

# ВЕСТЬ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[57] № 1 /2020



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



## Clemco International Group

Мировые технологии - проверенные решения

*Международная компания Clemco основана в 1949 г. с целью внедрить революционную высокопроизводительную технологию абразивной струйной очистки и установить новый стандарт качества работ, максимальной эффективности, безопасности и комфорта оператора. Это обязательство перед нашими клиентами остается неизменным из года в год.*

[www.clemco.ru](http://www.clemco.ru)

+7 812 670 9173

[info@clemco.ru](mailto:info@clemco.ru)



будь в курсе



# КОРАБЕЛЫ НА ЗАЩИТЕ ЛЕНИНГРАДА

**Огромный вклад в общее дело победы над врагом в Великой Отечественной войне внесли труженики промышленных предприятий осажденного Ленинграда. В том числе специалисты судостроительных заводов.**

*Марина Дерябина*

С началом Великой Отечественной войны Ленинград стал важнейшим стратегическим объектом захвата в планах гитлеровского командования. В 1941 году фашисты развернули массовое наступление на подступах к городу, желая стереть его с лица земли. Окружив его, противник обрек мирное население на смерть. Но ни голод, ни холод, ни массовые обстрелы, ни ночные бомбардировки не смогли сломить боевой дух жителей города. Блокада Ленинграда была полностью снята лишь 27 января 1944 года.

## БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД

Весной 1941 года над Советским Союзом нависла военная угроза. В конце мая в Германию были отозваны 70 немецких специалистов, которые участвовали в достройке на Балтийском заводе тяжелого крейсера «Петропавловск». Еще раньше Германия прекратила поставку техники и оборудования для корабля.

Начало лета выдалось холодным и дождливым. Воскресенье 22 июня было первым солнечным и теплым днем. Ленинградцы отдыхали, многие - за городом. В полдень по радио выступил нарком иностранных дел СССР Вячеслав Молотов с сообщением о вероломном нападении Германии на Советский Союз.

Со второй половины воскресного дня райвоенкоматы вели призыв военнообязанных. 23 июня объявили о мобилизации людей призывных возрастов. За первую неделю войны несколько сотен работников завода отправились на фронт.

30 июня на предприятиях Ленинграда стали создавать подразделения дивизии Ленинградской армии народного ополчения (ЛАНО) из добровольцев - людей в возрасте 17-55 лет.

В заводской газете «Балтиец» было опубликовано обращение красногвардейцев и партизан к молодым рабочим завода. Они призвали балтийцев встать на защиту Родины. На заводском дворе появились фанерные щиты с лозунгом: «Балтийцы! Пошлем верных сынов Родины добровольцами на фронт!». Известие о том, что предприятию разрешили создать отряд народного ополчения, всколыхнуло весь коллектив. В цехах едва успевали принимать заявления.

В то время, как добровольцы в сжатые сроки проходили военную подготовку, на предприятиях Свердловского района Ленинграда изготовили вооружение для своей дивизии и обеспечили снаряже-

нием бойцов и командиров. Балтийцы выпустили сверх плана 14 минометов, произвели специальные патроны для 360 охотничьих ружей, 18 000 финских ножей, переделали в боевые 400 учебных винтовок и восемь пулеметов.

Истребительный батальон Балтийского завода свой первый бой принял под Нарвой в составе 4-й дивизии ЛАНО. В августе 1941 года он держал оборону под Кингисеппом. Позже балтийцы обороняли Колпино.

Сотни работников завода, начиная со второй половины июля, рыли окопы, противотанковые рвы, строили другие оборонительные сооружения на подступах к Ленинграду.

Ушедших на фронт заменили на рабочих местах женщины. Из школ фабрично-заводского обучения и ремесленных училищ на завод пришли подростки, к станкам встали вчерашние школьники и вер-



*Блокадный Ленинград*

нувшиеся на завод пенсионеры. Многие, забыв о доме, дневали и ночевали в цехах. Впереди их ожидали тяжелые испытания - 900-дневная блокада Ленинграда. Она началась 8 сентября 1941 года после того, как противник занял Шлиссельбург и вышел на берег Ладожского озера.

