

ТАК ЛИ НЕПРИСТУПНЫ КРОНШТАДТСКИЕ ФОРТЫ?

ВЛАДИМИР КОЛЕСНИКОВ

Небольшие клочки суши вблизи острова Котлин — излюбленные места для посещения питерскими яхтсменами и водномоторниками. Неизменный интерес вызывает этот рукотворный архипелаг и у тех соотечественников (увы, пока немногих), кто отважился отправиться из Центральной России в Европу водой, через «прорубленное» Петром «окно». Когда-то они являлись неприступными фортами Кронштадтской крепости и возводились на искусственных островах в течение двух столетий. Насколько же они неприступны для катеров и яхт в настоящее время?

Наиболее посещаемыми из островных фортов Кронштадта являются Обручев и Тотлебен (на заставочном фото). Их популярность обусловлена удобным заходом, глубокими гаванями, прекрасно сохранившимися причальными стенками и минимумом навигационных опасностей. А вот расположенные цепочкой вдоль Комплекса защитных соору-

жений (чаще называемого просто дамбой) номерные форты посещают значительно реже, отчасти ввиду отсутствия причалов и наличия многочисленных опасностей при подходе. Насколько же велики эти опасности и насколько удобна или неудобна стоянка возле их берегов, мы и попытаемся разобраться на практике.

В качестве гидрографического судна ис-

пользуем яхту — обычный минитонник. Конечно, соваться наобум никто не собирается, определенный опыт походов и соответствующие навигационные руководства имеются, а задачей похода будет установление физической возможности подхода к номерным фортам для судна с осадкой в полтора метра.

Предпоходная суета закончена, и мы покидаем гавань яхт-клуба. Погода благоприят-

ствует, и через пару-тройку часов плавания высотные здания Санкт-Петербурга начинают скрываться в дымке у горизонта, а по курсу уже отчетливо видны Северные форты — первая цель нашего путешествия.

