Лесная гавань также полным ходом осваивалась строителями.

Расширялись промысловые районы. Калининградские рыбаки ловили рыбу во многих точках Мирового океана. Большую часть выловленной рыбы доставляли в родной порт. Требовались дополнительные холодильные емкости.

В двух гаванях — Индустриальной и Лесной — с 1959 по 1966 год было построено 2100 погонных метров причальных линий. Глубины были доведены до 8—8,5 метра, были проложены основные подкрановые и железнодорожные пути. Порт готовился к приему крупнотоннажного реффлота.

Начиная с 1960 и до 1975 года раз в год осенью Калининград провожал, а весной встречал китобоев. В первом промысловом рейсе моряки флотилии до-

⁵ Бирковский В. Г., Исупов В. С., Фарутин И. А. История нашего края. С. 67.



были 1700 китов. Такова была задача, поставленная партией и правительством. И шторм, обрушившийся на китобойную флотилию «Юрий Долгорукий», воспринимался тогда как просто шторм, а не как месть океана, природы, но никогда не забывался теми, кто его испытал. «До сих пор мы вспоминаем тот самый жестокий шторм, который грянул над флотилией. Океан выглядел как гигантский кипящий котел. Ураган гнал волны высотой в 25 метров, и они свободно разгуливали по палубе китобазы. Порой крен тысячетонной громадины достигал сорока градусов. Сколько пришлось пережить, сколько выдержки проявить...»⁶.

Многие калининградцы еще помнят о встречах китобоев. Это был праздник не только для семей моряков, но и для всех горожан. Обычно флотилия возвращалась во второй половине мая, когда расцветали сады, цвела черемуха, а за ней сирень. Тысячи людей становились в Балтийске вдоль парапета, ограждающего канал от прогулочной дорожки, и приветствовали моряков. Китобаза оставалась на рейде из-за большой осадки, а личный состав садился в китобойцы и следовал по каналу кильватерной колонной. Пока эта колонна шла по каналу, встречающие в основном дизельным поездом успевали доехать из Балтийска до Калининграда, чтобы встретить своих друзей и близких в Индустриальной гавани, где китобоев встречали холостыми зарядами гарпунных пушек, а бесчисленные толпы людей едва сдерживали милиция и курсанты военных училищ. И потом начинался праздник «со слезами на глазах», с оркестром и цветами. Он продолжался еще некоторое время, пока не начиналась подготовка к новому походу в океан.

Не только китобои, но и рыбаки, и моряки торгового флота встречались на берегу так же радостно друзьями и родственниками, потрясали своим материальным благополучием калининградцев, не занятых в этих отраслях. До сих пор в Янтарном крае не забыли те времена, породившие легенду о моряке, возвратившемся из рейса, нанимавшем, чтобы отправиться в ресторан, для себя одного три такси: в первое он садился сам, во втором ехала его фуражка, а в третьем — зонтик (по некоторым вариантам — трость).

Встречи возвратившихся с моря — калининградская традиция. Были и трагические случаи. Одним из них является гибель РТМ «Тукан» в 1967 году. Экипаж утонувшего судна оказался в ледяной воде штормового моря. Живыми были подняты из воды 22 человека экипажем ПБ «Виллис Лацис», 45 человек погибли, а 12 человек так и не были найдены.

Калининградский морской рыбный порт с 2004 года — в числе стратегических предприятий России. Все виды услуг — от складских и погрузочно-разгрузочных до услуг связи, лабораторного анализа, ремонта и обслуживания средств спасения и навигации — входят в область применения сертификата BVQI на соответствие системы менеджмента качества порта требованиям международных стандартов ISO 9001: 2000. Вся деятельность, связанная с экологическим контролем, сертифицирована на соответствие требованиям

⁶ Грачев Ф. Поединок с океаном // Калининградская правда. 1965. 26 марта.



ISO 14001: 2004. Появилась возможность вкладывать собственные средства в социальные программы и в дальнейшее техническое развитие порта. В 2004—2006 годах в порту был капитально отремонтирован и построен целый ряд объектов, закуплено и отремонтировано техники на сумму 111,9 миллиона рублей. Введены в эксплуатацию контейнерный комплекс (причал 25), несколько терминалов светлых нефтепродуктов с комплексами противопожарной сигнализации (на площадке порта и на территории топливно-грузового комплекса) на сумму 37,6 миллиона рублей. Реконструированы причальные линии, подкрановые и железнодорожные подъездные пути на сумму 19,1 миллиона рублей. В 2004—2006 годах портом были приобретены (погрузчики, автомобили, спредеры, грейферы), отремонтированы (тепловозы, суда портового флота) производственные средства, а также склады и холодильные камеры на сумму 37,7 миллиона рублей. В порту произведена модернизация центра информационных технологий путем замены технологического оборудования автоматической телефонной станции и оснащения новым компьютерным оборудованием на сумму 5,8 миллиона рублей.

15. Речной порт

Речной порт был создан 17 октября 1945 года. Первым начальником был Л. Д. Ляшко. В сферу его деятельности входили причалы в Калининграде, Полесске, Зеленоградске, Черняховске, Знаменске и Светлом. До 1948 года, там работало немало немецких специалистов. 22 марта 1948 года они были уволены с формулировкой: «В связи с отъездом на родину». По данным за 1948 год в береговую службу входили: капитан порта, начальники причалов, диспетчеры, отдел снабжения, службы вокзалов, береговые матросы. У порта был гараж, мастерские, гужевой транспорт. В 1956 году на базе хозяйства Неманского речного пароходства и Прибалтийского бассейнового управления пути было создано Западное речное пароходство (ЗРП), в которое вошли: Калининградский речной порт, пристань в Советске, Калининградский судоремонтный завод, бассейновая контора связи и радионавигации. В то время ЗРП перевозило грузы по внутренним водным путям в Калининградской, Ленинградской, Архангельской областях, в Литве, Латвии, Польше и ГДР. «Волго-Балты» ходили более чем в сорок портов Европы.

В 1986 году причалы ЗРП встречали два совершенно новых судна: «Амур-2512» и «Амур-2513», — построенных — на чешской верфи Комарно. Пройдя по Дунаю, Черному и Азовскому морю, по всей системе каналов европейской части СССР, они вошли в Калининградский морской канал, чтобы пополнить Речную флотилию. «Волго-Балты» продолжали служить, но «Амуры» были судами новой серии, построены в рамках СЭВ по заказу Министерства речного флота РСФСР. Устройство их позволяло использовать эти суда от ранней весны до поздней осени и даже в ледовой обстановке, швартоваться без буксиров, автоматически открывать и закрывать трюмы.



Предприятия парохозяйства производили добычу песка, гравия и других материалов. К 1990 году внутренние водные пути составляли около 500 километров. До 1990 года за год Речной порт обрабатывал 6 000—8 000 судов. В 1956 году были совершены первые рейсы по перевозке зерна в ГДР. Сначала они шли по морскому каналу и от Балтийска через Вислинский залив входили в устье Вислы. Песчано-гравийные смеси по рекам возились по линии Калининградский залив — Новомосковское, Озерки — Сокольники, лес в плотках по линии Советск — Калининград. К 1995 году Речной порт вышел из состава Западного речного парохозяйства, имея два грузовых района — Светловский и Балтийский (нижняя перевалка у Вольной гавани).

ЗАО «Калининградский речной порт» специализируется на перегрузке и хранении угля, кокса и минерально-строительных материалов. Располагает оборудованием для сортировки угля и кокса. Производительность погрузки судов до 4500 тонн в сутки. Компания работает в двух грузовых районах. В Калининграде — Балтийский грузовой район, норма единовременного хранения 35 000 тонн, вмещает под выгрузку одновременно до 16 вагонов. Длина причала 202,9 метра, имеет шесть порталных кранов грузоподъемностью 10 тонн. Второй грузовой район — в Светлом, норма единовременного хранения — 19 000 тонн, вмещает под выгрузку 14 вагонов. Длина причалов 137,3 метра. Имеет три портовых крана грузоподъемностью 10 тонн. Суммарная проектная мощность двух районов — 2 050 000 тонн в год.

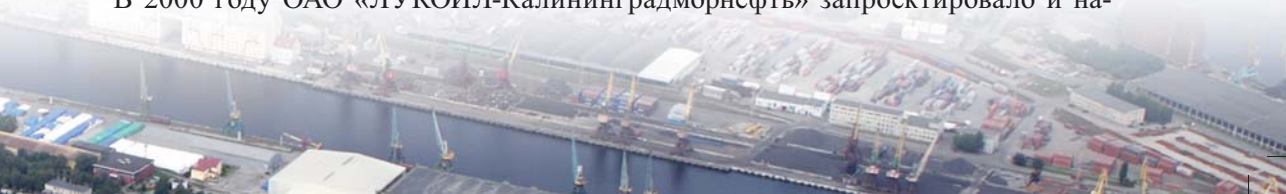
16. Причалы Светлого

Строительство канала дало жизнь городу Светлому. Положение на берегу Калининградского морского канала дает ему кратчайший выход в Балтийское море.

Благодаря выгодному географическому положению на морском заливе и вблизи Калининграда, имеет высокие темпы экономического развития. Экономический рост обеспечивают новые крупные объекты. Это нефтетерминал компании «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть», принадлежащий этой же компании завод по производству морских металлоконструкций, Светловская производственная компания, занимающаяся переработкой судового лома, разгрузкой судов, портовыми услугами и судоремонтом. Южнее поселка Волочаевское построен крупнейший в стране производственный комплекс «Содружество-СОЯ».

Комплексный нефтяной терминал «КНТ-ЛУКОЙЛ 1» и подходы к нему ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть»

Хорошие тенденции по дальнейшему развитию морского порта Калининград и Калининградского морского канала наметились после строительства нефтеперевалочного терминала «ЛУКОЙЛ-КНТ» в поселке Ижевском. В 2000 году ОАО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть» запроектировало и на-





Комплексный нефтяной терминал
«КНТ-ЛУКОЙЛ 1» и подходы к нему

чало строительство причала для нефтеналивного терминала с проектными глубинами 7,5 метра, но после долгих консультаций и настоятельных рекомендаций руководства МАП «Калининград» уже в процессе строительства были внесены изменения в проект. Причалы № 1 и № 2 построили под проектные глубины 10,5 метра, так как имелась хорошая перспектива увеличения габаритов канала на участке от ПК-40 до строящегося терминала до 10,5 метра по глубине и 80 метров по ширине.

Специалисты службы морского канала проводили консультации и осу-

ществляли контроль за проектированием, строительством подходов и средств навигационного оборудования к причалам терминала. А начальник службы морского канала Николай Лядвик принял участие в работе государственной комиссии по приемке терминала и подходов к нему в эксплуатацию.

Консультации специалистов МАП «Калининград» оказали положительное влияние на будущее развитие КМК. Сразу же после ввода в эксплуатацию терминала по инициативе нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» был заключен контракт на государственно-частное партнерство (первый в морской практике РФ) с МАП. Это позволило в период с 2003 по 2004 год провести дноуглубительные работы, увеличить габариты канала от ПК-40 до ПК-198 (подходы к терминалу) с 50 до 80 метров по ширине, с 9,0 до 10,5 метра по глубине. Результатом этих мероприятий стала возможность заводить к терминалу танкера водоизмещением до 30 000 тонн.

В 2003 году на КМК была проведена уникальная операция по выводу построенной на заводе металлоконструкций ОАО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть» нефтяной платформы для месторождения Д-6 (Кравцовское) в Балтийском море. Для этой цели был разработан специальный проект по установке дополнительных средств навигационного оборудования на канале, так как несамоходное буксируемое плавсредство с платформой значительно превышало проектные габариты судов, разрешенных для плавания по Калининградскому морскому каналу. Впоследствии таким же образом по каналу были выведены построенные на этом же заводе еще две платформы для месторождений в Баренцевом (Верендеевское) и Каспийском морях.

ЗАО «Содружество-СОЯ» и подходы к нему

В 2006 году в районе поселка Волочаевское (восточнее уже существующего терминала «КНТ-Лукойл 1») началось строительство первой очереди производственного терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержа-



щих культур группы компаний «СОДРУЖЕСТВО». В состав производственного комплекса входят два маслоэкстракционных завода с общим объемом переработки 11,1 миллиона тонн соевых бобов в год. Морской терминал состоит из четырех причалов общей протяженностью 875 метров и имеет технические возможности по перевалке грузов до 3,5 миллиона тонн в год. Это единственный в России морской терминал, оборудованный для перевалки тугоплавких тропических и растительных масел.

Для обеспечения проводки судов к терминалу построена морская составляющая: увеличение габаритов самого канала до 80 метров по ширине и 10,5 метра по глубине на участке от ПК-198 до ПК-209. Также осуществлено строительство подходов к причалам с поворотным бассейном и средствами навигационного ограждения в составе четырех стационарных светящих навигационных знаков и пяти плавучих предостерегательных светящих знаков.

Сегодня руководители этого активно развивающегося предприятия, ставшего резидентом Калининградской области, признают, что, если бы не была выполнена реконструкция канала до терминала «ЛУКОЙЛ-КНТ» (ПК-198), поселок Ижевское, то они не выбрали бы площадку под строительство своего терминала в районе поселка Волочаевское, восточнее поселка Ижевского. В этом случае такой терминал мог бы появиться в каком-нибудь другом регионе России.