В конце августа 1941 года противник захватил часть Октябрьской железной дороги. Это перечеркнуло все мобилизационные планы Балтийского завода, и предприятию пришлось на ходу перестраивать производство. В тот момент на стапелях находились головной линейный корабль «Советский Союз», головной и серийный легкие крейсера «Чапаев» и «Валерий Чкалов», а также купленный в Германии тяжелый крейсер «Петропавловск».

Обстановка на фронте вызывала тревогу. Руководящие работники переселились на завод. Нужно было быстрее переключиться на выпуск продукции для действующей армии (76,2-мм полковых пушек по чертежам Кировского завода, минометов, корпусов фугасных авиабомб, артиллерийских снарядов, деталей для реактивных минометов «Катюш» и морских тралов).

В начале сентября 1941 года Балтийский завод приступил к сооружению долговременных оборонительных точек - дотов (район Купчино - Шушары - Обухово) из запасов брони, имевшейся на предприятии. Часть конструкций сняли с недостроенного линкора. Балтийцы оборудовали восемь больших артиллерийских и почти 90 малых и средних дотов. А всего за время блокады они передали Ленинградскому фронту бронеколпаки и другое оборудование для 428 дотов. Эти огневые точки помогли создать неприступную оборону на ближних подходах к городу.

Балтийцы обеспечивали боеспособность Балтийского флота в ходе всей войны. В конце июня 1941 года ремонтные бригады, сформированные из работников Балтийского завода, были направлены на корабли Балтфлота для устранения повреждений.

На эскадренных миноносцах и других кораблях для снижения параметров магнитного поля специалисты предприятия смонтировали размагничивающие устройства. Это позволило повысить их безопасность при воздействии магнитных мин противника.

За годы войны специалисты Балтийского завода не только отремонтировали много кораблей (среди них миноносец «Сторожевой», тяжелый крейсер «Петропавловск»), но и построили несколько подводных лодок, серию малых тральщиков.



Сборка лафета 76-мм пушки на Балтийском заводе

Также для «Дороги жизни» были изготовлены шесть несамходных сухогрузных барж и небольшие маневренные суда - тендеры.

В июле 1941 года, всего за две недели, на Балтийском заводе переоборудовали в канонерские лодки самоходные грунтоотвозные шаланды «Олекма», «Нора» и «Буря». Транспортные суда «Тыну» и «Эвальд» балтийцы переоборудовали в плавучие базы тральщиков.

В связи со сложной оперативной обстановкой на фронте и отступлением Красной Армии Балтийский завод принял часть технологического оборудования с Ижорского завода и других предприятий, которые оказались в районах боевых действий. В свою очередь с Балтийского завода пришлось эвакуировать в тыл более 500 единиц оборудования и 100 вагонов материалов.

Ленинградцы жили в обстановке

предельного напряжения из-за постоянных воздушных налетов и артобстрелов. Тревогу иногда объявляли по несколько раз в день, а налеты длились многие часы. Только за первый год войны завод 25 раз подвергался артобстрелу, о воздушной тревоге сообщали 360 раз (из-за этого многие опаздывали на работу, потому было принято решение: никто не имеет права покинуть свое рабочее место, пока не явится сменщик).

Позднее на город обрушилась не менее страшная беда - голод. Уже 2 сентября пришлось усилить режим экономии и снизить нормы снабжения населения продуктами питания.

Лишь к лету 1942 года снабжение Ленинграда продовольствием улучшилось. На Балтийском заводе создали подсобное хозяйство, наладили диетическое питание, организовали заготовку дров для работающих и семей военнослужа-



Подготовка на Балтийском заводе броневых морских охотников к ходовым и статочным испытаниям

щих. К октябрю 1942 года производительность труда на предприятии значительно выросла. Жизнь в осажденном Ленинграде постепенно входила в привычную колею.

