

ДАТА


ROSMORPORT
Port of Kaliningrad

Для России — ворота в океан

В Калининградской области есть множество объектов, которые имеют важное значение для развития региона, но самым значимым для транспортных является Калининградский морской канал (КМК). Он соединяет Калининград с Балтийским морем и является не только важнейшим гидротехническим сооружением, способствующим развитию морской транспортной, рыболовной отраслей и промышленности в целом, но и памятником истории и развития Кенигсберга-Калининграда.

Владимир НИКОЛАЕВ

Рождение канала

Пролив у Пиллау, который сегодня является частью Калининградского морского 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 Кенигсберге метался в своем ложе Прегель, и жители не могли уснуть.

Во время шторма 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. 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.

В 1767-1768 годах началось строительство Южного мола со стороны косы. Это было нагромождение каменных глыб длиной 70 рутов (рут - 3-5 м в длину и площадью 14 кв. м) и шириной 20 рутов. Сооружение просуществовало 50 лет и было разрушено волнами.

В 1821, 1830 и 1835 годах возобновлялось строительство Южного мола, было завершено 3 сентября 1887 года. Длина его - 650 метров. Он заканчивался восьмиугольной башней с огнем зеленого цвета.



Калининградский морской канал.

Строительство молв 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. Северный мол был готов 30 июня 1883 года. Ширина канала между двумя молами составила 361,6 метра.

Туристы и гости Калининградской области, Балтийска считают своим долгом постоять на Северном молу хотя бы несколько минут и зафиксировать в своем сознании, что они стоят на самой западной точке России.

В 1889 году по проекту Хуго Натуса, строительного инспектора Пиллау, начали строить непосредственно сам канал, который предназначался для свободного прохода судов длиной до 120 метров и 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: Камстигаль (поселок Севастопольский), Пайзе (Комсомольский), Циммербуде (Светлый), Видиттен (Ижевский), Гросс Хайдекруг (Взморье), Каппорн (восточная часть Взморья), Морген (несуществующий, около поселка Жуковское), Науцвинкель (место строительства очистных сооружений).

Проходы между дамбами, помимо возможности движения рыбацких судов, имеют большое значение для нормального гидрологического режима при нагонах и спонах воды, а также играют роль демпферных устройств при проходе больших судов.

С северной стороны канал ограждают материковый берег и дамба. Общая протяженность дамб составила 31,5 километра.

Торжественное открытие канала произошло 15 ноября 1901 года, и этот день был объявлен праздничным.

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 Кенигсберг от морских дорог.

Совершенствование канала с 1901 по 1945 годы

После строительства канала большие суда стали заходить уже в Кенигсберг, 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.

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 4 000 судов с грузооборотом 4,5 миллиона тонн в год.

Габариты канала поддерживались службой пути канала регулярным ремонтным черпанием до 1944 года.

Объем ремонтно-углубительных работ за период с 1902 по 1924 годы составил в общей сложности за 20 лет 6 239 000 кубометров, или в среднем за год 312 000 кубометров.

Постоянно совершенствовалась система навигационного оборудования канала в целях обеспечения безопасности мореплавания.

Введение в эксплуатацию канала активизировало работу Кенигсбергского порта. В Кенигсберг стали заходить крупнотоннажные суда, а старые причалы не справлялись с объемом постоянно увеличивающегося грузопотока.

Строительство железной дороги также увеличило грузопотоки. Встал вопрос о строительстве новых портов с удобными подходами.

К 1924 году в Кенигсбергском порту было построено три гавани: 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 Кенигсбергский 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 гаванями была сделана протока вдоль реки Прегель, в результате чего осталась узкая полоска земли, названная островом Коссе.

Окончание на 25-й стр.



Рабочая группа портово-строительной службы.



Схема канала 1901 года.



Отход парохода из торгового порта в первую Антарктическую экспедицию.

Окончание. Начало на 8-й стр.

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 55000 тонн, он был самым большим элеватором в Европе. Немного ниже по течению располагалась 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.

Порт Калининград и Калининградский морской канал

После Великой Отечественной войны по решению Потсдамской конференции Восточная Пруссия была передана Советскому Союзу. В Пиллау размещается военно-морская база. Кенигсберг переименован в Калининград.

