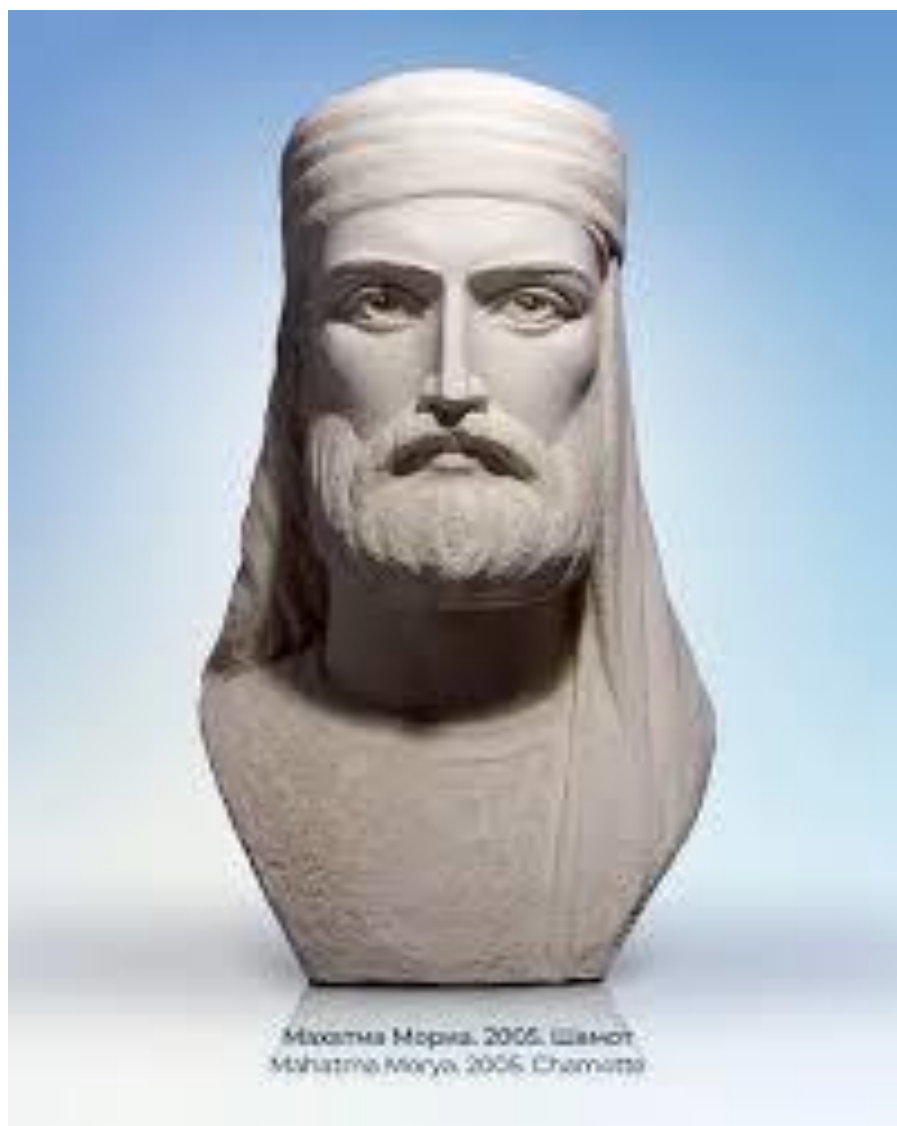


Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна.

Книга. **«ВШП. Страны Балтийского моря»**



2023 гг.

Балтийское море входит в число самых опасных на планете. И виной тому не только его экологическое состояние, но и его течения, которые могут, например, отнести купальщика далеко от берега и затянуть в морскую пучину.

Среди жителей стран, расположенных в бассейне Балтийского моря, ходит легенда о так называемом белом штиле – явлении, когда при абсолютно спокойном на первый взгляд море вдруг появляется волна, способная перевернуть не только рыбацкое судёнышко, но и более крупный корабль. А купальщики, так и вовсе, бессильны противостоять этой стихии.

Страны Балтийского моря в современном (2010 год) составе — девяти /9/ государств: Дания, Швеция, Финляндия, Россия (Калининградская и Ленинградская области, Санкт-Петербург), Эстония, Латвия, Литва, Польша (Померания, Западная Померания, Вармия и Мазуры) и Германия (Гамбург, Шлезвиг-Гольштейн, Мекленбург-Передняя Померания). В таком составе население региона составляет около 50 млн. чел.

https://yandex.ru/search/?text=%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%8B+%D0%B1%D0%B0%D0%BB%D1%82%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%8F+%D1%81%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA&clid=2337527-38&search_source=dzen_desktop_safe&src=suggest_B&lr=213

Длина береговой линии. Балтики – 7 тысяч километров. Побережье распределено между странами следующим образом: *Швеции принадлежит 35% побережья, Финляндии – 17%, России – около 7% (примерно 500 километров). Оставшуюся часть побережья делят между собой Литва, Латвия, Эстония, Польша, Германия, Дания.* Побережье моря и прилегающие земельные территории сильно заселены и интенсивно используются человеком.

Современное название впервые упоминается в работах северогерманского хрониста Адама Бременского в 1075 году. Две версии происхождения наименования:

- 1) от литовского *baltas* или латышского *balts*, что в переводе на русский означает «белый» (название дали по цвету песчаных берегов);
- 2) от латинского *balteus* – «пояс» (название придумали, опираясь на то, что Балтика продолжает цепочку морей, опоясывающих Европу).

В январе и феврале, когда наблюдается самая низкая температура воздуха, среднемесячная температура центральной части моря составляет – 3°C, а на севере и востоке – 5 – 8°C. При усилении Полярного максимума холодные воздушные массы Арктики попадают на Балтийское море. В результате этого

температура воздуха понижается до – 30 – 35°C. Но подобные похолодания случаются довольно редко и, как правило, они непродолжительные.

Список *городов на берегу Балтийского моря*. Это - Айнажи, Вентспилс, Высоцк, Гданьск, Гдыня, Грайфсвальд, Истад, Кальмар, Карлсхамн, Кёге, Киль, Клайпеда, Колобжег, Копенгаген, Котка, Лиепая, Любек, Мальмё, Мариехамн, Охус, Паланга, Пионерский, Пярну, Рига, Рюген, Санкт-Петербург, Светлогорск, Силламяэ, Стокгольм, Таллин, Турку, Ханко, Хельсингборг, Хельсинки, Юрмала.

В период первого тысячелетия нашей эры этот регион стал местом прихода и христианизации, что привело к проникновению новых культурных традиций. Однако даже при принятии христианства, Балтийская магия сохранила свою значимость и продолжила привлекать верующих. Магические обряды и привычки сочетались с новой верованьем, что подтверждает уникальность и устойчивость Балтийской магии.

Связь с природой: Балтийская магия считается природно-ориентированной и связанной с окружающей средой. Верования и практики часто основываются на поклонении деревьям, растениям, воде и другим природным элементам. Эти элементы считаются живыми и обладающими магической энергией.

<https://ru.anyquestion.info/a/tayny-baltiyskoy-magii-istoriya-i-osobennosti-magicheskikh-praktik-regiona>

Балтийское море — внутриматериковое море Евразии, расположенное в Северной Европы, частично омывает берега Западной и Восточной Европы. Относится к бассейну Атлантического океана. Балтийское море внутреннее, отделяется от океана Скандинавским полуостровом и омывает берега Ленинградской и Калининградской областей России. Море соединяется с океаном узкими и неглубокими проливами, что затрудняет водообмен.

Особенностью Балтийского моря является то, что здесь наблюдается избыток пресной воды, что образовывается из-за речного стока и осадков.

Его поверхностные солоноватые воды постоянно уходят в Северное море. Во время штормов обмен между этими морями меняется, так как в проливах вода перемешивается со дна. Соленость моря идет на убыль от Датских проливов (20 промилле) на восток (в Ботническом заливе 3 промилле, а в Финском – 2 промилле).

Балтийское море признано одним из наиболее загрязненных и экологически неблагоприятных в мире. Причина этого напрямую связана с деятельностью человека. В **море** попадают со стоками отходы промышленных предприятий,

азотные и фосфорные удобрения, пластиковые материалы. В его акватории периодически случаются локальные разливы нефти, а на дне находятся тонны боеприпасов и химического оружия, затопленного после Второй мировой войны.

Балтийская традиция включает широкий спектр обрядов и ритуалов, используемых для достижения определенных целей. Они могут быть связаны с целительством, защитой от злых сил или приведением удачи. К ним могут относиться вышивка амулетов, рисование символов или создание зелий.

Все слышали о Великом Шелковом пути и о пути «из варяг в греки» – знаменитых торговых маршрутах древности. Но, были и другие, в частности Великий Янтарный путь – совокупность маршрутов, по которым с севера Европы (из Дании и Прибалтики) янтарь доставляли в южные земли, преимущественно в Средиземноморье. <https://dzen.ru/a/YxRAaPJq3CHlwKVL>



Янтарный берег. Взято из открытых источников

Янтарь по происхождению – ископаемая окаменевшая смола древних хвойных деревьев. Этот красивый минералоид бывает разных оттенков – от белого и серебристого до зеленоватого и красного. Внутри камня иногда

можно обнаружить насекомых и даже маленьких животных, «мумифицированных» в смоле.

Добывают янтарь обычно из моря: его нужно искать на берегу после сильной бури. Тогда волны выбрасывают на берег все, что оседает на песчаном дне: ракушки, гальку и янтарь, если его залежи имеются в море. В древности одно из крупнейших месторождений располагалось на Ютландском полуострове, где сейчас расположена Дания. Ютландцы первыми начали добывать янтарь и поставлять его в Средиземноморье. Уже в древности этот минералоид был очень востребован в ювелирном деле: его обнаружили даже в гробнице фараона Тутанхамона и в [Кносском дворце](#) на острове Крит.



Янтарный минералоид. Взято из открытых источников

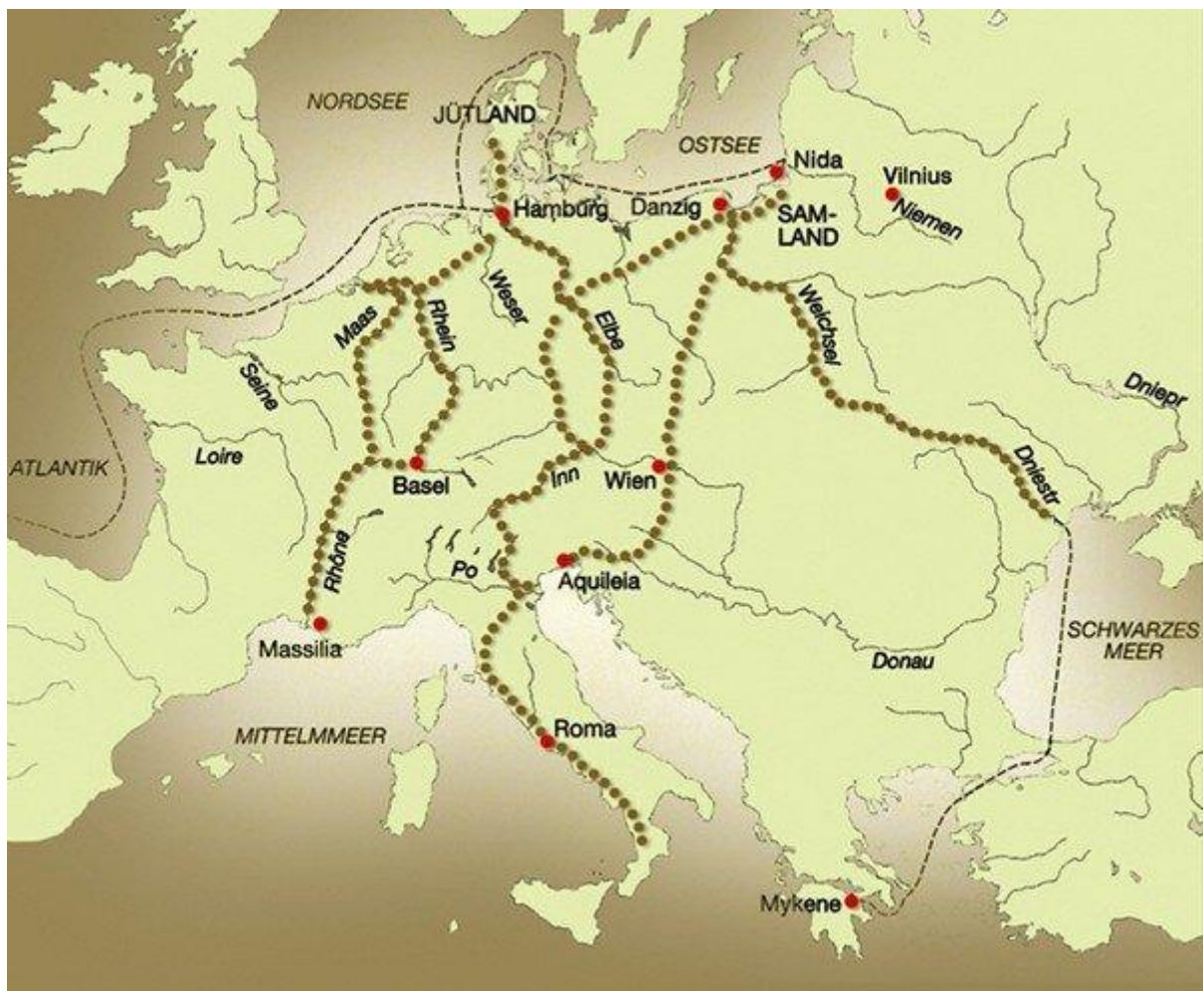
Но, к III в. до н. э. месторождение в Ютландии истощилось. К счастью, удалось найти новый источник янтаря, который и сегодня считается одним из крупнейших месторождений в мире: Балтийское море, в частности на территории современной Калининградской области.

Пика популярности янтарь достиг в эпоху античности. Какое-то время он был востребован в Греции, но, настоящими поклонниками солнечного камня стали римляне. Янтарь стал криком моды: из него изготавливали бусы,

бюсты, утварь, статуэтки. К тому же римляне научились придавать минералоиду другие оттенки путем окрашивания.

Существовал, так называемый римский импорт – изделия, которые римляне предлагали торговцам в обмен на янтарь. Обычно это были металлические застёжки от плащей, монеты, стеклянные бусы, статуэтки, оружие и пиршественная посуда.

В Средние века торговля продолжилась, были проложены новые маршруты. В частности, развился ввоз янтаря в Скандинавию и Древнюю Русь (в города Псков, Владимир, Великий Новгород и др.). Великий Янтарный путь существует и в наше время, как туристический маршрут от Балтики до стран Средиземноморья.



Карта Янтарного маршрута. Взято из открытых источников

Маршрутов, по которым янтарь поступал в Средиземноморье, было несколько, и все они объединены под названием Великий Янтарный путь. Их точное число неизвестно, но, мы знаем, по крайней мере, о пяти:

1. От устья реки Эльбы по ее восточному берегу до реки Рейн, затем через долину Роны до греческой колонии Массалия (совр. Марсель, Франция).
2. От Гданьской бухты в Балтийском море до города Аквилея в Северной Италии – одного из главных древних центров торговли янтарем.
3. По реке Висле до Чёрного моря, откуда затем янтарь отправлялся в Египет, Грецию и на юг Италии.
4. От Балтийского моря по реке Неман и Днепру до Чёрного моря (путь «из варяг в греки»).
5. От Балтийского моря по Неве и Днепру до Византии.

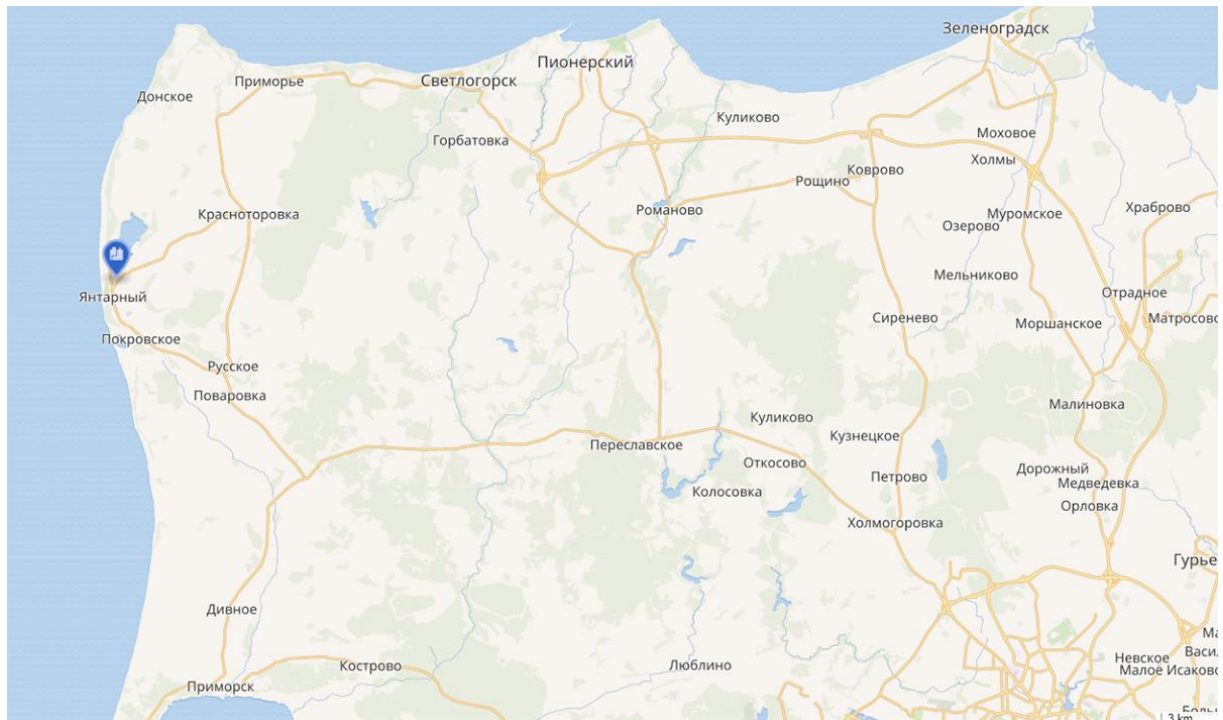
Для одних, город Янтарный – главное украшение балтийского побережья, с его самым широким в песчаным морским пляжем. Для других – место жуткой человеческой трагедии, и памяти жертв Холокоста. В самом популярном варианте: Янтарный – «мировая столица янтаря», с сердцем в виде Янтарного комбината. Вот такой он многогранный восточно-прусский *Пальменикен* и российский *Янтарный*.



Впервые деревня с четырьмя домами рыбаков и сборщиков янтаря упоминается в орденской налоговой книге в 1389 году, как собственность некоего Нартаве. Первое известное название - *Пальвеникен*, от прусского слова «palwe (pelwis)» - «пустошь на болоте». Пройдя через несколько

промежуточных форм, оно трансформировалось в *Пальменикен* (нем. Palmnicken).

Вдоль побережья тянулся лес с большим количеством дичи, поэтому местность пришлась по душе любителю охоты курфюрсту Георгу Вильгельму, который, в начале XVII, повелевает построить на возвышенности *Пальменикена* охотничий дом, что нарекут замком. Для его возведения были использованы валуны из разбираемой крепости Гермау (совр. пос. Русское).



Посёлок Янтарный на карте Калининградской области.

Как известно, Тевтонский орден установил монополию на добычу янтаря и жестко карал за нарушение правил. Изначально центром янтарного ведомства был замок Лохштедт, с 1581 года – Гермау, а в 1690 году Береговая управа и Янтарная палата переместились в охотничий замок *Пальменикена*. В подвалах размещалась тюрьма, тех же, кого приговаривали к высшей мере наказания, вешали на рядом лежащей горе Гальгенберг («Гора виселиц»).

Впрочем, уже в 1703 году король Фридрих I, наведя местность, решил вернуть замку *Пальменикена* прежнее предназначение, и потратил 1023 талера из казны, чтобы сделать роскошный ремонт с использованием дорого тёсанного гранита и шведского кафеля.

В середине XVIII века поместье Пальмникен выкупается родом Гамильтон, у которых, в 1780 году его арендует государство для служебного пользования объездчика побережья и смотрителя пляжа. По всей видимости, к этому времени замок уже пришёл в запустение, т.к. в 1781 году в официальных документах числится, как «пребывающий в плохом состоянии», одновременно с тем, отмечают его великолепные подвалы.



Пальмникен на карте Восточной Пруссии.



Пока господа занимались домом-замком, немногочисленные жители Пальменикена и соседних деревень экспериментировали со способами добычи янтаря. Начиналось всё со сбора руками по побережью, затем в дело пошли сачки и мелкочейные сети. В конце концов, дошли до весьма прогрессивного метода – в *Пальменикене* было заложено 8 штолен. Уже скоро именно этот способ добычи янтаря, серьёзно усовершенствованный, станет основным, а пока же, попытка привела к затоплению шахт морской и грунтовой водами.



