

были забиты десятки тысяч свай, пространство между их рядами заполнялось щебнем и землей. Дамбы с обеих сторон морского канала предназначались для защиты его от заиливания, от города они тянулись на 4,3 км. В июле 1882 г. первая очередь канала была сдана в эксплуатацию.

Проект Н. И. Путилова предусматривал строительство не только морского корабельного канала, но и целого комплекса портовых сооружений. Грандиозный план отнял у него все силы. До реализации его Николай Иванович не дожил, он умер в 1880 г., за пять лет до окончания строительства канала. Морской канал был его любимым детищем — и последней волей его стало желание «*быть похороненным не на кладбище, а на бровке Морского канала*». Император Александр II, знавший истинную цену человеку, чья деятельность была направлена на развитие отечественной промышленности, заметил на это: «*Если бы Путилов завещал себя похоронить в Петропавловском соборе, я и на то согласился бы*».

После смерти Н. И. Путилова подряд был передан инженерам П. П. Вореише и С. П. Максимовичу.

Строительством последовательно руководили инженеры Ф. И. Энрольд, В. В. Салов, М. Л. Фуфаевский, И. В. Жирухин и др.

Морской канал торжественно открыли в 1885 г. в присутствии императора Александра III.

В честь окончания работ была выбита памятная медаль, а у входа в канал установлен обелиск (не сохранился).

Со дня своего открытия канал выполнял мирную функцию. Он позволил крупным океанским судам заходить в порты Санкт-Петербурга. На северной дамбе было построено здание таможни, развивался Санкт-Петербургский морской порт на Трухтанных и Гутуевском островах.

В годы Первой мировой войны канал практически не эксплуатировался, в нем затонуло несколько судов, судоходство по Морскому каналу прекратилось, порт был парализован. После всех катаклизмов Гражданской войны канал снова стали использовать по прямому назначению, были проведены работы по его очистке и восстановлению, и в 1922 г. по нему вновь пошли иностранные, а затем и советские торговые суда.

В 1924 г. статус уже Ленинградского морского торгового порта и Ленинградского морского канала был подтвержден указом Совнаркома. В период Великой Отечественной войны в Морском канале и порту заняли огневые позиции корабли Балтийского флота (в том числе линкоры «Марат» и «Октябрьская Революция»), которые отсюда вели огонь по врагу.

В 1960–1980-х гг. канал дополнительно углублялся, устанавливались новые средства навигационного оборудования, от него провели ответвление для подхода пассажирских судов к Морскому вокзалу. А вот дамбами, похоже, занимались мало — со временем их частично размывло, превратив в две цепочки отдельных островков.

Сегодня Большой порт Санкт-Петербург — это современный транспортный узел, имеющий около 200 причалов, современные контейнерные и складские терминалы, перегрузочные комплексы и склады. Сданы в эксплуатацию судопропускное сооружение, крупный морской пассажирский комплекс. В порту обеспечивается круглогодичная навигация и обработка крупнотоннажных судов у причалов многочисленных стивидорных компаний — организаций, которые занимаются погрузочно-разгрузочными работами в портах.



**Открытие Морского канала в Санкт-Петербурге
15 мая 1885 г.**

Художник А. Г. Беггров

**Выставка подготовлена
под общим руководством директора
Центрального военно-морского музея
имени императора Петра Великого
Р. Ш. Нехая**

Заместитель директора по научно-экспозиционной
и выставочной работе С. Ю. Курносов

Куратор и дизайнер выставки О. Б. Курносова
Корректор И. А. Медведева

**Центральный военно-морской музей
имени императора Петра Великого
выражает благодарность
Российскому государственному архиву
Военно-Морского Флота
и его директору В. Г. Смирнову
за предоставленные для выставки материалы**

Выставка работает по адресу:

190121, Санкт-Петербург, пл. Труда, д. 5

(вход для посетителей со стороны Крюкова канала)

Телефон: 8 (813) 303-85-13



Департамент культуры Министерства обороны
Российской Федерации

Центральный военно-морской музей
имени императора Петра Великого

Российский государственный архив
Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ КАНАЛ МОРСКОЙ СТОЛИЦЫ





Санкт-Петербург. Первые годы
Художник А. А. Тронь, ЦВММ

С первых месяцев существования Санкт-Петербурга начала функционировать морская гавань на Неве. Уже 19 (30) ноября 1703 г. в город прибыло первое иностранное судно голландского шкипера Яна Хиллебрантса из Шеллинга, доставившее соль и вино. Корабль носил имя «Дева Анна». Шкипер получил объявленную Петром премию — 500 золотых. А в июне 1705 г. Петр торжественно встречал сразу 45 голландских и английских торговых кораблей.

