

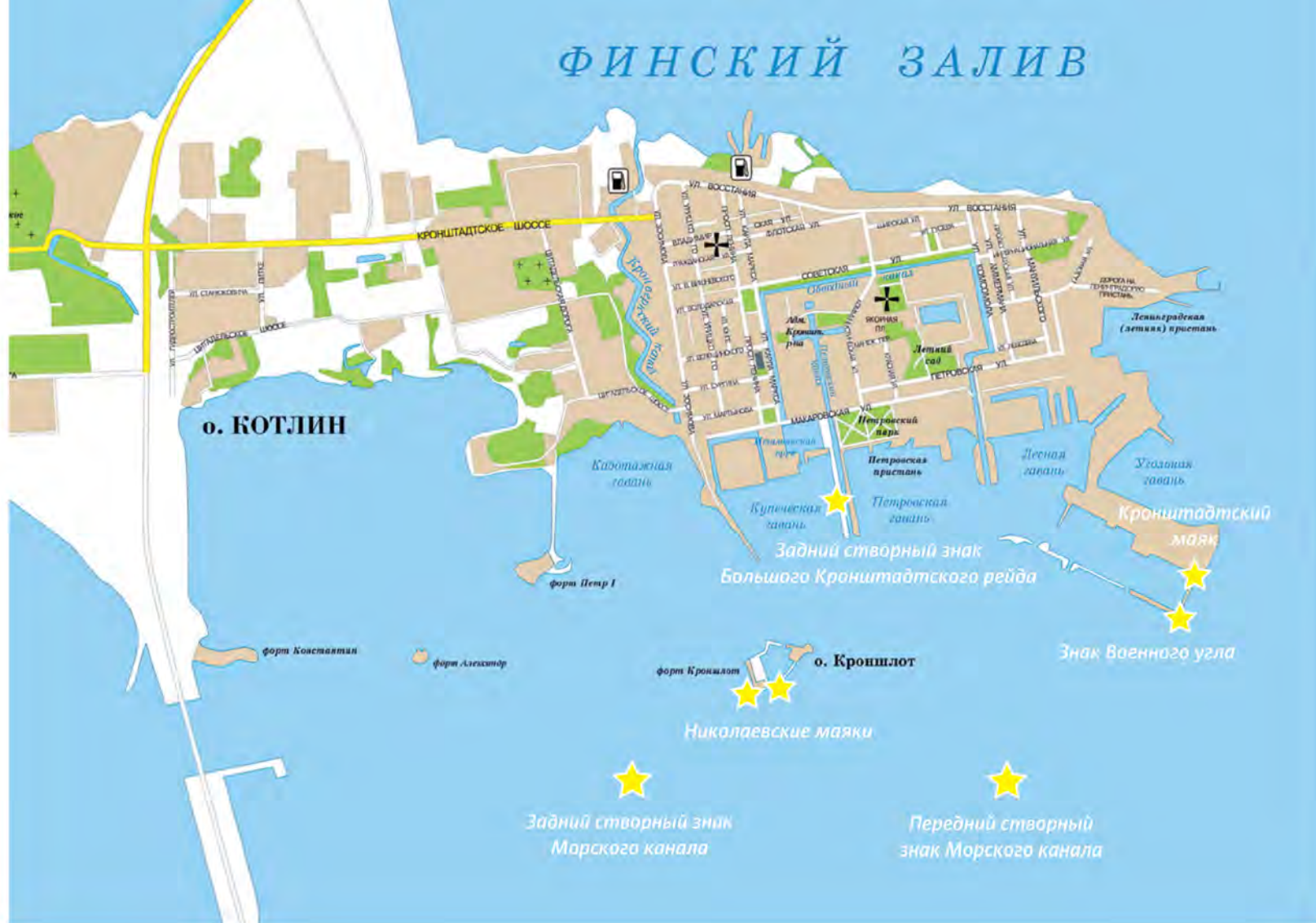


Огни у Кронштадта

Анастасия Макарова
Фотографии Анны Архиповой, Олега Зырянова

Плотность маяков в районе Корабельного фарватера Кронштадта уникальна: их там целых шесть, во всяком случае тех, что установлены на высоких башнях. А все потому, что фарватеры здесь извилистые, повсюду отмели, ряжи, старые сваи. По нему к Петербургу и обратно ежедневно и круглогодично проходит множество кораблей. Потому местная акватория буквально утыкана навигационными знаками.

Светящийся знак № 1 Военного угла
и Кронштадтский маяк



в красный цвет и имеет вертикальную черную полосу.

