

Советское судоходство на Дунае

Близилась к победному завершению Великая Отечественная война 1941–1945 гг. С освобождением придунайских земель Красной армией, приказом народно-го комиссара морского флота от 14 октября 1944 г. в г. Измаиле было организовано Дунайское государственное морское пароходство для обеспечения пере-

возок воинских и народнохозяйственных грузов по реке и между портами Дуная и Черного моря. Работать пароходство начало в сложнейших условиях военного и послевоенного времени. В состав нового предприятия с января 1945 г. вошли порты Измаил, Рени, Килия, Вилково, Бугаз, Килийский судоремонтный завод.

Из всех трудностей военного периода самым сложным был кадровый вопрос. За редким исключением на всех судах пароходства работали иностранные моряки, на баржах жили семьями. По Дунаю на буксирах работали иностранные лоцманы, которые числились в штате линейных агентств.

Характерной особенностью лоцманской проводки на Дунае было то, что лоцман сам стоял у штурвала буксировщика или пассажирского судна. На Нижнем и Среднем Дунае (самые протяженные участки) лоцманская группа состояла из двух человек, а в Железных Воротах и на участке Комарно – Линц и выше (сложные участки) лоцманская группа состояла из пяти человек. Лоцманы в этом случае находились как на судах, так и на баржах. Таким образом, при лоцманской проводке судоводительский командный состав судна фактически отстранялся от управления и попадал в прямую зависимость от лоцмана.

Первые 154 человека плавсостава прибыли в октябре 1944 г. в Измаил из Одессы. В 1945 г. за пароходством закрепилось название Советское Дунайское государственное пароходство (СДГП). В Измаил целыми группами направлялись выпускники школ мореходного обучения – Одесской, Николаевской, Евпаторийской, Ялтинской, Килийской, Горьковского речного и Батумского мореходного училищ. Пароходство в первые годы возглавляли А.Е. Данченко (10.1944–11.1944), Ф.А. Матюшев (11.1944–05.1946), Г.Н. Морозов (05.1946–04.1950), а с 1950 года – Л.Я. Капикраян (04.1950–08.1966). Коллектив с энтузиазмом приступил к восстановлению разрушенного хозяйства и флота, освоению Дуная.

С 1948 года при Учебно-курсовом комбинате пароходства в Килии были организованы курсы подготовки лоцманов Дуная. Поэтапно судоводители СДГП переходили на безлоцманскую проводку в каботажном плавании, затем в заграничном плавании на Нижнем Дунае, а позднее и на Верхнем Дунае, сначала на участке Комарно – Линц и позднее на участке Комарно – Регенсбург. Перевод речных судов на штурманскую систему плавания на Верхнем Дунае начался в основном в 1971 году, и к 1978 году были переведены практически все 65 судов.



Г.Н. Морозов

В начале пути

В начальный период судоходство на Дунае было затруднено многими факторами: на протяжении всей реки фарватер был заминирован (более 3000 мин), перекрыт затонувшими судами (около 1300 единиц), разрушенными мостами и портовыми сооружениями. Проводка судов в районе Железных Ворот была невозможной вследствие разрушения судовых ходов и специальной техники по проводке судов.

В первые годы в распоряжении пароходства имелся исключительно трофейный флот, зачастую сильно изношенный и требующий частого ремонта. Но уже осенью 1944 г. проводилась перевозка войск и военных грузов для нужд 2-го и 3-го Украинских фронтов (свыше 300 тыс. тонн). К началу навигации 1945 г. была обеспечена судоходность реки на протяжении свыше 2 тыс. км.

Приемкой флота на Дунае занималась Союзная контрольная комиссия в Бухаресте. Все суда, принадлежащие противнику, оформлялись как трофейные. Флот Румынии принимался в соответствии с договором о поставке в счет репараций. По состоянию на 15 июня 1945 г. флот пароходства насчитывал: пассажирских судов – 3, линейных буксиров – 28, разъездных катеров – 20, самоходных барж – 39, несамоходных барж – 350, портовых буксиров – 24, технических и вспомогательных судов – 87, всего – 551 единица флота.

