



Владимир Волкогон: «Крузенштерн» – бренд Калининграда»

Мы продолжаем разговор о том, что из достояния нашего города и области могло бы стать символом Калининграда, его брендом. Согласитесь, что барк «Крузенштерн», окрыленный парусами, ветром и восхищением всех, кто его когда-нибудь видел, вполне для этого подходит – это один из красивейших парусников мира, а по величине он только чуть-чуть уступает одному лишь «Седову». «Крузенштерн» является собственностью Российской Федерации, но его малой родиной, портом приписки уже не одно десятилетие остается наш Калининград. Что думает по этому поводу Владимир Алексеевич Волкогон, ректор Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота, на балансе которой стоит это судно?

? – «Крузенштерн», на ваш взгляд, может считаться брендом Калининграда?

– Трудно быть беспристрастным, когда речь идет о нашем судне, но нет причин занижать его значение для отрасли, академии и города. Судно, особенно такого возраста (в этом году ему исполняется 84 года!) и так активно эксплуатируемое, требует ежедневного приложения сил сотен калининградцев, и каждый его рейс – это очередная победа профессионалов, специалистов. Порт приписки – не простая формальность. Это та земля, о которой долгие месяцы скучает и ждет встречи любой член экипажа, а на паруснике проходят практику совсем молодые ребята – без житейского опыта, и им труднее, чем умудренным невзгодами «морским волкам». Именно с этой землей ассоциируется вся наша огромная страна, с нее на борт приходят весточки от родных и близких. Она и есть долгожданная родина, откуда бы ты ни был – из степей волжской Астрахани, дождливого Питера или шумной Москвы. Барк стал школой жизни и профессии для тысяч моряков. Творения архитекторов и строителей переживают столетия, доктора и учителя увековечивают себя в памяти благодарных пациентов и учеников, а «Крузенштерн» – рабо-

тающий памятник тяжелого труда российских мореходов. Вообще судьбы Калининграда и «Крузенштерна» очень схожи – об этом невольно думаешь в год 65-летия Великой Победы: волей и ратным трудом наших дедов оба стали российскими в 1945 году, они ровесники, разве это случайно? Мне приходилось в самых неожиданных ситуациях слышать от людей, сегодня с морем никак не связанных: «А ведь я был практикантом на «Крузенштерне» – и это всегда было как условный пароль: «мы с тобой одной крови, калининградской». Мне кажется, что в самом термине «бренд» много коммерческого, сухого и официального, а «Крузенштерн» по-настоящему любим уже не одним поколением калининградцев.

? – Но срок жизни любого судна ограничен... Что потом?

– Да, «Крузенштерн» как парусник не вечен. Как и любому другому судну, ему определен свой судоходный срок. Но судно с таким прошлым и настоящим обречено на достойную и почетную старость. У какого причала ни случилась бы швартовка, барк все равно останется калининградским. А разве ему не найдется достойного места на набережной у Музея Мирового океана, как нашлось

для научно-исследовательского судна «Витязь», символа российской науки, или судна космической связи «Космонавт Пацаев»? Мелкая волна Преголи нисколько не умалит заслуженной славы нашего парусника.

? – Думаю, Музей Мирового океана вряд ли упустит такой шанс... Но не помешает ли солидный возраст стать паруснику брендом Калининграда? Сколько ему еще отпущено?

– О возрасте судна, как и человека, говорить некорректно, а моряки еще и суеверный народ, на это есть причины. У всякого – свой срок. Знаю, что корабелы усмехнутся, но, может быть, именно энергия молодых сердец, сила рук и огонь души и продляют «Крузенштерну» жизнь? А если серьезно, то главное условие долгой жизни корабля – запас прочности корпуса и мачт. А они у «Крузенштерна» сделаны из стали, которую специально варили на заводах Круппа для постройки эсминца, сверхпрочного по определению. Эсминец так и не построили, а весь металл пустили на строительство барка. Качество стали, изготовленной с немецкой педантичностью – с выдержкой до секунд и микронов, и дало такой результат. Перед последним ремонтом мачты образцы металла брали на исследование эксперты известных судостроительных верфей Европы и обнаружили, что в нем нет и следов усталости, износ минимальный, а запаса прочности корпуса хватит на долгие годы. Слабым местом «Крузенштерна» было то, что время от времени приходилось ремонтировать клепку. Оригинальная технология, которой пользовались немецкие мастера при клепке корпуса барка, считалась утраченной,

и приходилось применять компромиссные современные методы. Не все знают, что таких судов, как «Крузенштерн», в мире почти не осталось, как совсем мало и ровесников его эпохи – это теперь, как правило, ретро-автомобили, музейные экспонаты самолетов и катеров. А барк – по-прежнему в работе! Так что привлечение высококвалифицированных специалистов для ремонта и поддержания судна в надлежащем порядке – это чисто технически уже не только бизнес, но и престиж, если хотите, вклад в судостроительную мировую культуру.