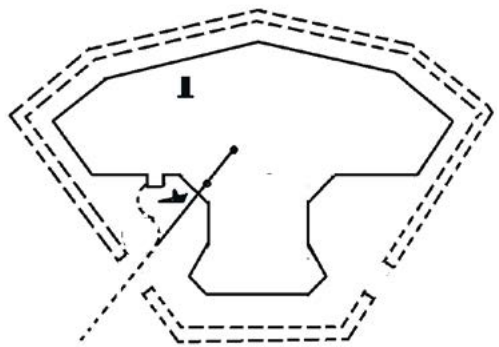
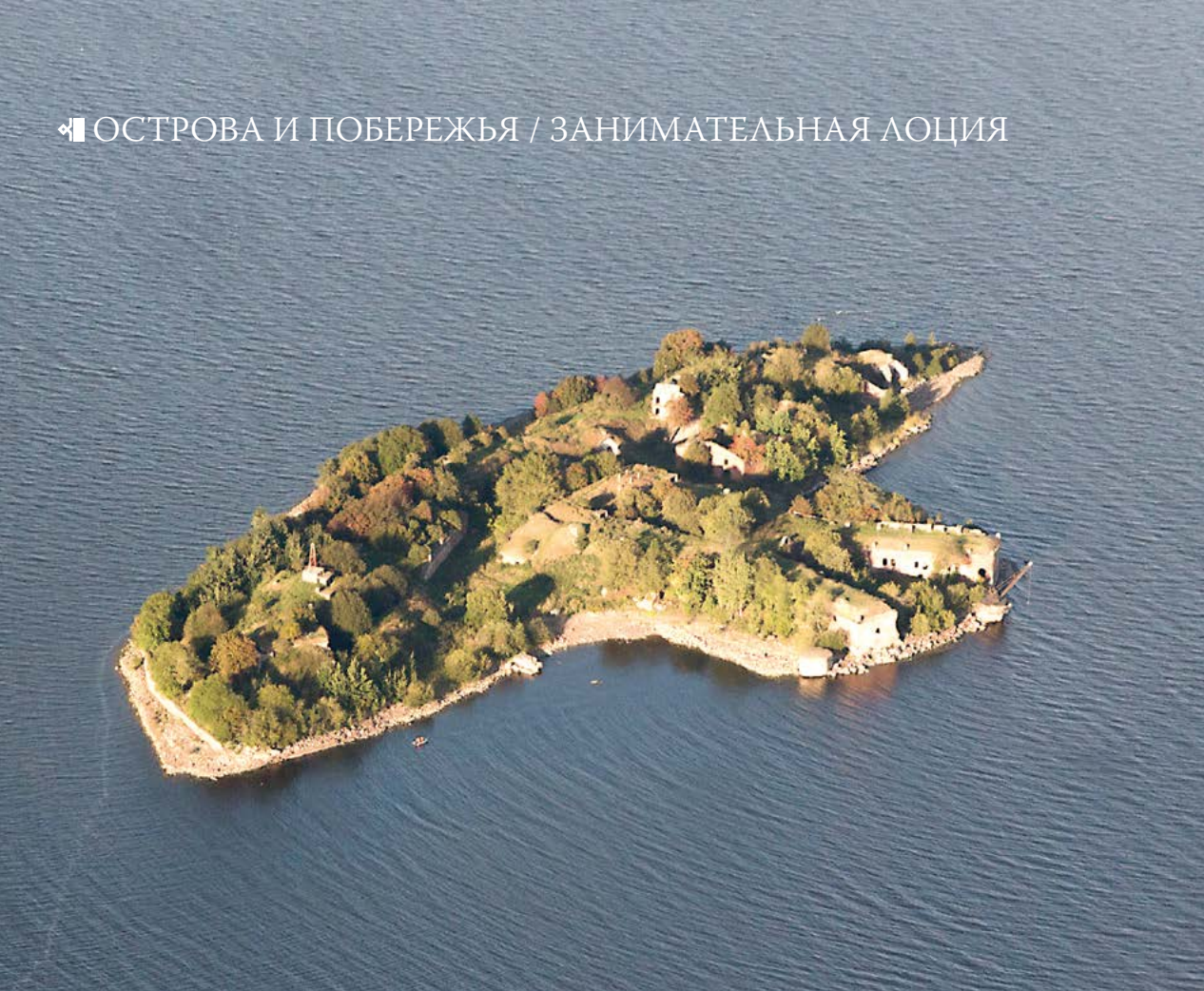
Из семи номерных Северных фортов два (№3 и №7) примыкают к дамбе Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, являясь теперь островами лишь условно, и арендованы частными предпринимателями. Северный форт №6 находится в пользовании у НИИ «Гидроприбор», и, несмотря на то что деятельность на острове давно прекращена, посещение его официально запрещено. Расположенные за дамбой форты

№1 и №2 лежат среди незначительных глубин и доступны лишь для судов с небольшой осадкой. Поэтому наиболее интересными являются форты №4 (Зверев) и №5.

Номерные форты, строившиеся в 50–70-х гг. XIX в., имеют схожую конфигурацию. Это искусственные, образованные рядами острова, каждый из которых окружен по периметру кольцевым ограждением. Главная задача невысокой стенки, образующей нечто вроде крепостного рва (только на воде), — препятствовать подходу десантных судов вплотную к большей части периметра острова — давно неактуальна, тем не менее высадиться на большинство фортов по-прежнему можно

только через «официальную» гавань. Фортификаторы в свое время предусмотрели проходы в эти «крепостные рвы» небольших судов вроде шлюпок или катеров — тоже исключительно со стороны входа в основную гавань, так что в некоторых случаях защитные каналы можно использовать и в качестве места для стоянки (естественно, при хорошем знании того или иного форта и соблюдении предосторожностей). На большинстве островов ограждение частично или полностью разрушено, его-то обломки и представляют основную опасность, поэтому для обозначения подхода на фортах имеются береговые или плавучие ориентиры. »