После прорыва блокады заводские цеха продолжали действовать в режиме военного времени. Но теперь они были обеспечены всем необходимым для выполнения заказов. Рабочий день продолжался с 8 до 18–19 часов. Питание было организовано хорошо, хотя и сохранялось строгое нормирование. Началось восстановление производства.

В начале 1945 года на заводе подготовили производство к работе в мирных условиях. Главной проблемой оставалась комплектация цехов и служб кадрами. Предстояло переобучить и повысить квалификацию многих сотен людей. Была организована и учеба руководителей – по разделам экономики, организации, планирования, техники, технологии производства.

В июне 1945 года завод принял на себя обязательства по восстановлению значительного числа объектов городского хозяйства. Балтийцы дали новую жизнь жилым домам, школам, больницам, детским садам, Дворцу культуры им. С. М. Кирова, заводскому клубу, пионерлагерю, общежитиям.

### СЗ «СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»

Практически сразу после начала войны Судостроительный завод им. А. А. Жданова (название «Северной верфи» в тот период) оказался всего в 3 км от линии фронта. В связи с реальной угрозой прорыва противника в Ленинград, рабочие завода построили по указаниям военных специалистов ряд оборонительных сооружений как на самом заводе, так и на прилегающей территории; эти огневые точки должен был занять для обороны рабочий батальон предприятия.

У реки Емельяновки, протекавшей по территории завода, соорудили окопы и 65 пулеметных позиций, 8 орудийных дзотов, 250 стрелковых ячеек и 6 минометных позиций, бетонные основания под орудия, 8 орудийных зенитных вышек, зенитные пулеметные вышки на крыше заводоуправления пулеметные гнезда на втором этаже фабрики кухни в сторону пр. Стачек и другие оборонительные сооружения.

Чтобы избежать жертв и продолжать работу, корабли организовали еще две заводские площадки: на территории завода «Русский дизель» на Выборгской стороне и в бухте Гольцмана, на побережье



Работники Судостроительного завода им. А. А. Жданова (ныне – СЗ «Северная верфь») на уборке городских улиц, 1942 г.

Ладожского озера, где было построено 14 барж для легендарной «Дороги жизни». Эти баржи эвакуировали из Ленинграда людей, а обратно в осажденный город везли продовольствие.

Летом 1941 года на фронт ушло более 3 тыс. работников верфи. Они воевали в составе 25 Стрелкового полка 44 стрелковой дивизии. Полк держал оборону на Пулковских высотах, вел кровопролитные бои с противником в Новгородской области, дошел до Восточной Пруссии.

Оставшиеся на заводе работники выполняли ремонт военных кораблей, в срочном порядке достраивали стоявшие на стапелях суда, выпускали снаряды.

Строившиеся на заводе эсминцы «Стройный», «Строгий» и «Опытный», не успевшие пройти даже швартовные испытания, были переведены на Неву, чтобы артиллерийским огнем защищать Ленинград. «Строгий» был направлен к Новосаратовской колонии, а «Стройный» встал напротив устья реки Усть-Ижоры.

Кроме экипажа, на кораблях располагались судостроители, которые буквально на плаву достраивали эсминцы, ремонтировали вышедшее из строя оборудование, ликвидировали повреждения. Экипажам и кораблям удалось завершить монтаж артиллерийских установок, систем управления огнем. Корабли обстреливали занятые врагом Шлиссельбург, район Пулковских высот. До 1943 года корабли завода защищали город, принимали участие в операции «Искра» по прорыву Блокады Ленинграда.

Немало кораблей, построенных на верфи, вместе со своими экипажами погибло в боях. Их имена выбиты на гранитном монолите, установленном на заводской площадке рядом с мемориальной стелой «Кораблям, стоявшим насмерть!». Это эсминцы «Яков Свердлов», «Ленин», «Гневный», «Гордый», «Скорый»; тральщики «Ударник», «Фугас», «Патрон»; сторожевики «Циклон», «Буря», «Пурга», «Бриллиант», «Жемчуг», «Снег».



