



Транзундский рейд

МАРИЯ ПАРККИНЕН

«Я тебе, между прочим (насколько я помню), еще не писал... о Транзунде... Транзундский рейд выглядит скорее как озеро, чем как море. Сплошная цепь островов, шхеры, проливы, местами проливы уже версты, а есть места, где водяная гладь простирается верст на двадцать. Местность замечательно красивая... Острова низменные, зеленые и лесистые. Закаты необыкновенные. Я в жизни ничего подобного не видал».

Из письма кадета Сергея Колбасьева матери. 9 июня 1916 г.

Часто мы путешествуем по местам, которые, словно чаша водой, до краев наполнены историей. Одно из таких мест — Выборгский залив, где каждый год отдыхает множество петербуржцев. Для яхтсменов это в первую очередь интересная и живописная акватория, находящаяся в достаточной близости от морской столицы. И для яхт, входящих в этот залив с моря, он открывается Транзундским рейдом. Стоит лишь обогнуть маяк Поворотный (построенный в 1927 г.), стоящий на островке Маячный (Кунинкаансаари), как он открывается перед глазами.

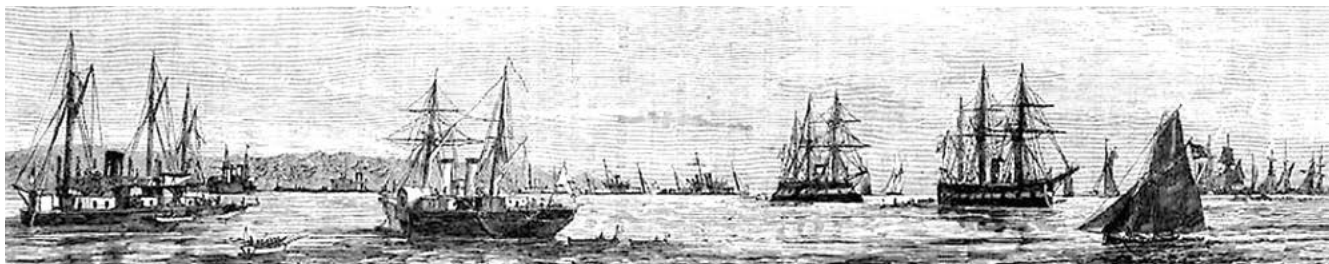
Эта акватория получила свое название по имени пролива Транзунд, ведущего с внешней части Выборгского залива в его внутреннюю часть, где и стоит город Выборг. Транзундский рейд издавна использовался для укрытия судов от непогоды, служил местом разгрузки и погрузки судов с большой осадкой, которые не могли подойти к причалам выборгского порта.

В известной энциклопедии Брокгауза и Ефрона, выпущенной Акционерным издательским обществом «Ф. А. Брокгауз — И. А. Ефрон» (Петербург) в 1890–1907 гг., в статье, посвященной Выборгу, о Транзундском рейде говорилось следующее: «В 10 верстах от В. находится прекрасный Транзундский (Тронгсундский) рейд, где и останавливаются более значительные суда. С моря в рейд ведет узкий пролив Куркениеми; с внутренней частью бухты рейд соединяется тремя узкими проливами. Глубина Транзундского рейда — от 42 до 70 футов. Со всех сторон защищенный от ветра, он

служит летней стоянкой для эскадр Балтийского флота. Так как В. представляет важный пункт в военном отношении, то Транзундский рейд сильно укреплен. Укрепления расположены по так называемой транзундской позиции, в 12 верстах от В., и снабжены большим числом крупных орудий; они делают доступ в Транзундский рейд невозможным для неприятельского флота».

Действительно, Транзундский рейд представляет собой прекрасное укрытие для кораблей, и это обстоятельство способствовало тому, что он определенное время был важным местом для практических занятий моряков российского военного флота.

