



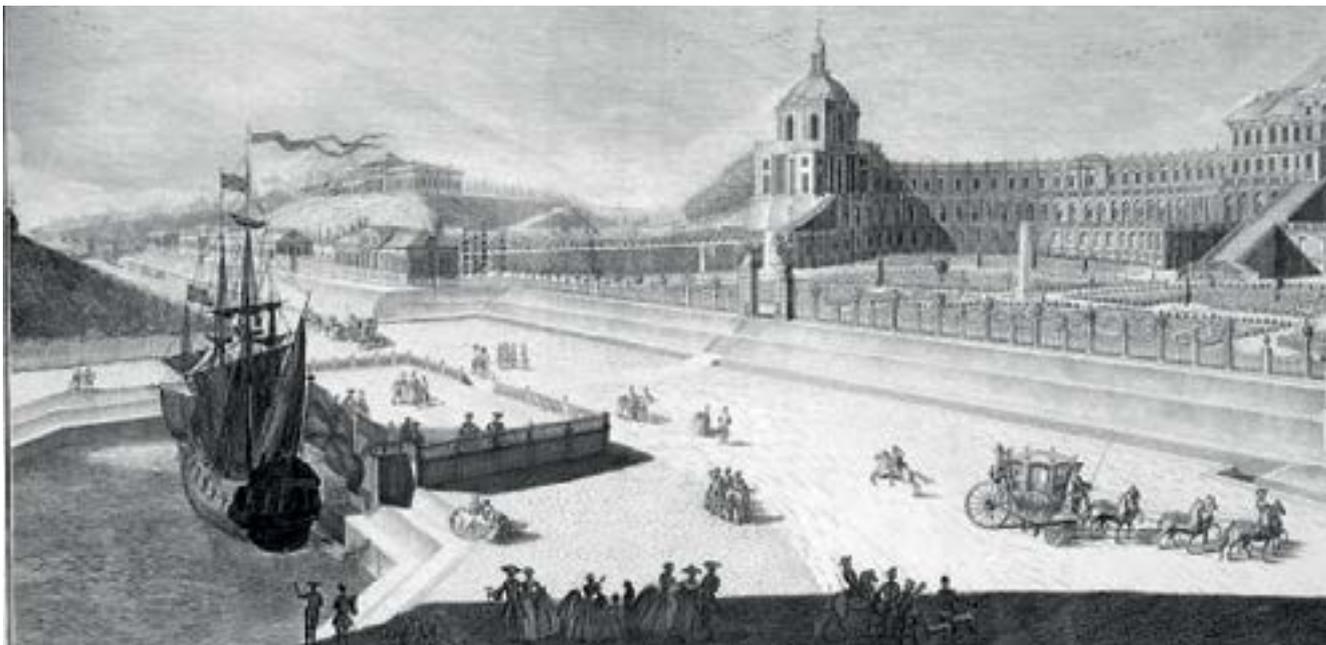
58

Сидоровский канал

ВАЛЕНТИН НАУМОВ, ВЛАДИМИР ЖУРАВЛЁВ

История Ораниенбаума и Кронштадта тесно связана. Для города, расположенного на острове Котлин, Ораниенбаум являлся ближайшей гаванью на материковом берегу. Между ними всегда сновали суда и шлюпки, перевозящие грузы и пассажиров.





Все началось с основания Кронштадта. Работы по возведению крепости были поручены сподвижнику Петра Великого Александру Даниловичу Меншикову. Строительные материалы, лес для ряжей, камни везли на остров по льду от устья реки Караста, и с возведением некоторых хозяйственных построек зародилось поселение на месте будущего города Ораниенбаума.

В 1710 г. князю Меншикову был пожалован участок на побережье, где стали строить дворец. Существует легенда, что широкая отмель и низменный болотистый берег, заросший камышом, преградили путь к дворцу царской шлюпке, когда Петр I пожелал посетить своего верного соратника. В течение двух часов шлюпка пыталась пробиться к берегу, но несмотря на все усилия матросов, так и не смогла. Рассерженный царь велел повернуть к Кронштадту.

Желание устранить нелепое препятствие способствовало ускорению работ по созданию судоходного канала, который и был вырыт, а также соорудили морскую пристань — дамбу, далеко уходящую в залив. Когда канал и дамба были готовы для приема шлюпок, Меншиков немедленно пригласил государя в Ораниенбаум. Петр приглашение принял и назначил общее морское катание. Царь настолько очаровался этой местностью, что самолично составил проект постройки в Ораниенбауме большой Купеческой гавани, а Кронштадт оставил военной гаванью — крепостью, а также нарисовал проект канала от устья Фонтанки до Ораниенбаума.