Почему не маяк? Потому что гидрографы маяком называют сооружение, дальность видимости которого превышает 10 морских миль. А как выглядит «пьедестал» для фонаря, дело десятое: будь то классическая каменная башня, металлическая ферма или даже жилой дом. Те же сооружения, что светят на меньшее расстояние, называют навигационными знаками, как бы они ни выглядели. И правильное название этого красавца — Задний створный знак Большого Кронштадтского рейда.

История его весьма туманна. Никто точно не может назвать год его основания. Удалось разведать лишь, что во время капитальной реконструкции Купеческой гавани в 30-е гг. XX в. была построена металлическая ферма



Створ

Большинство кронштадтских «маяков» работают в паре. Почему так? Отдельный маяк чаще всего обозначает конкретную опасность: мыс, мель, риф. А вот чтобы указать судам ось фарватера, безопасный проход, используют створ. Обычно это два навигационных знака, причем передний пониже, а задний — повыше. Стоящие на одной линии на некотором удалении друг от друга, они отмечают ось фарватера.

Передний створный знак Большого Кронштадтского рейда

с навигационным огнем, а в 1949 г. башню перестроили и обшили деревом. Тогда «маяк» и получил нынешний вид. Функцию он выполняет весьма локальную: указывает кораблям безопасный проход вместе с «младшим братом» — Передним створным знаком. И светит всего на 6 миль. Но красив невероятно, любим местными жителями и туристами. Поэтому никто, кроме гидрографов, не перестанет называть его маяком, как ни старайся.

Маяк на Усть-Рогатке. Задний створный знак Большого Кронштадтского рейда



Рассказывая про маяки, установленные на этом месте, нельзя обойти вниманием грандиозный проект, который был задуман Петром I, когда Россия получила долгожданный выход к Балтийскому морю. Конечно же, царь знал о великолепном маяке древности, одном из семи чудес света — Александрийском Фаросе в Египте. Знаменитая гигантская башня Александрии была еще и символом морского величия и могущества династии Птолемеев в те далекие времена. Петр I был амбициозен в своих планах и потому решил поставить в Кронштадтском порту маяк им под стать. Проект получил название «Великая башня», его разработкой занимались архитекторы И. Ф. Браунштейн и Н. Микетти. Планировалось, что маячная башня будет иметь высоту 124 м — выше шпиля Петропавловской крепости. Корабли должны были проходить под нижней аркой величественного строения, что ассоциировалось еще с одним чудом света — Колоссом Родосским. В 1722 г.

начали закладывать фундамент. И тут стало ясно, что местный грунт просто не выдержит такой громадины. Потому «Александрийский Фарос» в Кронштадте так и не был возведен. Остались лишь чертеж и макет в закромах Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге.

Маяк или не маяк?

Примерно на том же месте, где планировалось построить Великую башню, маяк все-таки появился. И стал одним из символов Кронштадта, поскольку очень красив. Любопытный житель этого морского города сразу скажет вам, где искать «белый деревянный маяк», — на пирсе в Купеческой гавани, у входа в Петровский канал. Но тут есть пара оговорок. Во-первых, строго говоря, это не маяк, хотя выглядит он как самая настоящая маячная башня. Во-вторых, он не деревянный, а лишь обшит деревом снаружи. Внутри у него металлический каркас. А в-третьих, белый он только с трех сторон, а со стороны моря покрашен

Тайный и вымышленный

Еще один интересный маяк находится на углу Военной гавани Кронштадта. Рассмотреть его можно только с воды. Эта скромная металлическая конструкция с фонарем наверху — самый старый кронштадтский маяк. То есть теперь уже — Светящий знак Военного угла № 1, поскольку дальность его видимости в настоящее время невелика. Ох, и сложно все у этих гидрографов!

История этого навигационного знака весьма любопытна. Датой его учреждения считается 1848 г. (по другим данным — 1852 г.). Изначально он представлял собой фонарь, поднимаемый на мачте бастиона № 1. В туман служители били в колокол каждые 15 минут. Затем, в 1862–1863 гг., построили металлическую ферму на шести чугунных столбах высотой 9 м. Весьма изящную, с ажурным ограждением верхней площадки и винтовой лестницей. Конструкция была окрашена в серый цвет, а фонарь — в темно-желтый.