В 1945 г. по Дунаю уже было перевезено 2478 тыс. тонн грузов, в том числе судами СССР – 1315 тыс. т; Румынии – 50 тыс. т; Советско-Румынского общества – 74 тыс. т; Болгарии – 185 тыс. т; Югославии – 846 тыс. т; Венгрии – 4 тыс. т; Чехословакии – 4 тыс. т.

По состоянию на 1 января 1957 г. в составе флота СДГП имелось 8 морских буксиров (общей мощностью 8300 л.с.), 5 катарактных буксиров (6960 л.с.), 24 линейных буксира (14 230 л.с.), 10 паровых буксиров (2675 л.с.), 146 сухогрузных речных барж (грузоподъемностью около 72 тыс. тонн), 78 наливных барж (71,9 тыс. тонн) и большое число другого самоходного и несамоходного флота.

Массовое обновление флота, восстановление портов и судоремонтных предприятий продолжалось до конца 50-х годов, когда, получив первые морские суда, СДГП начало осваивать морские направления перевозок советских экспортно-импортных грузов и грузов фрахтователей придунайских стран в сквозном сообщении Дунай – море.

Одновременно с восстановлением судоходных предприятий бассейна на повестке дня остро стояла необходимость скорейшего установления справедливого режима судоходства. После длительной и сложной подготовительной работы 18 августа 1948 г. в Белграде была подписана Конвенция о режиме судоходства на Дунае уполномоченными представителями Болгарии, Венгрии, Румынии, Советского Союза, Чехословакии, Украины и Югославии, которая вступила в силу 11 мая 1949 г. Австрия присоединилась к Конвенции 7 января 1960 г. Навигация на Дунае объявлялась свободной и открытой для граждан,

торговых судов и товаров всех государств, а установленный конвенцией режим судоходства распространялся на судоходную часть Дуная от Ульма (2588 км) до Сулины (0 км) с выходом в море через Сулинский канал. На придунайские государства накладывались обязательства содержать свои участки реки в судоходном состоянии и производить необходимые работы для улучшения условий судоходства.

Для сложных в навигационном отношении участков реки в Низовьях (от устья Сулинского канала до порта Браила), а также в районе Железных Ворот (от Винце до Костола по правому берегу и от Молдова-Веке до Турну-Северина по левому берегу) создавались специальные речные администрации для производства гидротехнических работ и регулирования судоходства. Расходы по обеспечению судоходства и по работам, проводимым речными администрациями, покрывались за счет особых сборов с судов, проходящих участок администрации.

Для наблюдения за исполнением положений конвенции, выполнения специальных задач, вытекающих из положений конвенции, и претворения в жизнь ее принципов на Дунае была учреждена Дунайская комиссия (ДК), включающая по одному представителю от каждой придунайской страны, подписавшей конвенцию. До 1954 года комиссия находилась в Галаце (Румыния), а с 1954 г. работает в Будапеште (Венгрия). Высшим органом комиссии является сессия, созываемая один-два раза в год. Дату созыва сессии устанавливает ДК. По состоянию на 1 января 2019 г. комиссия провела 90 очередных сессий. С 29 июня по 2 июля 2018 г. в Белграде была проведена 90-я юбилейная сессия ДК, посвященная 70-летию подписания Белградской конвенции.

Пополнение флота

В период 1955–1957 гг. флот СДГП пополняется 12 необходимыми судами, среди которых необходимо выделить четыре 1900-сильных буксира, для основной работы на самом сложном участке Дуная в Катарактах. Вскоре на Дунае узнали имя капитана-новатора Николая Павловича Ковальчука, который первым по примеру днепровских и волжских речников применил на Дунае метод толкания, получивший в дальнейшем широкое распространение.