? – Для бренда города немаловажна и чисто эмоциональная составляющая. «Крузенштерн» благодаря своим шикарным парусам давно стал символом романтики. Всегда ли это только достоинство?

– Действительно, силуэт «Крузенштерна» узнаваем – в его послужном списке только в прошедшее двадцатилетие два кругосветных плавания и трансатлантическая экспедиция, победы в мировых гонках. Наконец, он – звезда экрана: на его борту сняли не один фильм. Парусник давно уже помимо всего прочего выполняет высокую миссию, представляя Россию и Калининград перед лицом всего мира. Год за годом, будучи гордостью державы, он в то же время несет по всему миру калининградские интересы, играя роль того самого калининградского бренда, пусть и не признанного официально. И не только потому, что имя Калининграда выведено на борту рядом с именем прославленного адмирала. Экипаж по большей части тоже калининградский. Выставки, которые привлекают тысячи людей на стоянках в каждом порту, куда он заходит, – то-



Возвращение «Крузенштерна» всегда превращается в праздник для всего города.



же о Калининграде: о его истории и сегодняшнем дне. По экипажу «Крузенштерна», а это лучшие представители молодого поколения, судят в целом о России и о нашем городе. Невольный дипкурьер Калининграда, «Крузенштерн» повсюду представляет культуру региона, интересы молодежи нашего региона, наконец, перспективы региона. Одновременно это же служит рекламой и нашего высшего образования, и нашей промышленности.

❓ – Судно построено не в России, а какое отношение имеет к нему наша калининградская промышленность?

– Прямое: исторически сложилось так, что раньше «Крузенштерн» ремонтировали где угодно – в польском Гданьске, на верфях Германии, в Кронштадте, но не в Калининграде. Так было до сравнительно недавнего времени – уже лет пятнадцать это делают на верфях завода «Янтарь» и в судоремонтных доках Светлого. А последний аварийный случай с поломкой мачты и вовсе показал, что от добра добра не ищут, – наши профессионалы не только подтвердили свой высокий уровень, но и превзошли конкурентов за рубежом.

❓ – Что за авария и где это случилось?

– «Крузенштерн» попал во внезапный шквал неподалеку от Бермудских островов. Именно в этих местах чаще всего случаются необъяснимые «точечные» ураганы, шквалы: казалось бы, ветер спокойный, на небе ни облачка, и вдруг буквально в считанные секунды налетает шквальный ветер, сверху обрушиваются тонны воды, море устремляется к небу... и так же внезапно все

успокаивается вновь. Правда, «эпилог», как правило, наблюдают уже некому – разбушевавшиеся стихии разбивают суда в щепки. Вот таким шквалом на барке надломило мачту – остальное все выдержало. В общем, в результате приключения у Бермуд пришлось демонтировать треть первой мачты. Решили сделать быстрый ремонт, не прерывая трансатлантической экспедиции. Но восстановить в столь короткий срок мачту не взялась ни одна ведущая верфь Голландии, Германии, Польши – признанных лидеров судоремонта, не говоря уже о цене, в которую вышло бы такое мероприятие. А качественно и в срок сделали это наши судоремонтники завода «Янтарь». Это был фурор! Только недавно «Крузенштерн» заходил в североамериканские порты с «ампутированной» мачтой, как спустя небольшое время его видят в полном порядке – будто «травмы» и в помине не было. Естественно, первым вопросом даже не профессионалов – просто людей, причастных к морю, понимающих уровень уникальности проблемы, было: «Как вы это сделали, как вам это удалось?». И мы с гордостью отвечали, что в Калининграде это умеют. Вот поэтому я считаю, что «Крузенштерн» уже сейчас несет позитивную информацию о возможностях промышленности Калининграда, он уже сам по себе реклама города, региона, наших специалистов, а это нужно поддерживать и развивать! Остались у нас еще профессионалы высочайшего уровня, и будем надеяться, что их опыт будет подхвачен молодежью, нельзя допустить, чтобы все это было утрачено. Хотя это уже отдельный разговор...



Барк стал брендом Калининграда и продолжает удивлять мир и в XXI веке, как удивлял в XX.



? – Но есть и другое лицо «Крузенштерна». Ведь со времен 60-х о парусах «Крузенштерна» пели, вторя бардам, в каждом дворе, где находили гитары. «Мы говорим «романтика» – подразумеваем «Крузенштерн», и наоборот. Эта-то сторона «личности» барка – востребована ли она у поколения, которое уже не читает Александра Грина и Джека Лондона?