Бойцы - ждановцы





*Буксирный пароход «Соколик» до затопления в 1943 году был единственным буксиром Средне-Невского судостроительного завода*

комплектуется партизанский отряд № 162 в количестве 43 человек. Он действовал в тылу врага в районе Кингисеппа до ноября 1942 года. Впоследствии группа работников завода, входящих в состав отряда, была награждена боевыми наградами. Одновременно формируется еще один – районный партизанский отряд, в который вошло 125 работников. Отряд действовал в тылу врага в районе Вырицы.

В самом начале войны коллектив завода направил часть своих сотрудников для производства оборонных работ. Всего в них участвовало свыше 500 мужчин и женщин.

Начало военных действий не остановило производственную деятельность. Коллектив завода сосредотачивает внимание на достройке базового дизельного тральщика Т-217. Вспоминает бывший начальник бюро технологических процессов механического цеха А.В. Николаенко: «Когда сборку корпуса корабля довели до верхней палубы, рядом разорвался снаряд, осколки которого в полном смысле слова изрешетили правый борт. По счастливой случайности это произошло в обеденный перерыв и жертв удалось избежать. За 3 дня мы «залатали» пробоины и вскоре спустили тральщик на воду».

В это же время завод выполняет срочный заказ Ленинградского фронта по достройке быстроходных броневых катеров пр. 1124. Эти катера приняли активное участие в боях за «Невский пятак» и при прорыве Блокады. Также летом 1941 года завод приступил к постройке понтонов для переправки войск.

Всего за период Великой Отечествен-

ной войны работниками завода были выполнены следующие заказы: в 1941 году построены 2 бронекатера С-99 и С-100 пр. №1124, а также тральщик С-28; в 1942 году построены 12 плашкоутов, 2 тендера и понтоны; в 1943 году отремонтирован затонувший сторожевой корабль «Вихрь», достроены 2 корпуса больших тральщиков (БТЩ) С-34 и С-35 пр. 53У; в 1944 году построены 5 тралбарж и 3 понтона грузоподъемностью 80 тонн, в 1945 году построены 5 малых тральщиков МТЩ пр. 253Л и капитально отремонтирована канонерская лодка «Пионер».

Одновременно с производственной деятельностью, завод занимался эвакуацией сотрудников и технологического оборудования. Последний сухопутный эшелон удалось переправить через станцию Мга за день до ее захвата противником, в дальнейшем эвакуация проводилась через Ладогу.

8 сентября 1941 года, когда кольцо блокады замкнулось, завод оказался в 5 км от линии фронта. Используя удобную позицию на высоком берегу устья реки Тосно, враг регулярно обрушивал на завод лавину огня, пытаясь его уничтожить.

Самым критическим моментом в жизни завода стало 30 сентября 1941 года – враг прорвался к станции Саперная в 3 км от предприятия и на случай его дальнейшего продвижения был получен приказ взорвать завод, а рабочим и служащим отходить в сторону Ленинграда. Тревожный день, тревожная ночь, завод подготовлен к уничтожению, люди находятся в мобилизационном состоянии, и только в 2 часа ночи приказ был отменен, поскольку противник был отброшен за реку Тосно

подошедшим танковым соединением.

Осенью 1941 года начинается частичная эвакуация работников и технологического оборудования в Ленинград на территорию завода навигационных приборов. Одновременно с эвакуацией, коллектив завода выполняет срочные заказы: продолжают работы по изготовлению понтонов, спецсаней для перевозки боеприпасов и продовольствия, двухколесных тележек, железных печек, ящиков для противотанковых мин. К январю 1942 года завод в основном переводится в Ленинград, а его собственная территория становится филиалом.

На новом месте завод функционировал до 8 сентября 1942 года, где под жестоким артобстрелом и бомбежками рабочие изготавливали снаряды и бомбы, ремонтировали навигационные приборы, выполняя заказы фронта.