В 1805 году наследница имения Гамильтонов выходит замуж за судебного чиновника Густава Теодора Штайна, который предпринимает попытку восстановления «охотничьего дома курфюрста», а также открывает в *Пальменикене* пивоварню и сеть трактиров вблизи окрестных дорог.

Штайн также перекидывает воздушный мостик в будущее, которое изменит жизнь *Пальменикена* – приобретает лицензию на разработку янтаря в прибрежных залежах. Это право переходит к следующему владельцу поместья – с 1861 года им является барон фон дер Гольц-Каллен.

Тем временем, на другом побережье Балтийского моря, в *Мемеле* (ныне *Клайпеда*), в 1858 году курш Вильгельм Штантин и данцигский коммивояжёр Мориц Беккер (Moritz Becker) основывают компанию «Штантин и Беккер» (нем. Stantien & Becker), которая *получает подряд* на расчистку и содержание фарватера в Куршском заливе близ Шварцорта (совр. Юодкранте, Литва). В качестве платы государство выдаёт лицензию на добычу янтаря в этой акватории. Компаньоны использовали мощные паровые экскаваторы, наняли более 1000 работников. Активная работа здесь велась до 1890 года.

В 1869 году «Штантин и Беккер» покупают разрешение на добычу янтаря на участке от Диршкайма (совр. пос. Донское) до мыса Брюстерорт (ныне пос. Маяк), используя новый метод – с помощью водолазов. Однако, этот способ оказался малоэффективным, да и сопровождался смертностью неопытных водолазов.



Улицы Пальменикена



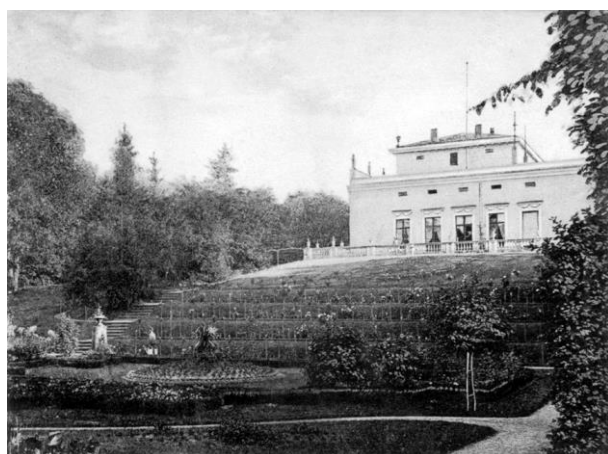
Дом-Замок, имение Беккера, будущий "Шлосс-отель".

В поисках новых, содержащих янтарь земель, и желая, наконец, заняться промышленным способом добычи янтаря, Беккер присматривается к Пальменикену. В 1870 году «Штантин и Беккер» выкупают у разорившегося барона Гольца имение, а вместе с ним, и право на добычу янтаря. В том же году Беккер объезжает соседние деревни Кракстепеллене и Гросс-Хубникен (пос. Синявино) и за хорошую плату приобретает их, по сути, присоединяя к Пальменикену. Вчерашние рыбаки стали состоятельными людьми, многие переехали в *Кёнигсберг*.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



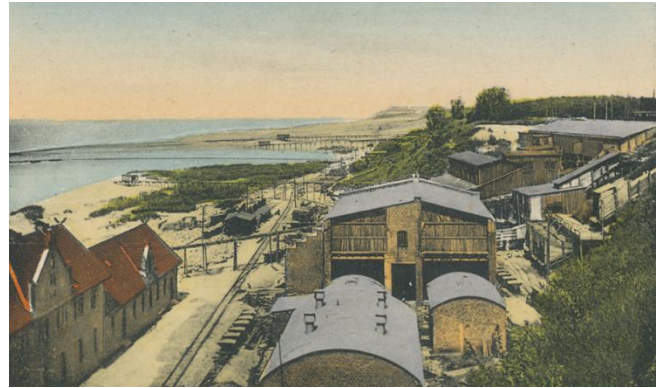
Обветшавший старый замок сносится, а на фундаменте с подвалами строится прекрасный дом со скульптурами на крыше и фонтаном во дворе.



Побережье и парк с прогулочной аллеей.
Парк Морица Беккера.



Дом Беккера.



Пальменикен, Шахта Анна.

На 12 гектарах между усадьбой и побережьем, разбит прекрасный парк с прогулочной аллеей и деревянным спуском к пляжу. Стоит отметить, что и до этих преобразований в этом месте росли клёны, буки, тополи, каштаны, вязы, ясени. Самыми величественными были липы, одна из которых имела обхват ствола в 7 метров.

Сын Беккера разнообразил и до того прекрасный парк редкими деревьями, привезёнными из Японии и Северной Америки, включая Тюльпановое дерево. Официально считается, что парк Морица Беккера был открыт в 1881 году, его называли «жемчужиной Пальменикена».

Вопреки распространённому заблуждению в роскошном доме сам Беккер не жил. Помещения сдавались в аренду его же янтарной компании для размещения гостей (скупщиков янтаря). Хозяин «замка», когда прибывал в Пальменикен, проживал в отдельном служебном здании управляющего помещением, расположенном поблизости. В этом же доме, до момента строительства храма, проходили церковные службы.

В 1865 году компаньон Вильгельм Штантин отходит от дел по Пальменикену и решает вести бизнес только вблизи своего родного города Мемеля, где и умирает в 1891 году. Теперь молодой 35-летний Беккер мог самостоятельно принимать решения, что ему без сомнения нравилось, т.к. по описаниям подчинённых, Мориц был человеком жёстким, требующим свои решения не обсуждать, а неукоснительно реализовывать.

20 мая 1875 года правительство Восточной Пруссии выдаёт важное разрешение – право на строительство янтарного рудника. Тогда же, на юге Пальменикена, вблизи моря официально открыта первая шахта, названная «Генриетта». В первый же год она дала 170 тонн янтаря. Высота штольни составляла два метра, ширина – полтора, через каждый метр, чтобы избежать обвалов земли, устанавливались деревянные стяжки. Деятельность этой

шахты прекратилась в 1896 году, после полного истощения янтарных запасов.

Следующей открыли шахту «Анна» (1883 год), которая разместилась на севере владений Беккера, между Гросс-Хубникен и Кракстепеллене и уходила в глубину на 18 метров. Она имела сложную разветвлённую систему ходов, расходящихся на север и юг. Во время Второй мировой войны они были засыпаны, а чертежи уничтожены. Этот факт до сих пор не даёт покоя тем, кто ищет Янтарную комнату.

Работа под землёй была изнурительной и сложной, что понимал и Беккер, который не скупился на зарплату. Шахтёры сбивали породу вручную, потом грузили на небольшие вагонетки. Сверху стояли люди, которые без остановки и с помощью ручных насосов откачивали воду, постоянно заливавшую штольни. Усложнял работу постоянный запах сероводорода.

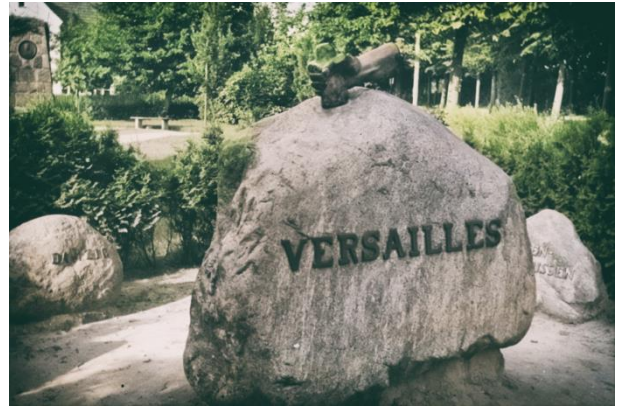
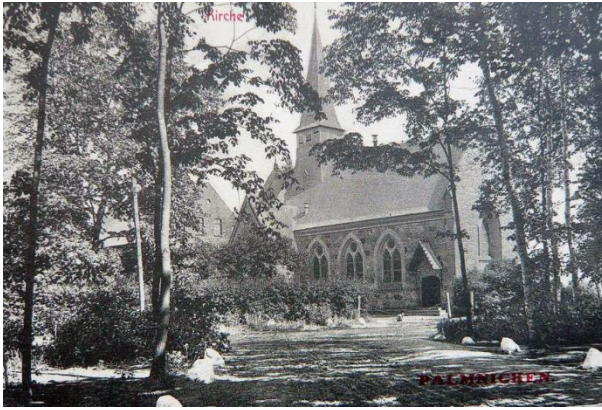
В 1883 году компания «Штантин и Беккер» имела штат в 2000 работников и была признана крупнейшим предприятием в Восточной Пруссии.

В 1884 году Беккер добивается подведения к Пальмникену железнодорожной ветки от Фишхаузена (совр. Приморск). Проект полностью оплачен янтарной компанией, и нужен был для присоединения Пальмникена к южной железнодорожной магистрали, что ускоряло доставку янтаря в Кёнигсберг. После начала развития курортов вдоль побережья Балтийского моря, именно эта железная дорога сделала Пальмникен одним из самых привлекательных мест. 3 января 1892 года была освящена лютеранская кирха Пальмникена, заложенная по инициативе и на средства компании Беккера. Она выполнена по проекту архитектора Вильгельма Лоренца Бесселя-Лорка. Её строили пять лет по образу капеллы Святого Георгия из королевского сада замка Монбижу под Берлином. Основным материалом являлись расколотые валуны, поднятые с морского дна. Для отделки фасада использовали фигурный кирпич.





Из-за частых сильных ветров, для крыши решено было использовать не привычную в провинции черепицу, а оцинкованную жёсть. Витражи создавались по мотивам местных сюжетов. Орган установили в 1892 году. Двум колоколам дали имена меценатов: Штантин и Беккер. Алтарные принадлежности были из меди с янтарными вставками. Стены расписывал профессор живописи Академии художеств Кёнигсберга Эдуард Бишоф.



Памятник "Помни Версаль"

До 1906 года у храма не было постоянного пастора, т.к. Пальмникен относился к приходу Гермау (совр. Русское). Последний же глава пальмникенского прихода Йоханнес Йенике после Второй мировой войны был избран епископом Магдебурга. *Дмитрий А. Галлис*

<https://dzen.ru/a/ZJgoYNHUB7WSQCOJj>

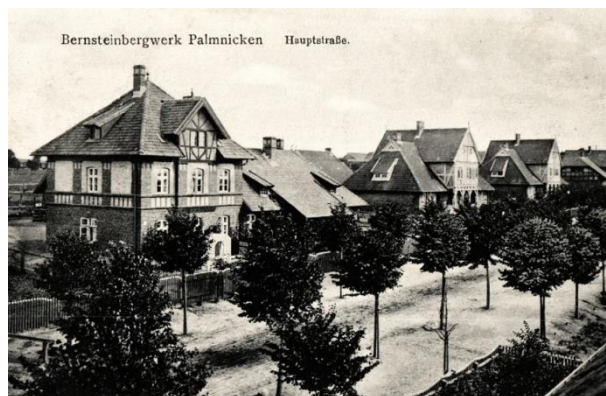
В 1899 году государство, понимая, что теряет большую прибыль от Пальмникенского янтаря, отзывает разрешение на промышленную добычу и выкупает у Беккера янтарное предприятие с домом-гостиницей, а также три поместья: Пальмникен, Хубникен и Дорбникен. За расторжение права на янтарную добычу Беккер получает компенсацию в размере 9,75 миллиона марок, за проданные имения – ещё 14,2 миллиона марок. Тогда это была сумма космического размера, поэтому Мориц в один миг становится самым богатым человеком Восточной Пруссии.

К тому же получает должность коммерческого советника, а фактически – продолжает управлять созданным им янтарным предприятием, только уже не как собственник. Величайший человек Восточной Пруссии скончался во время отдыха на острове Узедом в 1901 году в возрасте 71 года.

Мориц Беккер являлся крупнейшим спонсором Новой синагоги Кёнигсберга. За ним было пожизненно закреплено место справа от Святого ковчега в первом ряду. Дело меценатства продолжила его супруга Генриетта (в честь которой была названа первая шахта), которая основала благотворительный фонд «Общество просвещения женщин», а в 1904 году пожертвовала Новой синагоге Кёнигсберга крупную сумму на строительство сиротского дома.



Мориц Беккер.



"Шлосс-отель"



Гостиница "Глюк ауф"

Но, вернёмся в Пальмникен, который после открытия железной дороги стремительно становится любимым кёнигсбрежцами курортом. Красивый дом Беккера, ставший собственностью государства, называют «Шлосс-отель» («замковый отель») и сдают в аренду отдыхающим.

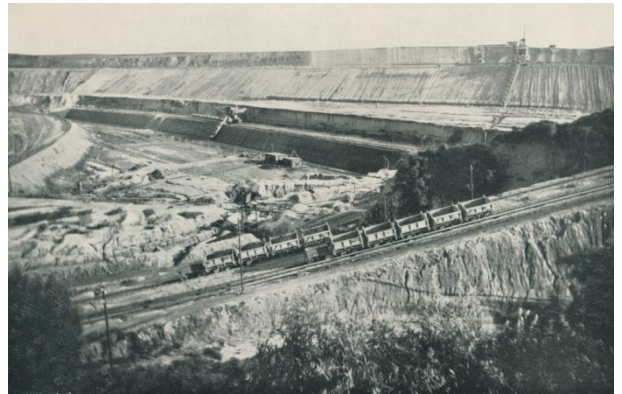
Дополнительно открываются ещё три гостиницы: «Глюк ауф», «Варстат» и «Анна». Летом работал Югендхерберг – молодёжный хостел, турбаза. От Пальмникена, через Диршкайм (совр. пос. Донское), до Брюстерорта и его красивейшего мыса (ныне пос. Маяк и мыс Таран) прокладывается пешая тропа.

Главной улицей Пальмникена была Хауптштрассе, которая теперь нам известна, как Советская, что тянулась параллельно побережью. Здесь располагались все основные гостиницы и виллы управляющих янтарной фабрики, а также богатых людей Пальмникена. Во всех домах имелись ванные комнаты, канализация и высокие кафельные печи.

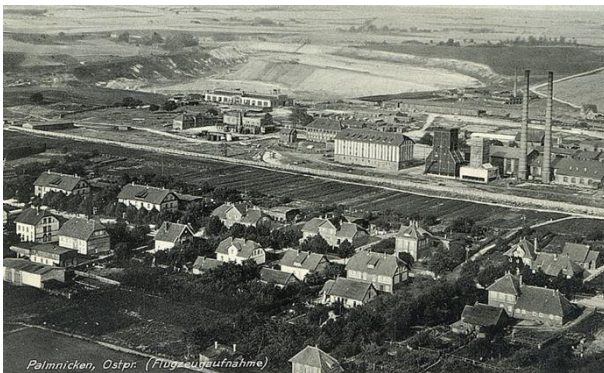
В 1905 году открыли сберегательные кассы, почту, спустя два года появился небольшой Дом для престарелых и больница. Также работало три пекарни.



Шахта Анна



Карьер Вальтер



Янтарный завод и карьер

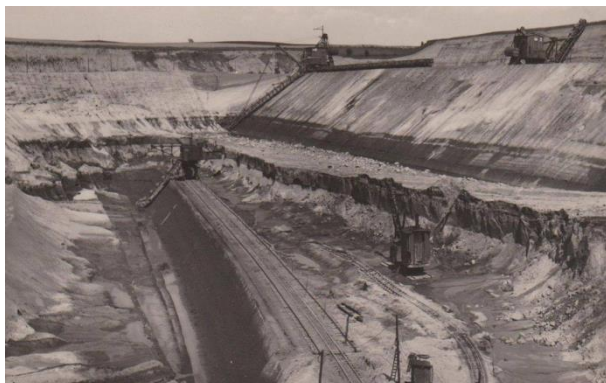


Карьер с голубой глиной

В 1913 году шахта «Анна» поставила рекорд – добыто 416 тонн янтаря, однако дальше показатели только падали и её законсервировали в 1924 году, а окончательно закрыли в 1931 году. После того, как шахта стала государственной, в ней вместе с людьми стали трудиться лошади для тяги вагонеток. Любопытно, что на поверхность их поднимали только два раза в год. Постепенно государство стало понимать, что содержание шахт становится тяжким бременем: не хватало специалистов для работы, а также дорожала древесина, которая в большом количестве тратилась на укрепление штолен. Разрабатываются проекты по более дешевому, открытому способу добычи янтаря и поиску места с максимальным содержанием янтаря.

В 1912 году вблизи посёлка Гросс-Хубникен (совр. пос. Синявино) закладывается карьер «Вальтер», глубиной 50 метров. Работа велась с помощью двух многоковшовых экскаваторов, расположенных на двух уровнях.

Содержащая янтарь «голубая земля» загружалась в открытые вагоны электропоездов. Горнодобывающее предприятие представляло собой огромный комплекс с обогатительной фабрикой (куда доставляли землю из карьера), водоохладителями, складами, столярными мастерскими и цехами по обработке янтаря.



Памятник погибшим в Первую мировую войну в Пальмникене.

Памятник у "Шлосс-отеля"

60-метровые заводские трубы были видны издалека. Недостатком открытого метода добычи являлась сезонность – невозможно было работать зимой.

Во время Первой мировой войны Пальмникен был местом, где поправляли своё здоровье солдаты. «Шлосс-отель» и «Глюк ауф» стали военными пансионатами. Благодарные за лечение солдаты после войны установили памятник у «Шлосс-отеля».

Пальмникенцы возвели свой монумент в память о погибших на фронтах земляках, рядом с которым был открыт ещё один любопытный и поучительный знак – «Помни о Версале»: по центру стоял большой валун с надписью Версаль и рукой, ударяющей по нему сверху, а вокруг располагались камни меньшего размера с названиями территорий, который были потеряны Германией по условиям Версальского договора.

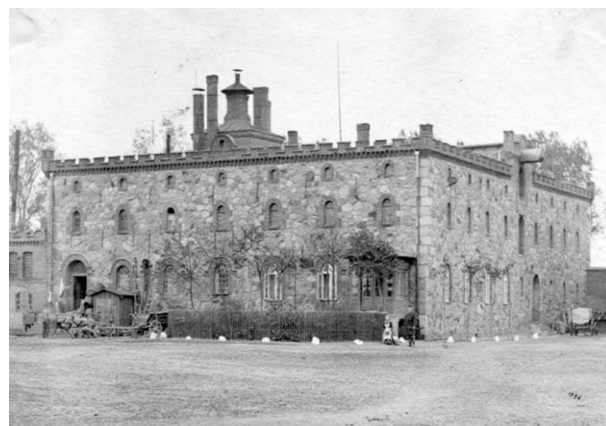


Памятник "Помни Версаль"

Помимо расчленения страны, по решению стран – победителей Германии запрещалось иметь самолёты с двигателями. Одна из планерных школ открылась в Гросс Хубникене (совр. Синявино). Здесь обрывистый берег и врезающиеся в него волны образуют восходящие потоки воздуха. Обучение шло два года, необходимо было сдать несколько экзаменов, только после которых разрешалось переходить к высотным полётам.



Шахтёры на параде



Пивоварня, сейчас - музей

Свои планеры ученики строили самостоятельно. Стартовая площадка была на высоком склоне у моря. Планер, с помощью прикрепленных к нему тросов, разгоняло несколько человек до тех пор, пока он не поднимался в небо. Луг, куда приземлялись планеры, имел короткую площадку, упирающуюся в лес. В 1933 году был построен планерный аэродром.

Рядом с кирхой располагалось здание начальной школы, которая в Пальмникене была основана еще во времена правления Фридриха Вильгельма I в 1740-ых годах. В конце 1920-ых годов, ввиду роста численности населения, к зданию школы пристроили дополнительный корпус. Была в Пальмникене и частная школа, которую открыли на средства богатых жителей. Для школьников, приезжающих на учёбу из других деревень, был открыт интернат.

После Первой мировой войны дела у янтарной отрасли шли крайне плохо. Государство в 1924 году передаёт бизнес по добыче и скупке янтаря. Граждане, всё ещё обязаны, были продавать государству весь самостоятельно добытый янтарь, т.е. акционерному обществу «Прусское горно-металлургическое акционерное общество» («Пройсаг», которое также

владело всеми восточно-прусскими солеварнями и металлургическими заводами. Для обработки и сбыта янтаря в 1926 году открылась «Кёнигсбергская янтарная мануфактура».

Для популяризации янтаря в 1933 году в Пальмникене провели День янтаря. Мероприятие начиналось с красочного шествия, в котором приняли участие шахтёры янтарной фабрики, одетые в парадную форму, и жители, которые несли в руках большие муляжи янтарной продукции. Всё это действо проходило под музыку духового оркестра янтарного рудника. Во время праздничной речи гауляйтер Эрих Кох сказал, что каждая немецкая женщина обязана носить украшение из янтаря, который называли «германским золотом».