Маяк работал круглогодично и круглосуточно, не только помогая кораблям летом, но и указывая путь по ледовой дороге из Ораниенбаума зимой. Назывался он тогда весьма солидно — Фридрихштадтским маяком, по имени бастиона. Но в «Огнях и знаках» за 1872 г. он уже «Маяк на Военном углу», а в 1900 г. — «Кронштадтский маяк». Затем ему снова вернули имя «Маяк Военного угла». Осветительный френелевский аппарат для него был заказан во Франции, у известной фирмы Henry Leraute. Интересно, что для его освещения использовали столь редкий для навигационных ориентиров синий цвет. То есть со стороны Петербурга маяк светил белым, его было хорошо видно, а со стороны открытого моря — синим. Этот цвет крайне редко используют в морском деле, так как он распространяется сквозь атмосферу гораздо хуже белого, красного и зеленого. Но в данном случае это было оправдано: «свои» знали, где находится маяк, и понимали, что синий цвет покажется ровно тогда, когда станет необходимо, а «чужие» не знали и не видели огня заранее. Такая вот военная хитрость. Возможно, поэтому на иностранных картах периода Крымской войны (1853–1856) как только ни изображали Фридрихштадтский маяк: просто не знали точно, как он выглядит. К тому же он только появился и представлял собой на тот момент всего лишь мачту с фонариком. А на британских и французских картах на этом месте часто можно увидеть вымышленную каменную башню.

Верхний Николаевский маяк

Есть и другая версия, почему свет маяка был синим: просто чтобы он отличался от огня Верхнего Николаевского маяка, речь о котором пойдет ниже.

В 1923 г. многоименного морского стража капитально отремонтировали, надстроили до 12 м, всю конструкцию покрасили в красный цвет, заменили светооптический аппарат, который установили без внешнего фонарного помещения. В таком виде маяк и дожил до наших дней. Дальность его видимости — всего 3 морские мили. Кстати, и в начале своей жизни он светил только на семь с небольшим миль и официально недотягивал до маяка. Однако в старинных «Огнях и знаках» его называют именно маяком. Видимо, важность его трудно переоценить: он обозначает самую юго-восточную точку Кронштадта, представляющую реальную опасность для моряков.

Маяки форта Кроншлот

Кронштадтский порт с каждым годом принимал все больше кораблей. В течение XIX в., с распространением паровых двигателей, суда становились все крупнее, их осадка увеличивалась, и они уже не могли проходить напрямую в Санкт-Петербург: слишком мелко. Приходилось вставать на рейде, перегружать свои товары на плоскодонные баржи, подолгу ждать. К середине века положение стало критическим. «В прошлом лете на рейде повредилось до 30 судов», — писало Кронштадтское общее собрание в Дирекцию маяков Балтийского



Нижний Николаевский маяк

моря. Параллельно в 1856 г. капитан Корпуса флотских штурманов Рычков предложил установить два створных огня на форте Кроншлот для безопасного входа на Кронштадтский рейд.

Год спустя, в 1857 г., на форте была построена пара деревянных створных маяков. Назвали их Николаевскими — по имени батареи, расположенной на форте. Верхний горел постоянным белым светом. Нижний светил постоянным красным огнем. Но маяки не удовлетворили нужд мореплавателей, так как были слабыми и слишком низкими.

Через четыре года Верхний маяк надстроили и оснастили преломляющим аппаратом 6-го разряда. На следующий год перестроили и Нижний: на каменном фундаменте установили чугунную башню с домиком для служителей. Аппарат заказали также преломляющий, 4-го разряда, с рефлектором. Новый маяк вспыхнул красным светом 12 мая 1865 г. Высота башенки составляла всего 5 м.

Пока маяки перестраивали, их успели переименовать из Николаевских в Кронштадтские. Но, несмотря на все усилия, и этот створ работал плохо. К тому же Верхний маяк, построенный из сырого леса, покосился и пришел в негодность. И в 1886 г., сразу после окончания строительства Санкт-Петербургского Морского канала, было решено наконец возвести качественные башни. Из соображений экономии заказ на их изготовление разместили

не за границей, а на российских предприятиях. Тендер выиграл завод Франца Карловича Сан-Галли, предложивший цену всего 58 тыс. руб.

Так были созданы два чугунных Николаевских маяка, которые сохранились до наших дней. Их ввели в строй 11 июля 1891 г. Осветительные аппараты приобрели в Париже у знаменитой фирмы «Барбье и К». Верхний светил красным круговым огнем с узким белым сектором, направленным в сторону открытого моря. Конструкция же Нижнего Николаевского маяка весьма необычна: он словно смотрит в подзорную трубу. Это было сделано для того, чтобы маяк давал луч шириной всего несколько градусов. Таким образом, красный свет Нижнего маяка был виден исключительно с оси фарватера. И для безопасного прохождения этого участка нужно было держать оба огня: красный нижний и белый верхний, — строго друг над другом.