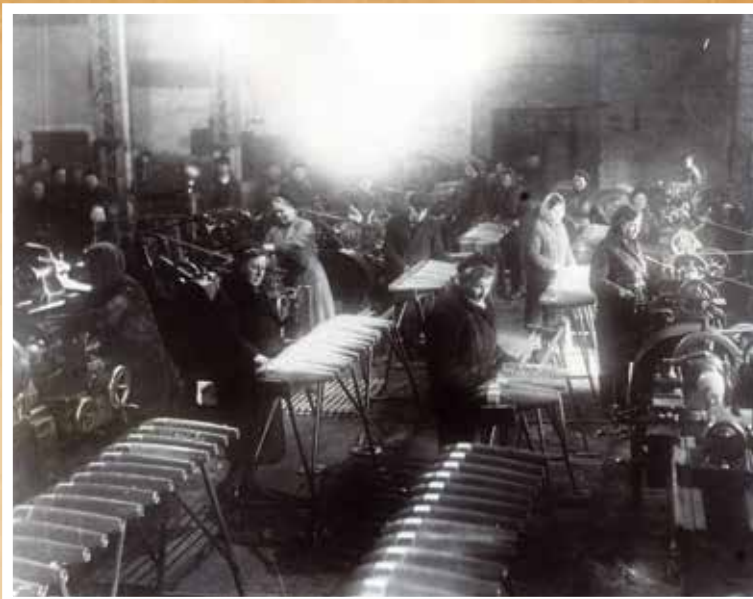
На собственной территории в это время оставалось около 150 человек. В мае 1942 года на завод поступает исключительно важный заказ – постройка самоходных плашкоутов для Ладожской «Дороги жизни». Эти суда должны были быть быстроходными, маневренными и способными подходить к необорудованному побережью. Проект плашкоутов разрабатывали конструкторы Петрозавода, которым для этого понадобилось меньше недели. Принимаются все меры для сдачи заказов в срок: удлиняется рабочий день, вводится двухсменка, специалисты-мастера временно переводятся на рабочие места.

Учитывая сложившуюся ситуацию с обеспечением работников завода и жителей блокадного Ленинграда продовольствием, на предприятии создано собственное подсобное хозяйство. Практически под огнем противника рабочие выращивали картофель, капусту, морковь, свеклу. Из приказа директора завода П.И. Карпова: «...Коллектив рабочих подсобного хозяйства в 1942 году добился хороших результатов по выращиванию, сбору и хранению овощей. Сдано государству 600 тонн овощей. Уборка проведена в сжатые сроки и организовано хранение урожая. Рабочие завода обеспечены овощами до нового урожая».

Прорыв кольца блокады 18 января 1943 года вдохнул новые силы в коллектив завода. В целом 1943 год для завода был годом перехода от временного сокращения производства к постепенному восстановлению: резко возрастает производственная программа, расконсервируются цеха. Помимо восстановительных работ, заводчане строят три базовых тральщика.

В ноябре 1944 года завод начал подготовку к постройке 100-тонных малых тральщиков, необходимых для разминирования Балтийского моря и Ладоги. Успешно завершив годовую программу 1944 года, Средне-Невский судостроительный завод вступил в победоносный 1945 год. Заводчане, пережившие войну и Блокаду, смогли в конце 1945 года ввести в состав ВМФ малые тральщики.

Большинство возвратившихся с фронтов рабочих и служащих вернулись на родной завод. За самоотверженный труд и поставку военной техники фронту Средне-Невский судостроительный завод награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.



Изготовление снарядов в цехе Адмиралтейских верфей

### АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ

За годы войны на фронт ушли почти 8000 адмиралтейцев. Заводчане сражались на фронтах, в народном ополчении в составе 264-го и 265-го пулеметно-артиллерийских батальонов, воевали в партизанских отрядах.

В труднейших условиях блокады, когда 70% работников верфей составляли женщины и подростки, завод продолжал строить и ремонтировать корабли, подводные лодки, бронекатера, выпускать продукцию для действующей армии и флота.

В этот период на верфях были построены и сданы флоту 7 подводных лодок, 20 бронированных катеров, 66 охотников за подводными лодками, 118 самоходных плашкоутов, ставших символом ленинградской Дороги жизни.