Наверное, все началось с Восточной (Крымской) войны. Английский флот, действующий в те годы на Балтике, постоянно прощупывал нашу оборону. В 1856 году на Транзундском рейде неожиданно появилась небольшая английская эскадра в составе фрегата «Argoount», парохода «Magicienne» и винтовой канонерской лодки «Ruly». Десант с этих кораблей должен был прорваться через Транзундский пролив или два соседних прохода к Выборгу. Обороной этих мест руководил вице-адмирал Дмитрий Ильич Рудков. Имея в подчинении всего две или три сотни бойцов и восемь шлюпок, он не только помешал действиям неприятеля, но и нанес ему серьезный урон. И именно Крымская война заставила обратить внимание на техническое состояние нашего флота и начать интенсивный ввод в его состав паровых броненосных кораблей.



В первую броненосную эскадру, созданную в России, вошли три 26-пушечные броненосные батареи, 24-пушечный броненосный фрегат «Петропавловск», броненосная двухбашенная лодка «Смерч» и десять броненосных однобашенных лодок. Практически все эти корабли вступили в строй в 1865–1866 годах. Кроме того, в состав эскадры в качестве адмиральских кораблей и для посыльной службы были зачислены два пароходофрегата, один пароход и две деревянные канонерские лодки. Начальником эскадры в начале 1867 года был назначен блестящий офицер, лихой моряк и талантливый ученый — вице-адмирал Григорий Иванович Бутаков, которому предстояло подготовить ее к решению боевых задач. Это оказалось ох как непросто — уж больно серьезными были различия между парусными и винтовыми кораблями. Особенности управления паровыми судами, обслуживание сложных механизмов и устройств — все это требовало обучения большого количества совершенно новых специалистов, разработки новой системы боевой подготовки экипажей броненосных кораблей. Навыки в работе с паровыми машинами еще до выхода в море нужно было закреплять и оттачивать.

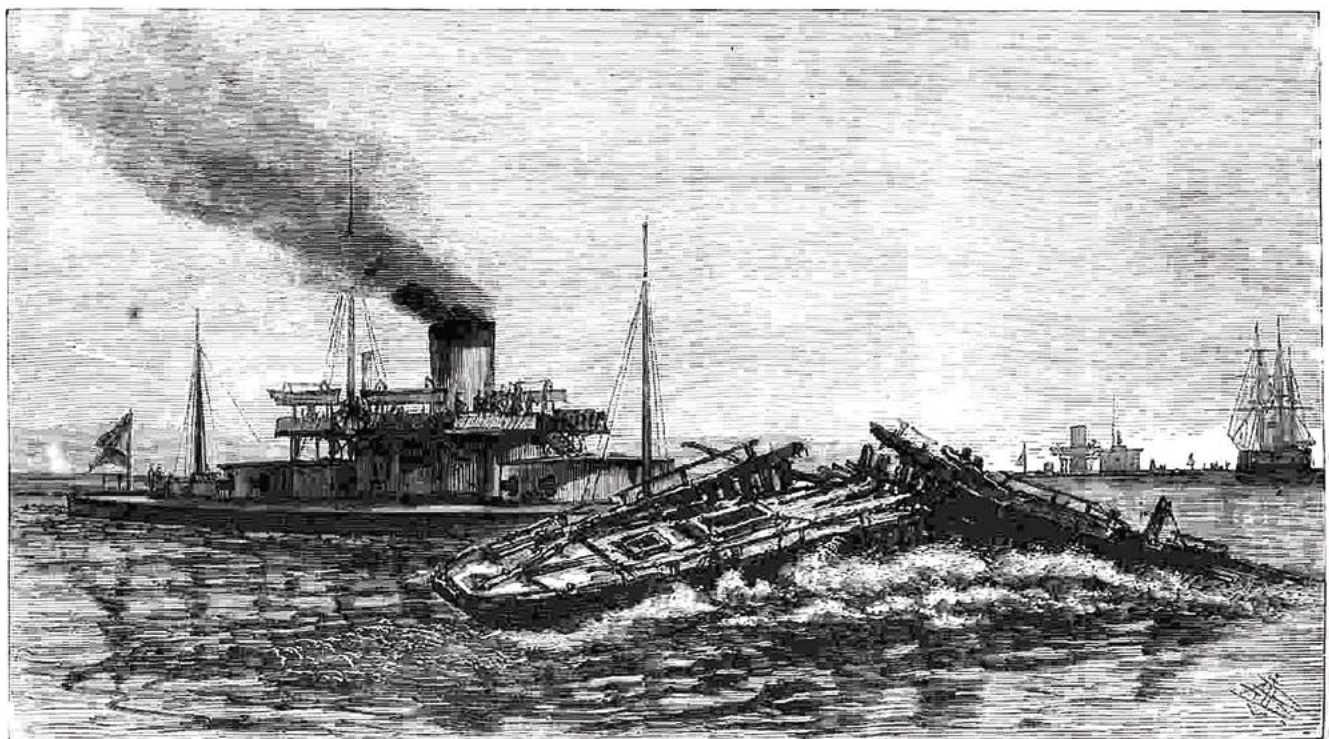
Бутаков решил двигаться от простого к сложному. Доскональное изучение всех механизмов конкретного корабля, затем отработка навыков управления ими в одиночном плавании и маневрах на рейде, потом — в море и только после этого — в составе отряда или эскадры. Местом для интенсивного обучения был выбран Транзундский рейд.

