

ПЕТРОВСКИЙ ДОК В КРОНШТАДТЕ



▲
На снимке
депутаты
Государственной
думы около
Петровского дока
(между 1911
и 1914 гг.)

ИСТОРИЯ ПЕТРОВСКОГО ДОКА – ВЫДАЮЩЕГОСЯ
ПАМЯТНИКА ПРОМЫШЛЕННОЙ АРХИТЕКТУРЫ РОССИИ XVIII ВЕКА –
СТОЛЬ ЖЕ БЛИСТАТЕЛЬНА, СКОЛЬ И ПОУЧИТЕЛЬНА

Вид на батопорт Петровского дока (наши дни).
Предполагается, что в одной из частей дока, которая не будет заполнена водой, разместится верфь старинного деревянного судостроения



Кронштадт, основанный в 1704 году, к двадцатым годам восемнадцатого столетия стал основной морской базой России на Балтике. Строительство крепости и оборудование гаваней было почти закончено. В 1724 г. в Кронштадтском порту базировался флот из 32 линейных кораблей, 16 фрегатов, почти сотни гребных судов и множества мелких. Ежегодно сюда прибывало около сотни торговых судов из Европы. Возникла потребность в доках и эллингах для починки и строительства кораблей, нужно было расширять корабельные мастерские.

Петр задумал разрезать остров поперечным каналом, рядом с ним провести второй, а перпендикулярно им провести еще два. По его замыслу каналы одновременно должны были представлять собой и доки,



Императрица Елизавета Петровна

в которых самые большие корабли могли бы проходить ремонт, вооружаться, оснащаться необходимым для плавания и свободно пересекать остров.

Крытью первого канала с бассейном и доками приступили в 1719 году,

а с 1724 года канал и эллинги уже действовали. Док-канал, сооруженный по плану Петра I, стал самым крупным в те годы в Европе. Ремонтная верфь на его базе вмещала до десяти кораблей (линейных и фрегатов) длиной

до 60 м. На этой же верфи строились мелкие суда различных типов и классов. После смерти Петра работы по возведению доковой системы на несколько лет приостановились, однако в царствование его дочери Елизаветы Петровны начались снова. Руководил ими инженер-генерал-майор Иоганн Люберас.

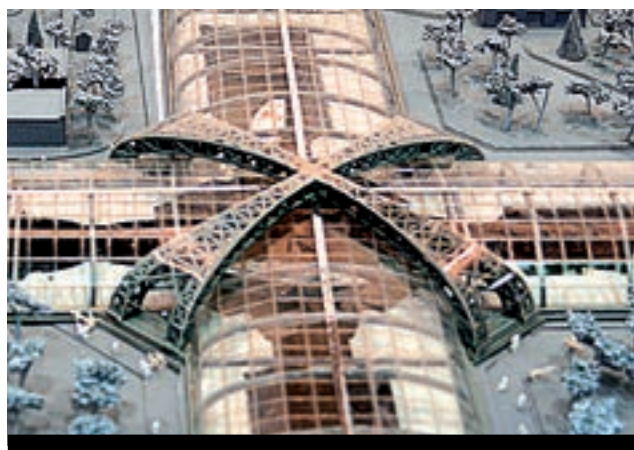
В октябре 1751 года крестообразная доковая система была готова. Названный в честь Петра Великого док-канал длиной 300 м и шириной 20 м легко осушался с помощью шлюзов, соединявших его с глубоким бассейном. После того как судно вводилось в док, шлюзы открывали, и вода из дока за несколько часов самотеком уходила в бассейн. Для того времени это была высокая скорость осушения. (Для сравнения: во Франции и Англии считалось нормальным, если осушение дока длилось



несколько дней.) Во время ремонта воду выливали из бассейна с помощью ветряных мельниц, которые приводили в действие мало-мощные помпы. Длина всей системы от устья до конца бассейна составляла 2240 м. Вход в канал, вход в док и выход из него в крестовину надежно перекрывались двойными шлюзовыми воротами системы выдающегося изобретателя, сподвижника Петра Великого полковника Андрея Нартова.

Торжественное открытие доковой системы состоялось 30 июля 1752 года в присутствии императрицы Елизаветы Петровны. 1 августа того же года в док ввели крупнейший в русском флоте 120-пушечный корабль «Императрица Анна».

