

# НЕВИДИМЫЙ КАНАЛ

ВЛАДИМИР КОЛЕСНИКОВ

*«Семь футов под килем». Эти слова традиционно звучат в адрес судов, отправляющихся в плавание. Легенда гласит, что в XVIII в. у большинства торговых судов разница в осадке порожнем и в грузу не превышала этой цифры (7 футов = 213 см), и, стало быть, это пожелание в грузу не сесть на мель там, где прошли порожнем. Можно развить мысль, предположив, что напутствие подразумевает также и пожелание вернуться домой с полной осадкой, то бишь с прибылью. Однако легенды легендами, а как обстоят дела сегодня, к примеру, в столь мелководной акватории, как Невская губа?*

Частая картина — приходящие в Санкт-Петербург крупные пассажирские суда вроде паромов Grand Princess, обладающих весьма большой осадкой, швартующихся у Английской набережной, в Гавани и в недавно открытом пассажирском порту «Морской фасад». В праздничные дни на Неве становятся на бочки и достаточно крупные боевые корабли, подводные лодки, а возле причалов Большого порта возвышаются торговые суда с валовой вместимостью в десятки тысяч тонн. При этом даже беглого взгляда на карту достаточно, чтобы убедиться: подобной роскоши в виде семи футов воды под килем в Невской губе такие суда иметь никак не смогут. Какими же водными путями они следуют?

Основной артерией, связывающей в настоящее время Санкт-Петербург с Кронштадтом и выводящей глубокосидящие суда из Санкт-Петербургского порта в плавание по морям и океанам, является Морской канал. Начинается он от Невских ворот — пролива, разделяющего Канонерский и Гутуевский острова, и тянется сперва в южном направлении, мимо гаваней, рейдов, причалов и дамбы Большого порта, а затем в западном до Кронштадтских рейдов.

При слове «канал» воображение рисует некую узкую водную магистраль среди укрепленных берегов. На самом же деле Морской канал сам по себе увидеть невозможно — это, по сути, прямолинейный фарватер, прорытый искусственно в морском дне, среди значительно меньших глубин (средняя глубина в Невской губе составляет 2–2,5 м), и обозначенный лишь навигационными знаками на местности и координатами на карте. В настоящее время гарантированная глубина Санкт-Петербургского Морского канала составляет 11 м, а его ширина 80 м.

Для своего времени (а строительные работы велись с 1877 по 1885 г.) это было грандиозное гидротехническое сооружение. Планировался такой канал давно, так как в то время Санкт-Петербург могли посещать суда с осадкой не более 8 футов (244 см); остальные вынуждены были разгружаться в Кронштадте, после чего грузы доставлялись на невые берега специальными мелкосидящими судами. С общим развитием промышленности такой сложный и дорогостоящий путь становился все менее приемлемым. Например, по данным Морского министерства, в 1868 г. из 768 тыс. т импортного груза в Петербург без перегрузки доставили лишь 208 тыс. т.

Основным инициатором строительства выступил крупный предприниматель и инженер, учредитель «Общества Путиловских заводов», действительный статский советник Николай Иванович Путилов, получивший заказ-подряд на производство работ. Впервые в России в таких масштабах использовали дноуглубительную технику, на работах были задействованы 59 различных судов, в том числе дноуглубительные снаряды общей производительностью 1000 куб. м грунта в час.

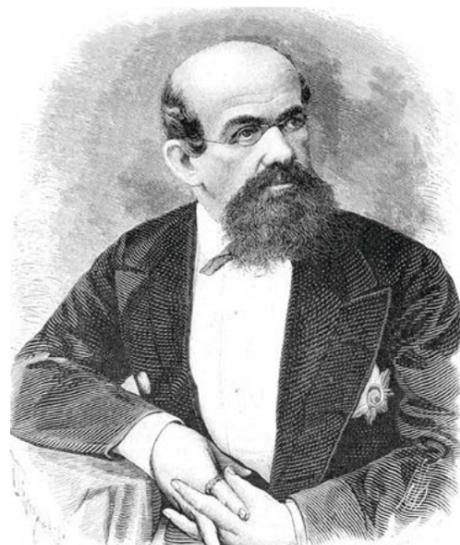
До открытия Морского канала Н. И. Путилов не дожидаясь, скончавшись в 1880 г. В своем завещании он просил похоронить его не на кладбище, а на дамбе канала, считая его сооружение главным делом своей жизни. Император Александр II, высоко оценивавший вклад Путилова в развитие промышленности, наложил на завещание следующую резолюцию: «Если бы Путилов завещал похоронить себя в Петропавловском соборе, я и то согласился бы». В 1907 г. прах Путилова был торжественно перезахоронен в заводской церкви, получившей название Путиловской. В настоящее время память о Н. И. Путилове сохранилась и в названии набережной на Канонерском острове, и в названии дамбы Морского канала, речь о которых впереди. »



Торжественное открытие Морского канала состоялось 15 мая 1885 г. При вводе в эксплуатацию глубина его составляла 22 фута (671 см), что было для того времени вполне достаточно. В ходе работ из русла было вынуто 8 млн куб. м грунта. Конечно, с развитием судоходства глубина канала увеличивается, работы по его углублению и поддержанию проводятся регулярно, но основные сооружения, весьма уже потрепанные жизнью, сохранились и поныне.