В 1937 году карьер «Вальтер» побил рекорд по добыче янтаря – 850 тонн. Перед Второй мировой войной Пальмникен жил не только янтарным бизнесом. Здесь работали: кирпичный завод, небольшой рыбный порт, пивоваренный цех, пекарни, цеха по изготовлению колбас и сыра. На фермерских усадьбах занимались сельским хозяйством. Раз в год (осенью) приезжал цирк. Даже выпускалась собственная газета. В Пальмникене была самая крупная баптистская община Замланда (325 человек), для нужд которых построили капеллу. К началу войны в Пальмникене проживало 3079 человек.

Для путешествия из северной Европы в ее западную или восточную часть вовсе необязательно перемещаться по суше. Многие города и страны Старого Света, включая Российскую Федерацию, объединяет Балтийское море.

На сегодняшний день российский ВМФ — крупнейший на Балтике. Россию в Балтийском море охраняют более 25 тысяч военнослужащих, а на вооружении военно-морских сил находятся 55 надводных кораблей и две подводные лодки



День ВМФ в Балтийске / Фото: mir24.tv

<https://global-ocean.ru/geografiya/krupnejshie-porty-naxodyashhiesya-na-beregax-baltijskogo-morya/>

<https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/29042019-u-kogo-samy-moshchnyy-voenno-morskoy-flot-na-baltike/>

И пусть крупнейшие торговые суда с большой осадкой вряд ли посетят здешние воды (в отличие от самых больших туристических лайнеров), его берега усеяны большими и малыми городами. Всего их насчитывается более пятидесяти на берегах Балтийского моря.

Балтийск Россия

Город расположен в РФ, на территории Калининградской области, и является административным центром одноименного округа. Через него проходит ряд паромных линий, соединяющих порты России, Литвы, Германии, Швеции и Польши. По проектным оценкам, местный паромный терминал способен пропускать через себя более 5 000 000 грузов ежегодно.

Калининград



Российский город на юго-востоке Балтики. Является единственным незамерзающим портом РФ в регионе. Калининград широко известен не только благодаря грузоперевозкам и туризму, но и из-за местной инфраструктуры по добыче рыбы. Помимо морского порта в Калининграде имеется речной порт, который находится на реке Преголя.

Балтийское море – это настоящее кладбище кораблей. Только в Калининградской акватории сегодня насчитывается более ста затонувших объектов. Из них большая часть - военные корабли Третьего рейха, которые и до сих пор таят в себе опасность. С количеством снарядов на дне Балтики не сравнится ни один самый современный склад боеприпасов. Морской ил скрывает сотни тысяч бомб с отравляющими веществами. Десятки немецких

барж с химическим оружием на борту были затоплены возле острова Борнхольм и литовской Клайпеды после Великой Отечественной войны. О морском дне этот человек знает все. Моряк-подводник Контр-адмирал Константин Антонович Шопотов инициатор создания Музея подводной **археологии**, организатор и участник мемориального Транзундского похода. Он уже много лет изучает Балтику. С группой ученых он доказал: Балтийское море одно из самых загрязненных в мире, но у российских берегов чище, чем в других местах. Уровень радиации в Балтийском море активно отслеживается на протяжении последних семнадцати лет. Своеобразной временной точкой отсчета стала чернобыльская авария. Опять же, по наблюдениям ученых, высокий уровень радиации на Балтике обусловлен, прежде всего, замкнутостью и относительным мелководьем.

Первая особенность Балтийского моря – это то, что впадины заполняются сероводородом и дно становится безжизненным. Все живое вымирает, потому что нет кислорода.

В очередную международную экспедицию из Калининграда уходит научное судно "Профессор Штокман". Учёные института океанологии имени Ширшова намерены продолжить исследование дна Балтийского моря. Лаборатории и технические отсеки корабля заставлены компьютерами и гидроакустическими приборами. На дне моря возле калининградского побережья лежат не менее 20-ти кораблей, в которых могут быть опасные грузы.

Насир Юзбеков, начальник отдела МЧС России, говорит: "Наша цель - обнаружить вовремя эти опасности, внести в идентификационный реестр и принять оперативные решения. Очень хотелось подтвердить и идентифицировать те объекты, которые были найдены в 2006 году". Емельян Емельянов, профессор, академик Российской академии естественных наук, добавляет: "Оболочки бомб и снарядов за 55 лет уже полностью проржавели, и отравляющие вещества вываливаются и распространяются по илу. А рыбаки здесь ловят рыбу. Тралят и растаскивают снаряды и вещества по большей акватории. Сейчас мы выяснили, что опасности для населения эти химические захоронения не представляют. Если их не трогать, то они будут разлагаться еще 100 лет и постепенно растворятся. Ядовитые вещества выделяются, конечно, но мышьяк

соединяется с другими минералами. Поэтому в воде этих элементов: кадмия, мышьяка и свинца - очень мало".

Но, опасность все же сохраняется. Радионуклиды накапливаются в рыбе. Причем независимо от того, в какой части Балтики идет промысел, уровень радиации везде одинаков. Камбала, сиг, треска, судак – эти сорта считаются наиболее зараженными.

Европейское сообщество вокруг этой шумихи старается не поднимать. Рыбацкие деревушки в Дании, Германии, Швеции и Норвегии сегодня живут за счет рыбного промысла. Но, на своей территории они балтийскую рыбку не реализуют, весь улов уходит в восточную Европу, в том числе и в Калининградскую область. А на прилавках Европы Западной по большей части - рыба из "чистой" Атлантики.

Российская Балтика сейчас вызывает огромный интерес и у дайверов. Чтобы погрузиться на дно морское, в Калининград приезжают любители подводного плавания со всей страны. Евгений Вишневский, поныряв в теплых морях, все равно вернулся на берега Балтийского моря. Хотя экзотической живности здесь и нет, но зато особую ценность представляют фотоснимки старых затопленных кораблей.

Евгений Вишневский, дайвер, рассказывает: "Очень много затонувших объектов, эхо войны. И самолеты есть, и боевые корабли, и гражданские. Есть и исторические вещи. Изучено, я думаю, меньше половины, у военных, наверное, есть какие-то секретные данные. То же в польской акватории. В Гданьской бухте очень много затонувших объектов".

В среде дайверов, как и археологов, есть понятие "черный" дайвер. Они специализируются на поиске раритетов, на затонувших кораблях. Особенно гражданских, коих в Балтике множество. Но, не гнушаются они, и сдать металлолом. Специальной подводной сваркой разрезают корпуса кораблей и поднимают их на поверхность. От судёв, которые затоплены поближе к берегу, по свидетельствам дайверов, уже мало что осталось. Балтийское море помимо снарядов богато и стройматериалами. На дне залегают карбонатные породы (известь, мел). Ученые доказали и наличие в морском иле золота. Но, добывать его пока не рентабельно, слишком уж велики затраты. <https://www.newkaliningrad.ru/news/others/302359-.html>

Санкт-Петербург

Большой порт в северо-западной части России. Его территория занимает площадь более 164 квадратных километров. Ежегодный грузооборот порта составляет более 7 000 000 тонн. Санкт-Петербург связан морскими путями со многими европейскими странами. Также из него осуществляются



Президент и Главнокомандующий РФ
Владимир Владимирович Путин

трансатлантические перевозки.

https://yandex.ru/search/?text=%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%BF%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3+%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82+%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9&clid=2337527-38&search_source=dzen_desktop_safe&src=suggest_B&lr=10740

АО "Морской порт Санкт-Петербург" принадлежит "Первой портовой компании". Ей также

принадлежат "Контейнерный терминал Санкт-Петербург" в Большом порту Санкт-Петербург, "Универсальный перегрузочный комплекс" в Усть-Луге, "Туапсинский морской торговый порт" и "Таганрогский морской торговый порт" в Азово-Черноморском бассейне. Конечным бенефициаром "Первой портовой компании" называют миллиардера Владимира Лисина.

АО «Морской порт Санкт-Петербург» (МП СПб) — одна из крупнейших стивидорных компаний по перевалке всех видов сухих грузов в

Большом порту Санкт-Петербурга, преемник

Ленинградского морского торгового порта. Опирирует современными

универсальными перегрузочными комплексами по обработке генеральных и навалочных грузов.

Кронштадт

Есть в мире маленькие города, которые, быть может, отмечены не на всех картах, но слава их далеко перешагнула их границы. К таким городам относится Кронштадт — морская крепость, город-порт, тыловая база Балтийского флота — город, овеянный романтическими историями о походах русского флота, кругосветных плаваниях, арктических экспедициях, знаменитых мореплавателях и флотоводцах. По дороге Кронштадт вы познакомитесь с уникальным гидротехническим сооружением — комплексом защиты Санкт-Петербурга от наводнений, увидите то, что осталось от кронштадтских фортов, в былые времена своей мощью наводивших ужас на

врага. Кронштадт, построенный Петром I на острове Котлин в Финском заливе, всего на год моложе Санкт-Петербурга. Это своеобразный город-музей русской военно-морской славы, где сохранились десятки памятников истории, архитектуры, культуры и науки XVIII– начала XX веков. В этом городе можно увидеть военные корабли, стоящие в гавани, старинный петровский док, предназначенный для ремонта и оснастки кораблей, величественный Никольский Морской собор, напоминающий храмы древней Византии. Приятно прогуляться по площади, где находится небольшой мемориал, посвященный 300-летию Кронштадта и забавное «Древо желаний».



<https://goodtimetravel.ru/countries/russia/kronstadt-seaport/>

Большую роль в немецких оперативных планах военно-морского флота в Восточной Балтике отводилось применению мин. Помимо постановки минных заграждений у балтийских баз немецкого флота, немецкое командование требовало, по возможности, полностью заградить Финский залив. Это было необходимо, чтобы ограничить свободу передвижения кораблей КБФ, заставить его нести потери при прохождении минных полей. С 12 по 18 июня 1941 г. германские корабли, которые должны были действовать в Финском заливе, провели передислокацию в воды Финляндии. В шхерах у Або была сконцентрирована группа минных заградителей «Норд» (три минных заградителя, флотилия торпедных катеров, флотилия

катерных тральщиков). В шхерах западнее Порккала-Удд была сконцентрирована группа «Кобра» (три минных заградителя, флотилия торпедных катеров, флотилия катерных тральщиков). 21 июня был получен сигнал о проведении минно-заградительной операции. В 23.30 21 июня минные заградители группы «Норд» под охраной шести катерных тральщиков и четырёх торпедных катеров выставили в несколько приёмов минное заграждение между островом Бенгшер и мысом Тахкуна. Корабли минной группы «Кобра» выставила минное заграждение к северу от мыса Пакринем.

В ночь с 21 на 22 июня финские подводные лодки выставили минные заграждения в Финском заливе.

В течение трёх первых дней войны германские и финские корабли создали минную угрозу у выходов из баз и на основных морских сообщениях КБФ, израсходовав в общей сложности 1060 якорных ударных и около 160 донных неконтактных мин. В последующем противник усиливал выставленные заграждения, особенно к северу от мыса Юминда. Огромное количество мин в многоярусных минно-заградительных рубежах превратили Финский залив в непроходимый для судов. В 1942 г. в Финском заливе немцами было выставлено 12873 мины в оборонительных заграждениях – между Порккала – Удд и островом Найсаар, юго-восточнее Гогланда, северо-восточнее Гогланда, западнее Сомерса, восточнее шхер Аспе, в Аландском море, были установлены минные поля возле Шепелевского маяка. В 1943 г. в районе Ленинград – Кронштадт было поставлено 144 мины, между Порккала – Удд и островом Найсаар было выставлено 7293 мины, юго-восточнее Гогланда – 1965 мин, 91 мина в районе между островом Лавенсари и Кронштадтом. В 1944 г до конца мая были установлены минные поля (101 донная мина, 4489 якорные мины, 3009 контактные мины и 2795 минные защитники). В основном установленные минные поля простирались свыше 17 морских миль от Усть-Наровы до острова Большой Тютерс. В июне военно-морским флотом Финляндии были установлены новые минные заграждения южнее пролива Койвисто до Халли и между Сейвесте и Ино. Были усилены минные поля юго-восточнее Гогланда. После того, как Финляндия начала боевые действия против немцев, немцы выставили 1490 мин и 738 минных защитников у северного побережья Финского залива.

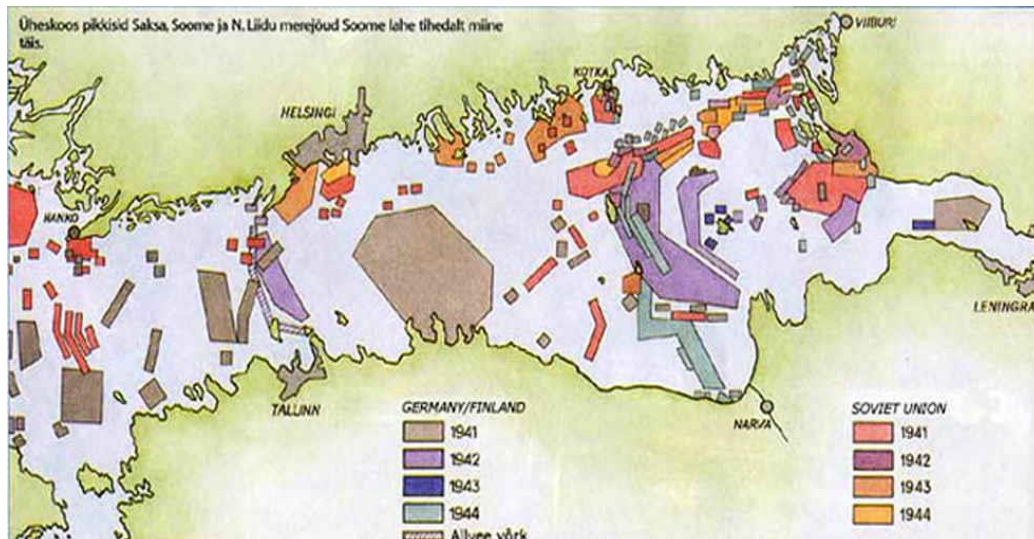
КБФ использовал минные постановки для сдерживания действий фашистских сил на Балтике (Финском заливе). Было выставлено мощное

оборонительное минное заграждение в Кронштадтской бухте. Сразу, после начала войны советские корабли поставили мощное минное заграждение от Ханко до Осмуссара (2150 мин). Советские летчики сбросили первые авиационные мины в районе Флисе в ночь с 28 на 29 июня. Всего с воздуха было выставлено 107 мин. В конце июня, начале июля, советскими кораблям и авиацией минировались в основном Ирбенский пролив и Рижский залив. Немцами были обнаружены мины в районе Усть-Двинска, в районе Лиепаи. Всего в 1941 г. КБФ выставил 11978 мин и 2088 минных защитников. Суммарные потери противника на минах в 1941 г. составили 1 броненосец, 2 торпедных катера, 1 минный заградитель, 4 сторожевика и охотника за пл, 12 тральщиков, 4 корабля и вспомогательных судна и 9 транспортов (6050 брт). В 1942 г. авиация выставила 386 мин и 82 защитника. В 1943 г. авиация КБФ выставила 452 мины в активных заграждениях. Торпедные катера – 574 мины и 185 защитников (в основном на фарватере Котка – Хельсинки). В 1944 г. корабли и авиация КБФ выставило большое количество мин перед балтийскими портами, в финских шхерах.

Только в Финском заливе военно-морские силы Германии, Финляндии, а также Советского Союза поставили почти 67 тыс. мин разных типов. В годы Второй мировой войны Балтийское море в шутку даже прозвали «супом с клёцками», подразумевая под клецками мины. От подрыва на этих минах флот Германии потерял 66 судов и 103 боевых корабля. Военно-морской флот СССР потерял от подрыва на минах 65% подводных лодок и 32% надводных кораблей, наибольший урон из кораблей ВМФ СССР понесли противоминные тральщики.

В апреле 1943 г. Военный Совет Ленинградского фронта принял важное решение о строительстве на всех судостроительных заводах Ленинграда малых минных тральщиков – «стотонников». Одновременно на катерном заводе (ныне – НПО «Алмаз») было решено форсировать постройку катерных тральщиков с деревянным корпусом типа «КМ-4».

После полного снятия блокады Ленинграда в январе 1944 года и после выхода Финляндии из войны в сентябре того же года, появилась возможность для проведения операции боевого траления по очистке Финского залива от мин, в которых по условиям соглашения о перемирии приняли участие и финские тральщики.



Карта минных постановок на Балтике

Минная угроза сильно усложняла морские и речные перевозки и мешала восстановлению страны. Постановлением от 18 марта 1945 года Совет Народных Комиссаров определил для всех флотов очередность районов траления и примерные сроки их полного очищения от мин. Для Ленинграда было важно восстановление судоходства по Большому корабельному фарватеру, который связывал Ленинград с морскими портами Балтики. Большой корабельный фарватер во время войны был многократно перегорожен минными заграждениями. Решением правительства СССР этот фарватер и предстояло открыть для безопасного плавания судов в первую очередь. Расчистка фарватера от мин, начавшаяся осенью 1944-го и завершилась к началу июня 1946 года. Перед открытием фарватера по нему был совершён одновременный переход четырёх дивизионов тральщиков с поставленными тралями. В результате траления было вытравлено ещё несколько мин. 5 июня 1946 года Гидрографический отдел Краснознаменного Балтийского флота оповестил мореплавателей об открытии Большого корабельного фарватера от Кронштадта до фарватера Таллинн-Хельсинки, имеющему уже к тому времени сообщение с Балтийским морем. Тогда вновь в полную силу заработал Ленинградский морской порт. Окончился первый этап прорыва минной блокады Ленинграда. Дата 5 июня 1946 г. была внесена в Закон Санкт-Петербурга № 555-78 «О праздниках и днях памяти в Санкт-Петербурге», как «День прорыва морской минной блокады Ленинграда».

В последующие пять лет после военных лет производилось сплошное траление всех известных минных заграждений, затем было организовано повторное придонное траление в целях полного уничтожения минной угрозы. Масштабы проделанной работы впечатляют — на Балтийском море советские тральщики очистили от мин площадь в 15 тысяч квадратных миль и уничтожили 6850 мин.

В 1951 г. официально окончилась международная операция по ликвидации минной опасности в европейских водах, в том числе и в акватории Балтийского моря. Боевое траление на этом не завершилось и продолжилось до 1957 года, а все воды Эстонии стали открытыми для плавания и рыболовства лишь в 1963 году. Война для моряков-тральщиков продолжалась почти 20 лет после капитуляции Германии. За послевоенные годы в Финском заливе было уничтожено 22635 мин, из них на счет советских моряков – 15000, финны уничтожили 7500 мин. Главная заслуга в борьбе с минной опасностью принадлежит малым судам – катерам-тральщикам.

Моряки-тральщики очищали Балтику от плавучей смерти – морских мин. В период после 9 мая 1945 года при боевом тралении подорвались на минах 29 тральщиков, из которых 17 затонули. Сотни убитых и искалеченных, тысячи контуженых. Более тысячи моряков – бойцов «минной войны» – были награждены боевыми орденами и медалями, в том числе орденом Отечественной войны. Среди них были и отважный минер Ю.М. Сухоруков, лично обезвредивший 488(!) мин. Мужество балтийцев было отмечено Родиной: четверо моряков-тральщиков стали Героями Советского Союза. Ю.М. Сухоруков: *«Задача государственной важности по открытию корабельного фарватера Ленинградского торгового порта была выполнена в 1946 году. В феврале 1948-го мне вручили последний боевой орден. В навигацию 1949 года я уже исполнял обязанности командира 954-го катера. В январе 1950 года было принято решение о демобилизации».*

https://gumrf.ru/news2020/1/news_050620_4.html

Польша

Польский флот является вторым по боевой мощи в Балтийском море. Он насчитывает 40 кораблей, службу на которых проходят около 12 тысяч солдат. Большинство военных судов Варшава приобретает у Германии, Норвегии и США. Базируется польский флот в городе Гдыня вблизи Калининградской области России и городе Свиноуйсьце, находящемся на границе с Германией.

Основное внимание в ВМС Польши уделяется расширению возможностей подводного флота и созданию крупных подводных сил.

На боевом дежурстве стоят три подводные лодки, одна из которых имеет советское прошлое, а две другие Варшава приобрела у Германии.

Половину польского флота — 20 кораблей — составляют тральщики, задачами которых являются поиск, обнаружение и уничтожение морских мин.



Фото: gospodarkamorska.pl

<https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/29042019-u-kogo-samy-moshchnyy-voenno-morskoy-flot-na-baltike/>

В начале 2010-х годов Польша приступила к модернизации своего военно-морского флота, ежегодно выделяя на это колоссальные суммы.

Однако обновление боевого состава польских ВМС не приводит к повышению их эффективности — все больше кораблей выводят из эксплуатации без какой-либо замены.

Гданьск



В городе на севере Польши расположены сразу два порта. Один из них (DCT) находится в южной части Гданьского залива. Как и Новый порт, он постоянно расширяется. В Гданьске, который является крупным промышленным центром, хорошо развито судостроение и часто проводятся ремонтные работы кораблей.