Вот что писал А. Лурье в своей книге-биографии Бутакова: «Достижение цели — отличной подготовки эскадры к бою — Бутаков не представлял без упорной и непрерывной работы офицеров с личным составом. Главным в этой работе, по его мнению, был личный показ. Поэтому он учил, что «каждый морской офицер должен быть лучшим матросом, лучшим боцманом своего судна, чтобы иметь нравственное право требовать от подчиненных своим примером всего того, что им приходится исполнять. Подобным образом, будущим управителям судовыми машинами необходимо быть лучшими машинистами и лучшими кочегарами своего судна»».

В конце июня 1867 года эскадра перешла из Кронштадта на Транзундский рейд. Ее командующий объявил в своем приказе расписание занятий и потребовал от командиров кораблей проявления инициативы в организации учений. Жизнь закипела. Корабли снимались с якорей, совершали различные эволюции и снова становились на якоря. Экипажи осваивали механизмы, упражнялись в стрельбе, проводили шлюпочные учения. Оживление на рейде царило с раннего утра до позднего вечера. И даже ночью эскадру часто поднимали по сигналу боевой тревоги.

Необычным было то, что командующий эскадрой внес в

Демонстрация таранного удара башенным монитором «Смерч». Гравюра Э. Димпюллера, выполненная по рисунку художника А. К. Беггрова





«Смотр Балтийского флота на Транзундском рейде».
Художник Л. Д. Блинов

подготовку моряков дух соревнования. И, конечно, моряки, отличившиеся в учениях, всячески поощрялись; неудачников же ожидал серьезный разнос.

Летняя кампания дала блестящие результаты. Корабли легко и четко совершали маневры и перестроения. Их командиры научились удерживать свои корабли в строю, несмотря на то, что маневренные качества многих из них были не на высоте.

На Транзундский рейд часто наведывались иностранные гости. Морские офицеры с интересом знакомились с приемами и методами обучения вице-адмирала Бутакова. В августе сюда пришла американская эскадра, состоящая из четырех кораблей под командованием адмирала Фаррагута, который отмечал в своих отчетах, что русский флот в короткий срок достиг большой силы. Французы тщательно изучали инструкции и приказы русского адмирала, написанные им во время практического плавания.

С этого года летний учебный сбор броненосных кораблей Балтийского флота на Транзундском рейде стал постоянным. Это соединение получило название Практической эскадры Балтийского флота.

Каждый год корабли вставали на рейде для интенсивной учебы. В 1869 году состоялся первый высочайший смотр броненосной эскадры, и государь, прибывший сюда на яхте «Штандарт», пробыл среди моряков два дня, оставшись вполне довольным увиденным. Вот как описывал один из

ярких моментов смотра журнал «Всемирная иллюстрация»: «На императорской яхте был сервирован завтрак, и по сигналу весь Транзундский рейд покрылся стайей окрыленных лебедей, роль которых играли около 60 шлюпок со всей эскадры. Баркасы, полубаркасы, катера и вельботы, управляемые молодыми офицерами, под всеми парусами сходились, расходились, описывали красивые линии, поворачивали по ветру и против ветра, проходили, или, выражаясь технически, обрезали корму больших судов, задевая мачтами кормовые флаги».