Всем судоводителям бассейна Невской губы известны так называемые Путиловские дамбы. Это две параллельные каменные гряды, тянущиеся на 4,3 км вдоль северной и южной бровок Морского канала, от пролива Золотые ворота в сторону Кронштадта. Сооружены они на наиболее мелководном участке для предотвращения естественного замыкания канала. В настоящее время дамбы эти порядком разрушены и представляют собой две цепочки поросших кустарником каменных островков.

У своей западной оконечности Южная дамба образует ковш, некогда являвшийся



Николай Иванович Путилов

местом таможенного досмотра судов, а ныне числящийся резервной якорной стоянкой. Оконечности дамб увенчаны вполне современными светящими знаками, а вот стоит высидеть на остров, как под ногами обнару-

живается местами идеально сохранившаяся каменная кладка, укреплявшая берега. Кроме того, на Южной дамбе имеются остатки батареи из четырех 76-мм орудий, принимавших участие в обороне Ленинграда. Сейчас это замшелые бетонные фундаменты с частями крепежа и нишами для хранения боезапаса. К сожалению, не все посетители знают о назначении этих конструкций, заваливая их мусором и разводя на них костры...

Проходящие по каналу суда зачастую приносят с собой крупную волну, словно поршнем выталкивая воду из глубокого канала на окрестные мелководья и стенки дамбы, поэтому стоянка небольших яхточек возле этих островков не всегда удобна и безопасна. Суда с осадкой менее метра имеют возможность подходить носом с отдачей кормового якоря к внешним стенкам дамбы, в значительной степени защищенным от волны, а вот более глубокосидящие вынуждены пользоваться упомянутым ковшом, при стоянке в котором следует соблюдать особую осторожность.

Стоит напомнить, что движение по каналу судов, не имеющих специального разре-



шения, выдаваемого администрацией порта «Большой порт Санкт-Петербург», запрещено. Пересекать же канал рекомендуется под прямым углом вдали от проходящих судов.

Открытая часть канала, тянущаяся до Кронштадта, обозначена на местности плавучими средствами навигационного оборудования, а также створами. Створ, расположенный в глубине порта («Встречный»), представляет собой современные металлические конструкции на Раздельной дамбе, а вот расположенный на Ломоносовской отмели створ маяков Санкт-Петербургского Морского канала — ровесник самого канала. Это два каменных маяка 1898 года постройки, по-прежнему служащих надежными ориентирами. Интересно, что передний маяк благодаря своему наклону напоминает знаменитую Пизанскую башню. Линия створа несколько отклонена и приближается в районе дамб к северной бровке, но не заходит за нее.



На всем протяжении Морского канала от него ответвляются фарватеры, ведущие в города Петродворец и Ломоносов, к пос. Стрельна и в устье Малой Невы. В настоящее время движение по каналу регулируется диспетчерами Службы управления движением судов (СУДС) с использованием различных современных технологий, но и проверенный веками дедовский метод остается актуальным, особенно для маломерных судов.

До недавнего времени наиболее крупные пассажирские суда, которые в силу своих габаритов, особенно длины, ну и осадки, конечно, не могли ошвартоваться в Гавани, принимающей суда длиной не более 200 м, вынуждены были становиться в грузовом порту. Прибывших в Санкт-Петербург пассажиров встречали не дворцы и набережные, а штабеля контейнеров, горы сыпучих грузов, стрелы кранов и грохот железнодорожных вагонов. Романтично, конечно, но отнюдь не эстетично. Да и сам процесс доставки в исторический центр через территорию порта и неприглядную набережную Обводного канала с вечно чадающей пробкой не вызывал, по-видимому, положительных эмоций.

В 2008 г. на западном побережье Васильевского острова было окончено строительство первой очереди специального Пассажирского порта, первый проект которого, кстати сказать, предлагался еще более века назад.

Одним из ответвляющихся от Морского канала (или, как официально называют его диспетчеры СУДС, — Основного фарватера) водных путей является Подходной фарватер пассажирского порта «Морской фасад». Частично он следует по трассе существующе-



го Петровского фарватера, ведущего в устье Малой Невы, а затем отворачивает от него, заканчиваясь обширной гаванью на Васильевском острове. Пассажирский порт является наиболее современным, у его причалов возможна швартовка судов с осадкой до 8,8 м и длиной до 330 м. Подходной канал обеспечен всей необходимой обстановкой, по двум его коленам вездуг створы светящихся знаков, плавучая обстановка обозначает кромки фарватера.

И все же крупным судам тесно в нашей мелководной акватории, зачастую при следовании крупных судов на Морском канале и Подходном фарватере устанавливается одностороннее движение. Так что о напутственных семи футах не может быть и речи. Подобной роскоши не знали, пожалуй, даже галеры первого русского императора, выгребавшие по изгибам сохранившихся ныне лишь в названиях Галерного и Гребного фарватеров или по сей день функционирующего Корабельного, глубина которого и в наше время составляет всего три метра. Но подобные неудобства, или, правильнее сказать, некая специфика не мешает оставаться Санкт-Петербургу морской столицей России. ❏