В 2011, юбилейном для КМК, году начинается строительство второй очереди производственного терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур группы компаний «СОДРУЖЕСТВО». Проектом предусмотрено строительство еще пяти причалов морского терминала и подходов к ним с поворотным бассейном и глубинами 10,5 метра. Будет проведена реконструкция и самого Калининградского морского канала с увеличением габаритов до 80 метров по ширине, 10,5 метра по глубине на участке от ПК-209 до ПК-224. Всего объем дноуглубительных работ составит 2 миллиона кубических метров грунта, основная часть из которого уйдет на создание территории производственного комплекса. С уширением канала до 80 метров и совершенствованием акватории для подходов к терминалу появляется хорошая возможность для создания зоны расхождения караванов судов на ходу длиной 2,3 километра, следующих к портовым терминалам, расположенным непосредственно в городе Калининграде. Большие изменения произойдут и в навигационной обстановке для обеспечения плавания судов по шестому колену КМК и ограждения подходов к морскому терминалу. В результате строительства второй очереди терминала шестое колено КМК будет разделено на два участка с шириной 80 метров на протяжении 2,8 километра, с шириной 50 метров на протяжении 6,6 километра. Предстоит произвести рекон-



ЗАО «Балт-Нафта»



струкцию створа Ижевского поворота с переносом одного из существующих светящихся навигационных знаков. Будут построены два новых и произведен демонтаж четырех старых в связи со сдвигом оси канала на 15 метров к северу на участке шириной 80 метров, а также потребуется установить лазерный створный маяк на участке шириной 50 метров для обеспечения

безопасного плавания по нему.

При строительстве морских терминалов «ЛУКОЙЛ-КНТ» и «Содружество» одновременно требовалось произвести и реконструкцию самого Калининградского морского канала. Для строительства нефтеперевалочной базы ЗАО «Балт-Нафта» было выбрано более выгодное положение: непосредственно в городской черте города Светлого, где уже имелись соответствующие габариты канала с глубинами 10,5 метра и шириной 80 метров. В 2008 году построен и введен в эксплуатацию морской терминал с причалом длиной 186 метров, операционной акваторией и поворотным бассейном для раскантовки танкеров в балласте. Запроектированы и установлены средства навигационного оборудования в составе двух стационарных навигационных знаков типа «Колонна-5Э» и пяти предостерегательных плавучих знаков. Проектная производительность терминала составляет 2 500 000 тонн в год.

17. ЗАО «Гидрострой»

Старейшим предприятием, внесшим свой вклад в строительство причалов, реконструкцию и модернизацию, обустройство канала, является ЗАО «Гидрострой». Началом истории предприятия следует считать 12 сентября 1956 года, когда приказом министра строительства было создано Управление начальника работ № 379, которое затем было преобразовано в СУ-424 треста «Балтмор-ГИДРОСТРОЙ», а позднее реорганизовано в ЗАО «Гидрострой».

Главная задача организации — восстановление, реконструкция, строительство портовых сооружений, объектов судостроения и судоремонта. Все гидротехнические объекты, построенные в Калининградской области с 1956 года, являются результатом деятельности «Гидростроя». Это причалы Торгового, Рыбного, Речного портов в Калининграде, Речного порта в Советске, причалы базы океанического рыбного флота в Пионерском, стапели и причалы судостроительного завода «Янтарь», судоремонтных предприятий Калининграда и Светлого, гидротехнические сооружения Западного речного пароходства, набережные в курортных городах Светлогорске и Зеленоградске, объекты специального назначения в Балтийске, створные знаки, палы и паловые причалы на Калининградском морском канале.



Строители внесли свой достойный вклад в развитие рыбной отрасли области, возведя объекты рыболовческого колхоза «За Родину», Балтийского рыбоконсервного комбината, управления «Запрыбхолодфлота». В этом ряду следует выделить комплекс объектов для создания серии паромов «Сахалин» на судостроительном заводе «Янтарь».

В то же время ЗАО «Гидрострой» принимает участие и в строительстве объектов социальной сферы: в ряде районов Калининграда, Балтийска десятки жилых домов стоят на свайных основаниях и фундаментах, построенных специалистами «Гидростроя».

В 80-е годы ЗАО «Гидрострой» принимало участие в строительстве объектов Прибалтийских республик: Вентспилского припортового завода (Латвия); Новоталлинского морского порта (Эстония); Паромного комплекса в Клайпед (Литва).

В 90-е годы построены причалы для судов «Река — море»: в Торговом порту причал для судов типа «Ро–Ро», причал СП «Интерскраб» возле города Светлого, три причала для приема паромов в Калининграде.

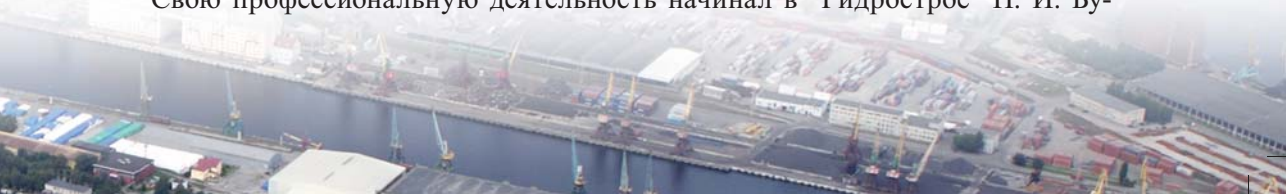
Историю каждого предприятия люди не только создают, но и изучают. В этом плане много поработала ведущий инженер производственно-технического отдела Любовь Александровна Боценюк, сорок лет своей жизни отдавшая «Гидрострою». Она пришла в организацию, которая вначале называлась УНР-397, в 1963 году, окончив Калининградский строительный техникум, а потом — КТИ. «Вначале предприятие арендовало территорию в Торговом порту, — как вспоминает Любовь Александровна, — затем переехало на улицу Киевскую, а позже — на Портовую, где находится и сейчас». «Гидрострой» первым в Советском Союзе освоил технологию производства и установки свай-оболочек, ростверковых плит, оголовков и тыловых балок. Когда Любовь Александровна поехала на курсы повышения квалификации инженеров в Харьков, ее реферат был высоко оценен. Это было новое слово в области теории гидротехнических работ. Ведь «Гидрострой» был впереди по сравнению с другими предприятиями по разработке и внедрению свай-оболочек не только в Калининграде, но по всей стране.

«На канале, — продолжает Любовь Александровна, — мы осуществляли ремонт и реконструкцию дамб, ворот, створных знаков, причалов, Северного и Южного молов, занимались берегоукреплением, строили палы и усиливали паловые причалы.

В 1965 году мы участвовали в Выставке достижений народного хозяйства в Москве. На ВДНХ были представлены наши свай-оболочки диаметром 1,2 — 1,6 метра.

Наша работа всегда отличалась высоким качеством, использованием новых технологий, поэтому неслучайно многие руководители "Гидростроя" уходили в науку. Например, Н. И. Красов, сменивший первого руководителя УНР-379 Б. И. Бензина, стал доктором технических наук, заведующим кафедрой технического института в Риге.

Свою профессиональную деятельность начинал в "Гидрострое" Н. И. Бу-



рин, ставший доктором технических наук. Он написал несколько книг, в том числе "Применение свай-оболочек в портовом строительстве".

Вырос в "Гидрострое" как инженер и руководитель А. И. Бросалин, заслуженный строитель РСФСР, лауреат государственной премии СССР, строивший сооружения на берегах Карибского моря и Атлантического океана.

С. С. Кулешов, уделявший как руководитель огромное внимание развитию производственно-технической базы, был приглашен на пост министра строительства Республики Латвия.

Наш руководитель ПК. Тепляков был не только профессионалом своего дела, он был интересен своим увлечением альпинизмом. Кстати, у нас же работала рекордсменка мира по суточному бегу, мастер спорта международного класса по легкой атлетике, заслуженный мастер спорта Ирина Реутович.

К профессионалам с большой буквы в "Гидрострое" принадлежит технический директор С. Г. Олейников, технический директор И. С. Марусевич, заместитель генерального директора по производству Юрий Черников. Трудно найти на карте Калининградской области город или район, — завершает свой рассказ Любовь Александровна, — где бы не оставили по себе добрую славу мастера "Гидростроя".

В настоящее время ЗАО «Гидрострой», которое возглавляет А. А. Иванов, — одно из первых предприятий, применивших в Калининградской области технологию производства бетонных, промышленных, упрочненных, беспыльных полов. Эта технология была применена при реконструкции завода «Автотор», строительства холодильника для норвежского инвестора в Рыбном порту, полы автоцентров, складов группы компаний «Вестер», складов и производственных помещений фабрики дверей «Оптим», покрытия автостоянки под торговым центром «Вестер-Сити».

Имея огромный опыт по устройству свайных полей и бетонных работ, предприятие активно выполняет работы на объектах промышленного строительства.

С 2000 года ЗАО «Гидрострой» принимает участие в развитии нефтяного терминала в поселке Ижевском для ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть» (свайные основания, фундаменты, монолитный железобетон, берегоукрепление, причалы).

Созданы объекты для социальной сферы: обустроена акватория и образована дополнительная территория в поселке Лесное Зеленоградского района, 500 метров набережной для базы отдыха Центрального Банка России, система гидротехнических объектов на базе отдыха «Каскад» ООО «Лукойл-Калининградморнефть».

Силами ЗАО «Гидрострой» в Калининграде было успешно осуществлено строительство нулевого цикла и подпорных стен «Вестер-Сити» и «Мега-Центра», значительные объемы выполнены для Калининградского деревообрабатывающего комплекса «Лесобалт».

С января 2005 года «Гидрострой» стал работать с крупнейшим резидентом СЭЗ ЗАО «Содружество-Соя». Была создана территория в 35 гектаров из на-



мытого грунта, построено 340 метров причалов, 210 метров пирса и комплекс очистных сооружений. Осуществляется строительство завода по глубокой переработке семян маслосодержащих культур.

В мае 2007 года завершено строительство днищевой постели для приема баржи AMT Trader (проект «Варандей»), которая приняла на себя единую конструкцию морского причала общим весом 11 000 тонн и была отправлена в Баренцево море. Ведется работа на строительстве объектов другого резидента СЭЗ ООО «Конкордия» — комбинат пищевых продуктов.

По технической оснащенности ЗАО «Гидрострой» занимает лидирующее положение в регионе. Предприятие обеспечивает качественную работу машин и механизмов: самоходные плавкраны «Черноморец-18» и СПК 13/16; вибропогружатели ICE 3120, ВУ-1,6, ВУ-1,6 и ВП-402; копровые установки на базе трактора Т-170; буксир РБТ «Восток-2»; экскаваторы; бульдозеры; гусеничные краны РДК 250 и РДК 300; бетоновозы-миксеры, автокраны, автомобильный парк (длинномеры, бортовые автомобили, самосвалы КамАЗ).

ЗАО «Гидрострой» оснащен комплектом оборудования для строительства монолитных железобетонных конструкций, полигоном для производства железобетонных изделий, арматурным цехом, ремонтно-механическими мастерскими, собственным причалом.

В настоящее время ЗАО «Гидрострой» представляет собой сплоченную команду специалистов — рабочих, флот, водителей и механизаторов, инженерно-технических работников, имеющих опыт работы в гидротехническом, промышленном и гражданском строительстве.

В 2010—2011 годах ЗАО «Гидрострой» выполнило работы по гидротехническому и промышленному строительству для следующих заказчиков: ООО «Промреконструкция»; ООО «ЛУКОЙЛ-КМН»; ЗАО «Алко-Нафта»; ООО «Стройинвест»; ЗАО «Содружество-Соя»; ПЗС «Янтарь», ФГУП «Росморпорт».

ЗАО «Гидросирой» построило пирс Резиденции Президента в Пионерском.

Предприятие имеет ряд наград и отличий. В 2006 году в рамках Федеральной общественной программы «Возвеличим Россию своими делами» генеральный директор акционерного общества В. Я. Щербаков награжден общественным орденом «Рубиновая звезда», а коллектив получил национальную премию имени Минина и Пожарского «За достойные дела — благодарная Россия».

В 2006 году в Швейцарии были подведены итоги конкурса профессионального мастерства континентального уровня, и «Гидрострой» получил Гран-при за качество своей работы.



Строительство причалов





Дноуглубление

В 2007 году в Страсбурге предприятие получило приз Института европейской интеграции «Европейский стандарт», а также приз Берлинского Экспертного Института «Качественный стандарт».

«Гидрострою» принадлежит важная роль в реконструкции и совершенствовании канала. Третий год подряд предприятие побеждает в конкурсе по ремонтному черпанию на канале. Укомплектованный технический флот (плавучие краны, буксиры, баржи), бетонный узел с арматурным и опалубочным цехами, автомобильный парк и механический участок, высокопрофессиональный коллектив — все это делает «Гидрострой» надежным партнером Калининградского отделения ФГУП «Росморпорт».

18. Празднование 100-летия канала

К 100-летию канала была создана комиссия по подготовке к его празднованию, которую возглавил начальник МАП «Калининград» Г. Н. Себов. Комиссия разработала план мероприятий по празднованию юбилея.