Четырехкамерный крестообразный док, верфь, ремонтные мастерские вошли в состав Котлинского адмиралтейства и подчинялась капитану порта. Док использовался как для ремонта, так и в качестве верфи. Например, во время Русско-шведской войны 1788–1790 гг. были построены



“ ПО ЗАКАЗУ ГОСУДАРСТВА ВЕДЕТСЯ РАЗРАБОТКА НАУЧНО-ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ РЕМОНТА И РЕСТАВРАЦИИ ДОКА. ОДОБРЕНА ИДЕЯ ЕГО ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ПОД МУЗЕЙНЫЙ КОМПЛЕКС

восемь 38-пушечных фрегатов; строились и плавучие батареи (тип гребного судна), достаточно крупные боевые суда с восемью крупнокалиберными пушками, длиной 36,6 м и шириной 8,4 м, предназначенные для разрушения приморских крепостей и фортов. В 1806 году был построен 22-пушечный корвет «Гермион», который использо-

вался в качестве посыльного и разведывательного судна.

Корабли в доках не только строили, ремонтировали, достраивали, но и разламывали, когда они отслужили свой срок.

До середины XIX века Петровский док успешно эксплуатировался и был основным кронштадтским доком. С появлением

железного парового, затем броненосного флота и возведением в Кронштадте новых крупных доков: Николаевского (1846), Константиновского (1876), Александровского (1896), Алексеевского (1914) – нагрузка на него стала снижаться, однако все его четыре камеры продолжали использоваться для судоремонта вплоть до окончания Первой мировой войны.

После революции и Гражданской войны Петровский док уже находился в аварийном состоянии и не действовал. В 1922 году он вошел в состав Кронштадтского морского завода и по производственной программе начались восстановительные работы в южной и северной камерах. Однако полностью восстановить для производства док так и не сумели. В 1936 году завод подробно обследовала комиссия морских сил РККА, которая констатировала, что камеры Петровского дока со складскими помещениями и вспомогательными мастерскими по-прежнему

Крестовое пересечение каналов дока накроют стеклянным куполом, под ним разместится экспозиция музея подводной археологии

находились в полуразрушенном состоянии. При этом производственная ценность Петровского дока в эти годы возросла, так как на Балтийском флоте значительно увеличилось число малых боевых кораблей.

Накануне Великой Отечественной войны была предпринята еще одна попытка реконструкции и восстановления дока, введена в действие новая насосная станция, но в первые же месяцы войны весь комплекс Петровского дока настолько сильно пострадал от вражеской авиации и обстрелов, что был вынужденно выведен из эксплуатации уже в 1941 году и находился в аварийном состоянии.

Работы по восстановлению дока начались лишь спустя пять лет после победы, весной 1950 года. В начале ноября 1951 года в него ввели первый после войны комплект кораблей.

Доку не имел запасного батопорта (затвора) и кранового оборудования. Погрузочно-разгрузочные работы велись по старинке, вручную. Краны здесь появились лишь в начале 1960-х годов. В дальнейшем использовалась в основном южная камера дока (325 метров), самая длинная и примыкающая к каналу. В ней проходили доковый ремонт малые противолодочные корабли, вспомогательные суда, гидрографические суда, подводные лодки.

В конце 2011 года приказом № 2742 министр обороны Российской Федерации подтвердил передачу дока в собственность города Санкт-Петербурга.

В конце 2015 года было издано распоряжение о передаче Петровского дока, оврага и бассейна с насосной станцией в оперативное управление Музею истории Кронштадта.

Сегодня док находится в разрушенном состоянии и требует скорейшего ремонта: батопорт, перекрывающий поступление воды в док, начинает деформироваться, что грозит затоплением всего Петровского канала.

По заказу государства ведется разработка научно-проектной документации для ремонта и реставрации дока. Одобрена идея его приспособления под музейный комплекс. Предполагается, что в одной из частей дока, которая не будет заполнена водой, разместится верфь старинного деревянного судостроения, в других – музей подводной археологии с поднятыми со дна затонувшими кораблями. Крестовое пересечение каналов дока накроет стеклянный купол шириной около 50 метров. Вдоль каналов будут сделаны прозрачные акриловые трубы наподобие океанариума, по которым смогут ходить посетители музея – они смогут увидеть объекты с разных уровней. **ОСК**

Размеры Петровского дока

НАИМЕНОВАНИЕ	Длина полезная, м	Ширина наибольшая, м	Площадь, м ²
ЮЖНАЯ КАМЕРА	325,5	31	22 200
ЗАПАДНАЯ КАМЕРА	62,2	31	
СЕВЕРНАЯ КАМЕРА	60	32	
ВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН	114,7	31	

Фотографии проекта нового дока предоставлены Центром подводных исследований Русского географического общества