Самое масштабное пополнение речного флота пароходства приходится на 60-е годы, когда стали поступать буксиры-толкачи венгерской постройки нескольких серий типа «Киев», «Москва», «Рига», «Иваново» мощностью около 2000 л.с. и мелкосидящие буксиры австрийской постройки типа «Ялта» мощностью около 1500 л.с.

В 1965 г. пароходство получило наименование Советского Дунайского пароходства (СДП). По объему транспортной продукции СДП прочно занимает первое место на Дунае с начала 50-х годов.

В 70-е годы речной транспортной флот пароходства интенсивно обновлялся, и его суммарная грузоподъемность выросла в пять раз. В середине 70-х для работы с составами увеличенной грузоподъемности

строится серия из 8 толкачей мощностью 3240 л.с. типа «Владимир Куриленко» для основной работы на Нижнем и Среднем Дунае, а в 80-е годы – серия из 10 судов типа «Запорожье» мощностью 2000 л.с. для основной работы на Верхнем Дунае. В июне 1980 г. на судовой верфи общества «ОСВАГ» (Австрия) было построено головное судно новой серии речных сухогрузов-толкачей – «Капитан Антипов» грузоподъемностью 1634 тонн и мощностью двигателя 1544 кВт, названное в честь знаменитого дунайского капитана Н.И. Антипова. Суда могли толкать караван барж типа «Европа». Вся серия включала 19 судов, и все они были названы именами легендарных работников пароходства – руководителей, капитанов, механиков. Несамостоятельные суда пароходства все это время строились по типу унифициро-

ванной баржи-секции типа «Дунай – Европа IIб».

На верфи в Корнойбурге (Австрия) в 1987 г. было спущено на воду головное судно серии судов-овощевозов смешанного плавания «Георгий Агафонов» (длина 91,86 м, ширина 13,6 м, высота борта 4,9 м, осадка в грузу 3,3 м, грузоподъемность 1771 т, мощность двигателя 1500 кВт). Остальные 9 судов серии были построены в 1988 году.

Эти суда были способны обеспечить сохранную перевозку скоропортящихся грузов в рефрижераторных трюмах. Все суда, кроме нескольких, были названы именами военных моряков Дунайской флотилии, отличившихся в боях за освобождение придунайских стран, и должны были работать на перевозке овощей по линиям Вена – Москва и Вена – Ленинград, но из-за регулярных мелководий на Дунае были поставлены на средиземноморские линии, где и работали до списания.

В 1987 году объем перевозок по Дунаю достиг своего максимума и составил более 90 млн тонн. В 1987 г. транспортный флот СДП состоял из 965 судов общей грузоподъемностью 1175,2 тыс. тонн и мощностью 305,3 тыс. кВт. В 1987 г. судами пароходства было перевезено 13 800 тыс. тонн грузов.

Сфера деятельности СДП: – перевозка внешнеторговых грузов по Дунаю, а также по морю и в сквозном сообщении Дунай-море



Делегации ЧССР и СССР на сессии Дунайской комиссии, 1977 г. В первом ряду справа: начальник СДП В.А. Пилев, зам. представителя СССР в ДК



Судно-овощевоз «Георгий Агафонов»



Лихтеровоз «Юлиус Фучик» за погрузкой лихтеров в синхрелифт судна

через советские устьевые порты;

- перевозка каботажных грузов по Дунаю, а также между дунайскими и морскими портами на Черном и Азовском морях;

- перевозка пассажиров в заграничии и каботаже;

- портовые погрузочно-разгрузочные работы;

- складирование и хранение грузов в портах;

- транспортно-экспедиторское обслуживание грузов;

- агентирование и обслуживание, снабжение судов в портах;

- строительство и ремонт судов.

