

ФОРТИФИКАЦИОННЫЕ СООРУЖЕНИЯ БАЛАКЛАВЫ

Экспозиция Клуба любителей истории и литературы
ГБУК города Севастополя «Балаклавский Дворец
культуры»
к 325-летию Инженерных войск России





ДОБЛЕСТНЫМ САПЕРАМ
21 января - день Инженерных войск России

День зимний крепнет на морозе,
Прошло лет триста ... где-то так,
Царь Петр издал Указ свой в прозе:
«В России быть таким войскам,
Что б минном деле разумели,
И помогали пушкарям,
Форты и крепости крушили
У супостата. И делам
Своим не знали счету в Славе,
Быть первым всюду - это Честь!
Виват Петру! Виват Саперам!
В России были! Будем! Есть!!!



Петр I основатель инженерных войск

Инженерные войска появились раньше многих других родов войск, однако свой праздник в России они получили относительно недавно. Как официальный профессиональный праздник День инженерных войск был установлен Указом Президента В.В. Путина №1370 от 31 мая 2006 года «Об установлении профессиональных праздников и памятных дней в Вооружённых Силах Российской Федерации».

Дата выбрана в честь исторического события: 21 января 1701 года Пётр I издал Указ о создании в России Инженерной школы. Она была открыта в Москве, там готовили специалистов по фортификации, строительству переправ через водные преграды, созданию новых крепостей, дорог и других военно-инженерных сооружений.



19 апреля 1783
Принятие Крыма
в состав России

В этот день императрица Екатерина II подписала Манифест «о принятии полуострова Крымского, острова Тамала и всей Кубанской стороны под Российскую Державу». В Манифесте говорилось о «счастье»

Екатерина и Потемкин



Екатерининская миля близ Балаклавы

19 апреля 1783 года Екатериной II был подписан манифест о присоединении Крымского полуострова к Российской Империи. До этого эти земли принадлежали Турции. При участии князя Г. А. Потемкина составлены Указы императрицы о поездке в Тавриду. Главной целью была инспекция основание Черноморского флота, новых городов и опорных пунктов.



Трактирный мост на реке Черной

Началась прокладка новых, расширение и благоустройство существующих дорог, возведение мостов. На протяжении предполагаемого пути следования царицы, на каждой версте устанавливали знак — «Екатерининская миля». Он представлял круглую колонну на высоком, квадратном пьедестале. При работах участвовали воинские команды под надзором офицеров: майора Гриднева, капитана Боярского, поручика Галича. Строительство дороги было поручено инженер-полковнику Н.И. Корсакову. 6 января 1787 года императорский кортеж отправился «в Полуденную страну»



Екатерина Великая осматривает флот в Севастополе

В Севастополе Екатерина II со своей свитой, осмотрев флот, осталась довольна! Охрану гавани и границ присоединенных земель в Тавриде она поручает фельдмаршалу А.В. Суворову.

Под его руководством русские войска строят форты и укрепления для недопущения высадки турецкого десанта на побережье. Особое внимание Суворов уделяет укреплению будущего Севастополя. На берегу Ахтиарской и Балаклавской бухт расположился знаменитый Рязский пехотный полк. Бойцы налаживают быт, свой и местного населения, с помощью "рабочей армии" — фактически стройбата 18 века



А.В. Суворов осматривает побережье

Суворов усилил охрану гавани двумя батальонами мушкетеров, а казачьи дозоры наблюдали за побережьем до Балаклавы, чтобы не допустить высадки турецкого десанта. Выбор места для установки орудий Александр Васильевич делал сам, пройдя и осмотрев окрестности лично



Гора Кастрон в Балаклаве

На Западном берегу у входа в Балаклавскую бухту он приказал возвести сомкнутое земляное укрепление в виде неправильного четырёхугольника с бастионами на трёх углах, глубоким широким контрэскарпом. Ров высекли в скале, а на вершине горы Кастрон, над морем, построили два люнета для орудий. В них располагались четыре роты пехоты, пушки, пороховые склады и казармы.

Оборонительный люнет — это открытое с тыла долговременное укрепление, состоявшее из одного-двух фронтальных фасов и боковых валов для прикрытия флангов. Люнеты строились на стратегически важных участках оборонительных позиций с XVII до начала XX века. С последующей модернизацией они превратились в мощные фортификационные сооружения.