Результатом этого плана стало поступление материалов по истории канала от Uniconsalt (Гамбург), была издана рекламная продукция в виде буклета, а также папок, пакетов, ручек, кепок, маек, установлена памятная доска в честь 100-летия канала на 10-й дамбе. К юбилею канала была написана книга «Калининградский морской канал». На радио «Янтарь» прошел цикл передач, посвященных истории и современности канала, — «100-летию канала посвя-

щается» (журналист Л. Довыденко), разработан и изготовлен юбилейный флаг Калининградского морского канала, написана песня-гимн «Родная голубая магистраль» (стихи А. А. Лунина, члена Союза писателей России, музыка калининградского композитора А. Мелехова, исполнение также А. Мелехова). Творческая группа Ю. Сенкевича сняла фильм «Порт Калининград» для передачи «Клуб кинопутешествий», ведущие средства массовой информации России и Калининграда посвятили свои материалы юбилейной дате.

Была организована выставка, посвященная каналу, в Музее Мирового океана с экспозицией архивных данных, фотографий, схем и планов строительства, экспонатов и приборов, использовавшихся при эксплуатации канала, в том числе адмиралтейский якорь, который обнаружен и поднят при дноуглублении в пункте Восточный земснарядом «Инженер Агашин».

На Калининградском заливе была проведена парусная регата на кубок канала с финишем на морском канале и остановкой на дамбе № 3, где участники регаты угощались ухой, а композитор А. Мелехов неоднократно исполнял гимн «Родная голубая магистраль» и другие свои песни. Воспитанники Детско-юношеской спортивной школы Балтийска совершили шлюпочный переход от памятника Петру Первому до причала на реке Преголе в Калининграде, у Музея Мирового океана перед открытием выставки.

Были проведены технические мероприятия: приобретение и установка на всех плавучих предостерегательных знаках светодиодных фонарей Е-806 с целью увеличения дальности видимости огней и повышения надежности работы. Проведена покраска и маркировка стационарных и плавучих навигационных знаков современными импортными красками ярких оттенков, покраска всех пикетных знаков, оборудование зоны для расхождения судов на ходу в районе пункта Ижевское и ГРЭС-2.

Празднование профессионального Дня работников морского и речного флота России в 2001 году тоже прошло под лозунгом 100-летия КМК. Было принято решение, как и 100 лет назад при открытии канала, пройти по нему на судне, и поэтому на борту научно-исследовательского судна «Академик Вавилов» была организована экскурсия по маршруту: Калининград — входные молы канала, Балтийск — Калининград. Кроме работников Морской администрации в этом путешествии по каналу приняло участие множество гостей во главе с губернатором В. Г. Егоровым.

15 ноября 2001 года в 11 часов на территории Торгового порта собрались работники морской администрации, ветераны порта и канала, представители подрядных организаций, зарубежные гости, чтобы отметить 100-летие канала и отдать дань уважения к людям создавшим и поддержи-



вающим уникальное гидротехническое сооружение. На торжественном митинге присутствовал, а затем принял участие в праздничной церемонии выхода на канал господин Ганс Ульрих Вольфф, представитель гамбургской компании Uniconsult, который передал калининградцам приветствие и поздравление от господина Рудольфа Райхерта, правнука проектировщика и строителя канала Хуго Натуса. На митинге прозвучало от коллектива Морской администрации порта Калининград «Обращение к жителям XXII века».

Праздничный митинг завершился морской прогулкой по каналу до 10-й дамбы. Погодные условия не позволили всем гостям и участникам мероприятия выйти на территорию дамбы, где у памятного знака была заложена капсула с обращением к потомкам. Коллектив Морской администрации порта Калининград, желая подчеркнуть значимость юбилея, принял решение: поместить в капсулу обращение к жителям XXII века, а также книгу, написанную к юбилею канала.

Подготовка к закладке капсулы и монтажу памятной таблички на каменном немецком знаке велась заранее. Работами руководил главный специалист Морской администрации Александр Ткачев. К сожалению, с сентября дули западные ветра и уровень воды в канале не опускался ниже отметки плюс 50 сантиметров. Дамба № 10 была полностью покрыта водой, и к знаку, расположенному с южной стороны дамбы, можно было подойти только со стороны Калининградского залива. Поэтому для выполнения работы были приглашены водолазы группы АСПТР. К 15 ноября уровень воды оставался прежним, и для закладки капсулы и открытия таблички планировалось подойти к знаку по мелководью со стороны залива на катере «Казанка» с подвесным мотором. Основная же группа с гостями после митинга подходила на судах службы канала для наблюдения за процедурой закладки капсулы со стороны канала. День выдался очень холодным при сильном юго-западном ветре, как и сто лет назад. После митинга ветер усилился до 15 метров в секунду, и стало ясно, что о высадке людей на малом катере со стороны залива не может быть и речи, так как по заливу, да и по залитой водой дамбе уже шли «барашки». Историческое мероприятие оказалась на грани срыва. Времени на принятие решения не оставалось. И тогда семеро смелых во главе с начальником службы канала (Н. Лядвик, М. Скулин, С. Черкашин, А. Страфилов, Ю. Быньков, А. Потапов, С. Кузнецов), вооружившись болотными сапогами, десантировались с борта РБ-38 на залитую водой дамбу со стороны канала, подтягивая как можно выше сапоги, увертываясь от движущихся с залива на гребнях волн-«барашек», перешли на противоположную ее сторону к знаку, опустили в заранее приготовленный бетонный колодец капсулу и сняли материю с памятной таблички. Эта процедура приветствовалась судowymi гудками с МГС «Надежда» и восторженными возгласами участников митинга.

Как подчеркнул начальник МАП «Калининград» Г. Н. Себов, «мы заложили капсулу в надежде, что потомки вспомнят о нас и скажут: то, что было сделано нами, не так уж плохо».



19. Традиции канала

Кроме уже упомянутой выше традиции в День эколога очистки дамб, в 2001 году родилась традиция в День рождения канала — 15 ноября — выходить с приглашенными гостями на морскую прогулку по каналу. В программу включена экскурсия и обязательная ошвартовка у 10-й дамбы, где находится памятный знак в честь открытия канала. Все участники праздника спускаются с судна на берег дамбы, чтобы поклониться всем, кто строил канал, кто его обслуживал, в том числе и мореплавателям, которые пользуются его услугами. Здесь же проводится митинг, на котором обязательно упоминается обо всех преобразованиях за последний год. Каждый год внедряется какое-то новшество, каждый год прожит не зря.

Чтобы не сбиваться с производственного ритма, День рождения канала обычно отмечается по пятницам во второй половине дня. И вот за десять лет выявилась одна закономерность — какая бы плохая погода в это время ни была, дождя никогда не бывает. Работники канала шутят: «Может быть, это потому, что начальник службы канала вышел на канал».

Несмотря на холодные, ветреные дни, на палубе «Надежды» множество гостей. Судно, как и всегда в этот день, с разрешения капитана порта украшено флагами расцвечивания. Вот все уже собрались, и за «Надеждой» в кильватерном парадном строю следуют остальные суда «Росморпорта». Движение по каналу начинается от мостов (почему-то у калининградских моряков повелось такое выражение, передающееся от поколения к поколению: «от мостов», во множественном числе, хотя мост-то один, но двухъярусный). Суда направляются по Преголе в сторону Калининградского залива. Александр Александрович Синильников, начальник отдела техобеспечения СУДС, в микрофон ведет экскурсию:

— По левому борту на полуострове Рыбачьем вы наблюдаете Автомати-



Торжественным маршем



зированный радиотехнический пост (АРТП) № 3, его башня имеет высоту 52 метра. На выносном балконе на уровне 35 метров установлена береговая радиолокационная станция (БРЛС) 8-миллиметрового диапазона «Нева-Б». Эта отечественная разработка является единственной в мире в данном диапазоне. Разрешающая способность такого радара позволяет обнаружить не только малоразмерное судно или небольшую резиновую лодку на канале, в заливе, но и плывущего человека. Зона действия БРЛС составляет 8 морских миль, то есть 14—15 километров. Зона ответственности АРТП-3: от завода «Янтарь» в Калининграде до причалов предприятия «Содружество» в поселке Ижевском. Дальше радиолокационную картинку подхватывает АРТП-2, расположенный на Ижевском повороте. До него мы сегодня и дойдем. Обратите внимание на два синих контейнера. Один слева — это аппаратный отсек, где находится все каналобразующее оборудование, радиорелейные станции, компьютерная техника, климатическая станция, которая круглогодично обеспечивает рабочую температуру в контейнере плюс 20 градусов. На башне установлены антенны радиорелейных станций, которые обеспечивают надежную связь между всеми объектами СУДС в Балтийске, на Балтийской косе, в поселке Сенявино и в Светлом с центральным офисом «Росморпорта» в Калининграде. Справа от башни расположен энергетический контейнер, где находится дизель-электрический генератор, обеспечивающий гарантированное электропитание для этого поста.

Гости праздника узнают подробности жизни на канале, с удивлением всматриваются в позитивные изменения, произошедшие на канале, на его берегах за прошедший год. Судно проходит Калининградский поворот, и открываются но-



вые знаки ворот, створный прицельный знак «Светлый II», стройки новых предприятий на берегу канала. Путешественники выходят на прямой участок длиной девять километров, где открывается их взорам лазерный створ. Проплывает мимо дамба № 9. Впереди Ижевский поворот, прямо по курсу навигационный знак — бело-красная башня — это АРТП-2, пример совместного использования одного сооружения в качестве створного знака и автоматизированного поста № 2. На самой верхней точке его установлена дублированная береговая радиолокационная станция «Нева-Б», обеспечивающая наблюдение за обстановкой на КМК в районе «ЛУКОЙЛа», «Содружества-Соя» и порта Светлый.

Судно делает разворот и поворачивает на обратный курс — к точке проведения митинга, на 10-ю дамбу.

Именинники и гости выходят на берег, идут к памяtnому знаку, где зарыта капсула в День 100-летия канала. Начинается митинг, который чтит своим вниманием сам бог морей Нептун, в синем одеянии, с белой пушистой бородой и, конечно, с жезлом в руке. Он приветствует всех прибывших на дамбу:

— Ох, какие красивые люди идут по нашему каналу!

Звучит троекратное: «Ура! Ура! Ура!» Поднимается над «Надеждой» юбилейный флаг канала, звучит гимн канала «Родная голубая магистраль». Всех приветствует руководство «Росморпорта», звучат слова благодарности всем, кто связан с каналом, всем службам, плавсоставу, ведь канал — действительно гордость коллектива, гордость российская и международная. Еще раз громкое «Ура!» в честь канала. Да здравствует канал!

Открытие обновленной СУДС стало событием 2009 года, и на митинге этого года выступил Алексей Алексеевич Савенков, заместитель начальника СУДС, который благодарил все организации, участвовавшие в создании модернизированной службы управления движением судов по каналу.

Бог морей Нептун передал верительную грамоту, повелев новой СУДС «следить строго за движением судов и указывать на всяческие упущения в движении по фарватеру».

А потом фотография на память. Через много лет эта фотография будет исторической ценностью.

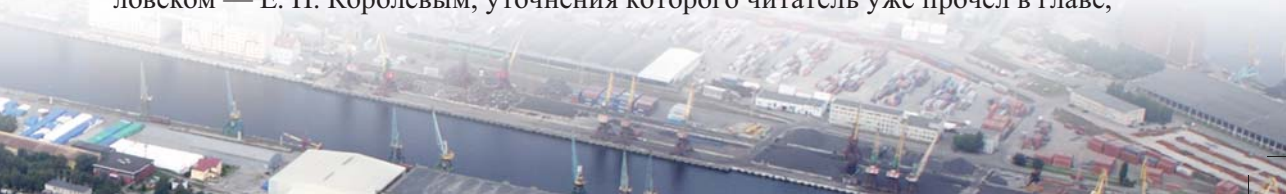
Экипаж «Надежды» предлагает попробовать приготовленный им плов, по достоинству оцененный промерзшими мореплавателями.

Холодно, но все согреваются ощущением братства, теплотой общения, за которыми уважительное отношение к своей работе.

Густая синева неба сливается с синевой залива. Важно и с достоинством движется стая лебедей. Бесчисленные бакланы сидят по берегам. Проходящие мимо суда сопровождают крикливые чайки. Вытянулись в длинную цепочку птицы над водой, ровно над идущим в глубине косяком рыб. Кажется, что и в природе приподнятое праздничное настроение, связанное с годовщиной канала.

На день рождения канала приезжают с поздравлениями и старые и новые друзья коллектива канала, знакомятся и общаются.

В один такой день я познакомилась с неравнодушным к истории канала человеком — Е. Н. Королевым, уточнения которого читатель уже прочел в главе,



посвященной советскому периоду в жизни канала. И во время путешествия по каналу ему тоже было что рассказать: «Во время часто проводимых экскурсий по каналу рассказ обычно начинается с двухъярусного моста, хотя отсчет канала ведется с Балтийского моря, с молов в Балтийске, с нулевого пикета, и заканчивается этим мостом. Мост раньше, как и сейчас, был двухъярусным, но разводился иначе. Посредине моста была опора, на которой поворачивалась средняя часть моста, освобождая пространство для прохода судов».