Окрасили башенки довольно весело: Нижний — в белый цвет с зеленой крышей, Верхний — в красный с черной крышей. В таком виде Кронштадтские «братья» прослужили около 25 лет. И все же створ не был удовлетворительным из-за близкого расположения маяков друг к другу и недостаточной высоты башен — всего около 15 и 25 м соответственно. Поэтому в 1915 г. на восточном углу Военной гавани решили установить новый верхний маяк. Так появился третий «брат» — самый

высокий из кронштадтских маяков, ростом 54 м. Эта серая железобетонная башня стала называться Задним Кронштадтским маяком, а бывший Верхний Николаевский превратился в нижний и получил имя Передний Кронштадтский. Самый маленький же из трех маяков, с носом-блендой, в 1919 г. просто выключили.

Кронштадтские маяки исправно служили вплоть до 2009 г., когда возведение южной части дамбы почти завершилось (официально дамбу открыли в 2011 г.). Во время строительства туннеля для машин и пропускного сооружения для кораблей старинный ломаный фарватер немного спрямили и вследствие этого сместили. Маяки же сдвинуть было невозможно, и они стали бесполезны. Так Передний (он же Верхний Николаевский) был выключен, а Задний, высотой 54 м, потерял статус маяка и стал Святым знаком Ломоносовского канала. В настоящее время он дает только узкий зеленый луч в сторону Ораниенбаума.

Таким образом обе чугунные башенки форта Кроншлот оказались деактивированы. Теперь их снова называют Николаевскими маяками. За лето 2023 г. был проведен их капитальный ремонт в рамках реставрации форта. А еще им вернули изначальную окраску: Нижний Николаевский снова стал белым с зеленой крышей, а Верхний Николаевский — красным с черной крышей. Поскольку оба они выведены из эксплуатации, когда Кроншлот станет полноценным туристическим объектом, планируется

открыть для туристов и сами маяки. На Верхнем, кстати, сохранилась оригинальная французская линза 3-го разряда. Скрестим пальцы!

Маяки Морского канала

Еще одну пару красивых старинных башен можно увидеть в центральной части Корабельного фарватера Кронштадта. Это створные маяки, освещающие путь кораблям, выходящим из Санкт-Петербурга в открытое море. Оба окрашены в белый цвет, с красными шапочками, со стороны Санкт-Петербурга имеют черные полосы (Передний — вертикальные, Задний — горизонтальные).

Как я упоминала ранее, мелководная Невская губа уже с середины XIX в. стала преградой для больших пароходов, так как ее глубины не превышали нескольких метров. Потому в 1877–1885 гг. с огромными трудностями был построен Морской канал в Санкт-Петербурге. На проект потратили 13 млн руб. Движение по нему и сейчас остается сложным, так как ширина не превышает 120 м, а глубина — всего порядка 15 м. Поэтому для того, чтобы корабли не «вылетели» за пределы «морского шоссе», поначалу использовали деревянные створные знаки, а в 1914 г. по российскому проекту датской фирмой «Христиани и Нильсон» были построены два красавца-маяка: Передний (низкий) и Задний (высокий). Высота Переднего — 20 м, а Заднего — аж 41 м (приведено по «Огням и знакам Балтийского моря», 2009 г.). Маяки получились

очень красивые: строгие на первый взгляд, они таят множество деталей вроде решеток фонарных помещений или оформления дверных проемов. Те же датчане годом позже закончили Задний Кронштадтский маяк, о котором речь шла выше.

В первые же годы своей жизни Передний маяк Морского канала был поврежден то ли наводнением, то ли ледоходом (точных сведений пока найти не удалось). Вернее, сам маяк остался невредим, а вот его искусственное основание было подмыто. Из-за этого башня накренилась на несколько градусов — и, как назло, не вперед или назад, а как раз в сторону от створа. Инженеры пытались исправить крен, ведь маяк искажает створ, но им это не удалось. Основание укрепили шпунтом и оставили как есть. В военный 1944 г. был предложен другой вариант: расширить маячную башню за счет установки дополнительных стенок, уже строго вертикальных. Тогда бы получилась этакая матрешка, маяк в маяке. Но и этим планам не суждено было сбыться. Маяк так и остался местной «Пизанской башней». В народе же его чисто по-русски называют «Пьяный».

Специфические френелевские линзы на обоих маяках Морского канала были французские, фирмы Барбье, эти глаза дракона. Они прослужили аж 98 лет и только в 2012 г. были заменены на современные светодиодные приборы. Теперь по одному «глазу дракона» можно увидеть в музеях Кронштадта: в Музее маячной службы на форте Константин и в Доме маяков.



Передний маяк Санкт-Петербургского Морского канала