Люнет в Балаклаве

В военной инженерной терминологии их еще иногда называли «Царскими батареями». Они были выполнены по основному принципу строительства того времени — размещение орудий в каменных рavelинах, разнесенных по фронту. Вдоль всего бетонного массива проходила подбрустверная галерея. В траверсах, разделявших орудийные дворики, размещались погреба для снарядов, которые имели систему естественной вентиляции.



Остатки рavelина на скале Мьтелино



Царская батарея

Строительство таких объектов на господствующих высотах Балаклавы было затруднено отсутствием дорог. В наши дни остатки этих сооружений можно встретить на протяжении всей береговой линии до Севастополя. На «Плане Инкерманской гавани», выполненном секунд-майором И.И. Бушковым и заверенном фельдмаршалом А. В. Суворовым, есть информация о береговых укреплениях, возведённых в ходе кампании 1778 года.



Русский флот в Балаклаве

Энергичный Ф.Ф. Ушаков, спустя два года, добивается присылки в Балаклаву железной цепи для заграждения входа в порт от случайных судов.

Позже, командование пожалует адмиралу имение неподалеку от Балаклавы (ныне — поселок Ушаковка на 11 километре).

Первым морским офицером, занявшимся укреплением Балаклавской бухты стал и не менее знаменитый флотоводец Фёдор Федорович Ушаков. Командуя палубным ботом «Курьер», в 1772 году ходил на нем от Таганрога до Балаклавы. Назначенный в следующем году командиром 16-пушечного корабля «Морея», а затем корабля «Модон», находился в гавани на случай защиты крепости от ожидавшегося турецкого десанта. Под его руководством строятся укрепления на Утесе и крепости Чембало, казарменные и судоремонтные капитальные помещения, дома для офицерских семей.



Укрепления на крепости Чембало

Вход в Балаклавскую бухту, невидимую с моря, извилист и опасен, что доставляло не мало трудностей для мореходов. Перед командованием зарождавшегося флота встала задача обозначить и обезопасить вход в укромную гавань. Днем главным ориентиром для кораблей служили руины средневековой крепости Чембало, а по ночам там, и на возвышенностях утесов, разводили костры специальные команды гренадеров. Спустя годы, на этих местах гидрографами, военными инженерами и строителями были возведены судоходные маяки.

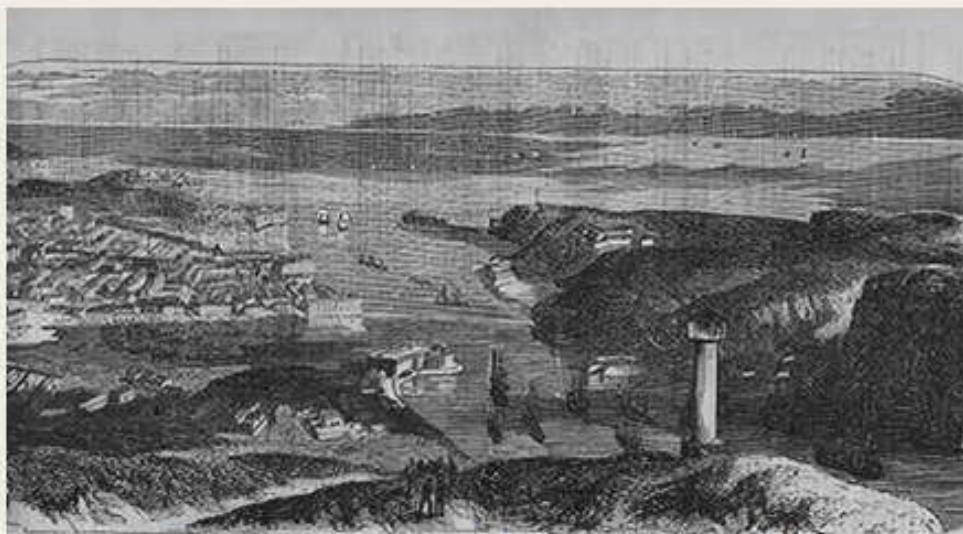


Маячная гора



Балаклавская бухта. Старинная гравюра

С объявлением в 1808 году Севастополя главным военным портом Черноморского флота, здесь требовались навигационные знаки для безопасного входа судов в базу. С высшей точки Инкерманского плато, именуемого Мекензиевой горой, вся Ахтиарская бухта отлично просматривается. А отдельно стоящая ниже скала, которую часто называют Маячной, является отменным естественным репером для прокладки линии створа.



