



ЛЕДОВЫЕ ДОРОГИ КРОНШТАДТА

Леонид Амирханов

Как известно, остров — это часть суши, окруженная водой, и о. Котлин не является исключением. Проблема сообщения с материком существовала с первых лет его освоения. При чистой воде все было просто — разве что мешали штормовые ветра, не редкие на Балтике. Но во время ледохода и ледостава сообщение прекращалось вообще. Зато зимой с материка на Котлин вели настоящие ледовые дороги.

Пасачи были отчаянными людьми...

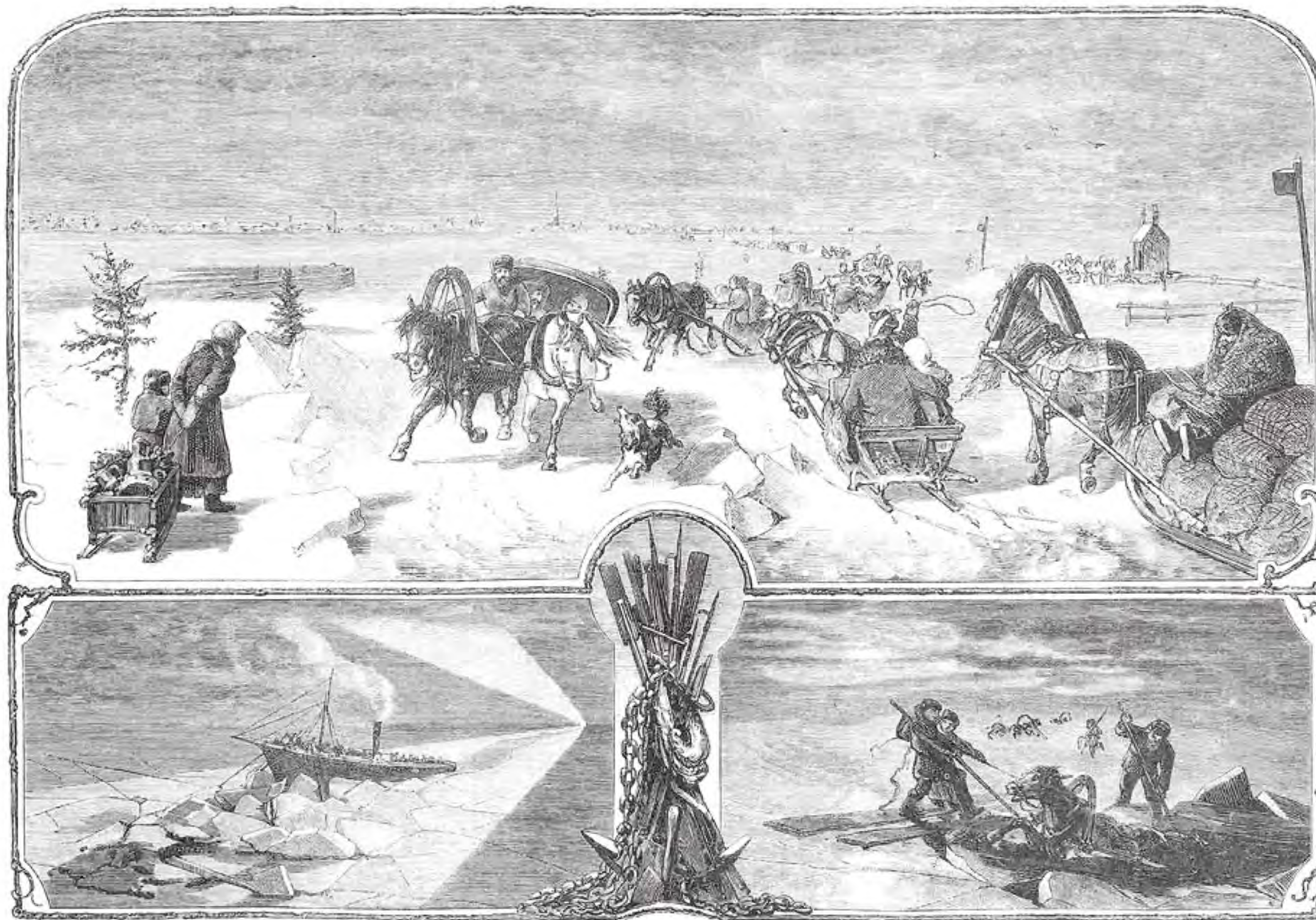
В зимнее время было несколько вариантов попасть на Большую землю. В 1721 г. царь приказал пустить от столицы до Котлина «почтовые буера». Перевалочным пунктом поначалу служила Стрельна, затем — Ораниенбаум. Буера перевозили и одиночных пассажиров, но скорее это было развлечением, нежели массовым средством передвижения.