Далее, проходя мимо Торгового порта, Евгений Николаевич продолжает свой рассказ: «Нельзя не отметить стать, мощь здания элеватора, построенного в 1919—1923 годах. С верхней точки элеватора открывается прекрасная панорама порта, южной части города. Весь порт как на ладони. Элеваторы Вольной и Индустриальной гаваней, как и все объекты Кёнигсберга, были соединены между собой подземным переходом, входы в которые были забетонированы сразу же после войны.

Впереди остров Коссе. Справа тоже Коссе — так назывался район Кёнигсберга. Поскольку Калининград связан со стариной, всегда интересно узнать о находках: так, при сносе острова Коссе, при корчевке пней бульдозерист зацепил и вырыл сундук, в котором лежали никому не нужные немецкие марки... А что в сундуке было еще — история умалчивает. Кто-то уверяет, что на острове в довоенное время был ресторан».

Праздничный повод встречи не мешает обмену информацией в процессе общения, и ветер доносит отдельные фразы, из которых можно сделать вывод о том, сколько же планов, замыслов, идей, целей и задач разрабатывается в различных структурах Калининградского филиала «Росморпорта». Они напоминают о том, что множество объектов, зданий, предприятий исчезло с арены созидательной деятельности человека на постсоветском пространстве, а канал оказался в надежных руках. Коллектив, его обслуживающий, с огромным уважением и любовью, можно сказать, трепетно относится к своей работе, следуя самым современным достижениям науки и техники. В то же время я не удивляюсь, когда среди бесед большого количества людей различаю вдруг романтическую фразу о том, что «пение соловьев над весенним каналом не может заглушить звука работающего двигателя».

За кормой «Надежды» пенится легкая волна, уплывают назад берега Преголи, и когда впереди широким простором раскрывается перед путешественниками Калининградский залив, как говорится, дух захватывает. Вдали, где сливается небо с водной гладью, виднеется судно, идущее по фарватеру канала к морю. Среди водных просторов человек хотя бы на несколько мгновений отходит от себя в сторону и смотрит на себя, свои дела, свои волнения как на часть необъятного мира.

Проходит год, и снова «Надежда» швартуется к берегу 10-й дамбы, и гости, журналисты, фотографы устремляются к памятному знаку канала, который имеет круглую форму, выложенную полевым камнем. На берегу дамбы начинается митинг, где звучат слова благодарности каналу-кормильцу, традиционное славящее канал и его людей троекратное «Ура!»



Среди участников праздника 2010 года старейшие сотрудники канала: Юрий Александрович Абдалов и Эдуард Андреевич Аведесян, у которого, кстати, тоже, как и у канала, день рождения, юбилей — 80 лет.

В союзе людей общей судьбы — служения каналу — в 109-ю годовщину канала родилась идея: организовать на производственной базе канала выставку под названием «Дары природы». И эта идея нашла массовую поддержку. Длинный стол едва смог вместить соленья и варенья, консервированные и маринованные овощи и фрукты, яркие, разноцветные овощные салаты, золотисторумяные пироги. Евгений Королев принес даже соленые арбузы, выращенные им на своем участке. Щедрые угощения, приготовленные от всей души, приобрели творческие, юмористические и поэтические названия: «Душа России», «Осенняя фантазия», «Труднодоступные грибы», «Грибы из секретного места», «Самые чистые грибы», «Царское блюдо», «Немного лета», «Лечо по-армянски», «Хрен охрененный». Оксана Чеснокова объявляет о подведении итогов конкурса на лучшее блюдо и награждении подарками, о которых говорят обычно: «Дорого внимание!» И оно действительно дорого создателям лучших блюд, приготовленных от чистого сердца, — А. А. Синельникову, И. В. Делнову, А. И. Ковриге, П. В. Коробе, А. Д. Глухареву, Н. С. Лядвику, А. Г. Бурлыке, С. П. Сологубу, Е. А. Королеву, В. Н. Леонтьевой, С. В. Ашуркову, А. В. Остроумову, Э. А. Аведесяном и многим-многим другим, которые с радостью и благодарностью принимал похвалы в адрес своих яств.

Праздничное дружеское общение укрепляет понимание того, как дороги люди друг другу, как они сплочены и крепки — как «корабельный винт». «Канал — мое детище, — вспоминает Э. А. Аведесян, — было время, когда приходилось использовать керосиновую лампу, чтобы обеспечить огонь на канале. Но теперь я спокоен за его судьбу. Он в надежных руках». А молодежный коллектив ЖДПК впервые побывал у памятного знака канала и благодарил за возможность прикоснуться к нему, постоять у него, приобщиться к истории. Хорошим итогом 109 года канала стало завершение реконструкции входных молов и введение их в эксплуатацию. Заслуга всего коллектива в том, что каждая служба, каждый человек знает свои цели, задачи и старается быть высококлассным специалистом, профессионалом в своем деле, наполняя мгновения своей жизни и работы смыслом: «Это и есть то, что мы любим на этой земле».

20. Канал как культурно-историческая достопримечательность Калининградской области

Как уже упоминал выше Ю. В. Щербаков, к сожалению, многие жители Калининградской области мало знают о канале. А ведь он не только уникальное гидротехническое сооружение, результат блестящего инженерного решения, но и историко-культурная достопримечательность области. Из Пиллау по проливу, который стал позже частью канала, в 1839 году на груженом горохом суденыш-



ке «Тетис» отправился в Лондон композитор Рихард Вагнер, вдохновленный этим путешествием на оперу «Летучий голландец». Многие знают марш или могущественную мелодию арии рабов из оперы «Аида» Джузеппе Верди, и мало кому известно, что опера родилась у композитора по заказу, ко дню открытия Суэцкого канала в 1869 году. Да, пока о Калининградском морском канале никто оперы не написал, зато есть уже вторая книга, есть стихи и песни.

Вряд ли какой-либо канал мира может похвастаться тем количеством известных политических деятелей, знаменитостей в области культуры и искусства, других сфер деятельности, прошедших на различных судах по фарватеру канала и в полную меру насладившихся морской романтикой и красотой открывающихся пейзажей, как Калининградский морской канал. Всех наиболее важных гостей, приезжавших в Калининград, его руководство привозило, как правило, в Балтийск, чтобы совершить по каналу хотя бы небольшой выход в море.

В советский период в Балтийскую военно-морскую базу приезжали едва ли не все министры обороны, в программу визита которых обязательно входила морская прогулка.

В 1955 году на крейсере «Свердлов» в море выходил министр обороны СССР Маршал Советского Союза Г. К. Жуков. В 1964 году по каналу на катере командующего БФ шел министр обороны СССР Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский. В 1974 году — министр обороны СССР Маршал Советского Союза А. А. Гречко, в 1981 году — министр обороны Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов.



В 1992 году на канале побывали Председатель Верховного Совета РФ Р. Хасбулатов, председатель Палаты Республик В. Соколов, Первый вице-премьер Правительства С. Шахрай, министр иностранных дел А. Козырев, главнокомандующий ВМФ РФ Ф. Громов. В 1993 году — министр обороны России генерал армии П. С. Грачев, в 1996 году — министр обороны России генерал армии И. В. Родионов, в 1997 году — министр обороны РФ генерал армии И. Д. Сергеев, в 2002 году — министр обороны РФ С. Иванов.

До начала 90-х годов из первых лиц государства с каналом познакомился Н. С. Хрущев в 1960 году, в 1965 году — Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин. В 1999 году канал раскрывал морские объятия премьеру России Е. М. Примакову, в 2001 году — мэру Москвы Ю. М. Лужкову.

23 июня 1996 года с короткой экскурсией по каналу прошел Президент РФ Б. Н. Ельцин.

Как уже упоминалось выше, дважды на канале был Президент РФ В. В. Путин. Его сопровождали: в 2000 году — начальник генерального штаба ВС РФ генерал армии А. Квашнин, главнокомандующий ВМФ РФ адмирал флота В. Куроедов, вице-премьер И. Клебанов; в 2006 году — председатель Правительства РФ М. Касьянов, вице-премьер В. Матвиенко, вице-премьер А. Яковлев, министр экономического развития и торговли Г. Греф, министр культуры М. Швыдкой, министр МВД РФ Б. Грызлов, министр обороны С. Иванов, министр транспорта С. Франк, президент РАО РЖД М. Фадеев.

17 октября 1999 года после встречи с военными моряками и жителями Балтийска с каналом познакомился Президент Беларуси А. Г. Лукашенко.

1 октября 2010 года по каналу прошел Патриарх всея Руси Кирилл.

31 июля 2011 года парад кораблей ДК БФ в канале в День Военно-морского флота принимал Президент РФ Д. А. Медведев, проведя встречу с губернатором Н. Н. Цукановым в новом здании СУДС.

Получается, что история не только Калининградской области, но и страны проходит через Калининградский морской канал.

13 октября 1999 года в Балтийске побывал американский миллиардер и меценат Джордж Сорос и совершил морскую прогулку на катере по каналу. С ним был известный писатель и редактор журнала «Знамя» Г. Я. Бакланов. Морская романтика влечет писателей и поэтов, поэтому по каналу ходили поэты И. Бродский и Р. Рождественский, в 1945 году на берегу канала сфотографировался поэт А. Т. Твардовский. Служа в ВДВ, поэт Юрий Кузнецов из Балтийска вышел со своими сослуживцами морским путем на Кубу, о чем он пишет в своем «Карибском дневнике».

Морской прогулкой по каналу наслаждались композиторы: О. Фельцман, В. Шаинский, П. Аедоницкий, А. Колмановский, артисты: З. Гердт, Е. Леонов, Л. Лещенко, Л. Куравлев, А. Демьяненко, О. Воронец, И. Кобзон, Н. Караченцов, А. Джигарханян, С. Юрский, А. Вертинская, Е. Алентова, К. Шахназаров, М. Ножкин, Е. Матвеев, Ю. Шевчук. 8 мая 1998 года на канале побывал кинорежиссер Никита Михалков.

В 2005 году на канал высадился десант народных артистов СССР: Дона-



тас Банионис, Инна Макарова, Владимир Зельдин; народных артистов России: Светлана Крючкова, Лариса Голубкина, Александр Михайлов, Аристарх Ливанов, Александр Панкратов-Черный.

7 февраля 2008 года в Балтийске побывала съемочная группа культурного фонда телекомпании «Православная энциклопедия». Киноактриса Ирина Купченко любовалась каналом после встречи с отцом Софронием в Свято-Георгиевском морском соборе.

Ежегодно в Балтийск с разных концов России и стран бывшего СССР съезжаются барды на фестиваль авторской песни. Они стараются хотя бы туда и назад переправиться на Балтийскую косу через канал, неустанно фотографируя побережье. Во время фестиваля часто звучит песня «Паруса "Крузенштерна"», которую написал знаменитый мореплаватель и автор-исполнитель Александр Городницкий, создавший на барке «Крузенштерн» свои самые популярные песни: «Геркулесовы Столбы», «Моряк, покрепче вяжи узлы», «Атланты», «Мы вернемся к тебе, океан». Выход к морю имеет многосторонне значение. Морские просторы привлекают мечтателей, романтиков, тех, кто хочет попробовать свои силы в борьбе со стихией, увидеть дальние страны. Не случайно выстраиваются на экскурсию длинные очереди людей, желающих побывать на парусниках «Седов» и «Крузенштерн», когда они причаливают в Балтийске, в Светлом или в Калининграде. Каждый посетитель мечтает лично приобщиться к дальним странствиям и морской романтике.



Сотни жителей и гостей Калининграда встречают и провожают на берегу канала в Балтийске барк «Крузенштерн». Особенно торжественной была встреча барка, когда он совершил кругосветное плавание, посвященное 300-летию Российского флота, начавшееся 28 октября 1995 года и завершившееся 28 августа 1996 года.

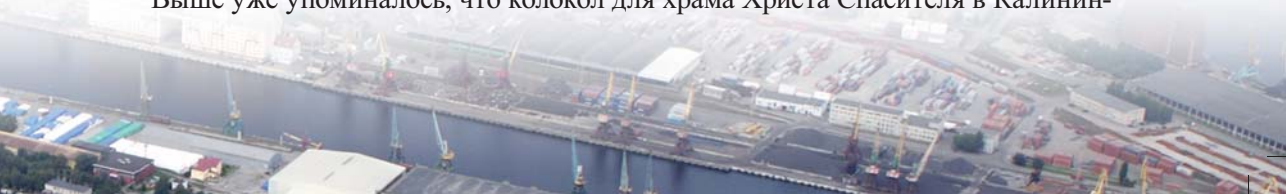
В последние годы канал стал местом проведения международных регат. Калининградский яхт-клуб возник в 1948 году, а в 1997 году — Калининградская Федерация парусного спорта. Ежегодно теперь парусная регата начинается в морском канале в канун празднования Дня ВМФ в Балтийске. В ней участвуют крейсерские яхты, шверботы, парусные доски. Это яркое зрелище на канале привлекает множество жителей и гостей области.