В портах придунайских стран СДП имело 16 глав агентств и агентств, последние, кроме двух, подчинялись главам агентств по следующей схеме:

Глава агентства	Агентства
Вена	Линц, Регенсбург
Братислава	Комарно
Будапешт	Чепель, Дунайварош
Белград	Вуковар
–	Русе, Лом
Бухарест	Турну-Северин, Джурджу, Браила

В советских дунайских портах имелись представительства болгарского пароходства БРП, венгерского МАХАРТ, чехословацкого ЧСПД, югославского ЮРБ, а позднее также международных хозяйственных предприятий «Интерлихтер» и «Дунайтранс». С самого создания СДП подчинялось Министерству морского флота СССР. Отличительной особенностью СДП являлось наличие в составе флота пароходства речных и морских судов и осуществление не только морских и речных перевозок, но и перевозок в сквозном дунайско-морском сообщении.

В 1956 году по инициативе работников СДП были начаты дноуглубительные работы в гирле Прорва, а уже в 1957-м по каналу Прорва глубиной 5 м вышел первый буксир «Федор Литке» под командованием

капитана В.Н. Раховецкого, при активном участии инициатора строительства капитана-наставника А.Г. Гриненко. В короткий срок все капитаны освоили судоходство по каналу и Очаковскому гирлу. Так заработал транспортный конвейер по перевозке навалочных грузов (уголь, руда, шихта, окатыши) между портами Николаев, Херсон, Измаил, Рени без перебоев и на полную мощность.

Перевозимые в каботаже грузы в дальнейшем являлись основной загрузкой в заграничии речных судов пароходства.

Феномен «Интерлихтера»

Трудовой коллектив СДП и его руководители – начальники пароходства Л.Я. Капикраян, позднее директор секретариата Дунайской комиссии, В.А. Пиляев, В.В. Пилипенко и главные инженеры В.Т. Стеценко, Б.Н. Потапов, П.С. Суворов, позднее начальник пароходства, всегда были активными сторонниками развития и совершенствования форм и методов работы пароходства, освоения новых судов и новых линий.

В 70-е годы морские наливные суда «Тараклия», «Яргора», «Северный Донец» были переоборудованы под виновозы и работали на линии Алжир – порты Черного моря. Позднее к этой группе присоединились новые суда специальной постройки «Арагат» и «Альгаир». В 1978–1979 гг. в Финляндии для СДП были построены 2 лихтеровоза типа СИ-БИ: «Юлиус Фучик» (принимали судно капитан Н.Г. Пискунов и старший механик Н.Т. Хошуля) и «Тибор Самуэли» (принимали капитан А.Г. Ширяев, старший механик В.Н. Потапов).

Лихтеровозы мощностью силовой установки по 36 000 л.с. могли брать на борт и размещать на трех палубах 26 лихтеров типа ДМ, по габаритам равные по длине половине барж-секций типа «Дунай – Европа 116», или 1522 20-футовых контейнера международного стандарта. Дедевейт лихтеровоза составлял около 36 600

тонн, длина 267 м, ширина 35 метров, осадка 11 метров. Для погрузки на борт прибывающих с Дуная лихтеров и маневровых работ каждый лихтеровоз имел на борту по два собственных маневровых толкача.

Такие габариты судов не позволяли им входить в Дунай и специально для их приемки и обслуживания, а также для перевалки грузов в сообщении Дунай – море в 1987 году была основана база по обслуживанию лихтеровозов в устье Дуная, получившая название Усть-Дунайск (статус порта с 1985 г.), и прорыт канал длиной 11 километров для захода лихтеровозов в базу, оборудованный створами. Суда такого класса были первыми не только в Дунайском пароходстве, но и в СССР.

Позднее для СДП была построена серия из четырех лихтеровозов докового типа, вмещающих 6 лихтеров ДМ. Эти суда имели водоизмещение 14 800 т, дедевейт 8800 т; длина судна 158,9 м, ширина 31,0 м, высота борта 15,45 м, осадка в грузу 4,3 м, в припленном состоянии – 9,30 м.