За годы войны на заводе отремонтировано свыше 300 кораблей и подводных лодок, в том числе крейсера «Киров», «Максим Горький», лидер эскадренных миноносцев «Ленинград». Выпущены тысячи единиц минометов, мин, артиллерийских снарядов, зажигательных и фугасных бомб и другой военной продукции.

Одним из крупных достижений адмиралтейцев в годы Великой Отечественной войны стала разработка проекта и организация серийного строительства бронированных малых охотников и бронированных катеров. Большинство бронекатеров, охотников за подводными лодками и торпедных катеров обеспечивали наступательные операции на Балтике и высадку десанта на побережье.

В марте 1942 года на верфях было организовано строительство самоходных тендеров-плашкоутов для Ладожского озера. Чертежи двухтормозного плашкоута,

который впоследствии стал настоящим символом ленинградской «Дороги жизни», были разработаны в десятидневный срок.

Только за навигацию 1942 года плашкоуты совершили тридцать тысяч рейсов по Ладожскому озеру, доставив в блокадный Ленинград более ста тысяч тонн различных грузов и эвакуировав на «Большую землю» более двухсот тысяч человек.

С 1943 года адмиралтейцы начали строить мониторы – корабли с мощной броневой защитой и сильным вооружением, которые имели небольшую осадку и могли подойти к берегу по мелководью. На них возлагалось прикрытие флангов наступающих армий и уничтожение транспорта противника.

Работа на верфях велась под постоянными артобстрелами и бомбардировками противника. На территорию завода были сброшены сотни авиабомб и снарядов, разрушившие многие здания.

Самоотверженный труд рабочих и служащих по строительству и ремонту боевых кораблей получил высокую оценку советского правительства. Сотни тружеников судостроительного предприятия были награждены орденами и медалями. Коллективу завода передано на вечное хранение Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

Около 5000 работников верфи не вернулись с полей войны, еще 3000 человек умерли от бомбежек и голода в Блокаду.

За заслуги в обеспечении Советской Армии и Военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны в сороковую годовщину Победы Ленинградское Адмиралтейское объединение было награждено орденом Отечественной войны I степени.

### КРОНШТАДСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД

Нападение Германии на Советский Союз прервало мирный труд сотрудников Морского завода. В первый же день войны завод перешел на работу в режиме военного времени.

Через месяц после начала боевых действий 395 морзаводцев ушли на фронт ополченцами, еще около 900 человек были мобилизованы.

С первых дней войны завод стал выполнять поручения командования: работая по 15–20 часов, а иногда и сутками, рабочие и инженеры переоборудовали и вооружали вспомогательные суда и ремонтировали корабли, подводные лодки, поврежденные в боевых операциях, производили мины, детали оружия для фронта.

Сложнейшая работа была выполнена на крейсере «Максим Горький», которому взрывом мины оторвало всю носовую оконечность по первую башню главного калибра. Новую носовую оконечность изготовили в Ленинграде, а в доке им. Велешинского за рекордные 43 дня рабочими Морзавода носовая оконечность была пристыкована к крейсеру. «Максим Горький» вернулся в строй и продолжал сражаться всю войну.

Рабочие занимались не только ремонтом кораблей, который не прекращался ни на один день. После окончания рабочих смен они строили щели, химубежища, рассредоточивали материалы, сооружали подземные хранилища, доты. Сохранение материальных запасов, позволило заводу работать и выполнять задания флота даже в самые тяжелые годы Блокады.

Зимой, готовясь к обороне Кронштадта от прямого штурма, на заводе было орга-



*Кронштадтские ополченцы*

низовано производство металлических дотов, санных установок для пулеметов. Доты устанавливали прямо на льду и засыпали снегом.

Противник ставил перед собой задачу уничтожить завод как главную советскую судоремонтную базу на Балтике. Два с половиной года он находился на линии неприятельского огня. Особенно разрушительными выдались авианалеты и бомбежки второй половины сентября 1941 года.