Находились смельчаки, готовые переправить «срочных» пассажиров даже при подвижках льда. Для этого использовались так называемые каюки, в данном случае — широкие лодки на легких, но прочных полозьях.

Этих отчаянных людей в Кронштадте прозвали пасачами. Четверо пасачей с пешнями в руках и веревочными лямками от каюка бежали по льду, буксируя сани. Если путь преграждала полынья, ее преодолевали на том же каюке, превращенном на этот раз в лодку. Зачастую они добирались до Ораниенбаума мокрые до нитки, но, обогрившись снаружи и внутри, смело отправлялись в обратный путь.

Когда же Невская губа покрывалась прочным льдом, по нему прокладывали ледовые дороги в Ораниенбаум и даже в Петербург. Еще в 1734 г. появился приказ «об устройстве с наступлением зимы дороги в море, с постановкою в местах, где бывают полыньи, деревянных с перилами мостов, и надзором за их содержанием». Кроме того, чтобы путник не сбился с пути, на льду расставляли небольшие будки, в которых в туман и метель дежурили солдаты, периодически звонившие в колокол. Лихие извозчики доставляли пассажиров из Кронштадта в столицу за несколько часов, но стоило это дорого. Дешевле, но медленнее добирались на санях-каретах. На льду посередине дороги с зимы 1749–1750 гг. устроили трактир, где пассажиры «могли отогреться у печки, выпить рюмку водки и скромно закусить пирожком, бутербродом, а в масляничные дни — блином с семгой или свежей икрой».

В 1861 г. прозвучало предложение устроить пассажирское сообщение по льду на оленьих упряжках, но до реализации дело так и не дошло. А вот железную дорогу по льду между Ораниенбаумом и Кронштадтом проложить удалось. Первый опытный поезд прошел по ней 17 января 1881 г. Вагон 1-го класса обогривался камином, а его тепло удерживали стены, обитые коврами. Билет в такой вагон стоил 75 коп., во 2-й класс — 50 коп., в 3-й — 25 коп. Однако эта железнодорожная роскошь продолжалась недолго: вскоре начались подвижки льда, полотно было повреждено, и его пришлось разобрать



Ледовые дороги Кронштадта всегда привлекали внимание. Неудивительно, что иллюстрированные статьи об их работе часто появлялись в столичных журналах XIX в.

В годы Великой Отечественной войны связь Кронштадта с Большой землей осуществлялась по Малым дорогам жизни Кронштадт — Ораниенбаум и Кронштадт — Лисий нос. Кроме того, существовало сообщение по льду с о. Мощный (Лавенсаари).

Особенно важной была дорога, служившая для снабжения частей, оборонявших Ораниенбаумский плацдарм. Круглосуточное бесперебойное движение по этому участку обеспечивал личный состав ледово-дорожной службы, состоявший из военных моряков.

В Кронштадте бережно хранят памятный знак там, где начиналась пешеходная дорога на Лисий нос; недалеко от этого места начиналась и автомобильная дорога. По ней вывозили на Большую землю жителей Кронштадта в эвакуацию.

Ленинградские яхтсмены на буерах активно участвовали в боевых действиях. Они прежде всего осуществляли разведку и доставку срочных грузов.

В послевоенное время при наличии ледоколов имелась и автомобильная дорога по льду. Гидрологи постоянно контролировали состояние льда, и часто приходилось срубать торосы и расчищать сугробы. По этой дороге ездили даже такси — автомобили марки «Победа», но это было далеко не безопасно. Правда, известен всего один случай, когда таксист не успел выскочить из машины и утонул вместе с ней.

Ну а потом возвели Комплекс защитных сооружений, с помощью которого успешно решили все транспортные проблемы Кронштадта.

(к большой радости извозчиков, сохранивших свою монополию еще на долгие годы).

В 1880-х гг. на зимней линии Кронштадт — Ораниенбаум стали ходить «общественные кареты» — дилижансы, успевавшие сделать по шесть рейсов за сутки.

Имелось зимнее сообщение и с Лисим носом, но в основном на крытых саниах.

После 1917 г. проблема зимнего сообщения Кронштадта с материком по-прежнему оставалась насущной. Вот как с юмором о ее решении рассказывал в журнале «Краснофлотец» 1928 г. писатель Леонид Соболев: «Зимой устанавливается сообщение по льду с помощью извозчиков и особых автомобилей. На извозчике холоднее, но быстрее, такса с обратной молочницей — 50 коп.;

на городских саниах с трезвым извозчиком — 3 руб.; то же, но с выпившим, — по соглашению (иногда двугривенный, иногда червонец); на розвальнях, как дрова, по полтиннику с носа. На автомобилях твердая такса — рубль до ближайшей поломки. Благодаря описанным путям сообщения характер населения сложился твердым, решительным и выносливым».