Но кроме «красивостей», императору были показаны и возможности современного морского боя: огонь артилле-

«Транзундский рейд расположен в южной части Выборгского залива. С W он ограничен островами Вихревой, Маячный, Игривый и Кормовой, с N островом Новик, а с E — островом Крепыш и расположенным непосредственно к SE от него островом Высоцкий. Южной границей Транзундского рейда считается параллель 60° 34' северной широты.

Часть Транзундского рейда, расположенная к N от линии, соединяющей банки Кескиматала и Сювяматала, называется Малым Транзундским рейдом».

(Лоция Балтийского моря. Часть I. 1989 г.)



рийских орудий, подрывы шестовых мин, таранный удар. В качестве мишеней использовали списанные корабли — клиперы «Джигит» и «Наездник», бриг «Филоктет». Они и открыли счет образовавшемуся со временем на Транзундском рейде кладбищу затонувших судов.

Район Транзундского рейда был исхожен вдоль и поперек, но время от времени обнаруживались неизвестные доселе подводные опасности. В каждую кампанию случались посадки на мель или удары о подводные камни. На карте, составленной по результатам промеров 1834 года, появлялись все новые и новые пометки корректур. Размеры и осадка броненосцев с каждым годом росли, и места, по которым совершенно спокойно ходили менее крупные корабли, оказывались для них опасными. Серьезная посадка на мель броненосца «Император Александр II» в 1895 году привела к решению о новом гидрографическом тралении района рейда и прилегающих к нему акваторий.

Шли годы. Во время Первой мировой войны Практическая эскадра по-прежнему летом базировалась на Транзундском рейде, который оставался местом обучения молодых моряков. В письмах 1916 года будущего писателя-мариниста, а тогда — юного кадета Морского корпуса Сергея Колбасьева матери есть много свидетельств о жизни рейда того времени. Учебный флот с началом войны пополнился реквизированными немецкими яхтами, переданными для обучения кадет и гардемарин в Практическую эскадру. Шлюпочные учения, гонки под парусами и на веслах всегда были здесь в чести — так повелось еще со времен Бутакова.

«У нас уже начались шлюпочные учения. Гребное — это адски неприятная вещь, а парусное — одно удовольствие. Поставят на “шестерке” мачту и весь рангоут, поставят па-

руса, а ты садишься на дно шлюпки и слушаешь, как вода журчит...»

Кроме шлюпок и яхт, для обучения кадет использовались парусные шхуны «Муссон», «Пассат», «Бриз» и «Бора». Последняя из них, с корпусом из красного дерева, имела длину 32,1 метра и водоизмещение 103 тонны. Построенная в Англии в 1900 году и носящая имя «Клара», она принадлежала германскому императору Вильгельму и была реквизирована в 1914 году. По свидетельству Б. Б. Лобач-Жученко, «...в сильный ветер давала более 16 узлов и была шикарно отделана внутри — всюду бархат, мрамор и красное дерево». Колбасьев пишет: «Вчера был на “Боре”... Яхта обставлена с царской роскошью, но вместо нормы 12 человек на ней плавают 24 кадета и 2 матроса».

Революция, Гражданская война, образование независимого государства Финляндия — все это привело к тому, что Транзундский рейд опустел. Корабли Практической эскадры больше не оживляли его летом. А во время Второй мировой войны, в 1944 году, здесь шли тяжелые бои...

Транзундский рейд видел морские сражения и парады, был учебной партией для моряков российского флота. Время оставило следы различных событий на окружающих его берегах и даже под водой. Сегодня эта акватория кажется пустынной, но через Транзундский рейд в Выборг и на Сайму идут суда, скользят под парусами яхты, у современного нефтеналивного терминала грузятся огромные танкеры. Это интересное место открывается мореплавателю, стоит лишь обогнуть маяк Поворотный...