Инкерманский маяк. Старинная гравюра

Вместе с ним Инкерманские башни образуют систему навигационных знаков, позволяющую кораблям при любой погоде круглосуточно и безопасно входить в бухту.

Эту особенность подметили гидрографы, выбиравшие места расположения будущих створных башен, и в 1820 году по инициативе командующего Черноморским флотом адмирала Алексея Самуиловича Грейга началось их строительство. Работы в кратчайшие сроки выполняли инженерные войска, приписанные к флоту.

5 ноября 1821 года Инкерманский створ с передним и задним маяками, начал действовать. И эти огни верно служат морякам до наших дней.



Инкерманский верхний маяк сегодня

Недостаток пресной воды в Севастополе ощущался всегда. Городские колодцы не могли обеспечить население и флот. Первый макет доставки воды от родников Черной речки разработал Антуан Рокур — французский инженер на русской службе. Переработать проект водовода было поручено английскому инженер-полковнику на русской службе Джону Уптону. В нём были предусмотрены все достижения инженерной мысли на тот момент. Так в окрестностях Балаклавы появились уникальные объекты.



Чоргуньский акведук



Инкерманский акведук

Строительство их началось при адмирале М. П. Лазареве, ставшим военным губернатором Севастополя. 18-километровый самотечный водовод начинался в районе деревни Чоргунь. Всего акведуков построили шесть, они были различной длины и высоты, что диктовалось разными размерами препятствий.

Канал проходил по сильно пересечённой местности, поэтому в горах для него пришлось пробивать тоннели, а в балках и оврагах строить мощные подпорные стены. Работы выполнялись вручную, так как соответствующей техники тогда еще не существовало. У каждого акведука стояло караульное помещение для охраны этого важного стратегического объекта. Всего было построено пять участков: Инкерманский, Чоргунский, в Килен-балке, Ушаковой и Аполлоновой балках. Арки были возводились в духе классицизма из крупных блоков местного камня.



Акведук у Сахарной головки



Черноморской акведук сегодня

Возведение сложного гидротехнического сооружения растянулось на долгие годы, и было окончательно завершено только в 1853 году. Водовод вскоре частично был разрушен. Началась Крымская (Восточная) война.

В 1853 году, заключив договор о союзной деятельности, альянс европейских государств захотел ликвидировать Черноморский флот и уничтожить важную военно-морскую крепость России — Севастополь. Они рассчитывали занять господствующее положение в Черном море, используя при этом Османскую империю. Турция, провоцируемая Англией и Францией, в октябре того же года объявила о начале Крымской войны.

К осени 1854 года Севастополь оказался в плотной блокаде — союзники высадили значительные силы, бомбардировали город и готовились к штурму. Представители элитных семей туманного Альбиона уже разъезжали по округе, присматривая себе новые владения.



Бастiony Севастополя



Оборонительный редут

Во время Крымской войны 1853–1856 годов вокруг Балаклавы союзные войска построили четыре редута (три больших и один поменьше). Они протянулись от Федюхиных высот до хутора Благодать (ныне поселок 2-го отделения винсовхоза «Золотая балка»).



Оборона Балаклавы 1854 год



Англичане в Балаклаве

К началу Балаклавского сражения 13 (25) октября 1854 года русскими на внешней линии укреплений было завершено строительство четырёх редутов и ещё два редута (№5 и №6) на Караньских высотах находились в стадии возведения. Оборонял город Балаклавский Греческий батальон, приспособив крепость Чембало и располагавшиеся рядом высоты в неприступный форпост, но силы были явно не равные.

Русские не смогли в ходе Балаклавского сражения достичь поставленной цели — разгромить английский лагерь и прекратить снабжение войск. Тем не менее, итогом сражения стал отказ союзников от идеи захвата Севастополя штурмом и переход к позиционным долговременным осадным действиям.



Северный форт

В период Крымской войны на вершине горы Аскети английские военные заложили оборонительные конструкции. Место для них было выбрано столь удачно, что в 1911 году русские специалисты приступили к возведению на их базе двух фортов. Проектировал их военный инженер Владимир Николаевич Полянский. Все форты имеют в плане неправильную форму и примерно одинаковое устройство.

