

Софья ИВАНЕНКО,
фото Игоря ОСОЧНИКОВА

Прошлой осенью в серых каменных доках Кронштадтского Морского завода появилось непривычно яркое бело-рыжее пятно – сюда на ремонт из Ломоносова привели на буксире «Ирбенский» – последний построенный обитаемый плавучий маяк. В ноябре он прошел доковый ремонт, затем переэмульгировал у пристани и сейчас готовится к транспортировке в Калининград, где станет частью Музея Мирового океана. Корреспонденты «Вечёрки» навестили судно и узнали, в каком оно состоянии и что ждет его в будущем.

Три сотни призрачных лошадей

– Садитесь, не бойтесь, тут не пыльно, – приглашает нас в капитанскую каюту Алексей Шуткин, заместитель генерального директора ФГБУК «Музей Мирового океана» по флоту и общим вопросам. Он приехал присмотреть за последними работами и подготовить маяк к дальнему переходу. – Нам повезло, в этой каюте не пришлось ремонтировать переборки и сдирать обшивку, поэтому все выглядит прилично.

Действительно, по сравнению с другими помещениями, где со стен свисают куски стекловаты, а на полу лежат груды досок, в капитанской каюте уютно и чисто. Здесь рабочие и члены экипажа пьют чай, обедают, переодеваются. Вся жизнь временно сосредоточилась в ней. Тем временем на палубе кипит работа: завариваются все слабые места обшивки, закрываются люки, конопатятся все щели и отверстия. Когда «Ирбенский» от-



МАЯК МИРОВОГО ОКЕАНА

«Вечёрка» посетила «Ирбенский» накануне его ухода в Калининград

правится в путь, нельзя допустить, чтобы вода попала внутрь судна, поэтому сейчас главная задача – сделать его полностью герметичным.

Выход запланирован на конец июня, но всякое может быть – перед отправкой судно должна проверить и принять комиссия из речного регистра, а там правила жесткие.

– Договор на буксировку уже заключен. На перегон потащат без личного состава, никого на борту не будет, – рассказывает Алексей Шуткин. – Все наглухо закроем, и пойдут. Иллюминаторы уже проверили на водонепроницаемость, остались двери. На все составляются акты. По условиям перегона, если будет шторм, маяк обязан зайти в укрытие. Но ведь шторм может налететь внезапно, а они (прибалтийские страны, вдоль которых пролегает путь в Калининград. – Прим. ред.) могут нам отказать в укрытии, скажут, «нарушаете нашу независимость».

По мнению специалиста, главная проблема в том, что к судам-музеям, которые давно уже не на ходу, предъявляются те же требования, что и к действующим кораблям. Это касается и правил безопасности, и налогов.

– Сейчас «Ирбенский» зарегистрирован как плавмаяк, с двигателем, как будто он работает. И мы платим за него транспортный налог 300 тысяч в год – потысяче за каждую лошадиную силу. А где они, эти силы? – недоумевает представитель музея. – Вот когда музеефицируем его, доложим инспекторам: мотор заглушен, работать больше не будет, – тогда вычеркнут этот налог.

Из лома – в музей

Судьба «Ирбенского» – это история борьбы за выживание, к счастью пока успешная. Построенный финнами в начале 1960-х для работы в Ирбенском проливе неподалеку от латвийского порта Вентспилс, он исправно светил (а также гудел и подавал радио- и гидроакустические сигналы) кораблям до 1985 года, пока в этом месте не был установлен его стационарный

собрать. Ненужный больше плавмаяк отбуксировали в Балтийск, а затем в Ломоносов, где он долгое время служил штабом дивизиона. А в конце нулевых судно списали и выставили на торги под наименованием: «неразделанный лом от ПМк «Ирбенский».





И вот тут на него обратила внимание директор Музея Мирового океана Светлана Сивкова.

– Сначала мы хотели забрать только мачту с самим маяком, но военные отказались, сказали: или все, или ничего, – вспоминает Алексей Шуткин. – Потом был еще «Клуб адмиралов», они хотели взять маяк себе, проводить там собрания, но при условии, что отремонтируем его мы. В итоге решено было сделать «Ирбенский» музеем, на сегодня это самый дорогостоящий наш проект. В Кронштадте мы потратили уже около 11 миллионов рублей. А вообще полностью отремонтировать такой пароход в полтора раза дороже, чем новый построить.

После 20 лет у причала перенести маяк в Калининград, где находится дирекция музея и где его починка обошлась бы дешевле, было нельзя – он просто не дойти.

– Маяк был в очень плохом состоянии, особенно корпус,

– констатирует главный строитель Кронштадтского Морского завода Алексей Прусаков. – Его не ремонтировали почти 20 лет, и экипаж уже не мог справиться с работами по поддержанию судна на плаву. Осенью в доке «Памяти трех

На плавмаеке 8 июня – после очень долгого перерыва – снова был поднят российский флаг, и как только речной регистр даст добро – «Ирбенский» отправится в путь.