Гдыня

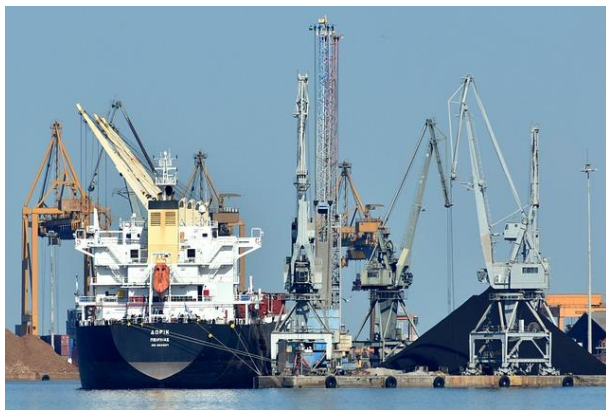
Еще один польский порт, находящийся на севере страны. Является частью агломерации под названием Труймясто, в которую также входят Гданьск и Сопот.



Щецин

Морской порт Щецин (польск. *Port morski Szczecin*) — морской и речной торговый порт Польши, находящийся в городе Щецин (Западнопоморское воеводство), стоящий на реках Одер и Регалице в долине Нижнего Одера. Занимается грузоперевозками (контейнерные, стальные изделия, крупногабаритные, сыпучие сухие и жидкие грузы), а также предлагает услуги по обработке и хранению сельскохозяйственных и пищевых продуктов. Порт Щецин находится в ведении компании ZMPSiŚ SA, которая в течение многих лет за счёт средств ЕС осуществляет широкий спектр вложений и находится на лидирующих позициях в Западном Поморье. С 2007 по 2013 годы было вложено около 650 млн. злотых, новая стратегия предусматривает вложение ещё более 1,3 млрд. злотых к 2027 году.

Порт был основан в Средние века, а официально судоходство стало объектом международных соглашений после заключения Версальского договора, когда по его статьям 363 и 364 Чехословакия создала свою собственную зону (город Штеттин)^[1].



16 февраля 1929 года Чехословакия и Германия подписали договор об аренде порта на 99 лет, однако в 1945 году Чехословакия аннулировала этот договор.

Порт Щецин вместе с портом Свиноуйсьце создаёт крупнейший портовый комплекс на юге Балтики; согласно Закону о

портах и гаванях от 20 декабря 1996 года является стратегически важным элементом национальной экономики; также это зона свободной торговли. Грузооборот за 2015 год составил 23,1744 млн. тонн. Через порт проходит кратчайший маршрут из Скандинавии в Центральную и Южную Америку, базы порта являются неотъемлемыми звеньями международного транспортного коридора Балтика — Адриатика (Щецин — Познань — Вроцлав — Острава). К порту ведут автодороги DK 3/S3 и A6, железные дороги CE 59 и E59, а также речной маршрут E30.

[https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A9%D0%B5%D1%86%D0%B8%D0%BD_\(%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A9%D0%B5%D1%86%D0%B8%D0%BD_(%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82))

Германия

Любек

Город в северной части Германии. В прошлом был крупнейшим центром союза Ганзы. Расположен Любек на севере страны, на берегах реки Траве. Этот город входит в перечень крупнейших портов, является вторым по площади в провинции. Расположен Любек в акватории Балтийского моря, расстояние до Гамбурга около 60 км. Название город унаследовал от поселения Любеце, где проживали славянские племена, изгнанные отсюда. Им на смену пришли немцы, которые и основали современный городок.

История города в датах:

- 1143 – основан город Любек в Германии;
- 1226 – Любек получил статус свободного имперского населенного пункта;
- 1361 – основан Ганзейский союз, который возглавил Любек;
- 1630 – собрание основателей и участников Ганзейского союза стало последним;
- 1815 – Любек вошел в Германский союз;
- 1933 – Любек утратил привилегии и преимущества ганзейского города;
- 1937 – вошел в Шлезвиг-Гольштейнскую провинцию.

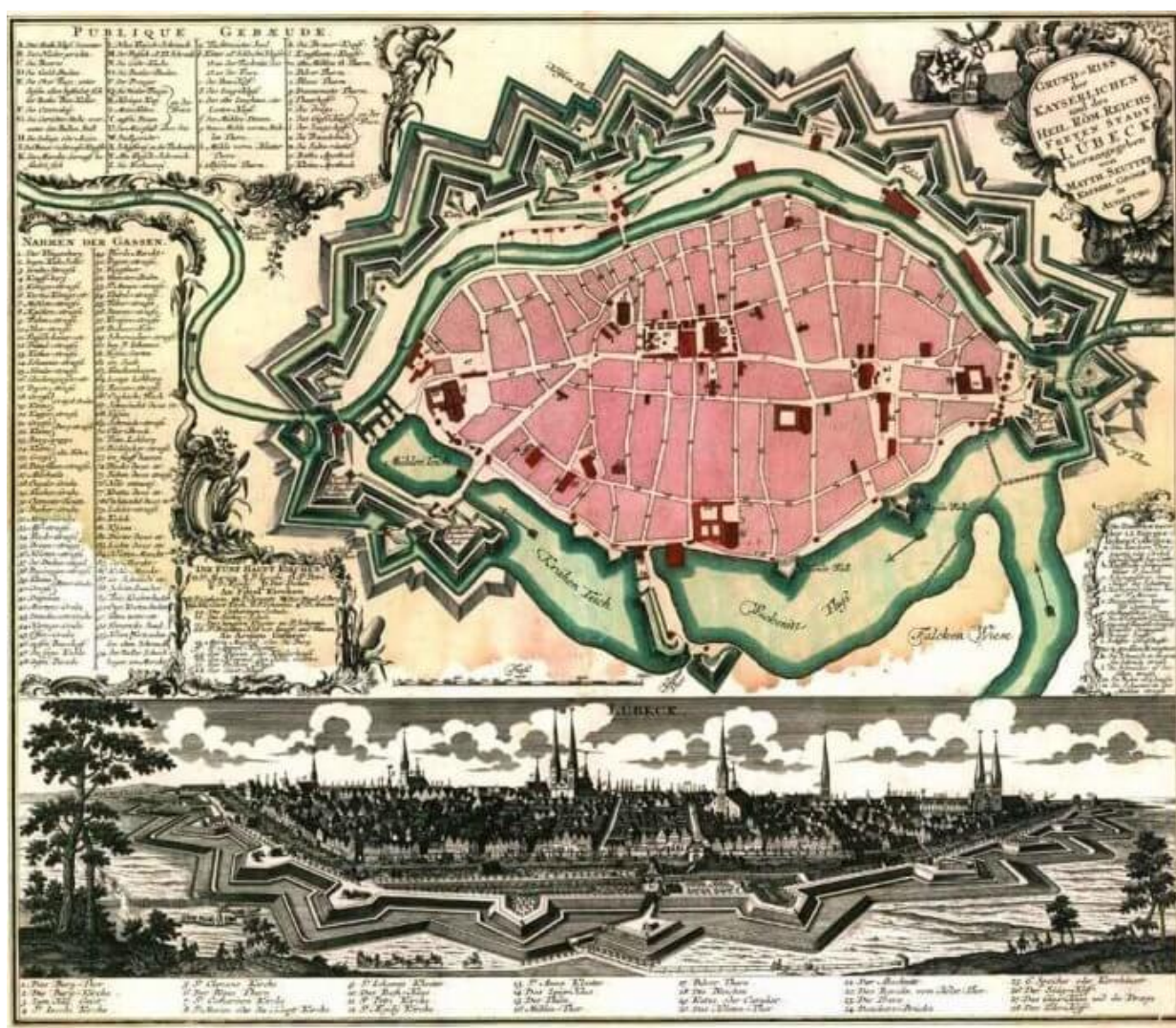
Голштинские ворота самые известные в Германии после бранденбургских. Это символ не только Любека, а также всей страны и Ганзейского союза.

Хольстен или Голштинские ворота, строительство которых началось в 1466 году и завершилось в 1478 году. Достопримечательность представляет собой симметричную конструкцию с двумя башнями. Ворота являются частью городских укреплений.

Травемюнде – не просто район Любека, а отдельный небольшой городок с выходом к морю.



Травемюнде. Любек. Германия



<https://kuku.travel/wp-content/uploads/2019/05/d2c60976b942b80c7f020370e8640731-693x600.jpg>
alt="Карта Любека" />



Киль - Германия

Город в Германии с хорошо развитым морским портом. Известен, благодаря отлично развитой инфраструктуре для парусного спорта.

Киль – небольшой немецкий город, столица земли Шлезвиг-Гольштейн. Порт, в который регулярно заходят круизные лайнеры, находится в самом центре города. Ближайший крупный к Килью город – Гамбург, именно оттуда приезжают туристы, чьи круизы начинаются здесь.

В последнюю неделю июня посетите главное событие этого города - Kieler Woche, праздник парусников.

Киль - главная военно-морская база и порт Германии в Кильской бухте Балтийского моря. Боевые корабли базируются в гаванях Тирпицхафен и Штиккен-Хёрн. Внешний рейд порта Киль с глубиной 11—14 м доступен для кораблей всех классов. Длина причального фронта более 16 км с глубиной 2,5—12 м. В **порту Киль** расположено несколько учебных центров ВМС Германии. В 25 км северо-западу от Киля, в бухте Эккернфёрде, находится база флотилии ПЛ ВМС Германии. На северной окраине Киля — аэродром морской авиации Хольтенау.



Основными морскими грузами, ввозимыми в порт Киль, являются: уголь, нефть, зерно, пиломатериалы, генеральные грузы; вывозятся главным образом промышленные товары. Суммарный оборот морских грузоперевозок порта составляет 1,7 млн. т.

На линии Киль — порты Скандинавских стран, действует паромная переправа. Судостроительные и судоремонтные предприятия порта Киль с 4 сухими и 9 плавучими доками обеспечивают строительство для ВМС

Германии и на экспорт различных кораблей, ремонт судов и кораблей до крейсеров включительно.

Слово "Порт" происходит от латинского portus, что в переводе означает гавань или пристань.

Морские порты по своему назначению подразделяются на торговые, рыбные, нефтяные, лесные.

Самым удачным местом для организации портов являются бухты, гавани или акватории. Причин этому много, но основная - эти места надежно защищены от волн естественными выступами на побережье или специальным искусственным оградительным сооружением — молом. Порты предназначенные для военных судов называют военно-морскими базами.

<https://www.cruisetips.ru/ports/kiel>

Росток Германия

Немецкий город с богатой историей, основанный более 800 лет назад. Помимо паромных линий и грузового терминала в местном порту находится большое количество причалов для яхт.

Порт Росток - крупный немецкий порт на Балтийском море, он расположен в устье реки Унтерварнов в городе Росток. Большая часть портовой инфраструктуры принадлежит компании Rostock Port GmbH (до 2016 года: Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH "ГЕРОЙ"), совместному предприятию Мекленбурга-Передней Померании (25,1%) и ганзейского города Росток (74,9%). Портовые операции осуществляются компанией Euroports Germany GmbH & Co. и другими частными компаниями. С общей пропускной способностью 28,8 млн тонн (2017) порты Росток являются четвертыми по величине портами Германии (после порта Гамбург, портов Бремен и порта Вильгельмсхафен).^[1]

Порты Росток включают морской порт Росток, расположенный на восточной стороне Унтерварнова (построен с 1960-х годов), химический порт Яра, расположенный к востоку от него в Брайтлинге, независимый грузовой и рыболовный порт (RFH) на западной стороне Унтерварнова, круизный терминал на пассажирской пристани в Варнемюнде и другие более мелкие объекты, такие как Морской промышленный парк (MAGEB) и набережная Альба-Норд к северу от RFH, а также городской порт Росток, где грузы обрабатываются без каких-либо ограничений. еще.

История порта Росток восходит к Средневековью, особенно во времена Ганзейского союза, порт был важным центром торговли с Скандинавией и странами Балтии. С распадом Ганзейского союза порт утратил свое значение. Перемещение (мировой) торговли в район Средиземного моря и Атлантики, связанное с открытием Америки и морского пути в Индию, привело к закрытию порта. После кратковременного бума, вызванного экспортом зерна в середине 19 века, он имел лишь местное значение.

На рубеже 19-го и 20-го веков началось скромное расширение порта. Под руководством директора по строительству города и порта Кернера порт был расширен на запад, были построены угольный причал и Хеджхафен. Порт получил первый современный портовый кран и подкрановые мосты для перевалки угля. В то же время началось строительство железнодорожного парома из Варнемюнде в Гедсер как части маршрута Копенгаген – Берлин, что значительно улучшило доступ к порту. В устье реки Варнемюнде был создан канал для более широкого и, прежде всего, лучшего входа в порт Росток. Фарватер в порту был углублен с 4,1 м до 6,7 м, так что суда, часто посещавшие Балтийское море в то время, теперь могли заходить в порт без каких-либо проблем. В годы, предшествовавшие Первой мировой войне, к западу от Хеджехафена были построены причалы в Эшенбрюке и Кервидере. Новая земля к востоку от порта планировалась как зона расширения Хольцхафена, а зона расширения Остхафена была подготовлена на восточном берегу Унтерварноу. Начало войны в августе 1914 года первоначально положило конец всем планам расширения.

В годы, предшествовавшие Второй мировой войне, развитие авиационной промышленности также способствовало подъему порта, хотя и небольшому. В рамках Программы нацистского правительства по хранению зерна в Рейхе в 1930-х годах на Силосном полуострове были построены современные зернохранилища и новый маслобойный завод. Во время войны воздушные налеты союзников, которые в первую очередь были нацелены на авиационную промышленность и жилые районы Ростока, также нанесли ущерб порту.

Разделение Германии сделало необходимым строительство эффективного морского порта на побережье Балтийского моря Восточной Германии. В 1950 году Вальтер Ульбрихт также заявил: “Мы рассмотрели проект строительства порта открытого моря на Балтийском побережье и пришли к

выводу, что нам следует воздержаться от строительства нового порта открытого моря, потому что мы убеждены, что придет время, когда внешняя торговля демократической Германии снова будет доступна Портам Гамбурга и Любека. До тех пор, на основании соглашения с польским правительством, мы будем использовать часть польского порта Щецин для нашего глубоководного флота ”. Однако это решение было быстро пересмотрено. После рассмотрения нескольких вариантов решение было принято в пользу порта Росток.^[2]

Еще в 1951 году пресса сообщила о первых строительных работах в Росток. "В Росток работают большие экскаваторы, которые создают самый мощный морской порт в нашей республике". Однако в результате возникли значительные задержки в строительстве. The New Germany писала в 1957 году: "До сих пор некоторые задачи централизованно управляемой промышленности не были выполнены из-за недостаточного сотрудничества с районами. Участие местных органов власти было проигнорировано. Теперь это меняется. [...] Например, судоходство ранее планировалось департаментами, что привело к задержке расширения наших глубоководных портов. Только сейчас появился единый план, соответствующий плану экономического развития района Росток".^[3]



Прежний логотип во времена ГДР.

Новый порт был открыт 30 апреля 1960 года и управлялся VEB Seehafen Rostock. Порт стал портом приписки судов Deutsche Seereederei (DSR) и смог зафиксировать устойчивый рост пропускной способности до 1989 года, в основном за счет навалочных грузов.

В связи с воссоединением Германии было необходимо изменить местоположение порта. Было расширено паромное сообщение с Гедсером (Дания) и Треллеборгом (Швеция), временно также с Хельсинки или Ханко (Финляндия), Гдыней (Польша) и странами Балтии. Также возросло значение вагонных перевозок, особенно для перевозки лесных товаров из Финляндии.

Приватизация



В 1996 году, после нескольких лет снижения пассажиропотока в порту, городской совет Росток согласился продать порт компании Kent Investments Ltd., возглавляемой британским политиком и бизнесменом Дэвидом Янгом, бароном Янгом из Граффхэма.^[4] Вместе с двумя израильскими бизнесменами

Менахемом Ацмоном и Эзрой Харелем.^[5] Позже выяснилось, что лорд Янг был всего лишь подставным лицом израильских инвесторов.

Позже Управление по ценным бумагам Израиля начало расследование в отношении этих двоих по подозрению в мошенничестве и злоупотреблении доверием. Они приобрели порт, получив кредит от Rogosin Industries, публичной компании, которую они контролировали, которая привлекла деньги путем выпуска облигаций. Затем Rogosin Industries получила опцион на покупку 25 процентов порта в обмен на погашение кредита. Rogosin Industries в конечном итоге воспользовалась этим правом, в результате чего Harel и Atzmon стали владельцами 75 процентов порта Росток на средства Rogosin.^[6] Дело было расследовано после того, как Rogosin Industries объявила дефолт по своим облигациям, поскольку у нее закончились наличные для выплаты держателям облигаций.^[7] Позже компания была ликвидирована.^[8]

В 2012 году городской совет Росток принял решение выкупить порт и вернуть его в государственную собственность^[9]

https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.450d8875-6544f085-7d2efd15-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Rostock_Port

Военно-морские силы Германии были созданы одиннадцать лет спустя после окончания Второй мировой войны в 1956 году. До введения призыва в 1957 году состояли из четырёх быстроходных катеров и тридцати шести тральщиков. В 1959—1961 годах на вооружение поступило шесть эсминцев, три подводные лодки, а количество быстроходных боевых катеров увеличилось до двадцати восьми. В 1961—1964 годах на вооружение поступили первые шесть фрегатов и первые пять противолодочных корветов.

После объединения двух Германий 12 сентября 1990 года, вооружённые силы ГДР вошли в состав бундесвера. На тот момент ВМС составляли максимальную численность после Второй мировой войны 36 тыс. человек. После окончания холодной войны немецкое правительство пришло к единому мнению, что такие крупные по численности ВМС не нужны.

В соответствии с планами министерства обороны ФРГ к 2010 году общая численность ВМС сократилась до 19 тыс. военнослужащих, что позволило иметь пять флотилий: морской авиации, фрегатов, катеров, минных тральщиков, подводных лодок. С этого времени структура ВМС Германии включала пять обеспечивающих командований и командование системами управления ВМС. Сокращено 70 % личного состав подразделения охраны территориальных вод и изменена их организационно-штатная структура.

С января 2001 года идёт плановое расформирование командования районов базирования ВМС, также начался процесс передачи медико-санитарных подразделений в состав МСС.

В январе 2002 года началось преобразование командования флота, а в январе 2010-го приступили к расформированию школы снабжения ВМС.

В 2006 году прежние флотилии были упразднены, вместо них были созданы две новые, количество подводных лодок было сокращено до десяти, образовав одну эскадру вместо двух, количество быстроходных катеров также сократили до десяти, образовав одну эскадру вместо четырёх. Позднее, в 2012—2016 годах они были сняты с вооружения. Количество тральщиков уменьшилось до девятнадцати, с образованием одной эскадры вместо шести. Десантные корабли полностью сняты с вооружения; единственная эскадра упразднена.

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5_%D1%81%D0%B8%D0%BB%D1%8B_%D0%93%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8

Долгое время Бундесмарине имело следующую структуру:

- 11 эскадренных миноносцев и 6 фрегатов, сведенных во флотилию эсминцев (*Zerstörerflottille*) со штабом в Вильгельмсхафене, в составе 1-й эскадры эсминцев (*1. Zerstörerengeschwader*) со штабом в Киле, 2-й эскадры эсминцев (*2. Zerstörerengeschwader*) со штабом в Вильгельмсхафене, 4-й эскадры фрегатов (*4. Fregattengeschwader*) со штабом в Вильгельмсхафене
 - Эсминец «Гамбург»;
 - Эсминец «Шлезвиг-Гольштейн»;

- Эсминец «Бавария»;
- Эсминец «Гессен»;
- Эсминец «Лютьенс»;
- Эсминец «Мельдерс»
- Эсминец «Роммель»
- Эсминец-2 (*Zerstörer 2*)
- Эсминец-3 (*Zerstörer 3*)
- Эсминец-4 (*Zerstörer 4*)
- Эсминец-5 (*Zerstörer 5*)
- Фрегат «Кёльн»
- Фрегат «Эмден»
- Фрегат «Аугсбург»
- Фрегат «Карлсруе»
- Фрегат «Аугсбург»
- Фрегат «Любек»
- 5 корветов противолодочной обороны (*U-Jagdboote*), образовывали эскадру служебных кораблей (*Flottendienstgeschwader*), Флотилии эсминцев;
 - Корвет противолодочной обороны «Фетида»
 - Корвет противолодочной обороны «Гермес»
 - Корвет противолодочной обороны «Наяда»
 - Корвет противолодочной обороны «Тритон»
 - Корвет противолодочной обороны «Тесей»
- 10 эскортных кораблей;
- 57 тральщиков (*Minenabwehrfahrzeug*) со штабом в Вильгельмсхафене, образующие флотилию минных тральщиков (*Flottille der Minenstreitkräfte*) со штабом в Вильгельмсхафене;
 - «Фульда», «Фленсбург», «Линдау», «Тюбинген», «Минден», «Кобленц», «Вецлар», «Гёттинген», «Вайхайм», «Вёльклинген», «Куксхафен», «Марбург» (обновлялись в 1969—1978 годах)
 - «Констанц», «Вольфсбург», «Ульм», «Шлезвиг», «Падеборн», «Дюрен» (списаны в 1978—1980 годах)
 - 37 малых тральщиков
- 37 быстроходных катеров (*Schnellboote*), образующие флотилию быстроходных катеров (*Schnellbootflottille*) со штабом во Фленсбурге, состоящая из 2-й эскадры быстроходных сторожевых катеров (2.