Канал причастен и к развитию российской науки. По каналу выходили в дальние экспедиции знаменитые научные суда Атлантического отделения Института океанологии имени П. П. Ширшова: «Михаил Ломоносов», «Академик Курчатов», «Витязь», «Профессор Штокман», «Академик Мстислав Келдыш», «Академик Иоффе». Всемирную известность приобрел «Академик Мстислав Келдыш», так как на борту судна находятся глубоководные аппараты «Мир». Аппараты использовались при съемках фильмов Джеймса Кэмерона «Титаник», «Призраки бездны: Титаник» в 1997 году. Участие в съемках фильма режиссера Камерона «Титаник» (1997) принесло аппаратам «Мир» широкую известность. Впоследствии с помощью ГОА «Мир» было создано еще несколько художественных и научно-популярных фильмов, благодаря которым люди увидели жизнь океанических глубин. Среди них фильм «Экспедиция "Бисмарк"» (2002), снятый для американского познавательного телеканала «Дискавери» Джеймсом Кэмероном.

По каналу к своему вечному причалу проходили научные суда, ставшие ценным приобретением Музея Мирового океана, как, например, «Витязь», судно Роскосмоса «Космонавт Виктор Пацаев» и подводная лодка Б-413. «Витязь» — самое крупное в мире научно-исследовательское судно, на котором побывали президенты, послы, деятели культуры, известные ученые, такие как Тур Хейердал и Жак Ив Кусто, (А. Маклухо-Маклай). Из Кронштадта по Балтийскому морю, а затем через канал в Калининград 14 июня 2000 года прибыла подводная лодка-музей Б-413.

Мы мало задумываемся о том, как связаны друг с другом вода и небо. Пример такой «связи» — научно-исследовательское судно Роскосмоса, единственное сохранившееся судно из состава «Звездной флотилии», «Космонавт Виктор Пацаев» с 2001 года находится в Музее Мирового океана. До 1994 года основными задачами судна являлись прием и анализ телеметрических данных и обеспечение радиосвязи между космическими аппаратами и Центром управления полетами. В настоящее время по судну проводится экскурсия «Космическая Одиссея». НИС «Космонавт Виктор Пацаев» обеспечивает связь с Международной космической станцией. Здесь развернута выставка «Три стихии Звездной флотилии», которая посвящена судьбе космического флота СССР, России и мира.

Выше уже упоминалось, что колокол для храма Христа Спасителя в Калинин-



граде, конный памятник императрице Елизавете в Балтийске прибыли по каналу.

Таким образом, историческое, культурное, научное, музейное, конфессиальное, спортивное развитие Калининградской области неразрывно связано с каналом и теми людьми, которые его обслуживают.

21. Канал в стихах и песнях

Родная голубая магистраль

*Песня-гимн, написанная к 100-летию Калининградского морского канала
Слова Анатолия Лунина, музыка Алексея Мелехова.*

Ранним утром и вечером
По фарватеру, створам
К нам слетаются ветры
С океанских просторов.
И зимою и летом
С разных точек земли
Нам приносят приветы
Корабли.

Припев:

Тут сходятся долготы и широты,
Тут сходятся и радость и печаль.
Встречать и провожать — твоя работа,
Родная голубая магистраль.
У портовых причалов,
Над Преголей-рекой,
Приходящих встречая,
Краны машут рукой.
— Ты, моряк, уже дома, —
Соловьи говорят,
Душу песней знакомой
Бережат.

Солнце светит оранжево
Иль мерцает звезда —
Мы с тобой, как и раньше,
На года, навсегда.
Водный путь для кого-то
Наш канал-ветеран,
Для России — ворота
В океан.





* * *

*Стихотворение к 100-летию юбилею канала
Автор — Юрий Егорович Поляков*

Ну вот, уже и минул век —
Есть знаменательная дата!
Давно впервые человек
Шел по каналу здесь когда-то.

Подарок людям был большой —
Прекрасное сооруженье.
Мы отнесли к нему с душой,
А дальше было продолженье.

Событий много повидал,
и вехи памятные были.
Работал на людей канал,
О нем, конечно, не забыли.

И вот сейчас мы собрались,
Чтоб этой дате поклониться,
Чтоб снова по нему пройти
И каждый час лишь им гордиться.

15.11.2001

Шуточные зарисовки мореплавателя

*Автор — заместитель капитана
морского порта Калининград В. Н.Бодряков*

...Вел лоцман с моря караван,
И вдруг на «Ижевском» туман,
«Ну, все! — подумал, — крышка, амба»,
Да тут увидел — справа дамба.

На ней песочек и цветы
Какой-то дивной красоты,
Заметил даже мышь полевку,
Задумался и сел на бровку.



* * *

Между разными странами
 Сообщение налажено,
 И ведут пароходы
 Капитаны отважные.
 Грузы будут доставлены в срок,
 Но для этого нужно,
 Чтоб работали дружно
 Все, кто должен помочь:
 Порт, канал, и маяк,
 И, конечно, Движения Служба!

«Надежда»

Песня коллектива судна «Надежда»

Светит нам знакомая звезда.
 Снова по каналу мы проходим.
 Огни мы мониторим, как всегда,
 Путеводные огни для мореходов.

Нужен нам сплоченный экипаж.
 Нам нужны с глубинами планшеты.
 Нужен неснижаемый запас,
 Другие не нужны нам амулеты.

Припев:

«Надежда» — компас наш морской,
 А удача — награда за смелость.
 И песни довольно одной,
 Чтоб о канале в ней пелось.

Снова с моря входят к нам суда,
 Мы их повстречаем на рассвете.
 Безопасность обеспечим, как всегда,
 Участок покоряется «Надежде».

Нужно быть уверенным в себе,
 Нужно обойти нам все объекты.
 По штату все расставить ППЗ
 И спеть замысловатые куплеты.

Припев:





* * *

Автор — старший оператор С. Б. Куликов

«Как провожают пароходы...»,
Мы знаем это не из книг,
Они уйдут в далеко море,
Но не забудем мы о них!
И в день, когда они вернуться
И на подходе сообщат,
Мы им ответим: «Все готово:
Погода, лоцман и причал».
Все будет строго под контролем:
Подход к молам и поворот,
И оператор наш спокоен,
От судна глаз не отведет!
И в этом наша честь и доблесть,
А безопасность — убеждение!
Знай, как встречают корабли
В Службе Управления Движеньем.



Заключение

Я сплел свою сеть и раскинул ее возле самой дороги, чтобы все ее видели. Кто остановится и взглянется, сможет, наверное, как и я, узнать, что задумал Господь, повелев руке моей трудиться.

Эрнст Вихерт

Морской канал в Калининградской области — таких мест, я думаю, не много на земле, потому что так тесно переплелись здесь различных народов история и культура, которая не ушла в прошлое, а уважительно сохраняется. Судоходный путь парусников по заливу превратился 110 лет назад в удивительное гидротехническое сооружение, по которому сегодня идут современные корабли и суда, несмотря на войны и реформы, дефолты и кризисы, а судоходство по каналу соответствует самым современным требованиям, канал совершенствуется и развивается часто вопреки, а не благодаря разрешающим структурам.

Важнейшая в экономической жизни региона транспортная артерия связала окруженную границами область с большой Россией. Водный путь начинается от морских ворот (Южного и Северного молов) в Балтийске, идет по Калининградскому заливу, заканчивается на реке Преголе в Калининграде, у двухъярусного моста, протянувшись на 43 километра 150 метров. Канал — это не только 11 оградительных дамб длиной в 28 километров, служащих для защиты фарватера от наносов песка и ила со стороны залива, не только средства навигационного оборудования с сетями электроснабжения, не только посты управления движением судов, молы, рейдовые причалы, станции расхождения и фарватер. Это десятки тысяч калининградцев и жителей области, которые работают на канале, в портах, это моряки, рыбаки, судовладельцы, судоремонтники, работники промышленных предприятий, организаций различных форм собственности, связанных и с речным, и с автомобильным, и с железнодорожным транспортом.

Нет такой сферы деятельности жителей области, которая хотя бы частично не была причастна к жизни канала. Поэтому на вопрос, касается ли эта книга только тех, кто связан с каналом и судоходством, я отвечу, что все причастны к судьбе этой водной трассы. Один экономист около двухсот лет назад метко



заметил: «Кто не имеет отношения к морю, тот многого не имеет, являясь пасынком бога».

Крылатую фразу Помпеи, сказанную им в 67 веке до нашей эры, о том, что мореплавание необходимо, а жить необязательно, написали люди в течение веков на стенах ратуш, торговых палат, судоходных компаний, зданий портов. Чтобы жить, развиваться, общаться и сотрудничать с другими народами, необходимо мореплавание. Этот важнейший фактор экономического развития региона обеспечивают люди, трудящиеся на канале. И я благодарю небесные силы за то, что мне выпало счастье не только жить на берегу канала, наблюдая его круглосуточную работу, но и узнать тех, кто посвятил свою жизнь преданной службе ему, «чьей руке повелел Господь трудиться» на Калининградском морском канале.

Использованная литература

1. Альминаускайте Ю. В глубинах канала полно угрей и иномарок // Комсомольская правда: Прил. Комсомольская правда в Калининграде.— 2001.— 21 дек.— С. 35.
2. Альбинус Роберт. Словарь города Кёнигсберга и его окрестностей — Раутенберг: Леер, 1988.
3. Антипов В. Инвестиции и их реализация: из доклада на Совете Росморречфлота 21.12.2005 г. / В. Антипов // Морской флот.— 2006.— № 2.— С. 46—47.
4. Афонин И., Губин А. Морская торговля Кёнигсберга // Бизнес-Балтия.— № 2.— 2000.
5. Афонин И. А. Морской канал // Балтийский альманах.— Калининград, 2008.— № 8.— С. 94.
6. Амбрасат Август. Провинция Восточная Пруссия, 1913.
7. Адам Бременский. Деяния архиепископов гамбургской церкви // Из ранней истории шведского государства (перевод В. В. Рыбакова, М. Б. Свердлова).— М., 1999.
8. Большим кораблям нужен глубокий канал: [О работах по углублению Калинингр. мор. канала на 0,5 м] // Авторынок: Прил. «Вестник Калининграда».— 1996.— 27 авг.— С. 5.
9. Варианты стратегии развития портового комплекса Калининграда // Морская индустрия.— 2002.— № 3.— 10—11.
10. Восточная Пруссия. С древнейших времен до конца Второй мировой войны: Ист. очерки. Документы. Материалы.— Калининград: Калинингр. кн. изд-во, 1996.
11. Выводцев А. М. Торговля Кёнигсберга в 1905 году // Сборник консульских донесений: СПб., 1906. Вып. 6.— С. 503.
12. Гердер Иоганн Готфрид. К Балтии // Адрастея, 1802.
13. Горбачева Н. Н. МАП: глубоко копают // Свободная зона.— 1996.— 13 авг.— С. 2.
14. Горлова И. Два берега одного канала, или Как ЗАО Морской торговый порт следит за своей территорией // Балтийская газета.— 2002.— 16—22 марта.
15. Грачев Ф. Поединок с океаном // Калининградская правда.—1965.— 26 марта.
16. Денисенков А. Морской канал станет глубже и шире // Комсомольская правда: Прил. «Комсомольская правда в Калининграде».— 2002.— 8 авг.— С. 4.
17. Дитмар Альбрехт. Пути в Сарматию. Десять дней в стране пруссов.— М.: Прогресс-Традиция, 2000.— С. 46.
18. Довыденко Л. С днем рождения, канал! // Маяк Балтики.— 2006.— 16 нояб.— С. 6.
19. Довыденк, Л. В. Инициатива Кёнигсбергского купечества // Аргументы и факты: Регион. прил. Калининград.— 2001.— № 48 (нояб.).— С. 11.
20. Довыденко Л. В. Калининградскому морскому каналу — 105 лет // Вестник Балтийска.— 2006.— 16 нояб.— С. 10.
21. Довыденко Л. Канал как культурно-историческая достопримечательность // Атлас культурных ресурсов. Калининградская область = Atlas of Cultural Resources / гл. ред. и авт. предисл. А. Попадин; ред. Ю. Бардун, О. Бойцова, И. Дементьев.— Калининград: Транзит, 2008.— 148 с.
22. Довыденко Л. В. Водные пути.— Калининград: Калинингр. правда, 2008.— 206 с.
23. Довыденко Л. В. Тайны Пиллау: очерки из истории города.— 3-е изд., перераб. и доп.— Калининград: Капрос, 2009.— 153 с.
24. Довыденко Л. В. Тайны Пиллау: очерки из истории города.— Калининград: Терра Балтика, 2004.— 119 с.
25. Елизарова Л. Водный путь длиною в 100 лет! // Калининградская правда .— 2001.— 15 нояб.— С. 7.
26. История Калининградской области.— Калининград: Изд-во КГУ, 1984.
27. История края. 1945—1950.— Калининград: Изд-во КГУ, 1984.
28. Калининградская область. Очерки становления и развития.— Калининград: Калинингр. кн. изд-во, 1988.
29. Калининградская область в цифрах.— Калининград: Калинингр. статистическое управление, 1996.
30. Калининградский морской канал: [очерки] / авт.-сост. Л. В. Довыденко; Калининград: Печат. Двор, 2001. — 79 с.