Автор статьи с 1969 года работал в коллективе СДП в качестве капитана-наставника речной группы судов и хорошо запомнил период освоения судов-лихтеровозов в СДП как этапный, накладывающий огромную ответственность на весь коллектив. Достаточно вспомнить, что корпоративное отделение Базовой электрорадионавигационной камеры пароходства (БЭРНК), до этого обеспечивающее снабжение судов и тортуру морских карт и пособий только на Черноморско-Азовский бассейн и восточную часть Средиземного моря, быстро было вынуждено перейти на коллекцию «Мировой океан», чтобы обеспечить откорректированными морскими картами лихтеровозы по всему маршруту. А маршруты были такими, что не моряку даже трудно представить.

Первая регулярная линия по перевозке грузов придунайских государств – Болгарии, Венгрии, Чехословакии и СССР, участников международного хозяйственного судоходного предприятия «Интерлихтер», была открыта в декабре 1978 г. круговым рейсом порт Усть-Дунайск – Бомбей (Индия) – Карачи (Пакистан) продолжительностью 33 суток. В апреле 1980 г. лихтеровоз «Тибор Самуэли» начал работать на линии порт Усть-Дунайск – Хошимин (СРВ) – Пномпень (Кампучия) с заходом в морской порт Пенанг (Малайзия), продолжительность кругового рейса 46 суток. Ежегодно лихтеровозы «Юлиус Фучик» и «Тибор Самуэли» перевозили до полумиллиона тонн грузов.

Пассажирский флот

Пассажирские перевозки были основаны сразу после организации пароходства в 1944 г. Первыми пароходами были трофейные суда.

Осенью 1955 г. в Измаил прибыл теплоход «Белинский», специально построенный в ГДР и оборудованный каютами I, II и III классов на 230 пассажиров. Более 15 лет судном командовал легендарный капитан В.Н. Поперечный, «Белинский» обеспечивал надежную связь по маршруту Измаил – Килия – Вилково – Одесса – Измаил.

В июне-июле 1960 г. СДП получил два новых речных пассажирских судна австрийской постройки – теплоходы «Амур» и «Дунай» вместимостью 240 пассажиров, ставшие первыми туристическими лайнерами на линии Измаил – Вена – Измаил. В 1970 г. «Амур» совершил пробный рейс в порт Пассау, а уже с 1971 года начала работать новая пассажирская линия Измаил – Пассау – Измаил.

Министерство морского флота высоко оценило успехи дунайцев и по просьбе СДП заказало новые лайнеры «Волга» и «Днепр» вместимостью



Делегация России на сессии Рабочей группы ДК по техническим вопросам, 2010 г. Слева направо в центре: Д.В. Ушаков, И.Н. Тарасова, В.М. Воронцов

по 212 пассажиров. Оба лайнера были построены в Австрии в 1970 г. Вместе с теплоходами «Амур» и «Дунай» они осуществляли обслуживание туристов на линии от Альп до Черного моря. На морском участке линии туристы посещали Стамбул и Ялту. Первое время туристов обслуживал морской теплоход «Осетия», специально переоборудованный для этого, а позднее специально построенный комфортабельный пассажирский теплоход «Айвазовский» пассажироместимостью 312 человек.

В 1979 году СДП получило еще два новых комфортабельных пассажирских лайнера «Украина» и «Молдавия» пассажироместимостью 223 человека, построенных на верфи Корнойбург (Австрия). Теплоход «Украина» стал сотым судном, построенным верфью Корнойбург для СССР.

С получением двух новых пассажирских судов теплоходы «Амур» и «Дунай» перешли на линию Измаил – Вена – Измаил, осуществляя круизы для советских туристов.

Условия сотрудничества

В начале 50-х годов пароходствам пяти стран – Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии – были разработаны основные условия сотрудничества при перевозке внешнеторговых грузов на Дунае. Соглашения, заключенные между пароходствами первоначально в 1953 г., а затем доработанные и заново подписанные 26 сентября 1955 г., стали известны по месту их подписания (г. Братислава) как Братиславские соглашения (БС).