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.

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 Калининграда и области.



Подъем валуна на морском канале. На фото – сотрудники ФГУП Росморпорт С.В. Ошурко (слева) и Н.С. Лядвик.

В советский период канал находился на балансе Калининградского морского торгового порта, постоянно реконструировался, глубины на всем протяжении канала были увеличены до 9 м, проводились работы по расширению канала, совершенствовалась система управления движением судов. Были построены 2 станции расхождения.

Канал сегодня

Сегодня, как и 110 лет назад, Калининградский морской канал является важнейшей транспортной артерией Калининградской области, обеспечивающей развитие экономики всего региона.

Ежегодно через КМК проходят более 2500 судов.

После приватизации Калининградского морского торгового порта портовое государственное имущество: причалы, берегоукрепления и Калининградский морской канал было передано в 1994 году созданной на базе торгового порта Морской администрации порта Калининград, а позднее ФГУП «Росморпорт».

Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» было создано Правительством РФ в целях совершенствования системы государственного управления и эффективного использования федерального имущества в портах.

Для обеспечения функционирования Калининградского канала в Калининградском управлении Северо-Западного бассейнового филиала (СЗБФ) ФГУП «Росморпорт» имеются служба морского канала, служба управления движением судов и лоцманская служба.

За время существования ФГУП «Росморпорт» при поддержке Правительства Российской Федерации и правительства Калининградской области проделана большая работа по развитию инфраструктуры порта, увеличению его грузооборота.

Ежедневно ФГУП «Росморпорт» ведёт контроль состояния габаритов и обеспечивает поддержание объявленных глубин на всей протяженности Калининградского морского канала. Для достижения этой цели только в этом году объем дноуглубления (ремонтного черпания) на канале составил около 1 миллиона кубических метров грунта, что потребовало 150 млн рублей.

Для повышения безопасности мореплавания на Калининградском канале ФГУП «Росморпорт» рекон-



Паром «Балтийск» на входе в порт.



Железнодорожные паромы у причалов автомобильного железнодорожного комплекса в г. Балтийске.

струировал систему управления движением судов, установлены современные лазерные створные маяки, электронная система мониторинга за навигационными огнями и знаками.

В целях повышения транспортной безопасности региона по поручению Правительства РФ ФГУП «Росморпорт» реализовал проект строительства автомобильного железнодорожного паромного комплекса в г. Балтийске. Для этой цели в Балтийске была изменена трасса судового хода морского канала.

На сегодняшний день на железнодорожном паромном комплексе функционируют две грузопассажирские паромные линии между портами (Усть-Луга-Балтийск и Балтийск-Засниц).

Калининградское управление СЗБФ ФГУП «Росморпорт» совместно с компаниями-партнерами (ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть» и ЗАО «Содружество-Соя») произвели модернизацию Калининградского морского канала и средств навигационной обстановки на условиях государственно-частного партнерства. На протяжении 23 км (из 43 км) была увеличена глубина канала до 10, 5 м, ширина - до 80 м. Это позволило принимать суда длиной до 205 м и грузоподъемностью до 30 тыс. тонн.

В результате пропускная способ-

ность порта Калининград увеличилась с 20 млн тонн в год в 2004 году до 33 млн тонн в 2011-м. Грузооборот порта Калининград увеличился до 15,6 млн тонн в 2007 году, а средняя грузоподъемность судна увеличилась с 3100 тонн в 2004 году до 5400 тонн в 2011 году.

В настоящее время ведется разработка обоснования инвестиций по реконструкции берегоукрепления ограждающих дамб Калининградского морского канала для включения работ в подпрограмму «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)».

Все это стало возможным благодаря профессиональному, сплоченному коллективу Калининградского управления СЗБФ ФГУП «Росморпорт».

*Мы с тобой, как и раньше,
На года, навсегда.
Водный путь для кого-то -
Наш канал-ветеран,
Для России - ворота
В океан.*

**С ЮБИЛЕЕМ ТЕБЯ,
МОРСКОЙ КАНАЛ!**

Начальник Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Г.Н. СЕБОВ.