



ЮРИЙ ЛИСЯ

XXIII
XXII
XXI

XX
XIX
XVIII
XVII
XVI
XV
XIV
XIII
XII
XI
X
IX
VIII
VII
VI
V
IV
III
II
I



КРОНШТАДТСКИЙ ВЕЛИКАН

ГЛЕБ ЧУБИНСКИЙ-НАДЕЖДИН,

специалист по связям с общественностью Кронштадтского морского завода



ЦАРСКИЕ ПОЧЕСТИ

Проект дока разработал главный инженер-строитель кронштадтского порта Владимир Шаверновский. Строительные работы велись под общим руководством инженера генерал-лейтенанта Бориса Берга.

Начало работ по постройке дока благословил отец Иоанн Кронштадтский. Работы по сооружению дока продолжались шесть лет – с 1908 по 1914 год. Стоимость дока со всеми вспомогательными работами и оборудованием обошлась казне в 5 млн рублей (по сегодняшнему курсу около 60 млн долларов). Док строился на мелководном заливе, поэтому потребовал оригинальных технических решений при откачке воды и рытье котлована – пришлось использовать мощные экскаваторы и насосы. Днище дока и его стенки

облицованы финским гранитом, который придал ему необыкновенную прочность и долговечность. Док почти без пауз эксплуатируется по сей день.

Постройка аварийного дока стала знаменательным событием всероссийского масштаба. Док был торжественно открыт 13 (по ст. стилю 1) июля 1914 года в присутствии их императорских величеств Николая II и Александры Федоровны и их августейших дочерей.

В торжестве по случаю открытия участвовали морской министр генерал-адъютант Иван Григорович, военный министр генерал Владимир Сухомлинов, министр внутренних дел гофмейстер Николай Маклаков и другие высшие сановники империи. Обширную территорию Алексеевского дока празднично украсили, водрузив по сторонам высокие мачты с развевающи-

▲ Постройка аварийного дока стала знаменательным событием всероссийского масштаба. Док был торжественно открыт 13 (по ст. стилю 1) июля 1914 года в присутствии их императорских величеств Николая II и Александры Федоровны и их августейших дочерей

Свое нынешнее название в честь молодого рабочего Кронштадтского завода Павла Иогановича Велещинского, погибшего в годы Гражданской войны, док получил в 1920-е годы, после окончательного утверждения власти большевиков. Первоначально он назывался аварийным и носил имя «Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича и Великого Князя Алексея Николаевича Романова».

◀ В доке регулярно ремонтируются ледоколы федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт»

“ **ИМЕНЕМ ГОСПОДА БЛАГОСЛОВЛЯЮ НАЧАЛО РАБОТ ПО ВОЗВЕДЕНИЮ СУХОГО АВАРИЙНОГО ДОКА И ВСЕХ ПРОИЗВОДЯЩИХ ПОСТРОЙКУ** ”

ПРОТОИЕРЕЙ ИОАНН СЕРГИЕВ, 20 МАЯ 1908 ГОДА



◀ Док продолжает исправно нести свою службу, принимает большие корабли и суда, но нуждается в реконструкции и модернизации

мися флагами, увенчанными золотыми изображениями государственного герба. Линия очертаний дока окаймлялась шпалерами морских и сухопутных команд. По обе стороны ворот дока соорудили изящные беседки: в одной выставили планы, чертежи, образцы материальных работ, другую, предназначенную для императора и его семьи, убрали цветами.

После торжественного освящения док наполнили водой, и ровно в полдень императрица Александра Федоровна, приняв из рук морского министра топорик, перерубила синюю шелковую ленту. Грянул государственный гимн. Ожидавший в Лесной гавани крейсер «Рюрик» вошел в док.

ДВЕ ВОЙНЫ ОДНОГО ДОКА

Док цесаревича Алексея – им. П.И. Велешинского – сооруже-

ние монументальное, кажется, построенное на века. И вот уже более 100 лет он непрерывно принимает корабли.

В Первую мировую войну в доке латали пробоины, ремонтировали котлы и механизмы, меняли стволы орудий линкоры «Андрей Первозванный», «Севастополь», крейсеры «Богатырь», «Рюрик». Работы в доке велись круглосуточно. В годы революции и Гражданской войны здесь доковались корабли, вернувшиеся в Кронштадт из Ледового похода.