31. Калининградскому морскому каналу — 100 лет, 1901—2001 // Морская индустрия.— 2001.— № 3.— С. 4—5.
32. Канал, большегрузам путь открыт // Свободная зона.— 1994.— 4 мая.— С. 2.
33. КОГА, Д.: Р-17, Р-472, Р-102.
34. КОГА, опись 2, дело 420.
35. Красовская Н. В. Ихтиофауна Калининградского морского канала // Промышленно-биологические исследования АтлантНИРО в 2006—2007 годах.— Калининград, 2009.— Т. 1: Балтийское море и заливы.— С. 199—216.
36. Кулаков В. И. Раскопки поселения и могильника эпохи викингов Кауп. 1956—2004 гг. // Балто-славянские исследования. XVII: Сборник научных трудов.— М.: Индрик, 2006.— С. 413—458.
37. Кучке К. Новые строения порта Кёнигсберг // Экономика Восточной Пруссии.— 1924.— № 5.— С. 12.
38. Лавринович К. К. Орден крестоносцев в Пруссии.— Калининград, 1991.
39. Лависс Э. Очерки по истории Пруссии.— М.: Издание М. и С. Сабашниковых, 1915.
40. Кретинин Г. В., Брюшинкин В. Н., Гальцов В. И. и др. Очерки истории Восточной Пруссии.— Калининград: Янтарный сказ, 2002.
41. Костяшов Ю., Маттес Э. Изгнание прусского духа. Запрещённое воспоминание.— Калининград: Изд-во КГУ, 2003.
42. Лунин А. А. Гром земной: стихи, поэма.— Калининград: Калинингр. правда, 2009.— 160 с.
43. Механикова Г. Калининградский морской канал: Пиллауский пролив под флагом великого курфюрста // Славские вести.— 2002.— 11 июля.— С. 4.
44. Миловский В. А. Долгая дорога в порт: 106 лет назад был открыт Кёнигсбергский морской канал // Российская газета. Неделя: Прил. «Запад России».— 2007.— 6 дек.
45. Морской Кёнигсберг — Das Maritime Königsberg : выставка / Музей Мирового океана; авт. предисл. С. Г. Сивкова; ред. Н. Элерт, Т. Соколова.— Калининград: Maritime Industry, 2000.— 79 с.
46. Наumenко Е. Н. Зоопланктон Калининградского морского канала // Промышленно-биологические исследования АтлантНИРО в 2006—2007 годах.— Калининград, 2009.— Т. 1: Балтийское море и заливы.— С. 176—186.
47. Ноябрь 1901 г. — завершилось строительство морского канала // Календарь памятных дат по истории края на 1996 год.— Калининград, 1996.— С. 23.
48. Общий морской список. Т. I; Леер.
49. Окунь Л. Теперь канал глубже стал // Калининградская правда.— 1997.— 24 апр.— С. 1.
50. Пирогова Л. Открыть путь в порт помог Балтфлот // Калининградская правда.— 2000.— 5 сент.
51. Петр из Дусбурга. Хроника земли Прусской.— М., 1997.
52. Пренгель Ф. Строительство Кёнигсбергского морского канала // Экономика Восточной Пруссии, важнейшие водные пути и порт Кёнигсберг.— 1924.— № 5.— С. 55.
53. Пимошенко А., Геманов В. Крузенштерн. Школа под парусами.— Калининград: Янтарный сказ, 1999.— С. 3.
54. Попов В. И. Мы выросли в боях, 2005.
55. «Росморпорт» вложит 1,2 млрд рублей в капремонт молов Калининградского морского канала // Морские порты.— 2008.— № 5.— С. 43.
56. Рыбная промышленность Калининградской области. Страницы истории / авт.-состав.: В. А. Цуранов, Б. И. Гавриленков, А. В. Сигаева.— Калининград: Янтарный сказ, 2009.— С. 43.
57. Рушев А. Он дышит, он живет! // Маяк Балтики.— 2002.— 3 окт.— С. 4.
58. Самая западная: Сборник документов и материалов о становлении и развитии Калининградской области.— Калининград: кн. изд-во, 1980.
59. Себов Г. Морской канал — не место для рыбалки, а особо охраняемая территория // Светловские вести.— 2002.— 29 авг.— С. 5.
60. Сомкин В. История канала // Калининградская правда. Пятница.— 2001.— 22 июня.— С. 3.

61. Степанов Н. Каналья стратегии // Маяк.— 1996.— 6 февр.— С. 4.
62. Судоходство станет безопаснее: в Калининградском морском канале ведется реконструкция входных молов // Страж Балтики.— 2007.— 25 авг.— С. 2.
63. Хомутовская Ж. Дорога через Балтику // Российская газета: Прил. «Запад России».— 2005.— 7 дек.— С. 6.
64. Шевченко И. Как здоровье, канал? // Калининградская правда.— 2006.— 6 июля.— С. 3.
65. Шушарин А. В. Использование многолучевого эхолота в исследованиях рельефа дна Калининградского морского канала // Калинингр. гос. техн. ун-т: Международная научно-техническая конференция / Гос. техн. ун-т Калинингр. — Калининград, 1999.— Ч. 1.— С. 97.
66. Чиркова Е. Марш энтузиаста // Маяк Балтики.— № 36 (183).— С. 13.
67. Янтарный остров России: Статистический справочник, 1996.
68. Радзівіл Багуслау. Аутабіаграфія.— Мінск, 2009.— С. 61.
69. D-r Bernd Webke. 250 Jahre Pillau.— Kiel, 1975.— S. 129.
70. Gause F. Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen. 2. Aufl. Kūln; Weimar; Wien, 1996. Bd. 1—3.
71. Helmolda Kronika Slavian, przez J. Matuszevski, Warszawa, 1984.— S. 83.
72. Oskar Schlicht. Das westl. Samland.— Dresden, 1922.



Именной указатель

- Абдалов Ю. А., 169
Аведсян Э. А., 56, 133, 169
Адальберт Пражский, 8
Адам Бременский, 8, 15
Адылов А.Р., 118, 119
Аедоницкий П. В., 171
Акмурадов Акмурад, 121—122
Александр, Македонский, 6
Александр Третий, 72
Алентова В. В.,
Альбрехт Бранденбургский, 10, 16
Альбрехт Д., 50
Альфред Великий, 7
Амбрассат Август, 14
Андерсен Макс, 44
Андреев А. И., 115, 116, 117
Анна Мария, 10
Арбеков В. И., 117
Аристотель, 6
Ашурков С. В., 169
- Бабарин Владислав
Бабичев И. Н., 91
Бабчихин А. А., 115, 116
Бакланов Г. Я., 171
Балигант, 9
Балка Герман, 9
Банионис Д., 172
Барвенов В. Г., 61
Бардоитс, 12, 13
Баркасов Н. Ф., 115, 117
Баринов В. А., 72
Барышев Ю. П., 123
Баштаник Н. Г., 61
Байшева Т. Н., 69
Беккель,
Беккер, 36
Беллинсхаузен Ф. Ф., 67
Белоусов Е. В., 150
Белоярцев Ю. В.,
Бельвалет Альфред, 133
Беляев В. Г., 78, 79, 80, 81, 82
Бензин Б. И., 159
Бергер Юлиус,
Береснев А. Ф., 68
Бессель Фридрих, 24
Блонк Филипп, 19
Бобровский В. А.,
Бодряков В. Н., 80, 81, 84, 185
Болдырев В. Л., 70
- Боос Г. В., 80
Бородин П. П., 102.
Боромыченко Б. С., 61
Борщевский В. В., 80, 81
Боценюк Л. А., 159, 160
Брато, 6
Браун Георг, 16
Брауншвейгская Анна Мария,
Бречко И. Ф., 17
Бродский И., 171
Бросалин А. И., 160
Брутен, 5, 6
Фон Брюннов Генриетта, 31
Буденный А. Т., 117, 118, 122
Бурин Н. И., 159
Бурлыка А. Г., 169
Буденный Д. А., 123
Буш Е. С., 61
Быньков Ю. П., 95, 164
- Вабищевич Игорь, 120
Вагнер Рихард, 170
Вармо, 6
Василенко Л. П., 115
Вацлав I, 10
Вебке Бернд, 5, 13, 48
Вейде Фридрих, 9
Винокурцев В. Г., 91
Вихерт Эрнст, 178
Верди Джузеппе, 170
Вельманн, 36
Верникке, 36
Вертинская А.,
Ветров А. И., 66
Видевут, 5, 6
Визе Гюнтер, 47
Вильгельм Второй, 35
Винков, 22
Вольфф Ханс Ульрих, 31, 33, 59, 104, 164
Воронец О., 171
Воронков В. И., 118
Врангель В. В., 24
Вульфстан, 7
- Гальперин А. Т., 115, 117
Гамеза В. Г., 61
Гаркуша С. Н., 91
Гаузе Ф., 26
Гельмольд, 8
Гердер Готфрид, 49, 50

- Гердт З., 171
 Геродот
 Гилев С. И. 123
 Гращенко В. А., 91
 Фон Гинденбург Пауль, 45
 Гладкая Л. А., 92
 Гладкий Н. П., 72, 91, 92
 Глухарев А. Д., 169
 Гоголь Р. А., 146
 Голдобенко А., 64
 Голованов А. А., 122
 Голубкина Л., 171
 Горбачевич А. А., 100, 101
 Горбенко Л. П., 104, 134
 Городницкий Александр, 172
 Грабарчик Цезарий, 109
 Грачев П. С., 171
 Фон Гребен Отто, 19
 Греков, 22
 Греку Х. И., 68, 149
 Греф Г., 171
 Гречко А. А., 171
 Гринь Т. И., 131, 132, 133
 Гриценя Е. Н., 64
 Громадская О. И., 116
 Громов Ф., 171
 Гуженко Т. Б., 63, 64
 Густав Адольф Ваза, 18
 Галиндо, 6
 Грунау Симон, 5
- Делнов И. В., 169
 Деменок А. Ф., 103, 104, 107
 Демьяненко А., 171
 Дерезюк В. Н., 81
 Дернов В. А., 100
 Джигарханян А., 171
 Дизраэли, Бенджамин, 74
 Добриченко А. В., 118
 Довыденко Л. В., 163
 Долгов А. И., 84
 Долгов С. А., 95
 Долматов Григорий, 22
 Доротея Гольштайнская, 10
 Дударев Е. П., 115
 Дюссиг, 36
- Евдокимов,
 Егоров В. Г., 75, 163
 Екатерина Вторая, 22
 Елизавета Петровна, 21, 22, 147, 174
 Ельцин Б. Н., 71, 105, 171
- Железнов Г. Г., 99, 101
 Железняков А. Э. 80, 81
 Живаго А. В., 68
 Жук И. А., 118
 Жуков Г. К., 170
 Журиленко Л. И., 51
- Зайсанов Р. Х., 115, 117
 Зайцев А. И., 118
 Замо, 6
 Зарубов И. В., 142, 144
 Затопляев Б. С.,
 Захаров Савва, 22
 Звягин Б. Ф., 61, 84
 Зевс, 50
 Зельдин В., 172
- Ибрагим ибн Якуб, 7
 Иванов А. А., 160
 Иванов В. П., 118
 Иванов Н. Ф., 65
 Иванов Павел, 61
 Ичанов С., 171
 Иванова Зинаида, 61
 Ицка, 16
 Ишков А. А., 152
- Каджаян Ю. С., 82
 Каевски Аннемари, 33
 Каплин Н. И., 117
 Караченцов Н., 171
 Карл I, 133
 Касьянов М., 171
 Кашкин П. Г., 21—22
 Кауфман Соня Мария, 31
 Квашин А., 171
 Кирилл, 171
 Кит В., 61
 Клеуенштюрбер Роберт, 36
 Клебанов И., 171
 Клочков И. Ф., 115, 117, 118, 119
 Ключев Ю. В., 81
 Кобзон И., 171
 Ковалева Н. А.,
 Коваленко В. Д., 115, 116
 Коваленя М. М., 81, 84
 Коврига А. И., 169
 Кодылев Н. И., 118
 Козырев А. Н., 171
 Колмановский А., 171
 Короба П. В., 169
 Королев Е. А., 69, 168, 169
 Косыгин А. Н., 171