Schnellbootgeschwader), 5-й эскадры быстроходных сторожевых катеров (5. *Schnellbootgeschwader*), со штабами в Ольпенице, 3-й эскадры быстроходных сторожевых катеров (3. *Schnellbootgeschwader*) со штабом во Фленсбурге, 7-й эскадры быстроходных сторожевых катеров (7. *Schnellbootgeschwader*) со штабом в Киле

- 19 десантно-высадочных средств (*Landungsboote*)
- 24 подводные лодки^[1], образующие флотилию подводных лодок (*Ubootflottille*) со штабом в Киле, состоявшая из 1-й эскадры подводных лодок (1. *Ubootgeschwader*) и 3-й эскадры подводных лодок (3. *Ubootgeschwader*).
- Корабли снабжения^[2] образуют флотилию снабжения (*Versorgungsflottille*), со штабом в Куксхафене, состоявшая из 1-й эскадры снабжения (1. *Versorgungsgeschwader*) (со штабом в Киле) и 2-й эскадры снабжения (2. *Versorgungsgeschwader*) (со штабом в Вильгельмсхафене)-«Люнебург», «Кобург», «Фрайбург», «Глюксбург», «Саарбург», «Нинбург», «Оффенбург», «Меерсбург»

В 1980—1989 годах четыре эсминца были заменены восемью фрегатами, в 1990—1996 годах ещё четыре эсминца были заменены четырьмя фрегатами («Бавария», «Бранденбург», «Мекленбург-Передняя Померания» и «Шлезвиг-Гольштейн»). Одновременно были сняты с вооружения корветы противолодочной обороны, а в 1998—2006 годах последние три эсминца были заменены тремя фрегатами («Саксония», «Гамбург» и «Гессен»). В 2014—2019 годах четыре фрегата выведены из состава флота, но взамен в 2008—2013 были приняты на вооружение пять корветов («Брауншвейг», «Магдебург», «Эрфурт», «Ольденбург», «Людвигсхафен-на-Майне»).

Структура со второй половины 2010-х годов[\[править\]](#) | [править код](#)

Военно-морские силы включают: флот, морскую авиацию и подразделения специального назначения. Руководство военно-морскими силами осуществляет инспектор ВМС через главный штаб ВМС. Ему подчинены оперативное командование и центральное управление. Немецкий флот состоит из 2 флотилий, каждая из которых состоит из 3-6 эскадр.

Военно-Морской Флот является главной составляющей и основой морского потенциала Германии, одним из инструментов внешней политики государства и предназначен для обеспечения защиты интересов Германии и её союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности в прилегающих к ней морях, военной

безопасности с морских и океанских направлений. Военно-Морской Флот осуществляет сдерживание от применения военной силы или угрозы её применения в отношении Германии, защиту военными методами суверенитета Германии, распространяющегося за пределы её сухопутной территории на внутренние морские воды и территориальное море, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободы открытого моря. Кроме того, Военно-морской Флот обеспечивает военно-морское присутствие в Мировом океане, демонстрацию флага, визиты кораблей и судов Военно-Морского Флота, участие в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Германии.

Инспектор ВМС (*Inspekteur der Marine*) (вице-адмирал)
Заместитель инспектора ВМС и Командующий Флота и вспомогательных сил (*Stellvertreter des Inspektors der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte*) (вице-адмирал)

- Командование ВМС (*Marinekommando (MarKdo)*) (Росток)
 - Начальник штаба (*Chef des Stabes*) (контр-адмирал)
 - Оперативный руководитель (*Abteilungsleiter Einsatz*) (контр-адмирал)
 - Руководитель планирования и концептуального развития (*Abteilungsleiter Planung und Konzeption*) (адмирал флотилии)
 - Персональный, организационный и учебный руководитель (*Abteilungsleiter Personal/Organisation/Ausbildung*) (адмирал флотилии)
 - Руководитель оперативной поддержки (*Abteilungsleiter Einsatzunterstützung*) (адмирал флотилии)
 - Руководитель военно-морской санитарной службы и адмирал-врач ВМС (*Abteilungsleiter Marinesanität und Admiralarzt der Marine*) (адмирал-врач)
 - штабные элементы командования
 - Полномочный руководитель аварийно-спасательных работ ВМС (*Beauftragter für das Havariewesen der Marine*)
 - Юридический советник (*Rechtsberater*)
 - Капелланская служба (*Militärseelsorge*)
 - Пресс- и информационный центр ВМС (*Presse- und Informationszentrum der Marine*)

- Центральное бюро (*Zentralbüro*)
- Берлинское бюро (*Büro Berlin*)
- Внутренний контроль (*Controlling*)
- **Силы ВМС Германии**
 - силы подчиненных оперативному руководителю (*Abteilungsleiter Einsatz*) (контр-адмирал)
 - 1-я оперативная флотилия (*Einsatzflottille 1 (EinsFlt 1)*) (Киль (город)) (адмирал флотилии)
 - Командование и штаб 1-й ОФ (*Führung und Stab der EinsFlt 1*)
 - 1-я корветная эскадра (*1. Korvettengeschwader*) (Варнемюнде)
 - 3-я противоминная эскадра (*3. Minensuchgeschwader*) (Киль)
 - Эскадра кораблей поддержки (*Unterstützungsgeschwader*) (Киль)
 - 1-я эскадра подводных лодок (*1. Ubootgeschwader*) (Эккернфёрде)
 - Командование сил спецназа ВМС (*Kommando Spezialkräfte Marine*) (Эккернфёрде)
 - Морской батальон (*Seebataillon*) (Эккернфёрде)
 - Командование ВМБ Киль (*Marinestützpunktkommando Kiel*)
 - Командование ВМБ Эккернфёрде (*Marinestützpunktkommando Eckernförde*)
 - Командование ВМБ Варнемюнде (*Marinestützpunktkommando Warnemünde*)
 - 2-я оперативная флотилия (*Einsatzflottille 2 (EinsFlt 2)*) (Вильгельмсхафен) (адмирал флотилии)
 - Командование и штаб 2-й ОФ (*Führung und Stab der EinsFlt 2*)
 - 2-я эскадра фрегатов (*2. Fregattengeschwader*) (Вильгельмсхафен)
 - 4-я эскадра фрегатов (*4. Fregattengeschwader*) (Вильгельмсхафен)
 - Эскадра кораблей снабжения (*Trossgeschwader*) (Вильгельмсхафен, также флотский танкер, буксир-спасатель и морской буксир в Киль)
 - Командование ВМБ Вильгельмсхафен (*Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven*)

- Командование военно-морской авиации (*Marinefliegerkommando (MFlgKdo)*) (Нордхольц (Куксхафен)) (Капитан-цур-зее)
 - Штаб командования военно-морской авиации (*Stab des Marinefliegerkommandos*)
 - 3-я Эскадра военно-морской авиации «Граф Цеппелин» (*Marinefliegergeschwader 3 (MFG 3)*) (самолетная эскадра)
 - 5-я Эскадра военно-морской авиации (*Marinefliegergeschwader 5 (MFG 5)*) (вертолетная эскадра)
- Оперативный учебный центр борьбы за живучесть судов (*Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine (EASZ)*) (Нойштадт-ин-Хольштайн)
- Командный пункт торгового флота (*Marineschifffahrtsleitstelle (MSLtg)*) (Гамбург)
- силы подчиненных персонального, организационного и учебного руководителя (*Abteilungsleiter Personal/Organisation/Ausbildung*) (адмирал флотилии)
 - Оперативная школа ВМС (*Marineoperationsschule (MOS)*) (Бремерхафен)
 - Техническая школа ВМС (*Marinetechnikschule (MTS)*) (Паров)
 - Военно-морская (офицерская) школа Мюрвик (*Marineschule Mürwik (MSM)*) (Фленсбург)
 - Военно-морская унтер-офицерская школа (*Marineunteroffizierschule (MUS)*) (Плён)
- силы подчиненных руководителю оперативной поддержки (*Abteilungsleiter Einsatzunterstützung*) (адмирал флотилии)
 - Командование поддержки ВМС (*Marineunterstützungskommando (MUKdo)*) (Вильгельмсхафен)
- силы подчиненных руководителю военно-морской санитарной службы и адмирал-врач ВМС (*Abteilungsleiter Marinesanität und Admiralarzt der Marine*)
 - Институт корабельной медицины ВМС (*Schiffahrtmedizinisches Institut der Marine (SchiffMedInstM)*) (Кронсхаген)

Все суда в составе ВМС Германии собственного производства.

Швеция

<https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/29042019-u-kogo-samy-moshchnyy-voenno-morskoy-flot-na-baltike/>

Со значительным отрывом за Россией и Польшей идут военно-морские силы Швеции. Шведский флот — старейший на Балтике. Днем рождения военно-морских сил страны принято считать 1522 год.

Основные силы базируются в Карлскруне, на юге Швеции. Кроме того, недалеко от Стокгольма расположена подземная военно-морская база Мускё, которая в настоящее время законсервирована.

Основу шведского флота составляет 1-я подводная флотилия, в состав которой входят пять дизель-электрических подводных лодок собственного производства.

Шведский подводный флот не обновлялся с 1990-х годов, подводные лодки нового поколения выйдут на боевое дежурство только в 2022 году.

Также ВМС Швеции содержат около 30 основных кораблей. На счету шведского флота числятся знаменитые корветы-невидимки «Висбю», призванные вести радиоэлектронную борьбу на море. Однако по своей боевой мощи надводный флот Швеции не сравнится с российскими миноносцами и ракетными кораблями.



Корветы-невидимки «Висбю» / Фото: korabley.net



Порт Карлскруна

<https://portsinfo.ru/ports/92-port-shvecii/876-port-karlskruna>

Несмотря на свой скромный флот, Швеция продемонстрировала высокую экономичность и вместе с тем эффективность военно-морских сил. Тем не менее наблюдается тенденция укрепления боевого потенциала и увеличения оборонных расходов на ВМС страны. Это не может не беспокоить Россию, особенно учитывая тот факт, что Швеция является партнером НАТО и ежегодно принимает участие в военно-морских учениях Альянса в Балтийском море.

Порт Карлскруна

Карлскруна - военно-морская база и порт Швеции на южном побережье страны в глубине шхерного района, куда ведут 3 входных фарватера глубиной 10 м. Длина причального фронта 3,6 км с глубинами 7 м. **Порт Карлскруна** может обеспечить базирование эсминцев и торпедных катеров. На территории базы расположен штаб Южного военного округа, имеются различные склады и ремонтные мастерские, а 7 сухих доков, эллинг и слип обеспечивают ремонт ПЛ и эсминцев.

Суммарный оборот морских грузоперевозок порта Карлскруна составляет 0,84 млн. т. В порту Карлскруна находится центр подготовки рядового и унтер-офицерского состава ВМС; в районе базы артиллерийский и торпедный полигоны.

Стокгольм

Самый большой город и столица Швеции.

Название Стокгольм (stock — ствол дерева, свая, holm — маленький остров) обычно переводится как «Бревенчатый остров». Город – образец скандинавского уюта, один из красивейших городов на берегу Балтийского моря и крупный европейский порт.

Стокгольм располагается на востоке страны, на берегах протока Норстрём, который соединяет озеро Меларен с Балтийским морем.

Порт Стокгольма является важной отправной точкой для международных пассажиро- и грузоперевозок. Ежегодно через него проходит более 25 000 000 тонн товаров и сырья.

Стокгольм - крупный порт Швеции, столица и пункт базирования ВМС в 43 милях (79,5 км) от побережья Балтийского моря. К порту Стокгольм ведут 4 главных фарватера с максимальной глубиной 12 м. Общая территория порта, растянувшегося с Запада на Восток на 10 км, занимает 17,5 км².

https://www.google.com/search?q=%D0%A1%D1%82%D0%BE%D0%BA%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%BC+%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9+%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4&rlz=1C1PRFC_enRU1009RU1009&oq=%D0%A1%D1%82%D0%BE%D0%BA%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%BC+%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9+%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4&aqs=chrome..69i57j33i160l2.27782j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

В Стокгольме два главных порта: Порт Stadsgårdskajen в основном принимает корабли из стран Балтии. Stadsgårdskajen находится недалеко от центра города, рядом со станцией метро Slussen (Слюссен).

Город был построен на четырнадцати небольших, не связанных друг с другом островах, откуда можно было перекрыть выход судов в озеро Меларен.



В начале XVII века в Стокгольме возникла русская купеческая колония; русские называли город Стекольной или Стекольным. Это произошло после победы Швеции в очередной войне с Россией, когда в 1617 г. по мирному договору Россия потеряла Восточную Карелию и Ингерманландию и лишилась выхода к Балтийскому морю. Русским купцам позволено было иметь в столице и других приморских городах торговые дворы, строить дома и церкви. К концу XIX столетия город стал «воротами» в Швецию.

Дания

Копенгаген Дания

Крупнейший город в Дании, а также ее столица. Является одним из самых больших транспортных узлов Северной Европы. Из Копенгагена суда отправляются в Великобританию, Францию, Германию, Норвегию, Россию, Соединенные Штаты и другие страны мира.

Копенгаген - главный порт, военно-морская база и столица Дании. Он расположен большей частью на о. Зеландия, меньшей — на о. Амагер, на западном берегу пролива Эресунн (Зунд).

Порт Копенгаген не замерзает и не подвержен приливным течениям. Включает 4 гавани, 2 терминала для обработки контейнеров, 19 причалов для ролкеров. Длина причального фронта ВМБ и порта Копенгаген более 30 км с глубинами 2,5—12,5 м. В бассейне Свободной зоны обрабатываются крупнотоннажные суда. Внутренняя гавань предназначена для судов среднего размеров. Здесь же на островах Ньюхольм, Фредериксхольм и Арсеналсен находятся основные сооружения ВМБ, способной принимать корабли до крейсеров включительно. На ВМБ постоянно базируется около 50% национальных ВМС.

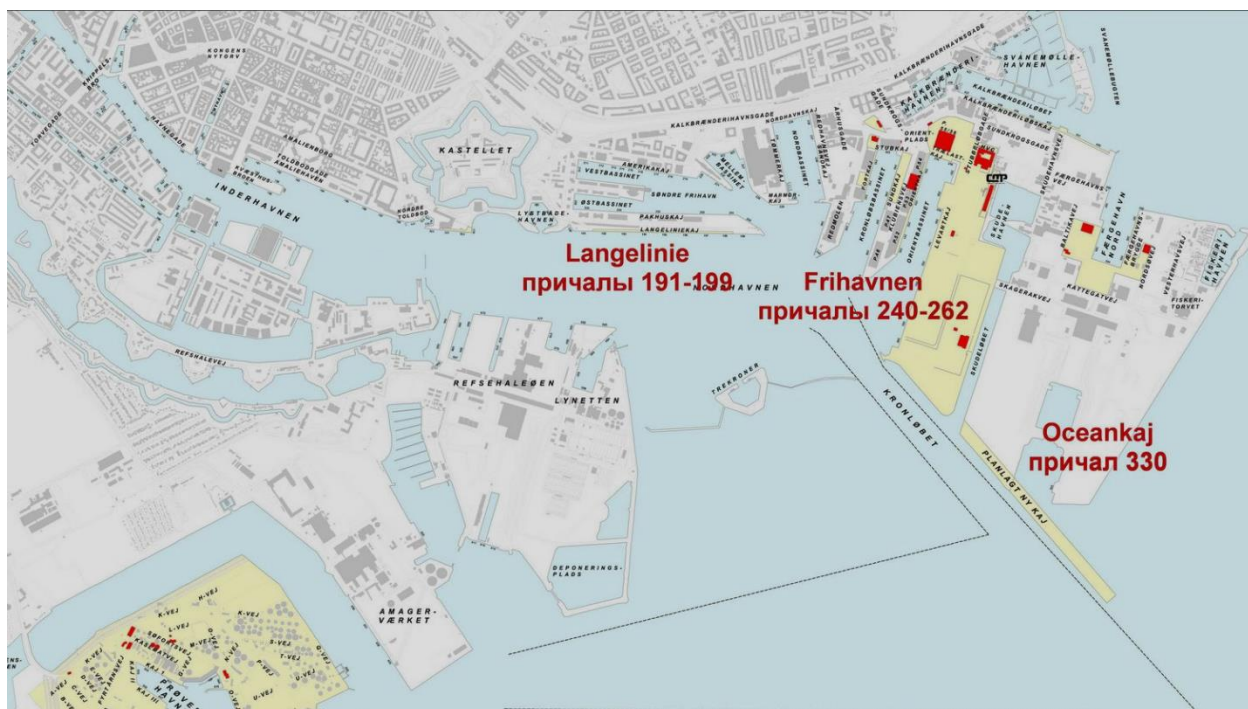
Южная гавань *порта Копенгаген* используется для небольших каботажных и промысловых судов. Нефтяная гавань способна принимать танкеры грузоподъемностью до 50 тыс. т. Ежедневно порт Копенгаген посещает до 200 судов. Через Копенгаген проходит около половины внешнеторговых грузов страны, годовой оборот морских грузоперевозок составляет 7,6 млн. т и он является также крупным пассажирским портом.

Судостроительные и судоремонтные предприятия, располагающие 3 сухими и 2 плавучими доками, обеспечивают строительство ПЛ и надводных кораблей до фрегатов, ремонт судов и кораблей до крейсеров включительно. В порту Копенгаген находятся высшие военные органы страны, ряд штабов и военно-учебных заведений. Морскими паромами он связан с г. Мальмё (Швеция) и г. Варнемюнде (Германия). Аэропорт Каструп (на о. Амагер) — международного значения.

<https://portsinfo.ru/ports/114-port-danii/945-port-kopengagen>

Круизный порт Копенгагена занимает 2е место в Северной Европе по пассажирообороту. В 2019г. его посетили 350 лайнеров и 940.000 пассажиров.

В городе 3 круизных терминала – Langelinie (причалы 191-199), Frihavnen (причалы 240-262) и Oseankaj (причалы С330-334). С его открытием в 2014г. он стал основным для больших круизных лайнеров. Где будет стоять ваш лайнер, можно узнать за несколько дней до круиза на сайте порта. В зависимости от этого логистика трансферов различна.



Copenhagen terminals map

<https://www.cruisegid.ru/cruise-ports/Copenhagen.html>

Финляндия

Основные военно-морские силы Финляндии сосредоточены на южном побережье страны. Финский флот не претендует на господство на Балтике, в его основные задачи входит охрана побережья, территориальных вод и зон рыболовства.

Тем не менее, Финляндия активно сотрудничает с НАТО и принимает участие в военно-морских учениях Альянса.

В арсенале ВМС Финляндии числятся 12 кораблей и более 20 боевых катеров. Основу флота составляют минные заградители и минные тральщики.

Таким образом, боевые корабли и катера ВМС относятся в основном только к двум родам сил — патрульным и минно-тральным.

В отличие от России, Польши и Швеции, у Финляндии нет подводных лодок, однако финский флот активно работает над увеличением противолодочного потенциала, разрабатывая совместно со Швецией современные торпеды «Тр 47». Новое торпедное вооружение получают входящие в состав ВМС Финляндии четыре ракетных катера.

Хельсинки

Главный город и столица **Финляндии**. Город расположен в южной части страны на берегу Финского залива Балтийского моря. Хельсинки - это культурный центр Финляндии. Здесь находится большое количество музеев, галерей, памятников природы и архитектуры.

По его водным просторам регулярно осуществляется паромное сообщение с такими яркими и зрелищными городами Европы, как Санкт-Петербург и Стокгольм.





Хельсинки был основан в 1550 году н.э. королем Швеции Густавом Васа, как торговый пост, чтобы конкурировать с Таллинном на юге в Эстонии, который был в то время датским. Рост города был медленным до сооружения морской крепости Свеаборг в середине 18 века. В 1809 году Финляндия была присоединена к России, во времена войны столица переехала в Турку, а затем обратно в Хельсинки в 1812 году.

Крепость Свеаборг была заложена в 1746 году, её целью было укрепление русско-шведской границы в смутные военные годы того времени.

<http://www.awaytravel.ru/content/%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D1%84%D0%B8%D0%BD%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D0%B4%D0%B8%D0%B8-%D1%85%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D0%B8>

<https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/29042019-u-kogo-samy-moshchnyy-voenno-morskoy-flot-na-baltike/>

Прибалтийские вымираты

Военно-морские силы трех Прибалтийских республик — Эстонии, Латвии и Литвы — значительно уступают потенциалу всех остальных государств, содержащих флот на Балтийском море. Более того, экспертами отмечается неразвитость и крайне малая боеспособность боевых кораблей стран Балтии на море.

