

*Vareikis V., Bareiša E. Technika ir gamta: Klaipėdos uostas XIX a. pabaigoje – XX a. pirmoje pusėje. Klaipėda, 2014. 133 p.*

*(Варейкис В., Барейша Э. Техника и природа: Клайпедский порт в конце XIX – первой половине XX в. Клайпеда, 2014. 133 с.)*

Проведенное профессором Клайпедского университета доктором Вигантасом Варейкисом исследование посвящено основным вехам истории Клайпедского (Мемельского) порта, при этом основное внимание уделено периоду с конца XIX в. и до Второй мировой войны. Подход автора раскрывает само название книги, которое указывает на извечное противоборство между человеком с его потребностями, техническим прогрессом и природными стихиями.

Значение Клайпеды в качестве важного балтийского порта впервые обозначилось в годы Крымской войны (1853–1856), когда британский флот установил что-то вроде блокады российских гаваней на Балтике. В этих условиях существенную часть экспортно-импортных грузов Россия стала направлять через Клайпеду. Резкое увеличение товарооборота привело к необходимости строительства новых причалов, и даже было принято решение о переносе порта из устья реки Данге в Клайпедский пролив. В 1855 г. началось строительство так называемой Зимней гавани, однако с окончанием Крымской войны поток инвестиций в этот проект иссяк. В борьбе за товары из России Клайпеда не смогла конкурировать с Кёнигсбергом, который в это время стали полусерьезно называть «русским портом», к тому же последний всегда пользовался особой протекцией прусского правительства.

Существовала еще одна проблема, которая, как указывает В. Варейкис, долгое время мешала Клайпедке стать привлекательным портом. Дело в том, что Клайпедская гавань расположена на песчаном побережье, а волны и подводные течения постоянно перемещают песок по дну моря, заносят его с Куршской косы, образуя мелководья и отмели. До середины XIX в., когда не существовало соответствующих технических средств и приходилось уповать только на силы природы (естест-



венные течения потоков залива), глубина входа в гавань существенно колебалась. Только в 1859 г. впервые было проведено углубление дна до 5 м с помощью парового землесоса — этого первого «дитяти промышленной революции» (для сравнения: глубина современного фарватера составляет 14,5 м).

Вторая половина XIX в. ознаменовалась довольно масштабными работами по строительству и реконструкции Северного и Южного молов гавани, которые начались по инициативе местного купечества и призваны были уменьшить песчаные наносы и обеспечить максимально благоприятные условия для судоходства. Однако устранить главную опасность для судов в виде отмелей так и не удалось. Более того, к 1900 г. глубина фарватера уменьшилась до 4 м, в результате чего «все чаще корабли покидали Клайпедский порт не полностью загруженными» (с. 128).

Радикальных изменений властям и предпринимателям Клайпеды удалось добиться только в начале XX в., о чем повествуется в разделе книги под названием «Овладение пространствами и глубинами». С 1900 г. по решению прусского ландтага и в значительной мере на выделенные им средства началась реконструкция порта: Южный мол был удлиннен почти на полкилометра, а интенсивные дноуглубительные работы с помощью специально построенного для Клайпеды мощного землесоса «Зеегатт» позволили довести глубину у входа в порт почти до 6 м. Увы, и на этот раз силы природной стихии одержали верх над людьми и техникой, глубина в 1913 г. вновь уменьшилась до 5 м, корабли все чаще стали застревать в фарватере, порт оказался не в состоянии привлечь большое количество грузов и оставался только перевалочным пунктом для экспорта древесины.

После вхождения в 1923 г. в состав Литвы Клайпеда постепенно стала превращаться из малозначимой прусской провинциальной гавани в единственный морской порт литовского государства, для чего была предпринята грандиозная программа реконструкции всей портовой инфраструктуры. И прежде всего была продолжена «борьба с природой» за расширение набережных и углубление бассейна гавани, проведены работы по укреплению и оборудованию Северного и Южного молов, построены новые железнодорожные подъездные пути, приобретены и смонтированы мощные краны. В 1925 г. глубина Клайпедского порта составила уже 7,5 м, в 1932 г. датская фирма «Хойегаард и Шульц» завершила строительство новой акватории глубиной 8 м, тогда как глубина у входа в канал достигла 10 м. Кроме того, во второй половине 1930-х гг. портовое хозяйство обзавелось новыми холодильниками, крупнейшими складами, было завершено строительство полукилометровой набережной.

В. Варейкис считает совершенно необоснованными утверждения о том, что Литва мало заботилась о Клайпедке: за 15 лет страна потратила на развитие порта 29,5 млн литов (не считая частных инвестиций), что было больше суммы полученных от него доходов. Последнее, впрочем, очевидно свидетельствует о нерентабельности понесенных затрат.



Помимо собственно истории порта в книгу включен отдельный очерк о связанных с ним документальных материалах, хранящихся в Клайпедском окружном архиве. Хотя значительная часть этих фондов была вывезена немцами на исходе войны, а другая — утрачена, все-таки, как пишет автор этого раздела Эдмундас Барейша, в настоящее время в архиве хранится свыше тысячи дел, отражающих деятельность морского порта, в том числе более сотни довоенных фотографий. Эти снимки, 99 из которых публикуются в книге, несомненно, относятся к очень ценным источникам по истории Клайпедского порта. На них изображены не столько традиционные красивые виды стоящих на рейде кораблей, сколько повседневная жизнь сложного портового хозяйства во всем его многообразии: работа землечерпалок и землесосов, морские аварии, погрузка и разгрузка пароходов, ледоколы, ремонт кораблей и механизмов, включая и технические раритеты XIX в.; представлены и яркие образы моряков, портовых грузчиков, рабочих, инженеров и чиновников.

В целом книга дает весьма полное и, благодаря иллюстрациям, очень наглядное представление об истории Клайпедского порта — ближайшего соседа Кёнигсберга / Калининграда и его всегдашнего конкурента. Вот почему она может быть особенно интересна именно калининградскому читателю.

**Ю. В. Костяшов,**

*д-р ист. наук, проф. кафедры истории БФУ им. И. Канта*