АЭРОФОТО: АРТЕМ ЛИСОЧКИН, НИКОЛАЙ ИВАНОВ



ЗВЕРЕВ

На форту Зверев, к которому мы приближаемся со стороны Северного Кронштадтского фарватера, для безопасности убрав паруса и продолжая движение под мотором, таким ориентиром является самодельный створ, ведущий в западную часть гавани через проход в разрушенном волноломе. Форт в плане имеет вид буквы «Т», глубина над окружающим его разрушенным волноломом составляет 0,4–0,6 м, что создает опасность при подходе. А вот в обозначенном створом проходе, рас-

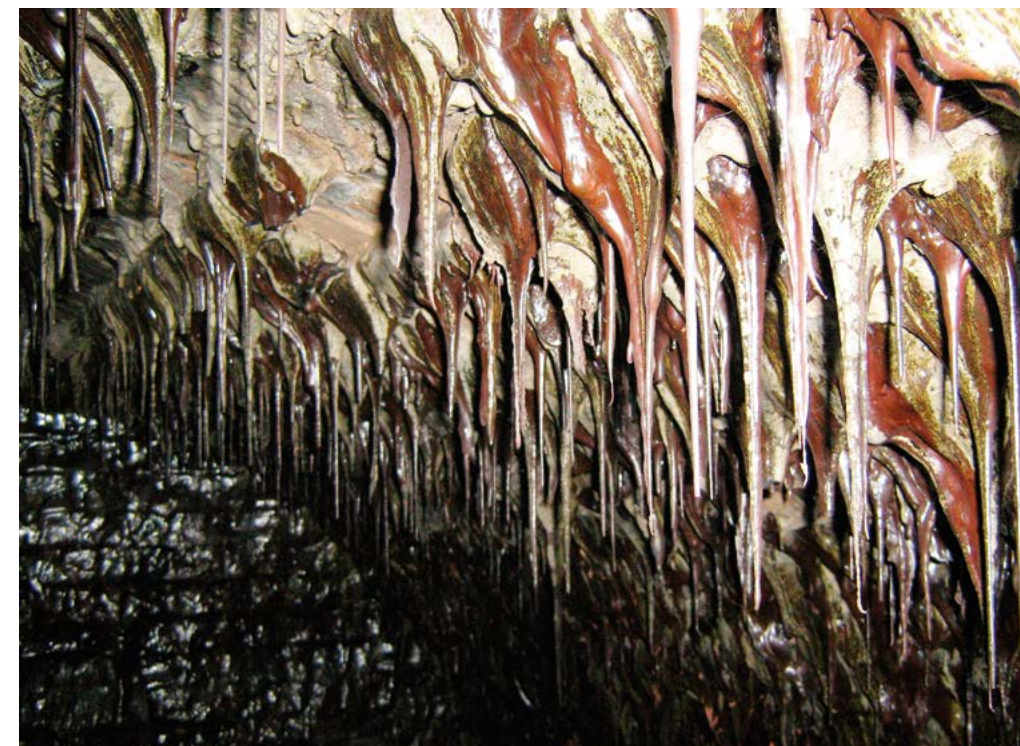
положенном с юго-западной стороны острова, эхолот четко рисует глубину 3 м. Створ представляет собой полосы белой краски на черном фоне, передняя из которых нанесена на бетонной тумбе недалеко от уреза воды, а задняя — на стене каземата, соответственно, позади и выше передней. Берега острова каменистые, никаких набережных не имеют. Попытка подхода носом в берег, с отдачей кормового якоря, успеха не приносит — яхта садится килем на грунт в 3–4 м от берега. Можно, конечно, завести концы на берег и оставаться в таком положении, осуществляя переправу вброд, но есть и более удобное место. Слева от оси створа над водой возвышаются обломки затонувшего в гавани судна. Отойдя назад и оставив эти обломки справа, подходим к полуразрушенному гранитному причалу. Глубина позволяет, и

лодка, тихонько стукнув, упирается форштевнем в причал. Всё, сход на берег с сухими ногами обеспечен!