Бомбы разрушили многие цеха, нанесли повреждения докам, южной стенке. Многие рабочие погибли под завалами. Но даже в эти дни деятельность на заводе не прекращалась. Рабочие и инженеры не покидали своих постов. Сразу после налетов начинались восстановительные работы. Разрушенные участки переводились на новое место.

Всего за время войны на территорию завода упало около 3 000 снарядов и более 100 авиабомб. Около ста человек погибли на рабочих местах во время бомбежек и артобстрелов.

Морзаводцы проявили массовый героизм и самопожертвование во имя победы. Они разделили все лишения Блокады. Голод, холод. В блокадные дни паёк рабочего завода доходил до 250 граммов хлеба. Истощенные люди продолжали выполнять свои обязанности. Из-за отсутствия электричества цеха не прогревались, на станках замерзала смазка. Температура в помещениях сравнялась с уличной. Много сил отнимало восстановление цехов после бомбежек. От голода и лишений во время войны погибли более 800 заводчан.

Как указано выше, фактически всю войну Морзавод оставался базовым судоремонтным предприятием Балтийского флота. В 1942-1943 гг. он обеспечивал работу минных тральщиков и подводных лодок по обороне Ленинграда и операций в Балтийском море, а в 1943-44 гг. - под-

готовку наступления на Ленинградском фронте и снятие Блокады.

В 1944 году, после начала наступления Советской Армии в Прибалтике операционная база Балтфлота значительно расширилась, а в связи с наступательными операциями на Карельском перешейке остро встал вопрос о поддержании в полной боевой готовности канонерских лодок, тральщиков, катеров, участвовавших в боевых операциях. Завод сосредоточился на изготовлении аварийного имущества, специнструмента, запчастей. В 1945 году объем заводских заданий увеличился еще в полтора раза.

Многие морзаводцы, ушедшие на фронт пали смертью героев в боях. Из 395 народных ополченцев домой вернулись только 16. Четверо воинов удостоены звания Героя Советского Союза: Дмитрий Ходаков (посмертно), Яков Слепенков, Николай Лебедев (посмертно), Василий Жильцов.

Несмотря на сложнейшие, фронтовые условия, в которых приходилось работать, завод всю войну оставался лидером среди судоремонтных предприятий страны. Начиная с 1943 года, за 3 года соревнования между предприятиями отрасли завод 12 месяцев держал переходящее Красное знамя наркомата ВМФ и восемь раз был

отмечен за доблестный труд.

Многие рабочие, мастера, инженеры и служащие были отмечены правительственными наградами. В мае 1944 года за успешное выполнение боевых заданий и самоотверженный героический труд коллектив завода был награжден орденом Ленина.

Значение Морзавода в судоремонте во время Великой Отечественной войны сложно переоценить. Заводом было отремонтировано 615 кораблей и вспомогательных судов, что обеспечило боеготовность Балтийского флота и оборону Ленинграда с моря.

За годы войны на Морском заводе был выполнен огромный объем работ по переоборудованию и вооружению мобилизованных гражданских судов, на боевых кораблях устанавливались дополнительные зенитные средства, обмотки размагничивания. Широкое распространение для ускорения аварийного ремонта получили электро- и газосварка, которые широко использовались для фор- и ахтерштевней, рулей, крупных частей и лопастей гребных винтов, литых деталей машин. Широко использовалась правка погнутых деталей: валов, винтов и т.д.

Появился подводный судоремонт - была создана станция подводного судоремонта, которая занималась подводной сваркой и резкой металла, обрезкой рваных кромок пробоин, постановкой заплат, осмотром и частичным ремонтом рулей, винтов, донно-бортовой арматуры. Это ускорило ремонт в 2-10 раз.

Морзавод первым стал широко применять агрегатный метод ремонта - замену вышедших из строя механизмов на запасные, с последующим ремонтом первых. Этот метод ускорил ремонтные работы и ввод кораблей в строй. Использованию агрегатного метода способствовало то обстоятельство, что на первом этапе войны основные запасы Балтийского флота удалось сохранить в неприкосновенности.



*Зимний ремонт в доке Морзавода*