В конце XIX века — начале XX века вокруг Балаклавы началось активное строительство береговых батарей нового типа, закованных в броню и бетон, с крупными подземными комплексами. Уникальными памятниками военной инженерии являются Южный, Северный форты, береговые батареи №19 №21 — яркие образцы фортификационного искусства. Эти укрепления предназначались для защиты военной акватории Севастополя.



Южный форт



Строительство дороги к фортам

Форт Северный строился на высоте №212 с 1912 года, и представлял собой глубокие рвы, ступенчатые эскарпы и соединённые бетонированной штольней. Южный форт на горе Спилия — 362 метра над уровнем моря, имел казематы, орудийные площадки и систему рвов глубиной 2–3 метра, лестницы шириной в 4,5 метра. Особенностью форта является высотный наблюдательный пост для — «Бочка смерти» на скале над пропастью. В ней были оборудованы прорезы для установки артиллерийского дальномера.

В 1914-1917 годах строительство приостановилось — началась Империалистическая война, а затем и Октябрьская революция. В 1925 году возведение укреплений возобновилось, тогда закончили прокладку дороги к фортам, оборудовали водоёмы и наладили инженерные коммуникации. Все сооружения были электрифицированы.



Бочка смерти



Береговая батарея №19

В тоже время, на Западном берегу Балаклавской бухты, на месте Суворовского люнета на мысе Курон, началось обустройство орудийной батареи №19. Строительство батареи началось в 1913 году и закончилось в 1924-м. Она имела бетонное основание, бруствер для прикрытия личного состава, 4 орудийных порта, несколько погребов для боеприпасов, котельную, силовую и компрессорную станции, командный пункт, визир. Два пушечных дворика, вынесенных за основной массив, соединены подземными ходами.

Береговая батарея №21 на плато Каябаши — самая высокая точка участка побережья от Херсонеса до Балаклавы, что давало практически идеальную позицию для наблюдения и ведения огня. Построена в 1912 году с бруствером в траверсах и погребями, с подачей боеприпасов к каждому орудю, с выдвигающимся прожектором и рядом других усовершенствований. Вооружение составляли четыре 280-мм пушки.



Ров и бетонные брустверы форта



19 батарея сегодня

В период Великой Отечественной войны в районе батарей и фортов шли бои, укрепления входили в первую линию обороны Севастополя. Во время осады Балаклавы 1941-1942 годов немцы захватили форты и закрепились на господствующих высотах.

После войны Южный и Северный форты использовались для испытания авиабомб, потом здесь складировали боеприпасы и взрывчатые вещества. В 1970 – 80-е годы на территории фортов размещалась аэростатная команда, обеспечивающая связь с подводными лодками. Часть подземных помещений обоих фортов на сегодняшний день затоплена грунтовыми водами. На 19-й батарее до 1992 года базировалась воинская часть ракетных войск. Позиция бывшей береговой батареи №21 оставалась в ведении военных до 2004 года.



Казематы батареи №21 сегодня



Строительство "Штольни"

В 1953 году в Балаклаве, в режиме строгой секретности, началось строительство одного из самых уникальных фортификационных сооружений современности — подземного завода для ремонта подводных лодок. В сжатые сроки в сложных горных условиях этот объект возвели в толще горы Таврос для защиты подводных лодок от ядерного оружия. «Объект 825 ГТС» включал в себя комбинированный водный канал с сухим доком, цеха для

5-километровый искусственный канал (глубина 8-9 метров и ширина от 12 до 22 м.) с системой тоннелей насквозь прошивает 126-метровую скалу. Параллельно проходит сухой док длиной 107 метров, где ремонтировали лодки. Комплекс перекрывался мощными батопортами — водонепроницаемыми затворами шлюза, которые перемещались с помощью мощных двигателей и компрессоров.

БСМ торпедную часть.



Выход подводной лодки из штольни



Схема "Объекта 825 ГТС"

Все внутренние помещения изолировались от внешней среды, в укрытии могло находиться 7-8 подводных лодок и 5000 человек.

Субмарины 608, 613 и 633-го проекта, стоявшие на вооружении Черноморского флота, из открытого моря своим ходом по каналу попадали внутрь горы и незаметно под водой выходили из нее на боевое дежурство. С 1 апреля 2014 года «Объект 825 ГТС» стал площадкой исторического музея фортификационных сооружений