Подтвержденные практикой преимущественно единообразных условий перевозок и многостороннего сотрудничества пароходств в международном дунайском судоходстве (по сравнению с двусторонними договорными условиями) побудили национальные судоходные предприятия остальных придунайских стран присоединиться в БС. Участниками соглашений становятся в 1966–1967 гг. пароходства ЮРБ и ДЛ, а в 1968 г. – пароходства ДДСГ и БЛ. В 1984 г. к БС присоединилось югославское пароходство РБК. Первоначально БС состояли из трех соглашений: об общих условиях перевозки грузов, о единых тарифах, буксировке, оказании помощи при авариях и агентировании. В 1989 году в Шлоффе (Венгрия) было подписано новое соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по реке Дунай. Постепенно уточнялись и частично изменялись и другие соглашения.

Грузовые перевозки

Перевозки грузов национальными судами придунайских стран в 1988 г. составили 86 660 тыс. тонн, а произведенная транспортная продукция составила 31,9 млн тонно-километров. Средняя дальность перевозки одной тонны груза составила 368,6 км.

Объемы перевозок между придунайскими странами:

- СССР – 14 694 тыс. т – 17% (от общего объема);
 - Румыния – 31 553 тыс. т – 36,4% (на флот Румынии приходится 51% каботаж);
 - Болгария – 4471 тыс. т – 5,2%;
 - Югославия – 15 505 тыс. т – 17,9%;
 - Венгрия – 7264 тыс. т – 8,4%;
 - Чехословакия – 8975 тыс. т – 10,3%;
 - Австрия – 3494 тыс. т – 4,0%;
 - ФРГ – 704 тыс. т – 0,8%.
- Общий грузооборот дунайских портов составил 140 764 тыс. тонн. Перевозки пассажиров в 1988 г.:
- всего – 6663 тыс. человек;
 - в заграничии – 608 тыс. человек;
 - в каботаже – 6055 тыс. человек.

Заключение

Сегодня Дунай является неотъемлемой и важнейшей частью Единой сети европейских внутренних водных путей, будучи связанным с ней рядом построенных и планируемых к постройке межбассейновых соединений и судоходными каналами.

В 1984 году состоялась официальная церемония открытия канала Дунай – Черное море (Черноводэ – Констанца), а в 1992 году вступило в эксплуатацию крупнейшее межбассейновое соединение Рейн – Майн – Дунай. Длина прямой водотранспортной магистрали от Роттердама до Сулины составляет 3503 км.

Дунайская комиссия действует в составе 11 стран-членов: Австрии, Болгарии, Венгрии, Германии, Молдовы, России, Румынии, Словакии, Украины, Хорватии, Сербии.

Активно участвуя в международном сотрудничестве по линии Конференции директоров дунайских пароходств, СДП участвовало в работе Дунайской комиссии. Начальники пароходства с момента создания ДК являлись заместителями представителя СССР в Дунайской комиссии. Специалисты пароходства принимали участие в подготовке документов и заключений по техническим вопросам плана работы ДК и активно участвовали в работе всех рабочих органов комиссии.

После получения Украиной независимости, в связи с развалом СССР, Советское Дунайское пароходство 20 ноября 1991 года было переименовано в Украинское Дунайское пароходство и на всех судах СДП появились украинские флаги и национальная символика.

Таким образом, Россия потеряла статус придунайской страны, но, оставаясь членом ДК, продолжает участвовать в работе всех рабочих органов комиссии.

Эксперты России участвуют в совершенствовании важных для дунайского судоходства документов: «Основные положения о плавании по Дунаю», «Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судоходству по Дунаю», «Рекомендации по предупреждению загрязнения Дуная от судоходства» и др. МВР



Лихтеровоз «Анатолий Железняков» докового типа



Теплоход «Украина» в рейсе по Дунаю



Морской пассажирский теплоход «Айвазовский»