Официальной датой регулярной деятельности Петербургского порта считают 1713 г. Пристани начали строить по обоим берегам Невы. Первая из них, Троицкая, расположилась на правом берегу, там, где сейчас находится домик Петра. Вскоре появилась пристань и на левом берегу реки, возле нынешнего Эрмитажа. Главной же частью порта постепенно становилась Стрелка Васильевского острова.

К причалам на Неве с моря вел сложный, извилистый фарватер, вызывавший значительные затруднения для прохождения крупных судов. Осадка судна, способного пройти в Петербург при среднем уровне воды, не должна была превышать 2,4 м. Суда с большей осадкой могли проходить бар (подводную отмель) в устье Невы лишь на камелях (понтонках). Мелководность Финского залива на подступах к Петербургу не позволяла проводить к морским границам города суда, которые были вынуждены разгружаться на Кронштадтском рейде, а далее перегружаться на самоходные суда — лихтеры — и уже так доставлять груз в российскую столицу.

Идея строительства Морского канала, позволяющего судам заходить непосредственно в порты Санкт-Петербурга, принадлежала Петру I. При нем началась прокладка канала между Стрельной и Екатерингофом. Но после смерти императора работы прекратились.

С течением времени менял местоположение городской центр, а Санкт-Петербургский порт все ближе и ближе переносился к морю (Финскому заливу). На городской территории образовывались новые кораблестроительные верфи — Галерная, Партикулярная, Охтинская.

Еще при Петре I торговый центр Петербурга перемещается с Городского на Васильевский остров. На берегу Малой Невы в 1723–1737 гг. были построены каменные галереи так называемого Старого Гостиного двора. С 1733 г. на Стрелке Васильевского острова началось строительство причалов и зданий нового Санкт-Петербургского порта. При императоре Александре I в начале XIX века произошла масштабная реконструкция порта — был возве-



Панорама Санкт-Петербурга со стороны Васильевского острова до постройки томоновской биржи
Художник Д. А. Атkinson, ЦВММ

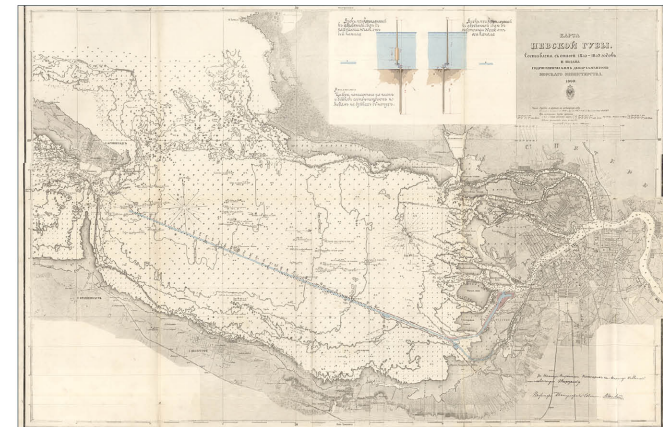
ден грандиозный неоклассический ансамбль Стрелки Васильевского острова.

В общей сложности на Васильевском острове порт располагался более века, вплоть до строительства нынешнего Санкт-Петербургского порта на Гутуевском острове с Морским каналом от порта до Кронштадта.