- Котельников Г. В., 115, 116
Красножен А., 64
Красов Н. И., 159
Круглов А. П., 118
Крючков С., 172
Кузнецов С. В., 164
Кузнецов Ю., 171
Кузьменков В. А., 118
Кулешов А. В., 95
Кулешов С. С., 160
Куликов С. Б., 177
Купченко И., 172
Куравлев Л., 171
Курзин И.К., 84
Куроедав В., 171
Куртов М. П., 91
Кусто Жак Ив, 173
Кучерин В. В., 118, 122
Кучке Корнелиус, 41, 42, 43
Кэмерон Джеймс, 173
- Лависс Э., 11, 12
Лазарев М. П., 67
Ларионов В. А., 115, 117
Лауштите, Лаукозштайтис, 14
Лебедева Г. Н., 65
Лебядников, 22
Левитин И. Е., 4, 109
Лемс Яап, 81
Леонтьева В. Н., 169
Леонов Е., 171
Лефорт Ф. Я., 21
Лещенко Л., 171
Ливанов А. 172
Лигатюк Д. С., 123
Лилиенталь, 22
Лисицин А. П., 68
Литвинов В. И.,
Литтфо, 6
Лох, Эдуард, 13
Лохштедт Конрад, 14
Лукашенко А. Г., 171
Лунин А. А., 163, 174
Лужков Ю.М., 174
Людовик XIII, 133
Льюис В., 21
Лядвик Н. С., 56, 75, 82, 84, 95, 156, 164, 169
Лякмунд Л. Л., 72
Ляшко Л. Д., 154
- Майер Макс, 32
Майер-Натус Аксель, 32
Майер-Натус Ральф, 32
- Майер-Натус Ханс Йоахим, 32
Майер-Натус Харальд, 32
Майер-Натус Эдуард, 32
Майер-Натус Эрих, 32
Малиновский Р. Я., 170
Макаров С. О., 117
Макарова И., 172
Максеев, 61
Маменко Н. Ю., 108
Мамонов А. И., 136
Манн И. А., 66
Мардусин В. Н., 132
Марусевич И. С., 160
Матвеев Е., 171
Матвиенко В., 171
Маточкин Ю. С., 104, 109
Машканцев К. Ю., 91
Медведев Д. А., 113
Мейнартес В. И., 117
Фон Мейсен Генрих, 8
Мелехов А. А., 163, 174
Меньшов В. В., 102
Мешков И. В., 96, 103
Мешков С. П.,
Мейхофер Роберт, 46
Миронов С. М., 102
Митрофанов Арсений, 61
Михайлов А., 172
Михайлов А.Е., 65, 68, 150
Михайлов Б. Б., 111, 118, 119, 120
Михайлов Петр, 21
Михалков Н. С., 171
Михальков Н. И., 115, 117
Михин О. Н., 123
Мониер И., 44
Мордвинов С. И., 22
Морозов В. Ф., 81
Москаленко Виталий, 103
Мошков А. Н., 144
Мстивой П, 9
Мюллер Генрих, 27
Мюллер, 36
- Назин, 61
Натус Карл Фердинанд, 31
Натус Хуго Фердинанд, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 164
Натус Гертруда, 31
Натус Иоганна, 31
Нагаев А. И., 22
Надро, 6
Наполеон, 25
Натанго, 6
Некерман Элизабет, 32

- Некрасов А. Н., 118
 Нептун, 167
 Ножкин М.,

 Олейников С. Г., 160
 Ольшевский Александр, 90
 Ольшевский О.М.,
 Орозий Павел, 7
 Остердорф Готфрид, 37
 Остроумов А. В., 169
 Отер, 7
 Оттокар II, 10
 Фон Остерн Поппо, 8
 Ошурко С. В., 96

 Павлович Н. В., 65
 Пай Э.К., 115
 Панцер, Конрад, 13
 Панкратов-Черный А., 171
 Парамонов В. Н., 118
 Панфилов А. Г., 118
 Парфенов А. Ф., 71
 Перепеляк Б. В., 115, 116
 Перетятко А., 117
 Петр из Дусбурга, 9
 Петр Первый, 21, 163
 Петросов Ю. А., 115
 Пинч Юлиус, 39, 35
 Пилла, 12, 13
 Пифагор, 6
 Пифей, 7
 Платон, 6
 Плещеев Федор, 22
 Плиний, 7
 Подвойский П. Г., 101
 Подковыров А. В., 72
 Полковников В. Н., 100, 101
 Поляков В. И., 86
 Поляков Ю.Е., 175
 Помезо, 6
 Попов В. И., 49
 Попов В. Я., 117
 Попов Н. П., 118, 119
 Портного С. М., 115, 116
 Порядин Е. К., 123
 Посьет К., 72
 Потапов А., 164
 Потапович В. А., 118
 Прейсиш-Эйлау (Багратионовск),
 Пренгель Фридрих, 27, 36, 37
 Примаков Е. М., 171
 Причерт М. Ф., 149
 Птоломей Клавдий, 7

 Пузанов И. Н., 118
 Путин В. В., 76, 1053 134, 145, 171
 Пухач А. Р. 57

 Равич М. Г., 68
 Радзивилл Богуслав, 12, 18
 Раимбеков М. Р., 99—101
 Райхерт Пауль, 31
 Райхерт Рудольф, 30, 33, 164
 Райхерт Вильгельм, 31
 Райхерт Эмели, 31
 Райхерт Эмели Роза, 31
 Рауль Бенджамин, 18
 Рашке Штефани, 32
 Рейнеке М. Ф., 24
 Реут А. И., 117
 Реффле Генрих,
 Реутович Ирина, 160
 Рихтенберг Генрих, 16
 Родионов И. В.,
 Рождественский Р., 171
 Рожков А. С., 115, 117, 118, 119
 Рыбков Ю. А., 118
 Рюге Вера, 114
 Рюге Иоахим, 114
 Рябинин, 22

 Савельев В. Г., 90, 93
 Савенков А. А., 167
 Садовский В. А., 188, 119, 125
 Сазонов Л. В., 122
 Самойлович В. Г., 118
 Саржин П. И., 115, 116, 117
 Сарычев Г. А., 22, 24
 Сафронов А. В., 149
 Святополк, 9
 Себов Г. Н., 30, 95, 162, 164
 Северин, 25
 Сенкевич Ю., 163
 Сербин, 22
 Сергеев И. Д., 171
 Сидоренко А. Т., 152
 Сидло И. В., 125
 Симонов Владимир, 103
 Синильников А. А., 165, 169
 Скалве, 6
 Скулин М., 164
 Славинская Александра, 61
 Смирнов Е. Б., 122, 123
 Смоляков Андрей, 103
 Смуул Юхан, 148
 Соколов В., 171
 Соколов М. В., 118



- Сологуб С. П., 95, 169
Сорокин А. П., 117
Сорос Джордж, 171
Софроний, 172
Спиридонов А. С., 85
Стаскевич С. Г., 123
Стержаков Владимир, 103
Столбовцев А. Н., 54
Страбон, 7
Страфилов А., 164
Струве В. Я., 24
Стушнов Ю. А., 144
Судо, 6
- Таго Э. К., 117
Тацит Гай Корнелий (Публий), 7
Твардовский А. Т., 171
Телепнев Никита, 21
Тедо Г. К., 117
Теудот, 5
Тимофеев А. Г., 110
Ткачев Александр, 164
Тозик А. В., 77
Толмачев Аркадий, 93
Торопов Н. С., 81, 84
Треплин О., 36
Тепляков П. К., 160
- Удерман Е. Н., 118
Урпин А. А., 115, 116
Устнов Д. Ф., 171
- Фадеев М., 171
Фазтон, 49, 50
Федоров А. М., 72
Фельцман О., 171
Фирсина Н. Г.,
Фишер, 23
Франк С. О., 76, 171
Фредерикс И., 72
Фрей, 25
Фридрих Датский, 10
Фридрих фон Вейде
Фридрих Альбрехт Бранденбургский, 10
Фридрих Вильгельм Бранденбургский, 18, 19, 20
Фриске, 13
- Хаген Вильгельмина Августа, 25
Хаген Готгильф, 24, 25
Хаген Карл Готфрид, 24
Хаген Карл Генрих, 25
Хакен, 16
- Халлер Анни, 32
Хамицкий С. М., 118
Хасбулатов Р., 171
Хаслингер Освальд, 46
Хейердал Тур, 173
Хлопоков Ю. П., 117, 118
Хогенберг Франц, 16
Хогго, 6
Хозер Николай, 61
Холодова О. В., 81
Хопп Ганс, 46
Христиан, 9
Хрущев Н. С., 17
Хугес Чарльз, 37
- Цветков В. С., 117, 118
Цихоцкий В. И., 80, 81
Цыганков М. А., 66
Цыганок А. Р., 118, 122, 123
Цуканов Н. Н., 113, 171
- Чаплинский В. И., 118
Черкашин Сергей, 93, 164
Чернецов Н., 61
Черников Юрий, 160
Чернов, 22
Черных В. М., 118
Чеснокова Оксана, 169
Чечеткин Е. Г., 123
- Шабров В. П., 71
Шаинский В., 171
Шакула С. И., 118, 149
Шакун, 61
Шало, 6
Шафоростов Е. В., 123
Щахрай С., 171
Шахназаров К.,
Шворень С. Н., 116, 118, 119, 122
Шевчук Ю., 171
Шепырев В. Т., 115, 116
Шеффер Тим, 31
Шён фон, 26
Швыдкой М., 171
Шибанов Н., 149
Шимкус Р., 118
Ширхорн Рудольф, 32
Ширшов П. П., 173
Шихау,
Шкловский А. М., 72
Шлихт Оскар, 12, 14, 45
Шлихман Альбрехт, 23
Шмалий И. Г., 74

Шмалий Сергей, 93
 Шматков В.М., 115, 117
 Шнелль Густав, 37
 Шперхорн Рудольф, 31, 36
 Штайнфурт,
 Штернфельд Штейнер фон, 21
 Штильман Матиас, 17
 Штраус, 36
 Шуберт Ф. Ф., 24
 Шульц Мариан, 30, 44
 Шумский И. Я., 62—63, 6
 Шушарин А. В., 95, 96

Щербаков В. Я., 161
 Щербаков Ю. В., 122, 169
 Шука А. Ф.,

Эберт Фридрих, 45, 46
 Эглит А. А., 72
 Эльби, 12, 13
 Эрих Брауншвейгский, 10

Юлих-Клеве Мария Элеонора, 10
 Юлих Клевский, 10
 Фон Юнгинген, Конрад12
 Юрский С., 171

Яковлев А., 171
 Янссен, 36
 Янченко Г. Р., 123
 Ясинский В. Н., 115

Географический указатель

Австралия, 69
 Австрия, 11
 Азовское море, 154
 Аквилея, 11
 Алле р., 11
 Альтштадт, 16, 17, 19, 41
 Амазония, 126
 Амстердам, 17, 19, 120
 Англия, 7, 11, 36, 104, 133
 Антарктида, 53, 66, 67, 68
 Антверпен, 17, 107
 Аргентина, 69
 Архангельск, 85
 Архангельская область, 154
 Атлантика, 53, 68, 152, 160
 Атлантический океан,
 Африка, 18, 19, 41

Багратионовск, 44
 Бад-Киссинген, 32,
 Балтийск, 3, 4, 9, 14, 23, 25, 32, 52, 53, 55 62, 70,
 75, 77, 78, 87, 90, 92, 95, 101, 102, 104, 105, 106,
 108, 110, 11, 112, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 122,
 123, 124, 130, 131, 132, 136, 137, 140, 141, 142,
 143, 144, 145, 146, 147, 149, 153, 155, 158, 159,
 163, 166, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 178
 Балтийское море, Балтика, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 15,
 18, 20, 22, 24, 28, 32, 37, 42, 44, 50, 71, 106, 108,
 126, 130, 131, 150, 155, 156, 168, 173
 Балтийская коса, 15, 36, 55, 100, 113, 139, 166,

172
 Балтия, 77
 Бальга, 6, 9, 10, 14, 26, 82
 Баренцево море, 156, 161
 Баухафен (Судоремонтная гавань), 48
 Белоруссия, Беларусь, 63, 85, 102, 106, 108
 Бельгия, 69, 104, 108
 Берег Правды, 66
 Береговое, 8
 Березники, 71
 Берлин, 25, 31, 33, 35, 41, 44, 108
 Бесков, 31, 32
 Бирке, 8
 Бонау, 12
 Бенгуэльский течение, 68
 Брауншвейг, 44
 Бремен, 45
 Бремерхафен, 107

Вабея проход, 82
 Валенсия, 146
 Варнемюнде, 33, 53
 Варникен, 48
 Вашингтон, 69
 Великобритания, 69, 74
 Взморье, поселок, 101
 Видиттен (Ижевское), 29
 Вильна, 17
 Висла, 7, 8, 11, 26, 155
 Вислинская коса, 14, 20, 45