эсминцев» мы обследовали и отремонтировали корпус и донно-забортную арматуру, которая обеспечивает живучесть корабля, провели ремонт винторулевого комплекса. Окрасили подводную часть, чтобы металл не ржавел и не становился тоньше. Такой за-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

«Ходить и светить»

Светлана СИВКОВА, глава Музея Мирового океана:

– Мы планируем, что «Ирбенский» будет не просто стоять у причала, но ходить и светить. Конечно, для того чтобы любое историческое судно могло передвигаться, нужно изъять из него всю «начинку» и установить абсолютно новую, включая средства спасения, систему ГЛОНАСС и так далее. Так что скорее всего маяк будет ходить на буксирах. Но мы в любом случае заинтересованы в том, чтобы один из наших объектов был подвижным. Передвинуть тот же ледокол «Красин», научно-исследовательское судно «Витязь» или подводную лодку очень сложно. А плавмаяк – намного проще, и это будет символично, если он сможет снова оказаться в море.

Нам предложат на время поставить его в Петербурге? Два или даже один буксир – и он уже там. Возможно, маяк побывает и в Вентспилсе, в Латвии. Ведь он изначально так и назывался: Вентспилсский маяк. И мы намечали совместный проект с Латвией по его ремонту. Но к сожалению, сейчас отношения между нашими странами не самые теплые. Остается надеяться, что за черной полосой придет белая.

Вообще содержание корабля-музея сегодня – сложное дело. Нам нужно зарабатывать деньги на одних проектах, чтобы двигать другие. В Голландии, Великобритании или Германии сохранять старые корабли – это уже традиция. А в России сегодня всего около 20 крупных судов-музеев, и половина из них в Музее Мирового океана.

водской ремонт позволит ему в течение пяти лет безопасно находиться на воде. Сейчас рабочие заканчивают подготовку к перегону: укрепляют палубы, где есть сквозная коррозия, фиксируют части, которые во время транспортировки могут сойти с фундаментов, и так далее.

По словам главного строителя, то, что «Ирбенский» – плавмаяк, при ремонте никакой роли не играло, поскольку внутренними помещениями и маячным оборудованием завод не занимался.

– Для нас это в первую очередь судно, а маяк это или боевой корабль – не важно. Сейчас у него нет своего хода, но в принципе вернуть его возможно, были бы средства. Для этого нужна глубокая модернизация, тут и наука должна поработать, но если заводу дали четкое задание, думаю, в

течение года мы бы справились.

Впрочем, возвращать ход «Ирбенскому» пока не планируется – двигатель производства «Букау-Вольф» восстановят только внешне.

Кранцы уже ждут

Подходя к маяку, мы заметили, что рыже-белый борт покрашен очень неровно. Спрашиваем: почему?

– Это фальшборт, там дыры, все равно в Калининграде будем переваривать, так что его просто сверху покрасили, чтоб остатки от влаги защитить, – объясняет Алексей Шуткин.

И подобных дел «в Калининграде» – еще немерено. Сначала надо создать проект музеефикации судна с учетом водоснабжения, электрификации, сигнализации и так далее. Затем восстановить внутренние помещения и подготовить их к приходу туристов. Конечно, одним из важнейших экспонатов маяка станет линза Френеля, она уже находится в Калининграде – в бережных руках реставраторов. Хрустальное стекло очень хрупкое, поэтому его скорее всего заменят обычным, ведь большая дальность света теперь уже не нужна.

В момент, когда Алексей Николаевич рисует мне на бумажке, как устроены разные типы маячных ламп, в каюту входит пожилой мужчина в тельняшке.

– А это наш капитан Борис Никитич, без него этот паро-

ход и шаг у бы не сделал, – улыбается он.

Борис Пресняков – капитан с большим стажем и опытом работы на кораблях-музеях, до «Ирбенского» он возглавлял экипаж ледокола «Красин» – еще одного филиала ММО в Петербурге. Весь ремонт проходил под его бдительным оком. По словам капитана, результаты его устраивают. Подводную часть, где износ составлял около 20 процентов, сделали на пять с плюсом, а вот надводную, более поврежденную, похуже – на четверочку.

Что же делает капитан на судне-музее?

– Отвечает за все: за людей, за ремонт, за безопасность, – поясняет Борис Пресняков. – Вот человек пришел на экскурсию, подвернул ногу, а виноват будешь ты – не обеспечил должный проход по трапу. Там инструкций на трех листах. Но главная обязанность – поддерживать судно в технически исправном состоянии. На переборке висит график ППО и ППР – планово-предупредительных осмотров и ремонта. Если их не делать, ни один иллюминатор и дверь открываться не будут.

Постоянно находиться на судне капитану нужды нет. Рабочий день у него нормированный, но могут вызвать.

– При штормовом предупреждении ты, само собой, ночуешь на койке в каюте, – продолжает он. – В английских пособиях написано: капитан должен находиться на мостике, когда судно угрожает опасность. И все самые сложные ситуации разруливает именно он. Ну а когда все тихо-мирно, достаточно присутствия на борту вахтенного помощника капитана.

К слову, штатная численность на действующем маяке была 19 человек, в музее же будет работать максимум 10 членов экипажа. А вот сам Борис Никитич в Калининград не поедет – у него здесь семья. Так что на новом месте «Ирбенскому» уже ищут нового шкипера.

Место у причала тоже готово, кранцы (приспособления, которые размещают между судном и пристанью, а также другими судами, чтобы они не сталкивались бортами) закуплены. А на самом плавмаеке 8 июня – после очень долгого перерыва – снова был поднят российский флаг, и как только речной регистр даст добро – «Ирбенский» отправится в путь. ■