На вооружении у ВМС Эстонии, Латвии и Литвы стоят лишь устаревшие минные тральщики.

Так, у Таллина в составе военно-морских сил три тральщика — искателя мин, которые были приобретены у Великобритании, у Риги — четыре нидерландских тральщика и несколько сторожевых катеров, у Вильнюса — лишь два тральщика, полученных от Германии, и четыре патрульных катера. Помимо поиска мин, флоты трех стран плохо подходят для выполнения других боевых задач. Кроме того, большая часть кораблей находится в эксплуатации уже более 25 лет.

<https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/29042019-u-kogo-samy-moshchnyy-voenno-morskoy-flot-na-baltike/>



Таллин Эстония

Порт в столице Эстонии. Паромным сообщением порт связан со Швецией, Финляндией, Германией и Россией. Скоростное судно доставляет пассажиров из Таллина до Хельсинки всего за полтора часа.



Древний Таллин



Таллинский терминал



Таллинский замок



Карта Таллина

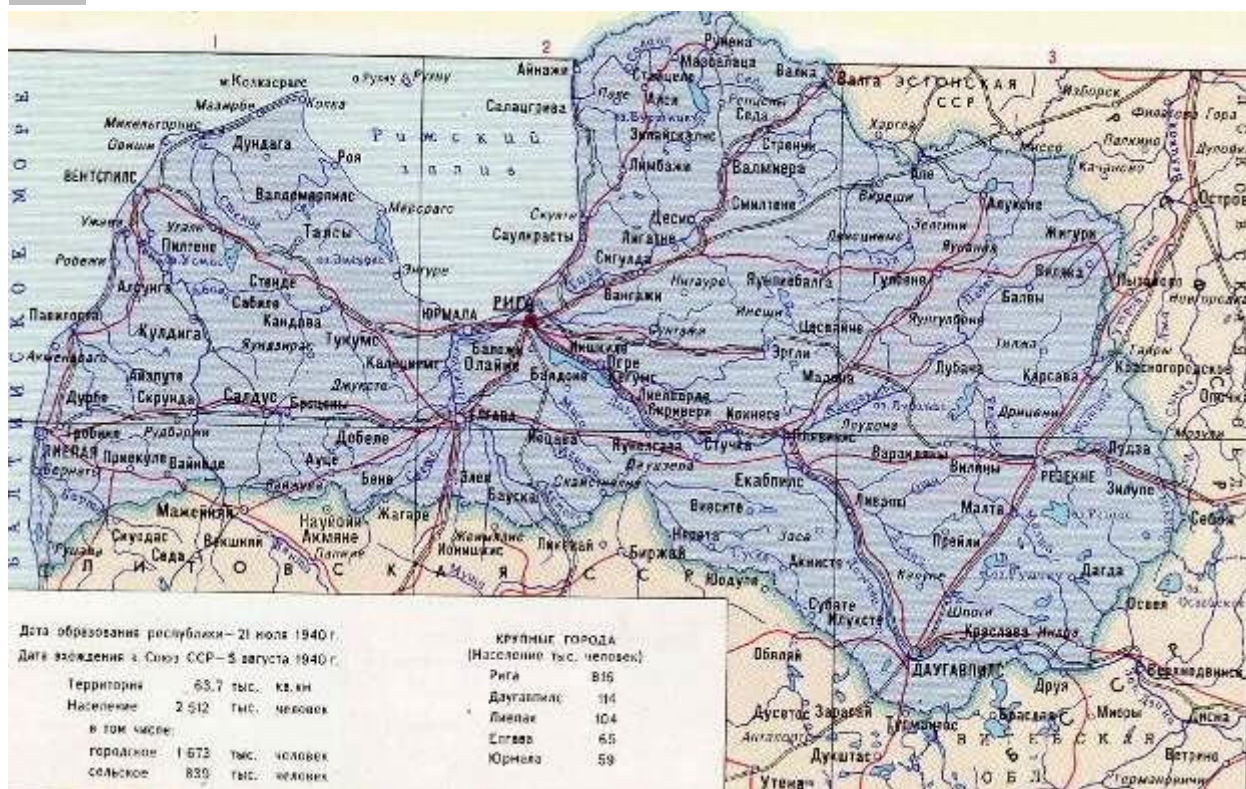
Порт Таллина (эст. *Tallinna Sadam*, англ. *Port of Tallinn*). Порт крупнейшая портовая организация в Эстонии. Является государственной корпорацией, управляющей пятью портами:

- Таллинский пассажирский порт или Ванасадам — основной пассажирский порт в Таллине, расположенный в центре города, один из наиболее загруженных пассажирских портов Балтийского моря.
- Мууга — крупнейший грузовой порт Эстонии, расположенный в 13 км к северо-востоку от Таллина.
- Порт Пальяссааре^[et] — небольшой грузовой порт в Таллине, бывший рыбный порт.
- Порт Палдиски^[en] — грузовой порт в Палдиски, в 40 км к западу от Таллина.

- Порт Сааремаа — порт на острове Сааремаа.

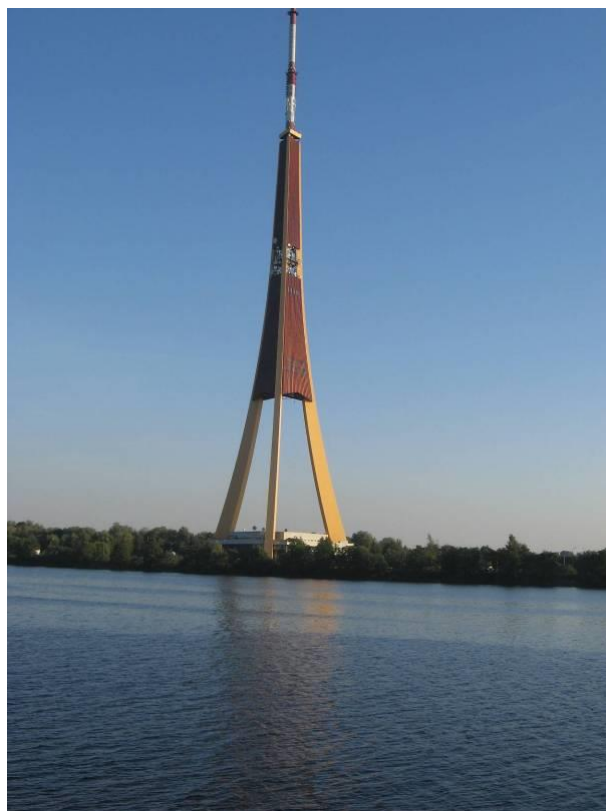
https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%82_%D0%A2%D0%B0%D0%BB%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B0

Рига Латвия



Латвийская столица и крупнейший город балтийских стран. Через Ригу осуществляются перевозки пассажиров и грузов в Скандинавию, Германию, Россию и другие страны.





Вентспилс Латвия

Находится в Латвии, рядом с устьем Венты. Севернее Вентспилса располагается Лиепая, а западнее – Рига. В этом городе заканчивается Балтийская трубопроводная система.

В городском порту ведется обслуживание трех паромных линий. Они соединяют Латвию с:

- Швецией;
- Германией;
- Россией.

Паромы передвигаются через латвийский город от двух до пяти раз в неделю.

Выборг

Российский город, давший имя муниципальному району в Ленинградской области. Грузооборот местного торгового порта ежегодно превышает 1 000 000 тонн. Воды Балтийского моря соединяют побережье Выборга с Сайменским каналом. Помимо торгового и туристического направлений город привлекает внимание хорошо развитой яхтенной инфраструктурой.

Лиепая

Латвийский город в юго-западной части страны. Местный порт поделен на три основные части: грузовую, рыболовную и пассажирскую. Через Лиепая ежегодно проходит более 30 000 000 тонн грузов.

Морской порт Лиепая, расположен на берегу Балтийского моря. Это третий по величине порт Латвии. Из порта Лиепая налажено паромное сообщение между городами Лиепая (Латвия) и Травемюнд (Германия).

Лиепайский морской порт является современным и хорошо развитым портом. Здесь предусмотрено 16 грузо-перевалочных терминалов предназначенных для обработки различных типов морских грузов. Грузовые терминалы порта оснащены современными техническими средствами и площадями - специальными открытыми площадками и крытыми складами. На территории порта также имеются зернохранилища, цистерны для хранения ГСМ и рефрижераторы.

Технические характеристики морского порта Лиепая

Территория морского порта Лиепая составляет 60 га. На портовой территории имеется 8 причалов общей протяженностью 1600 метров.

Максимальная глубина около причалов составляет 10.5 метров. Имеется информация, что в 2011 году проводились дноуглубительные работы и глубина около причала была увеличена до 12.0 метров.

Морской порт Лиепая оснащен пятью терминалами для перевалки морских грузов, где предусмотрены как открытые грузовые площадки (170 000 м²), так и крытые склады (36 000 м²).

Суммарный грузооборот морского порта составляет 3 млн тонн в год.

Причалы латвийского порта Лиепая позволяют работать с судами типа «PANAMAX» и «HANDYMAX» имеющими следующие характеристики.

Максимальная осадка судна – 9.7 м (при нулевой отметке уровня воды)

Максимальная ширина грузового судна не должна превышать 35 м

Возможна обработка судов с максимальной длиной 230 м

Порт Лиепая на карте

Преимущества Лиепайского порта:

- Морской порт не замерзает в течение всего года;
- Акватория порта надежно защищена системой молов и волнорезов;
- Небольшое расстояние от открытого моря до причальной стенки;
- Минимальное расстояние до портов Скандинавских государств.

Адрес порта Лиепая

улица Феникса 4, Лиепая, LV-3401

Телефон администрации порта:

+371 63427605 // факс +371 63480252 // электронная почта: authority@lsez.lv

Официальный сайт морского порта Лиепая: www.liepaja-sez.lv

Основным отличием Лиепайского морского порта от других крупных портов Латвии - Риги и Вентспилса является то, что порт Лиепай не наделен статусом свободного порта. Но, несмотря на это, стоит отметить, что на портовую территорию, занимающую большую часть города, распространяется специальная экономическая зона. Данная экономическая зона в первую очередь создана для привлечения на свою территорию различных промышленных предприятий, но и перевалка морских грузов в Лиепайе занимает не последнее место. Оборот морских грузоперевозок через Лиепайский морской порт по сравнению с 1997 годом увеличился в 2 раза до 5 млн. тонн морских грузов в год.

Специальная экономическая зона в Лиепай включает в себя 32 предприятия. Данные предприятия занимаются портовой деятельностью, обработкой древесины и металла, производством различных видов пластмасс, изготовлением автомобильных дисков, а также выработкой технического кислорода.



Клайпеда Литва

Один из трех крупнейших городов Литвы и незамерзающий порт в Куршском заливе. Благодаря проходящим чрез Клайпеду паромным линиям ежегодно перевозятся около 350 000 пассажиров.

Морской порт Клайпеда, третий по величине город Литвы с населением около 200 тыс. человек, находится на берегу Балтийского моря и Куршского залива. Клайпеда — спокойный морской город с богатой культурой. Историческое прошлое отличает ее от других городов Литвы. Здесь все еще ощущается немецкий дух, а архитектурный стиль зданий и изгибы улиц выделяет Клайпеду на фоне Вильнюса или Каунаса. Жизнь здесь размеренна, но шум бьющихся о берег волн и оживленный гул променада наполняют город особой энергией.



Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

В первую очередь город соединен морскими путями с Германией и Швецией.



<https://www.lithuania.travel/ru/news/klaipeda-7>

<https://global-ocean.ru/geografiya/krupnejshie-porty-naxodyashhiesya-na-beregax-baltiyskogo-morya/>

Вступление Швеции и Финляндии в НАТО «запирает» Балтийский флот РФ



Решение Стокгольма и Хельсинки присоединиться к НАТО стало очередным вызовом для Москвы. Расширение «миролюбивого» блока за счет стран Северной Европы усложняет тактическую, оперативную и стратегическую обстановку для РФ на европейском ТВД.

После вступления 4 апреля 2023 года Финляндии в состав Североатлантического альянса общая сухопутная граница западного блока с Россией резко увеличилась вдвое и достигла 2,6 тыс. км. После вхождения Швеции в НАТО, которое, вероятно, произойдет в ближайшее время, Балтийское море фактически превратится во внутренний водоем для альянса. Россия контролирует на Балтике чуть больше 7% береговой линии. При этом упомянутая береговая линия разделена надвое (Калининградская и Ленинградская области). Причем расстояние между этими российскими регионами составляет около 550 морских миль, которое плотно контролируется и хорошо простреливается противником. Поэтому Балтийскому флоту ВМФ РФ можно только посочувствовать.

При любом серьезном обострении обстановки в этих водах Россия может забыть о маневрах корабельным составом и его рассредоточении. Эстония и Финляндия при помощи ПКР перекрывают выход группировки БФ из Кронштадта.

Выход кораблей и судов БФ из Балтийска в открытое море сможет простираться лишь на расстояние действия наземного «зонтика» ПВО. Но, Польша и Латвия решили вооружиться норвежскими противокорабельными ракетами NSM (Naval Strike Missile), что ставит под угрозу базу в Балтийске и перекрывает для судоходства центральную часть моря.

Впрочем, и до этого было понятно, что НАТО сильнее России на Балтике, если брать во внимание лишь обычные системы вооружений, т. е. неядерные. Однако в случае конфликта РФ просто придется использовать термо-ядерное оружие. <https://dzen.ru/a/ZC54MFMuY0ZwzNoh>

НАТО против Европы и европейцев!

"Выясняется, что НАТО может победить такие страны, как Ирак, но не Россию. Российская армия лучше, чем армия Североатлантического альянса. Это факт. Хотя НАТО тратит в 20 раз больше денег на войсковые учения. Боже! Почему же так? Почему Североатлантический альянс не лучший? Но что такое НАТО? Да, торговая модель. Американская торговая модель. В последние годы все шло чрезвычайно хорошо. Они получали рекордные прибыли. А теперь?" https://dzen.ru/a/ZONcFiLjU1i2wV7I?referrer_clid=228&



обозреватель Nové slovo Павол Подолаи, фото оттуда

В словацком издании "Nové slovo" вышла статья его обозревателя Павола В. Подолаи под названием "Оправдано ли существование НАТО?"

Во-первых, издание относится к европейской прессе, ну, то есть к так называемой свободной западной прессе, и потому уже одно такое название представляет смелость обозревателя и руководства издания.

Поскольку российские СМИ вчера эту статью подняли в топ.

Во-вторых, прочтите, какие смелые мысли выражены в самой этой статье. Я их приведу вкратце:

- "Американская империя была новым типом империи. В прошлом империи состояли из колоний, которыми управляли и пользовались. Американская империя состоит из более чем 800 военных баз по всему миру. Под дулом автомата политикам всех этих государств навязывают волю Соединенных Штатов Америки. Вы всерьез думаете, что канцлер Олаф Шольц предложил взорвать "Северный поток — 1" и "Северный поток — 2"? Даже Шольц не такой сумасшедший, а кроме того, Джо Байден, когда канцлер Германии приехал в Белый дом, сказал ему, что США позаботятся о том, чтобы по "Северному потоку" в Европу не шел дешевый газ в Европу. Ведь Соединенные Штаты Америки поставляют в Европу свой СПГ, который втрое дороже, и который добывается варварскими методами (фрекинг), а кроме того, перевозится на неэкологических танкерах через Атлантический океан";

- "После катастроф последних лет любой разумный человек в Европе, вероятно, пришел бы к выводу: "Мы снова обмануты американцами. Нам нельзя было соглашаться на эту войну против России и безгранично ее поддерживать".
- Сталин, Ельцин, Путин предлагали НАТО вступление СССР/России в Альянс, но их предложение было категорически отвергнуто.
- Когда возникло НАТО? 04.04.1949. Когда возник Варшавский договор? 14.05.1955. А почему? Да потому, что "Федеративная Республика Германия вступила в НАТО. Немцы начали снова готовиться к войне. А как бы вы поступили на месте российского руководства?"
- "Для американцев катастрофой стало бы, если бы немцы и русские договорились, и если бы в Европе "разразился мир". В конце концов, потребовались две мировые войны, чтобы США получили полный контроль над торговлей. Закрепить результат им удалось более или менее после 1990 года. Если бы европейцы выбрали мир, то какую роль могли бы США играть в Европе? Американцы утратили бы свой контроль над Европой, могли бы "собрать вещички" и убраться восвояси на своих впечатляющих военных кораблях. А потом? Что делать со всеми солдатами, со всеми танками и ракетами? И кому бы теперь самые мощные оборонные компании в мире продавали свою замечательную продукцию? Мир? Вы с ума сошли?"
- "Поэтому помните: пока американцы в Европе, мира никогда не будет. Его просто нельзя допускать. Роль НАТО — не в достижении мира, а в ведении войны".
- "31 марта 1991 года главы правительств стран Варшавского договора решили распустить свой альянс".
- Что должно было сделать НАТО в таком случае? Самораспустится? Нет, конечно! Американцам, даже в голову не приходили такие. Более того, одержимые манией величия представители НАТО остались верны себе и пошли дальше, занявшись саморекламой и предлагая себя новым потенциальным "клиентам". И на эту уловку американцев клюнули на востоке Европы. "Они не поняли, что отдаются в рабство американцам. Конечно, им придется закупать прекрасное новое оружие, чтобы стать равноправным членом Североатлантического альянса. А где они могли его закупить?"
- "американцам удавалось сеять раздор между отдельными регионами. С помощью денег, кредитов, которые Югославия по глупости взяла, и которые

ей пришлось возвращать. Но кто должен был их возвращать? Тут же Хорватия пожелала стать независимой. Последовали и другие регионы. Рвать друг друга на куски начали люди, которые прежде жили в мире. Не так уж трудно "раскачать" людей, и так и произошло. Плохим парнем тогда назначили сербского президента Милошевича, который вскоре получил прозвище "Балканский мясник". Новый Гитлер".

- "ведь кто-то должен играть роль плохого парня, а иначе игра не получится. Разумеется, творились зверства. Это бесспорно. Всеми сторонами. Кто-то должен был вмешаться, чтобы привнести мир. Или нет? Якобы никто не мог сделать этого лучше, чем НАТО. Вы спрашиваете, согласовали ли это с ООН? Нет. Просто взяли и сделали".

- Во Франции Альянс продиктовал президенту Слободану Милошевичу такие условия мира, что у него не оставалось иного выбора, как их отвергнуть. "Иначе ему пришлось бы добровольно сдать свою страну НАТО. Что сделал Альянс? Объявил Сербии войну: 78 дней непрерывных авиационных ударов. 28 тысяч бомб. Тысячи погибших мирных жителей. Инфраструктура в руинах. И я спрашиваю снова, кто совершил это безумие? ООН? Нет! Просто Североатлантический альянс нанес удар".

- "Все эти западные политики превратились в военных преступников. Или нет? Они военные преступники, которым, разумеется, никто никогда не предъявлял обвинений в военных преступлениях. Но кому это в наши дни интересно? Югославия была уничтожена; социализм был уничтожен; балканские государства заставили слушаться. А в Европе уже не сопротивлялись. Америка правила всеми, называя это миром. Соединенные Штаты Америки правили суверенно и после отторжения Косово вскоре создали там вторую крупнейшую базу за пределами собственной территории "Бондстил" площадью 3 миллиона 860 тысяч квадратных метров! "



фото из статьи

- "Площадь самой большой базы "Раммштайн" в Германии составляет невероятные 17 миллионов квадратных метров!"
- американцы и другие представители НАТО "не понимают, когда уже перегибают палку. Поэтому получилось то, что должно было получиться. После того как вопреки всем договоренностям с Россией почти все государства Восточной Европы поглотил НАТО, туда хотели загнать и Грузию, а также, разумеется, Украину. Однако ввиду того, что с Грузией не получилось, можно было бы ожидать, что наши герои из Североатлантического альянса оставят Украину в покое. К сожалению, они не смогли. Свобода есть свобода, то есть мы и Украина можем делать, что хотим. Кому интересна какая-то Россия, империя зла? Мы же хорошие. Мы всегда воплощаем добро".
- только от понимания таких людей в НАТО ушло, что "Россия не Афганистан. Россия не Сирия. Россия не Ливия. А что самое главное, Россия в 2023 году уже не та Россия, которая была в 1990 или 1999".
- Но, эта кучка людей в НАТО и в США продолжают выдавать желаемое за действительное, они с радостью "верят собственным заблуждениям. Сидя с бокалом вина в расслабленной атмосфере в компании других слабаков, легко решиться на очередную авантюру. Они вообразили себя правителями

мира. Конечно, речь об американцах. Вот, мол, мы им теперь покажем! Когда последняя капля разума их покинула, они воскликнули: "Вперед на Москву!" Сейчас катастрофу видят даже те, кто отрицает реальность. Украина никогда не победит, какое сказочное оружие Запад бы ей ни посылал. Украина уже проиграла, а с ней в этом конфликте проиграл и Запад. Вместе с Украиной и Западом этот конфликт после Афганистана проиграл и Североатлантический альянс".