– Знаете, и во времена, когда очень много писали и говорили о романтике, ребят, которые приходили учиться «на морского волка» по романтическим причинам, было от силы процентов двадцать. Еще столько же шло в мореходку, провалив экзамены в высшее военно-морское училище. Остальными двигали совсем другие, более земные соображения. Шли потому, что на рыбопромышленный комплекс работало 40 процентов населения Калининграда и области и за флером морской романтики стояла вполне ощутимая и исчисляемая выгода: заграничье (это во времена-то железного занавеса!), заработки, которые на суше и не снились. Сегодня приоритеты кардинально поменялись. Все решают деньги, обеспеченность, стабильность, это можно понять, но это никогда не будет вечным мерилем счастья. А процентное содержание романтиков остается все тем же – двадцать из ста. Но вот интересное дело: уходит курсант в плавание на «Крузенштерне» одним человеком, а возвращается другим – на голову выше и как личность, и как специалист. И, несмотря ни на какие приоритеты, – патриотом России, Калининграда, «Крузенштерна».

? – Но еще не так давно курсанты предпочитали практику на промысловых судах – на «Крузенштерне», по

их словам, не заработаешь, а в рейсе тяжело, за чужие спины не спрячешься, одни только парусные авралы чего стоят!

– Школа «Крузенштерна» дает в дальнейшей жизни такой стержень, какой не может дать ничто другое, – понимание жизни, людей, коллектива, психологии. Такая школа потом вернется сторицей и в карьерном росте, и в деньгах. Потому что если будешь качественно делать свое дело, будешь порядочным профессионалом – деньги сами придут. И карьера сложится. А что до выбора... Сейчас мы отбираем курсантов на «Крузенштерн» на конкурсной основе, в том числе из лучших профильных учебных заведений России в Санкт-Петербурге, Астрахани. Ни один из них не направляется на барк в принудительном порядке – и это наша принципиальная позиция, практику на «Крузенштерне» надо заслужить!

? – Безусловно, то восхищение, которое испытывают люди, увидев «Крузенштерн», частично переносится и на экипаж. Как-то пришлось брать интервью у калининградских бизнесменов, которым во время морской практики на «Крузенштерне» довелось побывать в США и даже строем пройти по Бродвею – под овации публики, собравшейся посмотреть «на этих русских». И они шли, испытывая гордость и за свой барк, и за Отечество. Сегодня они достигли многого – в карьере, бизнесе. Но самое яркое и счастливое воспоминание молодости для них – тот бродвейский парад.

– Как для меня – парад по центральным улицам Копенгагена в 1974-м. Это, правда, ни с чем не сравнить! Не описать и твое внутреннее состояние, и резонанс того же состояния у



Барк «Крузенштерн» повидал немало почетных гостей – великих мира сего, отдававших ему дань восхищения.



людей вокруг – нам устроили овацию, кричали «Ура!» – нужно было видеть сияющие глаза, улыбки! У человека, которому довелось такое пережить, потом остается в жизни очень мало шансов стать паршивцем. На самом деле это очень много значит. Если за год практику на «Крузенштерне» проходят как минимум 360 молодых людей, которые в будущем становятся полноценными гражданами, за свою жизнь в качестве учебного судна барк сделал немало. Вот недавно заходили в Сент-Джонс, где на борту собрались ветераны, в войну служившие в морском конвое, который сопровождал военные грузы из США. Для них и сам «Крузенштерн», и молодые ребята – подтянутые, компетентные, воспитанные – явились чем-то не от мира сего, откровением. Как откровением стало и многое о войне, о России, о Калининграде. Дипломаты, которые были на том приеме на борту парусника, говорили потом, что им всем вместе за 30 лет работы не удалось добиться того, что «Крузенштерну» удалось за один приход.

? – Приходилось ли «Крузенштерну» заниматься непосредственной рекламой услуг или товаров?

– Во время трансатлантической экспедиции у нас был единственный спонсор – «Ростелеком», который выделил значительные средства – с их помощью мы смогли хотя бы поднять условия для экипажа на нормальный уровень. Его баннеры были вывешены на время всей экспедиции. Бывает финансовая помощь на производство ремонта – сейчас изъявил желание оказать безвозмездное пожертвование «Газпромбанк». Это довольно приличная сумма, большая часть которой пойдет на обустройство судна, улучшение интерьера, механизмов, технических условий.



Досье:

В. А. Волкогон родился в 1955 году в Калининграде.

В 1973 году окончил Гурьевскую среднюю школу.

В 1976-м окончил мореходку.

Производственную и профессиональную школу прошел в управлении Мортрансфлот, начав морскую карьеру в должности оператора радиостанции и закончив «моря» ее начальником.

В среднюю мореходку пришел заведующим лабораторией, окончил вуз и был выбран начальником морского колледжа, защитил кандидатскую по экономике. Гордится тем, что за 12 лет его руководства колледж удалось вывести в ведущие вузы России – Калининградский морской рыбопромышленный колледж первым в числе средних учебных заведений России получил сертификат менеджмента качества по ISO.

Последние три года, получив доверие коллектива академии и поддержку Росрыболовства, старается сделать что-то полезное и на посту ректора Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота.



У тех курсантов, что пересекли океан под парусами «Крузенштерна», что-то меняется в душевном устройстве, – и всегда в лучшую сторону.