На рубеже XVIII–XIX веков грузооборот Петербургского порта составил 45% всей русской внешней торговли. Порт простирался на огромной территории нижнего течения Невы от Охты до Гутуевского острова. Суда входили в Неву на 12 км от устья. Возле пристаней появились многочисленные склады для хлеба, пеньки, масла, табака, сала, сельди и других товаров. Центром экспортной торговли хлебом стала Калашниковская биржа. Сейчас на ее месте находится Синопская набережная. Ниже, у Большой Невки, расположился Пеньковый буян купца Гагарина. Появились Сельдяной, Масляный и другие буяны (буян означает место, где располагались торговые амбары или речная пристань, где выгружались товары с судов).

Проходили годы, десятилетия. Возрастали размеры и осадка плавучих средств. И уже не каждый парусник, а тем более пароход мог пристать к причалам в пределах городской черты. Так, по данным морского министерства за 1830 г., в Кронштадт пришло 759 судов с товарами, а в Петербург — только 323. Из-за песчаных отмелей с глубиной, не превышавшей 3–4 метров, простиравшихся в Невской губе практически от самого Кронштадта до неевского бара в 5 км от дельты, создававшего дополнительную мелководную преграду для входа в устье реки, купцы вынуждены были перегружать в Кронштадте товары на плоскодонки или лихтеры. Некоторые из облегченных таким образом судов продолжали путь к причалам города, а на обратном пути догружались у котлинских причалов. Начиная с 60-х гг. XIX века, трудности в работе Петербургского порта достигли наивысшей остроты. Требовалось принимать решительные меры для выправления создавшегося положения.

Была и еще одна причина, настоятельно толкавшая царское правительство решать назревший вопрос. «...Соединение специально военного порта в Кронштадте с коммерческим... положительно противно военным и коммерческим целям» — отмечал в 1872 г. министр путей сообщения генерал-лейтенант граф А. П. Бобринский. Перегруженность Кронштадта купеческими судами, конечно же, сильно мешала главной базе Балтийского флота, призванной стоять на защите столицы с моря.



Панорама Санкт-Петербурга со стороны Васильевского острова до постройки томоновской биржи
Художник Д. А. Атkinson, РГА ВМФ

В проекте защиты Петербурга от наводнений инженера П. П. Базена (1824–1827 гг.) предусматривалось строительство Морского канала. Базен предлагал изолировать Невскую губу, построив в Финском заливе по линии Лисий Нос — остров Котлин — Ораниенбаум 5 дамб с одним устройством для пропуска судов и одним — для пропуска воды. Однако осуществить этот сложный проект в то время было нереально: уровень развития строительного дела был недостаточен для такого строительства.

Решение о строительстве было принято только в царствование императора Николая I. Однако обсуждать этот вопрос стало возможно только после окончания Крымской (Восточной) войны 1853–1856 гг.

Из 11 (по другим данным — из 25) проектов, предложенных с 1836 по 1870 г., наибольший интерес представляли проекты инженера Н. И. Путилова, инженер-генерал-лейтенанта И. А. Заржецкого и инженер-генерала Э. И. Тотлебена. На их основе Межведомственным комитетом Министерства путей сообщения под руководством инженер-генерал-лейтенанта С. В. Кербедза в 1872–1873 гг. был выработан окончательный проект Морского канала.

Подряд на строительство получил Н. И. Путилов, который с 1869 г. на собственные средства вел строительство так называемого Путиловского порта. Помимо сооружения открытого морского канала по Невской губе от Кронштадта до Петербурга Путилов разработал проект строительства маяков, причалов, зданий и складов морского порта. Но, начав реализацию проекта, Н. И. Путилов столкнулся с ожесточенным сопротивлением со стороны тех лиц, которые занимались перевалкой и доставкой товаров из Кронштадта в Петербург, имея от этого дела большие прибыли. Ими оказывалось давление на правительство, которое приостановило финансирование строительства и Путилов, верный своим принципам, вынужден был продолжать работы за свой счет.

Строительные работы были начаты в 1878 г., в них было задействовано 59 судов: пароходов, шаланд, самоходных барж, паромов и земснарядов общей производительностью 1000 м³ грунта в час. К тому времени в России уже имелись «землеройные машины», и, очевидно, именно тогда получили свое развитие суда технического флота. Широко использовался опыт строительства Кронштадтских фортов. Для сооружения ограждающих дамб в дно водоема