После смерти Петра Меншиковский канал утратил свое значение. Он обмелел и зарос. Его реконструкция началась только в 1756–1761 гг. по приказу Елизаветы. Работами занимался военный инженер Абрам Петрович Ганнибал — прадед Александра Сергеевича Пушкина, тот самый «арап Петра Великого». Правда, канал все равно был непригоден для плавания больших кораблей. Скоро в местной топонимике он стал называться каналом Екатерины Великой.

Минул век. Кронштадт и Ораниенбаум росли. Сообщение между ними развивалось, однако оставалось нерегулярным: использовались казенные гребные или парусные шлюпки, частные лодки и соймы. Зимой передвигались по льду: перевозили строительные материалы для Кронштад-

та, провизию для гарнизона и флота. Летом кронштадтцы приезжали на парусных лодках и шлюпках на богатый Ораниенбаумский рынок за свежей зеленью и фруктами.

В 1815 г. между Кронштадтом и Петербургом установилось пароходное сообщение. Его несомненные удобства привели к ходатайствам об открытии пароходного сообщения и между Кронштадтом и Ораниенбаумом. Правда, пришлось подождать: только в начале 1850 г. образовалось «Товарищество пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом». 5 июля 1850 г. первый пароход под названием «Луна» начал совершать с регулярные рейсы по четыре раза в день. Интересно, что он мог ходить как носом, так и кормой вперед.

Регулярное пароходное сообщение приводило к полному запустению летних дач на Котлине: жители Кронштадта стремились перебраться на отдых в окрестности Ораниенбаума. Даже Кронштадтский морской госпиталь выстроил на ораниенбаумском берегу у Ключинской пристани летнюю госпитальную дачу для больных моряков.

В 1862 г. кронштадтский купец Михаил Осипович Бритнев организовал регулярное пароходное сообщение Кронштадт — Ораниенбаум. В 1864 г., чтобы продлить навигацию на линии без прорубания судоходного канала во льду, Бритнев по своему проекту переоборудовал пароход «Пайлот» в ледокольное судно. Форштевень ниже ватерлинии был скошен под углом 20°, что позволяло судну ломать лед собственной тяжестью и значительно ослабляло силу удара при встрече со льдинами. Удачный опыт эксплуатации «Пайлота» побудил его построить второе подобное судно — «Бой». Интересно, что даже адмирал С. О. Макаров считал Бритнева своим учителем в строительстве ледоколов.

Летом 1864 г. открылось движение поездов по железной дороге от столицы до Ораниенбаума. Потребность в стабильном и безопасном сообщении с Кронштадтом резко возросла. Но от железнодорожного вокзала Ораниенбаума до пристани, куда приходили пароходы из Кронштадта, было две версты на конке, а в объезд по Пароходной улице на извозчике — четыре. Это, к неудовольствию островитян, увеличивало стоимость проезда.

Зимой передвигались по льду...

Такое неудобство кардинальным способом исправил кронштадтский купец Николай Григорьевич Сидоров. В 1885 г. на собственные средства он построил судоходный канал, идущий до самого железнодорожного вокзала Ораниенбаума. 9 (21) июня в нем торжественно открылось пароходное сообщение Ораниенбаум — Кронштадт. На эту линию Николай Григорьевич поставил колесный пароход «Николай» и два маленьких винтовых буксира для буксировки грузовых барж. Открытие новой пароходной линии было очень удобно для кронштадтцев, и ее популярность в народе, к зависти конкурентов, только росла.

Купец, почетный гражданин и гласный Городской думы Кронштадта Николай Григорьевич Сидоров проживал в Кронштадте в собственном доме на Господской улице (сейчас это дом № 33 по проспекту Ленина). Там же у него работала овощная лавка, кроме того, он сдавал первый этаж под лавки другим купцам. Николай Григорьевич занимался не только торговлей, но и доставкой в Кронштадт товаров, значительно преуспев и добившись существенного их удешевления. Низкие цены на перевозку горожан в Ораниенбаум Сидоров поддерживал сознательно, в благотворительных целях, покрывая убытки за счет торговли и другой деятельности. Он был известен и как основатель ссудо-сберегательного товарищества в Кронштадте, второго по времени создания в городе, но более успешного.