Большие испытания выпали доку в годы Великой Отечественной войны. Одно из самых уязвимых мест сухого дока – его затвор, батопорт. Повреждение батопорта делает его бесполезным для судоремонта. Запасного затвора док им. П.И. Велешинского не имел, поэтому его защита стала одной из главных задач работников завода. Летом 1941-го во время гитлеровско-

Кронштадтские доки привлекают огромный интерес к одному из старейших судоремонтных заводов России, цехов которого не миновал ни один боевой корабль Балтийского флота





Могучие размеры дока и его прочность вызвали к жизни идею создания на территории Кронштадтского морского завода центра судостроения современных крупнотоннажных кораблей

На сегодняшний день Кронштадтский морской завод обладает крупнейшей в стране коллекцией сухих доков, каждый из которых, являясь памятником промышленной архитектуры, представляет собой несомненную культурную ценность

го наступления на Ленинград и интенсивных бомбардировок Кронштадта по совету академика А.Н. Крылова палубу докового батопорта прикрыли броневыми плитами, предназначенными для строящихся крейсеров. Это позволило уберечь док от разрушений, даже несмотря на то, что он много-

кратно оказывался мишенью для вражеских бомбардировок и артобстрелов и пережил не менее полутора десятков прямых попаданий.

С доком связано немало драматических эпизодов. Уже в первую неделю войны на Морской завод стали возвращаться корабли с боевыми повреждениями. Первым 27 июня 1941 года вернулся крейсер «Максим Горький». Подрыв мины оторвал его носовую оконечность по первую башню главного калибра. Разрушенный крейсер ввели в док. После осмотра его решили восстановить, построив новую

Док продолжает исправно функционировать, принимая военные корабли и гражданские суда

носовую оконечность и пристыковал ее в доке.

В Ленинграде на заводе № 189 срочно изготовили новую носовую часть, а в доке произвели ремонт поврежденных участков корпуса и подготовили места пристыковки. В ночь с 20 на 21 июля 1941 года 150-тонную носовую оконечность прибуksировали в Кронштадт и ввели в док. Там ее состыковали с кораблем и заклепали. Уже в начале августа 1941 года готовый корабль вывели из дока для испытаний. На восстановление крейсера ушло 43 дня.

ДОК ДЛЯ ГИГАНТОВ

После войны док продолжал исправно нести свою службу, принимая для ремонта самые крупные корабли и суда. В конце пятидесятих годов в нем доковался первый в мире атомный ледокол «Ленин», в 1960-е годы регулярно проходила ремонт гигантская китобаза «Юрий Долгорукий». В 1980-е годы через док Велещинского прошли громадные «Орланы» – тяжелые

атомные ракетные крейсера проекта 1144 – длиной 251,1 м, шириной 28,5 м, высотой 59 м и осадкой 10,3 м.

Самый первый из «Орланов» – крейсер «Киров», по воспоминаниям очевидцев, с большим трудом удалось протиснуть в акваторию Морского завода, а его постановка в док заняла около тридцати часов. В результате сложнейшей операции корабль удалось поставить в док, имея между килем и порогом батопорта минимальный зазор. В конце 1990-х годов в доке ремонтировался единственный оставшийся в строю тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий», флагман российского флота. На сегодняшний день он считается самым мощным и защищенным надводным кораблем в мире.

В 2000-е «Велещинский» помещает для доковых работ такие крупные корабли, как ледокол «50 лет Победы». Сегодня док продолжает исправно функционировать, принимая военные корабли и гражданские суда. В год своего столетнего юбилея в 2014 году «Велещинский» принимал для ремонта легендарный ледокол «Красин» и одновременно с ним главный исторический корабль российского флота – крейсер «Аврора».

Док им. П.И. Велещинского, как и другие исторические доки Морского завода, нуждается в коренной реконструкции и модернизации, насыщении современным оборудованием, построении складских зон, организации выверенной логистической системы. **СС**



Док имени П.И. Велещинского

236 м – длина части, где устанавливаются суда

45,9 м – средняя ширина входа

11,3 м – глубина на пороге, считая от ординара

13 июля 1914 года – открыт менее чем за три недели до начала Первой мировой войны