- Вислинский залив, 5, 10, 88, 106, 109, 125, 127, 133, 147, 155
Владивосток, 4
Военная гавань, 132
Вограм, 14, 20
Волго-Каспийский канал,
Волочаевское, поселок, 91, 155, 156, 157
Вольная гавань, 38, 42, 43, 44, 148, 155, 168
Воронеж, 147
Воронежская область, 63
Восточная Балтика, 108
Восточная Германия, 30, 114
Восточное море, 7
Восточная Пруссия, 6, 13, 15, 20, 21, 23, 25, 27, 32, 34, 37, 41, 43, 45, 46, 51, 62
Вустер, 7
Вустоппос, 6
- Галле, 12
Гамбург, 45, 46, 89, 104, 106, 107, 108, 162
Гвинея, 19
Гданьск, 41, 82, 83, 106, 108
ГДР, 154, 155
Гдыня, 147
Германия, 25, 36, 44, 45, 51, 77, 78, 104, 106, 108, 114, 122, 141, 145
Голландия, 18, 36, 53, 88, 104, 133
Гомельская область, 85
Готланд, 5
Грабен (Крепостной канал), 48
Греция, 38
Гросс Хайдекруг (Взморье), 29, 37, 39, 40
Гумбиннен (Гусев), 20
- Дания, 5, 10, 16, 24, 36, 41
Данциг (Гданьск), 14, 16, 23, 41, 44
Девин, 11
Дейвиса море, 66
Дейма р., 106
Донбасс, 149
Драмбург, 41,
Дрезден, 44, 114
Друзино, 9
Дунай, 11, 154
- Европа, 11, 20, 24, 27, 44, 45, 104, 107, 130, 133, 154
Европейский Союз, 142
Египет, 74
Ельск, город, 85
- Жуковское, 29
- Закхайм, 40
Зальцбург, 20
Замковый пруд, 35
Замланд, 12, 19, 20, 26, 39, 45, 145
Замландский полуостров, 14, 113
Западная Европа, 11, 15, 78, 133
Западная Пруссия, 23, 44
Засниц, 42, 106, 108, 146
Зее-Тиф, 15, 16, 114
Зеленоградск, 71, 154, 158
Зеленоградский район, 160
Зеленый остров, 133
Знаменск, 12, 63, 154
- Ижевское, поселок, 3, 29, 75, 90, 123, 144, 155, 157, 160, 163, 166
Ижевский поворот, 87, 90, 113, 124, 158, 166, 167
Индия, 18
Индустриальная гавань, 41, 42, 43, 44, 69, 148, 152, 153, 168
Инненхафен (Внутренняя гавань), 48
Инстербург (Черняховск), 20, 44
Иран, 150
Испания, 55, 77, 149
- Казахстан,
Калининград, 4, 31, 33, 55, 56, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 78, 84, 85, 86, 89, 92, 95, 101, 102, 103, 105, 106, 108, 109, 110, 11, 113, 116, 117, 118, 119, 124, 125, 130, 144, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 163, 166, 168, 170, 173, 174, 178
Калининградский куток, 129
Калининградский морской канал, 3, 15, 65, 69, 70, 71, 74, 78, 87, 88, 91, 92, 93, 94, 97, 98, 99, 103, 104, 106, 109, 110, 116, 120, 121, 123, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 134, 135, 139, 142, 154, 155, 156, 157, 158, 163, 174, 179
Калининградская область, 4, 8, 23, 56, 62, 63, 66, 69, 75, 78, 88, 98, 103, 104, 106, 108, 109, 113, 120, 141, 142, 144, 147, 148, 150, 151, 154, 157, 158, 160, 167, 169, 170, 171, 174, 178
Калининградский залив, 3, 5, 86, 88, 89, 98, 109, 113, 127, 129, 130, 131, 132, 155, 163, 164, 165, 168, 178
Калининградский поворот, 57, 58, 61, 124, 126, 127, 167
Калининградский полуостров, 8
Калининградский порт, 62, 65, 66, 68, 69, 72, 74, 79, 81, 82, 84, 85, 87, 91, 100, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 116, 119, 120, 125, 131, 134, 136, 142, 152, 153, 163, 164, 171, 175
Кальберг, 14

- Кальбергский пролив, 14
 Камстигалль, 20, 28, 37, 39, 45
 Канада, 62
 Канарские острова, 68
 Каппорн, 29
 Карелия, 65
 Карибский бассейн, 129
 Карлсхамн, 108
 Карнунт, 11
 Карпаты, 13
 Каунас, 86
 Кауп, 11
 Кёльн, 16
 Кёнигсберг, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 45, 46, 49, 51, 53, 62, 69, 70, 71, 114, 115, 150, 168
 Кёнигсбергский порт, 33, 34, 40, 42, 43, 69
 Киль, 108
 Кильский канал,
 Кимбрия, 5
 Киргизия
 Кировская область, 78
 Клайпеда, 21, 106, 107, 108, 142, 159
 Кнайпхоф, 16, 17, 18, 19, 41
 Комсомольский п., 29, 36, 73, 90
 Комо, 7
 Комум, 7
 Копенгаген, 25
 Коровий, остров, 59
 Коссе, 26, 38, 43, 69, 70, 71, 168
 Коссе, район, 69, 168
 Кранц (Зеленоградск), 13, 36
 Красноводск, 150
 Кригсхафен (Военная гавань), 48
 Кронштадт, 22, 173
 Крыница-Морска, 14
 Куба, 55, 62, 119, 149, 171
 Курская область, 63
 Куршская коса, 14, 103, 127
 Куршский залив, 21, 106, 131

 Ла-Манш, 133
 Латвия, 38, 63, 154, 159, 160
 Ленинград, 51, 56, 116
 Ленинградская область, 142, 154
 Лёбенихт, 16, 17, 41
 Лемберг (Львов), 11
 Лесная (Дровяная) гавань, 42, 43, 44, 152
 Лесное, поселок, 160
 Либава (Лиепая), 21
 Либице, 8
 Литва, 17, 38, 45, 63, 78, 106, 108, 132, 142, 154, 159

 Ломоносово, 53
 Лондон, 170
 Лохштедт, 9, 10
 Лохштедтский пролив, 13, 14
 Любек, 8, 11, 25, 106, 108
 Люблино, 146
 Люнсбург, 47

 Майнц, 8
 Мамфро, 19
 Марсель, 7
 Массалия, 7
 Мексика, 19
 Маларен, 8
 Мемель, 21, 44, 45, 46
 Мемель, река, 44
 Мирный п. 67, 68
 Мировой океан, 131, 152, 163, 173,
 Морген, 29
 Москва, 17, 107, 146, 159, 171
 Мурманск, 103
 Мюнхен, 41, 107

 Надровия, 11
 Нангаст, 6
 Нарва, 17
 Нельма, р., 44
 Неман р., 106
 Новомосковское, поселок, 155
 Новый Пиллау, 45
 Новый пролив, 15
 Норвегия, 36, 69, 101
 Наутцинкель, 29
 Некрасово, 21
 Новая Зеландия, 69
 Новгород,
 Нойкурен (Пионерский), 13, 44
 Нойтиф, 45
 Нормельн, 14
 Нью-Джерси, 62
 Нью-Орлеан, 62

 Озерки, поселок, 155
 Ойтин, 30
 Олива, 9

 Пайзе, 29, 36, 38, 39, 40
 Пайлпайлло, 6
 Панамский канал,
 Париж, 107, 133
 Петербург, 49
 Петролиумхафен (нефтяная гавань), 48
 Пиллау, 5, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24,



- 25, 26, 27, 28, 30, 32, 36, 37, 38, 39, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 62, 69, 114, 115, 170
Пиллауский пролив, 44
Пионерская станция, 68
Пионерский, 13, 44, 83, 103, 158, 161
Полесск, 154
Польша, Республика Польши, 14, 23, 38, 45, 70, 77, 88, 106, 108, 132, 133, 142, 154
Померания, 41
Правдинск, 103
Прага, 71
Прегель, 8, 10, 11, 15, 17, 19, 26, 27, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 48
Прегольский п., 59
Преголя, 8, 34, 55, 69, 70, 71, 106, 123, 126, 130, 163, 165, 168, 174, 178
Прейл, 45
Прейсиш-Эйлау, (Багратионовск), 44
Прибалтика, 11
Приморск, 10, 28, 45, 49, 91
Приморская бухта, 9, 10, 28, 29, 53, 24, 82, 127, 129, 130
Прохладная, река, 129
Пруссия, 5, 8, 9, 10, 20, 21, 22, 24, 33, 49
Пшебрно, 14

Ревель (Таллин), 17, 21, 46
Речной порт, 74, 154—155, 158
Россия (Российская Федерация), 3, 4, 8, 11, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 36, 40, 43, 49, 63, 72, 75, 77, 78, 81, 82, 83, 89, 96, 97, 102, 104, 105, 106, 108, 109, 116, 120, 127, 131, 134, 136, 142, 145, 146, 153, 156, 157, 160, 161, 163, 169, 171, 172, 173, 174, 178
Рига, 16, 66, 86, 91, 92, 107, 159
Розенберг, 14
Розенбергский пролив, 14
Роттердам, 81, 107
Русская дамба, 21, 30, 32, 45, 47
Русский, остров, 48
Рыбачий п., 59, 61, 73, 86, 89, 113
Рыбачий полуостров, 133, 166
Рыбный порт, 54, 79, 117, 118, 119, 120, 150—154, 158, 160

Самбийский полуостров, 8
Самбия, 8, 15
Санкт-Петербург, 75, 78, 89, 107, 121, 122, 142, 145, 147
Саргассово море, 129, 133
Сарматия,
Свежее море, 9
Светлогорск, 117, 158
Светлый, 3, 29, 36, 56, 58, 66, 75, 82, 90, 102, 105, 129, 130, 147, 154, 155, 158, 159, 166, 167, 173
Свинемюнде (Свиноуйсьце), 45
Свиноуйсьце, 45, 108
Севастопольский п., 29, 48, 62
Северная дамба, 29, 75
Северное море, 11
Северный мол, 4, 23, 63, 78, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 146, 159, 178
Северский Донец, 149
Сегель, Шифер, Лотсен (Морской бульвар), 78
Синяино, 113, 166
Сибирь, 49, 150
Сирия, 146
Скандинавия, 8
Скандия, 7
Словакия, 11
Словения, 11
Советск, 21, 44, 63, 154, 158
Советский Союз, СССР, 46, 51, 64, 67, 69, 71, 72, 81, 87, 91, 116, 117, 149, 150, 154, 159, 170, 171, 172, 173
Сокольники, 6, 12
Средиземное море, 6, 12
Срезиземноморье, 11
Старый Пиллау, 16, 20
Стагир, 6
Старый пролив, 14
Стокгольм, 17, 25, 134
Страсбург, 162
Судавия, 11
Сухуми, 56
Суэцкий канал, 28, 74, 170
США, 38, 62, 68, 69, 81, 82, 118

Таллин, 88, 98
Таран, мыс, 80
Твангсте, 10
Тенкиттен, 8
Тильзит (Советск), 21, 44
Торговая гавань, 41
Торговый порт, 4, 43, 74, 78, 84, 117, 119, 120, 148—150, 152, 158, 159, 163, 168
Тортос, 7
Трусо, 11

Узбекистан
Украина, 63, 77
Ульмиригия, 5
Ульмигания, 5, 6
Уорикшир, 7
Урал, 150
Усть-Луга, 77, 78, 104, 106, 108, 141, 142, 143, 145, 146

Уэссекс, 7

Финляндия, 89, 122

Фишерхафен (Рыбацкая гавань), 48

Фишхаузен, (Приморск), 10, 29, 45

Форгафен (Аванпорт), 48

Франция, 38, 69, 107, 133

Фридрихсбург, 19

Фрише Нерунг, 9, 13, 15, 36, 48

Фришес-Хафф, 5, 7, 8, 9, 13, 19, 21, 22, 34

Фришхаузен, залив, 29, 39

Фромборг, 147

Хайдекруг (Взморье), 51

Хайлибо, 5

Хакен, 16

Халкида, 6

Хельсинки, 46

Харьков, 159

Хинтерхафен (Внутренняя гавань), 44

Хольцхафен (Дровяная гавань), 48

Хонед, 6, 9

Хундегатт, 17

Циммербуде (Светлый), 29, 36, 37

Черное море, 46, 154

Черняховск, 12, 44, 154

Чехия, 8, 10, 11

Чили, 69

Шаакен, 21

Швейцария, 161

Швец (замок), 9

Швеция, 24, 36, 78, 88, 104, 108

Шнеппханхафен (Карантинная гавань на косе), 48

Шоне-Вик, 9, 10, 28

Штайнберг, 32

Штеттин (Швецин, 23, 25, 45

Шторков, 32

Штутово, 14

Щецин, 108

Эвбея, 6

Эльбинг, 8, 9, 10, 13, 26, 36, 96, 106

Эльблонг, 8, 9, 10, 36, 108, 114, 147

Эридан, 49

Эстония, 88, 159

Эфиопия, 50

ЮАР, 69

Южный мол, 4, 22, 23, 32, 44, 63, 78, 136, 137, 138, 139, 140, 146, 149, 178

Юрбаркас

Япония, 69

Янтарный край, 153





СОДЕРЖАНИЕ:

Вступление

Глава I. Предыстория канала

1. Древние мореплаватели
2. Судходство в Орденском государстве
3. Проливы через косу Фрише Нерунг
4. Кёнигсбергское купечество
5. Гавань Пиллау
6. Россия и Восточная Пруссия
7. Судходство по заливу Фришес Хаф в XIX веке

Глава II. Строительство канала

1. Проект Хуго Натуса
2. Воспоминания Рудольфа Райхерта
3. Строители канала

Глава III. Канал с 1901 по 1945 годы

1. Совершенствование канала
2. Строительство Кёнигсбергского порта
3. Морская служба Восточной Пруссии

Глава IV. СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД В ИСТОРИИ КАНАЛА

1. Воспоминания Л. И. Журиленко
2. Рассказ Э. А. Аведисяна
3. Воспоминания И. Я. Шумского
4. Воспоминания Е. Н. Гриценя
5. Первые Антарктические экспедиции
6. Уточнения Е. А. Королева

Глава V. КАНАЛ СЕГОДНЯ

1. Совершенствование канала с 2001 года по 2011 годы.
2. Администрация морского порта Калининград.
3. Служба морского канала.
4. Группа контроля глубин
5. Судно «Надежда»
6. Гидрографический катер «Афродита»
7. Международные связи.
8. Служба управления движением судов.
9. Лоцманская служба
10. Экология Калининградского морского канала
11. Реконструкция молов
12. Железнодорожный паромный комплекс
13. Торговый порт
14. Рыбный порт
15. Речной порт
16. Причалы Светлого
17. ОАО «Гидрострой»
18. Празднование 100-летия канала
19. Традиции канала
20. Канал как культурно-историческая достопримечательность Калининградской области
21. Канал в стихах и песнях

Заключение

Использованная литература

Именной указатель

Географический указатель