Следуя примеру Сидорова, «Ораниенбаумское пароходное общество» построило в 1889 г. свой канал, который подходил к вокзалу со стороны Кронштадтской пристани вдоль



дамбы с уже ненужной конно-железной дорогой, и в целях конкуренции уменьшило плату, что еще больше понравилось кронштадтцам. Канал назывался Пароходным (сейчас — Шлюпочный). Для этой линии в Швеции сделали первый винтовой ледорезный пароход «Луна», а затем пароход «Заря», что позволило значительно продлить навигацию.

После смерти Н. Г. Сидорова в 1894 г. его наследники закрыли малоодоходные пароходные линии. Вдова купца во исполнение завещания передала дом на Господской улице городу, чтобы там было открыто образовательное училище имени Н. Г. Сидорова. Оно заработало в октябре 1899 г. и было рассчитано на 60 человек. Ученики получали бесплатно учебные пособия, одежду и питание. Городская дума избрала госпожу Сидорову почетной попечительницей училища.

Вид с воды на Ораниенбаум. Начало XX в.



Заслуги Сидорова перед кронштадтцами были несомненны и настолько велики, что в 1913 г. газета «Котлин» выдвинула предложение поставить памятник этому замечательному человеку. Но этого, к сожалению, не случилось. А вот в Ораниенбауме имя его увековечено в названии Сидоровского канала.

Расположение Сидоровского канала было настолько удачным, что вокруг него сформировался район отдыха и развлечений горожан. Еще в 1909 г. рядом с каналом, напротив здания вокзала, построили городской летний театр на 1400 мест, а рядом благоустроили городской парк с выходами на взморье. Причем для удобства публики последний пароход из Сидоровского канала отходил в два часа ночи, тогда как последний поезд в Петербург отбывал в 00:30, а последний дачный паровоз-вагон «кукушка» — в 01:30. Это расписание давало публике возможность спокойно поужинать после спектакля и посмотреть «садовую программу» в парке.

В Сидоровском канале была оборудована стоянка яхт, и, по свидетельству Г. В. Эша в книге «Руководство для любителей парусного спорта», здесь уже в 1894 г. существовало «Ораниенбаумское общество любителей парусного спорта». Тут можно было взять напрокат лодку, совершить морскую прогулку на парусной яхте, поплавать в специально построенных купальнях.

К сожалению, этот оазис был разрушен с приходом новой власти, причем в буквальном смысле слова. Во время Кронштадтского мятежа в марте 1921 г. от попадания снарядов линкора «Петропавловск» сгорели театр, спасательная станция, дома лесной биржи, которые стояли вдоль канала. И яхты до конца столетия исчезли из Сидоровского канала.

Досталось Сидоровскому каналу и во время Второй мировой войны: он оказался на территории Ораниенбаумско-



го плацдарма, подвергался бомбардировкам и орудийным обстрелам. Рядом с ним был выезд на одну из ледовых дорог, которая функционировала зимой для связи с Кронштадтом. Такая дорога каждую зиму работала вплоть до 1960-х, пока на линии Кронштадт — Ораниенбаум не появились новые грузопассажирские паромы ледокольного типа.

В послевоенный период Сидоровский канал проходил в официальных документах как «пассажирская гавань» и являлся основной базой плавсредств аварийно-спасательного отряда и судов рыболовецкого колхоза «Прогресс». Последние траулеры исчезли оттуда совсем недавно.

С 2011 г. Сидоровский канал стал центром проведения Ораниенбаумского морского фестиваля. Начинаясь он с малого, но теперь стал очень популярным у петербургских яхтсменов и собирает значительный гоночный флот. Фестиваль, организованный при участии муниципальных властей, проходит в конце августа, в течение двух дней, и ныне является главным морским событием в жизни приморского города.

Яхтсмены не забыли и основателя Сидоровского канала: в 2016 г. «Ораниенбаумское общество любителей парусного спорта» (эта общественная организация была возрождена в 2015 г.) учредило гонку в память купца Николая Григорьевича Сидорова. Главный приз — пивная кружка, из которой капитан яхты-победительницы может бесплатно пить пиво в ресторане отеля «Домик у причала», одного из спонсоров гонки, в течение всего года. Устроители гонки заверяют, что всех участников этой регаты и в будущем ожидают веселые призы и затеи.

Сохранение Сидоровского канала как места отдыха горожан, их встречи с морем, возрождение парусных традиций — все это очень важно для Ораниенбаума — города, стоящего на берегу моря.



Сидоровский канал в дни
Кронштадтского мятежа