Нужно держать русских снаружи, американцев внутри, а немцев — в узде

Выводы в статье смелого обозревателя Павола Подолаи простые:

- НАТО не нужно европейцам в Европе и рано или поздно этому Альянсу придёт конец;
- зато НАТО нужно американцам как инструмент подавления несогласных в Европе, и инструмент запугивания потенциальных несогласных, но при этом европейским народам американцы внушают мысли об якобы их безопасности и охране за счёт этого инструмента;
- "уже более ста лет американцы борются против сотрудничества России с Германией. Но именно это и нужно: сотрудничество на пользу не только обоих народов, но и на пользу всей Европе".
- "НАТО самая смертоносная организация в мире";
- "Североатлантический альянс — американский инструмент гегемонии для подавления европейцев. Всех европейцев.
- Так же, как когда-то в Индии англичане не справились сами и поэтому использовали индусов для подавления и контроля над своими же, сегодня с европейцами в Европе поступают американцы. С помощью НАТО. К сожалению, это еще не все. Североатлантический альянс создавался не только для того, чтобы подавлять Европу, но и чтобы уничтожить ее. Объединенная Европа, сплоченная настолько, чтобы доминировать в мире культурно и экономически... Такая Европа американцам ни в коем случае не нужна. В конце концов, американцы отвели эту замечательную роль для самих себя. Вы поймете мир только тогда, когда осознаете следующее: конфликта между Востоком и Западом русские не хотели. Конфликт между Востоком и Западом — изобретение США".

Что ж, как показали последние полтора года, НАТО представляет угрозу самой Европе и европейцам, когда бросило вызов России, которая

совершенно не сравнима по военно-техническому потенциалу с теми странами, с которыми расправлялось НАТО без всяких санкций ООН.

И вот только сейчас эта особая сущность НАТО против европейцев и проявилась. Хотя о ней в своём большом последнем слове писал Слободан Милошевич.

Военный блок НАТО, который де-факто воюет с Россией и который фактически находится под руководством США, состоит из 30 стран. В 2021 военные расходы НАТО составили 1,1 трлн долларов. Это более половины от общемировых затрат в этой сфере. Вся планета тратит на военные расходы около 2 трлн.

Для сравнения: по объёму трат на оборону Россия занимает лишь пятое место, уступая США, Китаю, Индии и Великобритании. Сумма расходов нашей страны в 2021 году составила 65,9 миллиарда долларов. Что касается человеческого потенциала, если вообразить прямой вооруженный конфликт между Россией и НАТО, то в условиях реальной мобилизации, НАТО теоретически может собрать у границы России около 5 млн человек. Россия даже с Белоруссией – не более 1,1 млн. бойцов.



Размещение военных баз НАТО

Также вот знаменитая картинка с размещением военных баз НАТО, которая наглядно показывает, что значит однополярный американский мир и каков военный потенциал у США.

К этому можно добавить экономическое и технологическое превосходство Запада.

И объективно говоря, исходя из вышеперечисленных фактов, силы неравны. Чем и вдохновляются противники России в противостоянии с нашей страной. Надеемся, что одержат победу именно поэтому.

Но, сейчас я озвучу довольно простые и проверяемые вещи, которые несмотря на ощутимый перевес сил Запада, раскроют полную картину происходящего и объяснят почему за Россией всё же будет победа.

5 причин того, почему Россия 100% победит.

Ядерное оружие.

Начну с самого простого, понятного и известного - это ядерное оружие, при применении которого будет неважно у кого сколько денег и солдат. Все эти триллионы долларов, вложенные в НАТО, просто обнуляются. Если вдруг враг захочет использовать своё военное преимущество против России - мобилизовать сторонников и все силы, то это может создать угрозу самому существованию Российского государства. В таком случае по военной ядерной доктрине России, при появлении угрозы существования государства, страна может применить ядерное оружие.

И давайте напомним, какое именно оружие у нас стоит на вооружении.



Российский комплекс "Сармат"

Российский комплекс "Сармат" – самый мощный в мире, перехватить боеголовки которого практически невозможно. Время полета ракеты до Лондона составит около 7 минут, до Нью-Йорка – восемь с половиной, до Вашингтона – 9 минут.

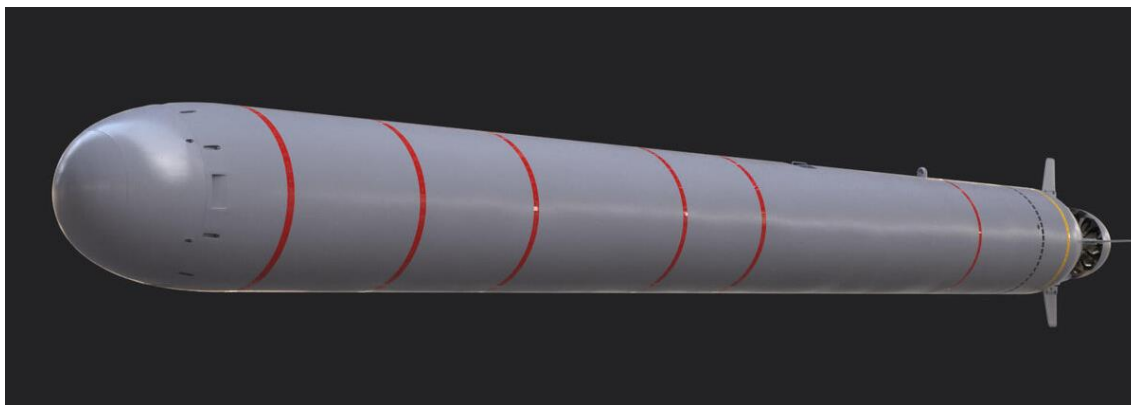
Всего один "Сармат" способен испепелить территорию размером с Францию или штат Техас – второй по площади штат США.

Ракета несёт 10 управляемых боевых блоков "Авангард", мощность каждой боеголовки – 750 килотонн. Для сравнения: мощность атомной бомбы "Малыш", которую американцы сбросили на Хиросиму, составляла около 18 килотонн.

23 ноября 2022 года генеральный директор Государственного ракетного центра имени Макеева Владимир Дегтярь [сообщил](#) о начале серийного производства ракеты «Сармат».

До «Сармата» был ракетный комплекс «Воевода». И даже ему американский аналог уступал. Сармату - так и подавно.

Кроме этого у России есть ядерная торпеда "Посейдон". Это – один из самых секретных проектов российской армии. "Посейдон" несёт боеголовку мощностью 100 мегатонн. Для сравнения, у "Царь-бомбы", также известной как "Кузькина мать", термоядерный снаряд был мощностью 58 мегатонн, который подорвали в 1961 году на Новой Земле. Последствия взрыва ощутили даже в Новой Зеландии. И если это оружие апокалипсиса, как его называют на Западе, взорвать у берегов Америки, то Америку просто смоем.



Предполагаемое изображение ядерной торпеды "Посейдон"

В связи с выше озвученным, особо хочу отметить какую политику ведёт наша страна, возглавляемая Путиным. Смотрите, на военные нужды мы

тратим примерно в 12 раз меньше относительно Соединенных Штатов: в основном укрепляя только оборотную часть. Т.е. готовимся исключительно к обороне.

Политика Путина нацелена на мирное существование. Путин, по сути, открыто всему миру показывает: мы даже на вооружение тратим меньше островка под названием Великобритания. Мы ни на кого не собираемся нападать. Все силы брошены на защиту, на оборону. Сделано всё, чтоб потенциальный противник даже и не подумал создать России угрозу существования. Вы, американцы, хоть сколько тратите на вооружение, но если вздумаете на нас напасть, мы сотрём с лица земли ваш континент - никто не уцелеет.

К слову, именно поэтому американцы пытаются это всё обойти и воевать с Россией чужими руками. А когда возникает угроза прямого столкновения, очень быстро заявляют, что с Россией воевать не собираются.

Т.е. факт наличия оружия, которое может уничтожить, в том числе и американскую элиту, полностью перечёркивает все эти финансовые и человеческие преимущества Запада в военной сфере, о которых было сказано в начале.

И именно из-за этого Россию невозможно победить извне. Россию можно победить только изнутри: госперевороты, революция, предательство - вот главные враги нашей страны.

Но, применение ядерного оружия - это крайняя мера, точка невозврата, и победителей при такой войне не будет. Но мы разбираем причины того, почему Россия точно победит. Следующая причина также связана с ядерной энергией.

Уран-235.

Возможно вы уже слышали о, так называемой, "ахиллесовой пяте" Америки, об уране-235.

Значит тут история такая. Уран-235 является топливом для атомных электростанций. В целом больше всего от этого урана зависят, так называемые, развитые страны, т.е. Европа, США, Япония и т.д. В США восточные штаты на 40% снабжаются электроэнергией, вырабатываемой ядерной реакцией.



В США восточные штаты на 40% снабжаются электроэнергией, вырабатываемой ядерной реакцией.

Но, беда у американцев в том, что они не умеют обогащать уран. Мировым лидером по обогащению урана является Россия. США изначально выбрали не правильный метод обогащения урана - газодиффузионный. А Советский Союз же пошёл по другому пути обогащения урана - на центрифугах. И это примерно в 50 раз эффективней американской технологии. США пытались создать у себя нечто подобное, но в 2016 году официально объявили о прекращении всех работ по этому проекту и большое количество урана для США идёт из России.

Страна	Компания, завод	2012	2013	2015	2018	2020
Россия	Росатом	25000	26000	26578	28215	28663
Германия, Голландия, Англия	URENCO	12800	14200	14400	18600	14900
Франция	Orano	2500	5500	7000	7500	7500
Китай	CNNC	1500	2200	4220	6750	10700+
США	URENCO	2000	3500	4700	?	4700
Пакистан, Бразилия, Иран, Индия, Аргентина		100	75	100	?	170
Япония	JNFL	150	75	75	?	75
США	USEC: Paducah & Piketon	5000	0	0	0	0
Суммарное		49000	51550	57073	61111	66700

Производство обогащённого урана в мир

50% топлива уран-235 для американских атомных станций до 2013 года поставляла Россия по соглашению ВОУ-НОУ, подписанному в 1993 году.

Этот уран доставался из ядерного оружия, которое было создано в СССР, перерабатывался и отправлялся в США.

Но, к 2013 году уран, который использовался из советских ядерных боеголовок, закончился. А это около 50% всего урана, который шёл на атомные электростанции.

Кстати, некоторые учёные, типа Игоря Острецова, утверждают, что из-за нехватки урана-235 в 2011 у берегов Японии американцы подорвали атомную бомбу, которая создала 15 метровое цунами, которое обрушилось на Японию, из-за которого там произошло землетрясение, в результате чего с 2012 года были остановлены все атомные электростанции этой страны.

На данный момент по данным СМИ Россия, Казахстан и Узбекистан поставляют США примерно половину урана, необходимого для их работы.

АЭС.

В целом, как было сказано, Россия является лидером по обогащению урана и по сути сегодня от России сильно зависит энергетика всех, так называемых, развитых стран. И если Россия откажется поставлять уран в те же США, то Соединенные Штаты ждут большие энергетические проблемы. Т.е. если Россия действительно ответит на санкции, то оставит без электричества немало жителей Америки. Вот такой расклад. По сути, Россия может очень сильно ударить по Западу, лишь ответив на санкции в энергетической сфере. Но, это ещё не все причины того, почему Россия имеет огромный потенциал для победы над Западом.

В мире существует Международное право, построенное на итогах Второй мировой войны. Оно признано основными участниками мирового общения, и если ты поступаешь в рамках этих правил, можешь отстоять свою правоту, то к тебе не будет никаких вопросов.

Главный аргумент против России со стороны Запада в конфликте на Украине, это то, что Россия, якобы, нарушает Международное право и тем самым является агрессором.

Положения, которыми педалируют враги, это принципы о неприменении силы против других государств, о не нарушении территориальной целостности, уважении суверенитета других государств и т.п.

Международное право базируется на разных договорах. Как например Парижские мирные договоры, Потсдамская конференция, Хельсинский акт, где собственно и прописаны все пункты, которыми пытаются бить по России, обвиняя её в нарушении Международного права.

Хельсинское совещание по вопросам безопасности и сотрудничества 1975 г.

Декларация включает следующие принципы:

1. Уважение суверенитета.
2. Неприменение силы или угрозы силой.
3. Нерушимость границ.
4. Территориальная целостность государств.
5. Мирное урегулирование споров.
6. Невмешательства во внутренние дела.
7. Уважение прав человека и основных свобод.
8. Равенство и право народов распоряжаться собственной судьбой.
9. Сотрудничество между государствами.
10. Добросовестное выполнение обязательств по международному праву.

Да, в свою очередь Россия свои действия объясняет тоже, как раз таки исполнением Международного права.

Во-первых, Донбасс по уставу ООН имеет право на самоопределение. Что эта территория, собственно, и сделала.

Далее, как суверенная территория, которая самоопределилась согласно уставу ООН, заключила договор с Россией, также по Международному праву, где был пункт, говорящий о коллективной обороне, также согласно уставу ООН. Россия по договору с ЛДНР, начала помогать этим республикам.

Далее эти республики ещё раз воспользовались принципом на самоопределение и вошли в состав России. И теперь Россия формально ведёт оборонительную войну.

Но, как мы видим, основное количество стран с тезисами нашей страны не согласны. Как пример, это показывает антироссийская резолюция ООН о непризнании референдумов на Юго-Востоке Украины. А именно: "За"

резолюцию голосовали 143 страны, "воздержались" - 35 стран, "Против" проголосовали всего лишь 5 стран: Россия, Белоруссия, Сирия, КНДР, Никарагуа.

Voting Started			02-Mar-22		11:55:02	
Item 5 - Draft resolution A/ES-11/L.1						
Aggression against Ukraine						
☒ AFGHANISTAN	☒ CAMEROON	☒ FINLAND	☒ KUWAIT	☒ NEPAL	☒ SAUDI ARABIA	☒ UKRAINE
☒ ALBANIA	☒ CANADA	☒ FRANCE	☒ KYRGYZSTAN	☒ NETHERLANDS	☒ SENEGAL	☒ UNITED ARAB EMIR
☒ ALGERIA	☒ CENTRAL AFR REP....	☒ GABON	☒ LAO PDR	☒ NEW ZEALAND	☒ SERBIA	☒ UNITED KINGDOM
☒ ANDORRA	☒ CHAD	☒ GAMBIA	☒ LATVIA	☒ NICARAGUA	☒ SEYCHELLES	☒ UNITED REP TANZA
☒ ANGOLA	☒ CHILE	☒ GEORGIA	☒ LEBANON	☒ NIGER	☒ SIERRA LEONE	☒ UNITED STATES
☒ ANTIGUA-BARBUDA	☒ CHINA	☒ GERMANY	☒ LESOTHO	☒ NIGERIA	☒ SINGAPORE	☒ URUGUAY
☒ ARGENTINA	☒ COLOMBIA	☒ GHANA	☒ LIBERIA	☒ NORTH MACEDONIA	☒ SLOVAKIA	☒ UZBEKISTAN
☒ ARMENIA	☒ COMOROS	☒ GREECE	☒ LIBYA	☒ NORWAY	☒ SLOVENIA	☒ VANUATU
☒ AUSTRALIA	☒ CONGO	☒ GRENADA	☒ LIECHTENSTEIN	☒ OMAN	☒ SOLOMON ISLANDS	☒ VENEZUELA
☒ AUSTRIA	☒ COSTA RICA	☒ GUATEMALA	☒ LITHUANIA	☒ PAKISTAN	☒ SOMALIA	☒ VIET NAM
☒ AZERBAIJAN	☒ COTE D'IVOIRE	☒ GUINEA	☒ LUXEMBOURG	☒ PALAU	☒ SOUTH AFRICA	☒ YEMEN
☒ BAHAMAS	☒ CROATIA	☒ GUINEA-BISSAU	☒ MADAGASCAR	☒ PANAMA	☒ SOUTH SUDAN	☒ ZAMBIA
☒ BAHRAIN	☒ CUBA	☒ GUYANA	☒ MALAWI	☒ PAPUA NEW GUINEA	☒ SPAIN	☒ ZIMBABWE
☒ BANGLADESH	☒ CYPRUS	☒ HAITI	☒ MALAYSIA	☒ PARAGUAY	☒ SRI LANKA	
☒ BARBADOS	☒ CZECH REPUBLIC	☒ HONDURAS	☒ MALDIVES	☒ PERU	☒ SUDAN	
☒ BELARUS	☒ DEM PR OF KOREA	☒ HUNGARY	☒ MALI	☒ PHILIPPINES	☒ SURINAME	
☒ BELGIUM	☒ DEM REP OF THE C...	☒ ICELAND	☒ MALTA	☒ POLAND	☒ SWEDEN	
☒ BELIZE	☒ DENMARK	☒ INDIA	☒ MARSHALL ISLANDS	☒ PORTUGAL	☒ SWITZERLAND	
☒ BENIN	☒ DJIBOUTI	☒ INDONESIA	☒ MAURITANIA	☒ QATAR	☒ SYRIAN ARAB REP...	
☒ BHUTAN	☒ DOMINICA	☒ IRAN (ISLAMIC REP...	☒ MAURITIUS	☒ REP OF KOREA	☒ TAJIKISTAN	
☒ BOLIVIA	☒ DOMINICAN REP...	☒ IRAQ	☒ MEXICO	☒ REP OF MOLDOVA	☒ THAILAND	
☒ BOSNIA-HERZEGOVI...	☒ ECUADOR	☒ IRELAND	☒ MICRONESIA (FS)	☒ ROMANIA	☒ TIMOR-LESTE	
☒ BOTSWANA	☒ EGYPT	☒ ISRAEL	☒ MONACO	☒ RUSSIAN FED...	☒ TOGO	
☒ BRAZIL	☒ EL SALVADOR	☒ ITALY	☒ MONGOLIA	☒ RWANDA	☒ TONGA	
☒ BRUNEI DARUSSAL...	☒ EQUATORIAL GUINEA	☒ JAMAICA	☒ MONTENEGRO	☒ SAINT KITT'S-NEVIS	☒ TRINIDAD-TOBAGO	
☒ BULGARIA	☒ ERITREA	☒ JAPAN	☒ MOROCCO	☒ SAINT LUCIA	☒ TUNISIA	
☒ BURKINA FASO	☒ ESTONIA	☒ JORDAN	☒ MOZAMBIQUE	☒ SAINT VINCENT-GR...	☒ TURKEY	
☒ BURUNDI	☒ ESWATINI	☒ KAZAKHSTAN	☒ MYANMAR	☒ SAMOA	☒ TURKMENISTAN	
☒ CABO VERDE	☒ ETHIOPIA	☒ KENYA	☒ NAMIBIA	☒ SAN MARINO	☒ TUVALU	
☒ CAMBODIA	☒ FIJI	☒ KIRIBATI	☒ NAURU	☒ SAO TOME-PRINCIP	☒ UGANDA	

Почему это так, учитывая, что многие страны, проголосовавшие за антироссийскую резолюцию, к слову, которая с юридической точки зрения ничего не значит, дружественны нашей стране и против однополярного мира?

Тут всё просто. Тот принцип, которым отвечает Россия на дипломатическом поле - о самоопределении - практически всем странам неудобен, т.к. у них есть свои территориальные проблемы. У многих стран есть территории, которые в любой момент могут заявить, что они хотят самоопределиваться и жить отдельно. И если, допустим, Китай выступил бы против антироссийской резолюции, то 1,5 млн. казахов из Уйгурского района Китая могли бы сказать: "А давайте-ка мы тоже самоопределимся! Вы же, власти Китая, это поддерживаете".

Вот именно поэтому принцип самоопределения народов, который использует Россия, так слаб.

Но самое интересное во все этой истории, это то, что Россия может легко обернуть в свою пользу главный аргумент Запада, используемый против России, о нерушимости границ и уважении суверенитета. Всё просто. Смотрите: нам говорят, что Донбасс и Крым - это территория Украины по Международному праву, и отделяясь от неё, они являются

сепаратистами, незаконными государствами. Это говорит Международное право, как пример Хельсинский акт. Но, Хельсинский акт подписывал Советский Союз, и все остальные столпы Международного права. Т.е. согласно международным правилам, нерушимыми границами должны быть именно Советские. В 1991 году Украина *незаконно* вышла из СССР, тем самым нарушив все законы - и внутренние, и внешние. И вот в чём самый сок: если весь мир так сильно ратует за Международное право, то нужно для начала юридически правильно оформить распад СССР. Для этого был написан специальный закон, по которому Крым и Донбасс должны были проводить референдумы, что собственно, уже и сделано.

Если вдруг кто-то скажет, что Советского Союза уже не существует и это в прошлом, что нужно забыть это геополитическое преступление, что нужно опираться на уже сложившуюся ситуацию, то ему можно ответить, что и Украины больше нет и нужно всё это просто принять и жить дальше. К этому стоит добавить, что Россия является правопреемником и правопродолжателем СССР. Т.е. по Международному праву Украина - это территория России, которая вышла из Союзного государства *незаконно*. Вот и всё.