Форт при первом знакомстве производит весьма мрачное впечатление. В казематах тебя окружает апокалиптическая картина следов древнего грандиозного пожара. Под воздействием каких-то невероятно высоких температур кирпич стен оказался расплавлен и фактически превращен в стекло или лаву, свисающую со сводов, застывшую при-

чудливыми потоками на полу. Историки объясняют эту картину тем, что полвека назад в помещениях форта сжигали нефтяные отходы, но романтически настроенных посетителей столь прозаичное объяснение не устраивает, поэтому с происшедшими здесь событиями связаны некоторые легенды и слухи. Наиболее распространенный из них — слух об испытании неких новых видов вооружения, пирогелей, а кто-то видит в этом и вовсе нечто мистическое. Картину дополняют несколько выросших на бруствере деревьев, под воздействием неких природных сил закрученных в спираль, что, по народным поверьям, всегда являлось признаком «проклятого места». Впрочем, некое проклятие места все же существует: ввиду описанных выше сложностей подхода у форта нередко получают повреждения или даже тонут небольшие суда.

Осенью 2004 г. автору этих строк довелось в очередной раз посетить форт Зверев, в гавани которого пришвартовался некий буксир. Берег был завален баллонами с кислородом и ацетиленом, а целая бригада рабочих занималась разделкой на металлолом сохранившихся элементов оборудования форта:

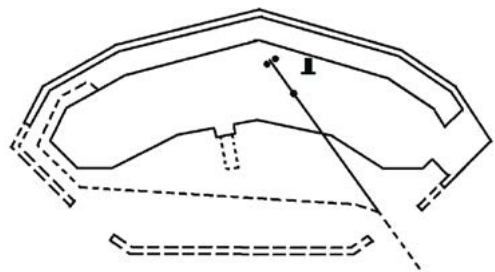


бронированных дверей, щитов, козырьков, железных трапов и прочего. Обида взяла, но в ответ на замечание послан был автор, куда обычно в таких случаях посылают... В тот же день разразился изрядный, по местным меркам, шторм, при заходе в гавань форта получила пробоину и затонула небольшая яхта, тогда же еще одну яхту выбросило на берег на

соседнем форту №5, а покинувший форт с грузом ворованного железа буксир, как узнали впоследствии из новостей, затонул в заливе, экипаж его спасли рыбаки. Создалось впечатление, что форт как бы отомстил своим разрушителям, поддержав свою репутацию проклятого места.

Еще одной интересной достопримечательностью форта является чугунный кран, изготовленный на заводе Берда в 1868 г. До недавнего времени кран, имеющий ручной привод, был практически рабочим: стоило подналечь на рычаги — раздавался скрежет шестерен, и вся механическая конструкция начинала вращаться. Но упоминавшиеся сборщики металлолома варварски разрезали газом часть его механизма, и кран застыл навеки. Не избежали этой участи и металлические элементы батареи 100-мм орудий, располагавшейся здесь в годы Великой Отечественной войны и внесшей свой вклад в оборону Ленинграда.

Осмотрев форт и восточную часть гавани, куда также ведет самодельный створ, но весьма неприметный и рекомендованный для пользования только при хорошем знании местных условий, готовимся к выходу. Запустив мотор, переносим якорный конец с кормы на нос и, развернувшись таким образом, покидаем четвертый форт, двигаясь по линии створа пару сотен метров, пока не убедимся, что опасное ограждение осталось за кормой. »



ПЯТЫЙ
Следующий пункт нашего захода — форт №5. Расположен он непосредственно к востоку от четвертого, поэтому небольшое расстояние до него преодолеваем под мотором. Следовать безопаснее с южной стороны, так как между фортами и дамбой имеются остатки ряжевых преград (скрытых под водой стенок из вбитых в дно дубовых бревен), которые доводилось зацепить килем. Форт, как уже говорилось, тоже окружен полуразрушенным волноло-

мом, при высоком уровне воды невидимым, поэтому через юго-восточный проход, глубина в котором по эхолоту составляет 2 м, ведет створ самодельных знаков. Знаки эти представляют собой полосы белой краски на береговых сооружениях: передний — полоса на углу каземата, задний, расположенный, соответственно, дальше и выше, — две полосы на бетонном сооружении (артиллерийском дворике) в верхней части форта.