И то, что я сейчас рассказываю, не мои бредни - об этом положении говорит очень много людей, и в суды подаются иски, чтоб эту идею запустить в реализацию.

Но, лично по моему мнению, этот, так сказать, козырь России, кроме пятой колонны тормозит, и то, что отзыв независимости Украины не понравится остальным странам бывшего СССР. Точнее их элитам, так как теоретически Россия может отозвать и их независимость. Если в России, так называемая элита прозападная, то про страны бывшего СССР и говорить нечего. Они просто ополчатся против нашей страны.

Но факт в том, что у России огромное преимущество - Россия ничего не нарушает в международном плане, как не крути. Она просто умалчивает правду вместе со всем миром, т.к. есть сопротивление врагов и т.к. боится последствий.

Геополитический расклад

Следующая причина, по которой Россия победит и которой уже пользуется, в отличии от вышеозвученной, это геополитический расклад.

До недавнего времени с 1991 года в мире была сформирована, по сути, одна цивилизация - Западная цивилизация однополярного американского мира с

центром принятия решений в Вашингтоне. Но время идёт, мир меняется и начинают появляться конкуренты Западной цивилизации. А именно - Россия или условно евразийская цивилизация: Китай, Индия, Латиноамериканский и исламский блок. Все эти формирования на сегодняшний день уже достаточно набрались силы, чтоб бросить вызов гегемону и вести независимую политику, что уже является гвоздём в крышку гроба миропорядка, построенного на итогах холодной войны.



Да, Россия первая бросила прямой вызов. Но, например, китайцы прекрасно понимают, что если бы не Россия, то США боролись бы с ними. И американцы Китай с большой долей вероятности смогли бы сломать. Это, кстати, подтверждает многие факты, связанные с торговыми войнами, с различными визитами американских чиновников на Тайвань, в результате чего китайцы вообще ничего не смогут ответить.

Т.е. китайцам просто жизненно необходимо, чтоб Соединённые Штаты во-первых, были заняты не ими; а во-вторых, чтобы они не победили Россию, чтоб не переключились на них. По сути, главный противник у американцев не Россия. Главный их конкурент - это Китай. Посмотрите на эту картинку, за 20 лет Китай стал главным партнёром основной массы стран, вытеснив США.

Крупнейшие торговые партнёры



США (синим) и Китая (красным), спустя 20 лет.

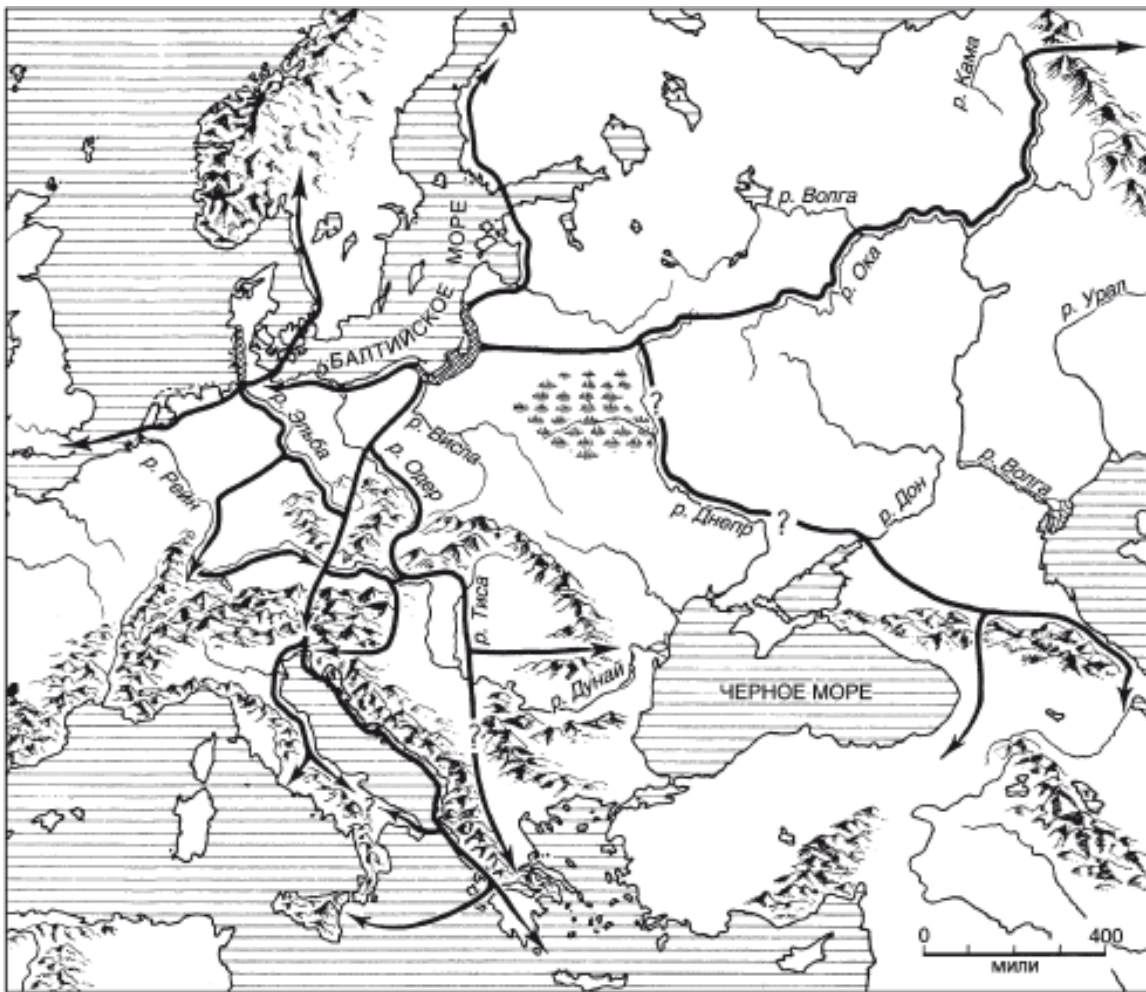
Такая же история с Индией, Латинской Америкой - однополярный американский мир не даст им процветать и развиваться. И идеологически они на стороне России. Но естественно, не оголтело - они торгуются, выбивают себе место получше, денег побольше. Но, это нормально. И таким образом, в целом геополитический расклад на стороне России.

https://dzen.ru/a/Y4hhRIwzMx_jtKG6?referrer_clid=228&

Путь «из варяг в греки» стал магистральным для торгового и культурного обмена между северными и южными странами. Путь «из варяг в греки» — условное название водного пути, который пролегал по рекам и вел из Балтийского моря в Черное, к берегам Византии.

<https://sergeytsvetkov.livejournal.com/373250.html>

И, тем не менее, путь «из варяг в греки» существовал, хотя официально никогда так не назывался. И пролегал он не по Волхову, Ловати и Днепру, а по речным долинам Рейна и Эльбы с дальнейшим выходом к верховьям Дуная, откуда путешественнику предоставлялось на выбор два направления: одно — к Верхней Адриатике с последующим плаванием вокруг Греции, другое — вниз по Дунаю. По этому пути с XVI в. до н. э. в Южную Европу попадал балтийский янтарь (и, очевидно, именно по нему были привезены в Новгород упомянутые византийские сосуды).



Янтарный путь в древности по М. Гимбутас

И конечно, никому не приходило в голову, менять наезженный веками маршрут по давно обжитым местностям на ненадежный, полный превратностей путь, терявшийся в дремучих чащобах вдоль волховско-днепровских берегов, и выходивший на свет божий только южнее Киева, но, лишь для того, чтобы отдать путешественника в руки степных хищников. Участок пути от Киева до устья Днепра Константин Багрянородный называет «мучительным, страшным, невыносимым и тяжким» — отличная рекомендация для торговцев и путешественников! Именно «рейнско-дунайским» путем, через Германию, в 1098 г. проехал в Константинополь король Эрик Эйегода в «Кнутлингасаге». Вспомним и Святослава: «Не любо мне сидеть в Киеве, хочу жить в Переяславце на Дунае — ибо там середина земли моей, туда стекаются все блага: из Греческой земли — золото, паволоки, вина, различные плоды, из Чехии и из Венгрии серебро и кони, из Руси же меха и воск, мед и рабы».

Понятно, что все это забивает кол в сердце «норманнской теории». У торговцев с Балтики не было никакой заинтересованности в Киеве, который они старательно огибали по рейнско-дунайской или по волжско-донской дуге.

Знаменитый Волховско-Днепровский путь «из варяг в греки» занимает исключительное место в средневековой истории Восточной Европы. Ведь помимо чисто экономического значения ему приписывают и выдающуюся государственнообразующую роль — того географического «стержня», на который были «нанизаны» древнерусские земли. Однако, последние исследования убеждают в том, что перед нами типичный для Средневековья историко-географический фантом.



Путь «из варяг в греки» появляется в «Повести временных лет» на первых же страницах, во вставном сказании о хождении апостола Андрея на Русь: «И бе путь из варяг в греки и из грек до Днепру и верх Днепра волок до Ловати, и

по Ловати внити в Илмерь озеро великое; из него же озера потечет Волхов и втечет в озеро великое Нево; и того озера внидет устье в море Варяжское; и по тому морю внити даже и до Рима...». После вставки об «Оковском лесе» летописец продолжает: «А Днепр втечет в Понтеское [Черное] море тремя жерелы [устьями], иже море слывет Руское, по нему же учил апостол Андрей, брат Петров...». И далее оказывается, что Первозванный апостол и был первым, кто проделал весь этот путь (в обратном направлении — «из грек в варяги»).

Из приморского малоазийского города Синопа Андрей приходит в крымскую Корсунь (Херсонес Таврический). Здесь, узнав, что рядом находится устье Днепра, он довольно неожиданно «всхоте поити в Рим». Случайно («по приключаяю») апостол останавливается на ночлег на берегу Днепра, где позже суждено было возникнуть Киеву. «Заутра встав», он пророчествует своим ученикам о будущем величии Киева, осененного Божией благодатью, поднимается на «горы сия», благословляет их и воздвигает на этом месте крест. Затем он продолжает свой путь до Новгорода, где становится изумленным свидетелем банного самоистязания новгородцев: «...како ся моют и хвощутся... едва вылезуть еле живы; и обольются водою студеною, и тако оживут; и тако творят по вся дни, не мучимые никемже, но сами ся мучают...». Добравшись до Рима, он рассказывает об этом поразившем его обычае, и римляне «слышавше дивляхуся». После этого апостол без всяких приключений возвращается в Синоп.

Можем ли мы поставить под сомнение это известие «Повести временных лет»? Не только можем, но и должны. Дело в том, что ни в каком другом средневековом источнике этот путь не описан. И более того, хождение по нему апостола Андрея — сомнительное во всех смыслах, о чем речь еще впереди — на сегодняшний день является единственным подтверждением его существования. Это может показаться невероятным, но, тем не менее, дело обстоит именно так.

Прежде всего о пути «из варяг в греки» молчат скандинавские источники, что признают даже те ученые, которые не сомневаются в реальности Волховско-Днепровского маршрута (См.: Брим В. А. *Путь из варяг в греки* // ИАН СССР, VII серия. Отделение общественных наук. Л. 1931. С. 219, 222, 230; Джаксон Т. Н., Калинина Т. М., Коновалова И. Г., Подосинов А. В. *«Русская река»: Речные пути Восточной Европы в античной и средневековой географии*. М., 2007. С. 285). Ничего не знают о нем и арабские географы и

историки, сообщающие только о некоей Русской или Славянской реке, чьи истоки граничат с Морем мрака и страной Йаджуджа и Маджуджа (Гога и Магога), то есть с Балтийским морем и Северным Уралом. Но на роль этой реки может претендовать отнюдь не Днепр, а Дон или Волга, так что в арабских известиях мы видим смутные очертания Балтийско-Волжского пути.

Император Константин Багрянородный, человек, безусловно, сведущий в русско-византийской торговле, описывая плавание русов по Днепру к Черному морю, заметил, что русские ладьи рубятся и спускаются на воду в верховьях Днепра и по его притокам. И это были всего лишь заготовки для судов, которые оснащались в Киеве, где, собственно, и снаряжался торговый караван в Константинополь. Ни о каких торговцах с Балтики, плавающих по Днепру, в Византии не ведали.

Из западноевропейских историков имеется лишь показание Адама Бременского (повторенное затем Гельмольдом) о том, что «из шлезвигской гавани обыкновенно отправляются корабли в Склаванию [славянское Поморье], Сведию [Швецию], Семланд [Земландский полуостров] и до самой Греции». Чтобы понять, как попали в этот отрывок греки, необходимо помнить, что немецкие хронисты XI – XII вв. вообще имели довольно смутные представления о Восточной Европе. Судя по географическому описанию того же Адама, ему казалось, что Балтийское море «наподобие пояса (название Балтийского моря производилось от лат. balteus — «пояс». — С. Ц.) простирается по областям Скифии до самой Греции», соединяясь с Мраморным морем — Геллеспонтом. Таким образом, Киев оказывался «достойным соперником державного Константинополя, славнейшим украшением Греции».

По-видимому, источником формирования подобных географических представлений явилось энциклопедическое сочинение римского ученого-компилятора V в. Марциана Капеллы «О свадьбе Филологии и Меркурия», в котором можно прочесть, что «Меотийские болота» (Азовское море) являются «заливом Северного океана». Адам Бременский, по его собственному признанию, стремился в своих географических описаниях опереться на авторитет античной традиции, но не нашел упоминаний о Балтийском море ни у кого, кроме Марциана (*Древняя Русь в свете зарубежных источников. М., 1999. С. 276*). Итак, «Греция» Адама Бременского начинается сразу за Восточной

Прибалтикой. Что же касается самого пути «в греки», то Адам, как мы видим, был убежден в существовании не речного, а морского маршрута из Балтики в Константинополь — в обход Новгородской земли и напрямик в Азовское море. Поэтому связать его известие с Волховско-Днепровским путем невозможно.

Сохранилось описание средневекового пути из Риги в Смоленск (договор 1229 г.). Согласно этому документу, после доставки товаров по Западной Двине, товары перегружались на телеги и сухим путем отправлялись в Смоленск. Здесь даже Западно-Двинский и Днепровский бассейны оказываются полностью замкнутыми водными системами. По сообщению «Повести временных лет», Владимир, готовясь в 1014 г. совершить поход на Новгород, чтобы привести к покорности своего сына Ярослава, прекратившего платить «урок» Киеву, наказал своим людям: «Требите путь и мостите мост». Если даже прав Данилевский, полагая, что в данном случае «автор летописи устами Владимира косвенно процитировал пророка Исайю: «И сказал: поднимайте, поднимайте, равняйте путь, убирайте преграду с пути» (Данилевский И. Н. Древняя Русь глазами современников и потомков (IX – XII вв.). Курс лекций. М., 1999. С. 121), — то все равно, пусть и чужими словами, летописец отразил реальное обстоятельство: чтобы попасть в начале XI в. из Киева в Новгород, требовались специальные инженерные мероприятия. Вообще, ни о каких плаваниях из Новгорода в Киев и Черное море летопись ни сообщает.

Топография кладов куфических монет с находками граффити.

Не в силах подтвердить реальность Волховско-Днепровского пути и археология. В. Я. Петрухин формулирует ее выводы следующим образом: «По данным археологии, в IX веке основным международным торговым маршрутом Восточной Европы был путь к Черному морю по Дону, а не Днепру. С рубежа VIII и IX веков и до XI в. по этому пути из стран Арабского халифата в Восточную Европу, Скандинавию и страны Балтики почти непрерывным потоком движутся тысячи серебряных монет — дирхемов. Они оседают в кладах на тех поселениях, где велась торговля и жили купцы. Такие клады IX века известны на Оке, в верховьях Волги... по Волхову вплоть до Ладоги (у Нестора — «озеро Нево»), но их нет на Днепре» (Петрухин В. Я. Скандинавия и Русь на путях мировой цивилизации // Путь из варяг в греки и из грек в варяги. Каталог выставки. Май 1996. М., 1996. С.

9).

Пути поступления серебра в Бирку:

- 1 — западного;
- 2 — восточного;
- 3 — места чеканки восточных монет, найденных в Швеции (по Х. Арбману);
- 4 — прочие города и торговые центры;
- 5 — исходный ареал западного серебра;
- 6 — исходный ареал восточного серебра;
- 7 — ареалы восточноевропейских аналогов вещам, найденным в Бирке

Византийский археологический материал также не подтверждает существования Волховско-Днепровского пути. Самые ранние византийские сосуды в культурных наслоениях Новгорода относятся к X в. (при том, что подобные им изделия не найдены ни в Киеве, ни в других крупных городах Руси), а византийские монеты IX–X вв. — редкость даже на берегах Днепра. В то же время только в Прикамье (на Балтийско-Волжском торговом пути) археологами найдено около 300 византийских монет. Само месторасположение древних новгородских поселений не ориентировано на связи с Днепром. За Руссой к югу (на Днепр) нет крупных поселений, зато к юго-востоку (Балтийско-Волжский торговый путь) выросли Новый Торг и Волок Ламский.

Карта кладов арабских и других монет IX—XI вв. в Северо-Западной Руси (Носов, 1976):

- 1 — Старая Ладога;
- 2 — Княжчино; 3 — Вылеги; 4 — Демянск; 5 — Набатово;
- 6 — Семёнов Городок; 7 — Загородье; 8 — Углич; 9 — Угодичи;
- 10 — Сарское городище; 11 — Старая Ладога;
- 12 — Новгород (Кириллов монастырь); 13 — Потерпилицы; 14 — Шумилово;
- 15 — Кузнецкое; 16 — Лучесы; 17 — Витебская губерния; 18 — оз. Зеликовье;
- 19 — Панкино; 20, 21 — Тимерёво;
- 22 — Москва; 23 — С.-Петербург; 24 — Старая Ладога; 25 — Петрозаводск;
- 26 — Новая мельница; 27–29 — Новгород; 30 — Любыни;
- 31 — Подборовка; 32 — оз. Шлино; 33 — Иловец; 34 — Пальцево;
- 35 — Торопецкий уезд, р. Кунья; 36 — Великолукский уезд; 37 — Великие Луки;
- 38 — Витебск; 39 — Ржев; 40 — Владимир.

Условные обозначения: I — конец VIII в. — 833 г.; II — 833–900 гг.; III — 900 — 970 гг.

Неизменным провалом заканчивались попытки современных энтузиастов преодолеть маршрут из Ловати к Днепру — большую часть пути от водоема к водоему их ялы и шлюпки транспортировали армейские вездеходы (Никитин. *Основания русской истории*. М., 2000. С. 129. Исследователь ссылается на показания участника экспедиции 1985 г. А. М. Микляева). А ведь уровень воды в этих гидросистемах в IX – X вв. был ниже на 5 метров!

Экспедиция «Айфур» (1994). Волок.

«Опыт, полученный в этой экспедиции, показывает, что для северной части древнего пути из варяг в греки подходили только очень легкие суда». То есть не торговые ладьи. Вуаля!

Карта 1. Предполагавшиеся разными авторами варианты путей через водораздел

Ловать — Западная Двина — Днепр: 1. Через оз. Жаденье (Охват) — оз. Лучанское; 2. Через оз. Выдбино — р. Полу; 3. Через оз. Челно — оз. Серезжу; 4. Через оз. Двинье — р. Кунью; 5. Через оз. Усвятское — р. Кунью; 6. Через оз. Усвятское — оз. Узмень; 7. Через оз. Езерище — оз. Еменец. Кроме того, предполагались пути: 8. Через р. Ущю — р. Удрайку; 9. Через р. Ущю — р. Насву
--

Наконец, путь на Балтику через Новгород и Ладогу просто лишен смысла, поскольку, повернув от верховьев Днепра к Западной Двине, путешественник сокращает маршрут в 5 раз.

Ю. Звягин, автор единственного на сей день комплексного исследования пути «из варяг в греки», подытоживает свои наблюдения следующими словами: «Собранные данные говорят о том, что в VIII – IX вв. найденного пути между Киевской и Новгородской Русью не было. Климат в это время

был более сухим, реки — мельче и потому непроходимые» (Звягин Ю. *Великий путь из варяг в греки. Тысячелетняя загадка истории. М., 2009. С. 236*).

Положение начало меняться в X в., когда из-за наступившего потепления и увлажнения речные системы Северо-Восточной Руси стали более многоводными. Однако, и тогда путь по Днепру имел преимущественно внутреннее, а не транзитное значение. Международная же торговля осуществлялась из двух центров: Киева и Новгорода, постоянное сообщение между которыми (и не обязательно водное) наладилось не раньше XII в.

(Бернштейн-Коган С. В. *Путь из варяг в греки // Вопросы географии. 1950. № 20*). В указателе путей из Новгорода XVII в. наличествует только сухопутный путь вдоль Ловати до Холма и до Великих Лук (см.: Голубцов И. А. *Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого в XVI – XVII веках и отражение их на русской карте середины XVII века // Вопросы географии. 1950. № 20*).