Придерживаясь створа, проходим обломки волнолома, хорошо различимые под водой, и затем резко поворачиваем влево, следуя параллельно берегу. Эхолот устойчиво показывает глубины не менее двух метров, но вблизи берега они значительно уменьшаются, поэтому следуем к месту подхода, огибая остров с западной стороны. К гранитному причалу форта приближаться не стоит, так как от него к центру гавани отходит каменная гряда, которой нужно остерегаться.

И вот, обойдя остров с запада, входим в своеобразный канал, образованный берегом и почти полностью сохранившимся волноломом. С непривычки берег и камни кажутся чрезвычайно близкими и опасными, но глубина на входе в канал позволяет двигаться вдоль северо-западного берега, облицованного гранитом. Затем глубина постепенно уменьшается, возле берегов обнаруживаются заросли кувшинок. Всё, пора швартоваться! По отработанной схеме отдаем кормовой якорь и резко поворачиваем к берегу. Нос лодки касается гранитной набережной, швартуемся, не замочив ног!

В гавань форта имеется также проход с юго-западной стороны, сокращающий маневрирование при заходе, но надежных береговых ориентиров для него не существует, и пользоваться им рекомендуется при хорошем знании местных условий.

В отличие от Зверева, пятый форт обладает большей площадью, но меньшим количеством помещений, и не оставляет столь гнетущего впечатления. Но и никаких легенд, связанных с этим фортом, слышать не доводилось. А вот встречать суда, получившие повреждения и затонувшие ввиду сложности подхода, случалось. Интересно, что посещать форт можно не только с экскурсионными или рыболовецкими целями: осенью в осиновых зарослях, покрывающих форт, случается собрать изрядный урожай подосиновиков.



Ограждение большинства островов частично или полностью разрушено. Его обломки и представляют основную навигационную опасность при подходе к фортам

Ознакомившись с фортом, покидаем его импровизированную гавань, весьма, кстати сказать, удобную и закрытую от волнения с большинства направлений. Повторив все маневры, произведенные при заходе, придерживаясь створа, минуем опасный участок. Теперь можно расслабиться, заглушить мотор и поставить паруса. Впереди курс, огибающий с востока остров Котлин, и следующая цель путешествия — южные форты.

Справа по курсу остаются высшее над водой здание порохового склада, доступного лишь для небольших лодок, бетонные сооружения водозаборов, Летняя пристань Кронштадта, Военный угол... Двигаясь параллельно волноломам Кронштадтских гаваней, минуем батарею Князь Меншиков — справа, форт Кроншлот — слева, и впереди

открывается простор Большого рейда, за пределами которого зеленеют островки — Южные форты, цель нашего похода.

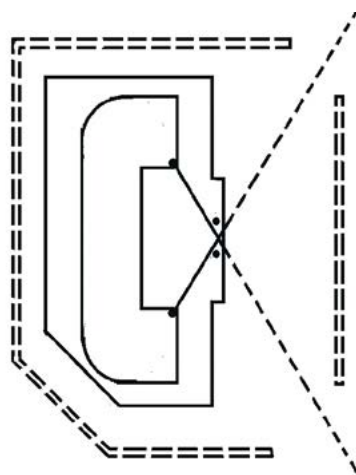
В отличие от Северных, Южные форты строились в различные периоды времени, имеют разнообразную конфигурацию и различные условия подхода и стоянки. Из восьми Южных фортов два (Константин и Александр) находятся в аренде у частных предпринимателей, другие два — Петр I и Кроншлот — в ведении Министерства обороны, и посещение их официально запрещено. Поэтому рекомендуем отправиться на №1, №2 Дзичканец, №3 Милютин и Павел I.

Построенный в 1840-х гг. форт Павел расположен за южной кромкой Большого рейда. В 1923 г. он был разрушен взрывом и представляет собой островок с остатками построек, не имеющий какой-либо гавани или причала. С южной стороны к острову есть подход, никак не обозначенный на местности, поэтому глубокосидящими судами форт посещается редко, зачастую яхты встают на якорь на некотором расстоянии от острова, и команда переправляется на шлюпках. Решив не рисковать, продолжаем движение, направляясь к расположенному западнее форту Граф Милютин. »



МИЛЮТИН

Построенный в 1870–80-х гг., форт представляет собой искусственный остров, окруженный разрушенным ограждением, глубина над обломками которого составляет 0,4–0,6 м — серьезная опасность при подходе. С восточной стороны острова имеется великолепно сохранившийся причал, глубина возле которого 3–3,2 м, так что можно швартоваться



к причалу бортом. Через проход в разрушенном волноломе с северо-восточной стороны ведет створ самодельных знаков, передний из которых представляет собой две полосы белой краски на двух швартовных тумбах — стволах старых пушек, вмурованных в причал, а задний — полосу белой краски на углу каземата. При подходе заднюю полосу удерживаем между передними. Глубина на входе по эхолоту составляет 3,2 м. Аналогичный проход имеется и с юго-восточной стороны.

Форт довольно часто посещают, иногда судам приходится швартоваться в два корпуса, чтоб разместиться у причала. Оно и неудивительно: помимо хороших условий стоянки, от своих «собратьев» форт выгодно отличается еще и прекрасной сохранностью помещений и даже некоторых старинных механизмов, расположенных внутри.

Помещения образуют весьма запутанный лабиринт, на изучение кото-

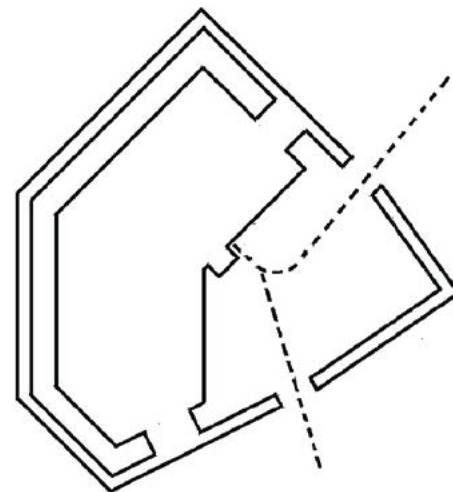
рого можно потратить изрядное количество времени. Главное — не забыть фонарик. Обширные казематы, узкие переходы, рельсовые пути, лазы и трапы, все еще действующие механизмы подачи боезапаса — все это позволяет живо представить времена, когда грозный форт стоял на страже морских рубежей.

Осмотрев достопримечательности, отдаем швартовы и покидаем гостеприимный остров, снова удерживая линию створа, теперь уже по корме. Мотор тарыхтит исправно, ведя лодку по каналу Бронка к следующему пункту захода — форту №1. Слева остается форт Дзичканец. Гавань его почти полностью замыта песком и доступна лишь для небольших лодок. Возможен аккуратный подход носом, с отдачей кормового якоря к его южному или западному берегам; при этом подход осуществляется к ограждению, отделенному от берега мелким каналом, который возможно перейти вброд. Но при ветрах западного сектора такая стоянка крайне неудобна, поэтому, решив не тратить время, сходим на траверзе Дзичканца с канала Бронка и следуем к форту №1.



ПЕРВЫЙ ЮЖНЫЙ

Первый форт строился в 50–70-х гг. XIX в. Как и его северные «товарищи», форт окружен кольцевым ограждением, прекрасно сохранившимся и образующим с восточной стороны хорошую гавань, закрытую от волнения со всех направлений. В гавань ведут два прохода. Воспользовавшись северным из них, заходим в эту тихую заводь, эхолот на входе показывает глубину 2 м. После ветра и волн в заливе гавань резко контрастирует своим спокойствием. Некоторые ее участки заросли тростником, но глубина позволяет отдать якорь и подойти носом к прекрасно сохранившемуся гранитному причалу, снова сойдя на берег с сухими ногами. Некоторым неудобством является отсутствие на причале швартовных приспособлений, поэтому приходится импровизировать, заводя



швартовы за растущие на берегу деревья. Но тишина и почти идеальная сохранность этой небольшой гавани, гостеприимной в любую погоду, компенсирует мелкие неудобства.

Итак, цель похода достигнута — на практике установлено, что номерные форты не столь уж неприступны, как о них принято думать. По крайней мере, для яхты с осадкой в полтора метра. <|||

