



Хранить традиции и стремиться вперед!

К 160-летию Кронштадтского морского завода

В марте 2018 года Кронштадтскому морскому заводу исполняется 160 лет. Легендарное предприятие, всю свою деятельность посвятившее ремонту кораблей, пережило и периоды расцвета, и периоды спада. Сейчас оно является крупнейшим судоремонтным предприятием северо-запада России.

4 марта 1858 года в Кронштадтской крепости «открыл свои действия для исправления механизмов паровых судов» Пароходный завод – первое отечественное предприятие, в задачи которого входил ремонт механизмов и машин для строящегося железного парового флота России. Накануне состоялось торжественное открытие нового завода, на котором присутствовал император Александр II.

Завод появился не на пустом месте – уже с начала XVIII столетия, как только Кронштадт стал главной военно-морской базой русского флота на Балтике и крупным торговым портом, здесь строили и ремонтировали корабли.

К середине XIX столетия, когда воздвигались здания завода, в Кронштадте успешно действовало ремонтно-строительное адмиралтейство, занимавшееся достройкой и оснащением кораблей и судов, построенных на верфях Санкт-Петербурга.

Но к этому времени в военном кораблестроении наступила эпоха парового флота, сначала колесного, затем – винтового. России необходимо было срочно приступить к строительству военных винтовых пароходов. Было принято решение о создании «пароходостроительного заведения». Его строительство началось 11 февраля 1847 г. Первый цех при строящемся Пароходном заводе открылся во время Крымской войны в 1855 г. – это были ремонтные мастерские для паровой канонерской флотилии, построенной для защиты водного пути к Санкт-Петербургу.

В год открытия завода в 1858 г. насчитывалось 400 мастеровых и рабочих.

В первые годы деятельности завод являлся одним из самых передовых

предприятий не только в России, но и в Европе. Организация рабочего, складского, технологического пространства, коммуникации, станки — все выполнено в соответствии с уровнем и требованиями современной промышленной архитектуры.

Ремонт кораблей (деревянных, затем броненосных и железных, по типу движителей – колесных и винтовых, парусно-винтовых) – одна из основных задач Пароходного завода. Он ремонтирует механизмы, участвует в постройке кораблей, изготавливает оборудование, создает новые виды вооружения и военной техники, новые механизмы и приборы.

Пароходный завод стоял у истоков броненосного кораблестроения России, производя доводку, наладку и достройку броненосцев. Кроме того, здесь изготавливались и монтировались на кораблях механизмы, орудия, винты, паровые котлы и другое оборудование.

Изделия Пароходного завода всегда отличали высокое техническое мастерство и качество выделки. Предприятие успешно участвовало в крупнейших российских и всемирных выставках в период 1861 — 1900 гг. Паровые камбузы, опреснительные аппараты, помпы и брандспойты, кингстоны, образцыковки, паровые котлы, вентиляторы, эжекторы, модели мно-



1897 г. Броненосец «Адмирал Ушаков».



1914 год. Открытие Алексеевского дока, ныне док Велешинского

гих приборов награждались золотыми, серебряными и бронзовыми медалями, дипломами 1 и 2 степени.

С середины 1870-х годов завод сосредоточился на участии в достройке кораблей и ремонте механизмов. Его не миновал не только ни один корабль парового Балтийского флота, но и ни один вновь построенный корабль.

В начале XX столетия кронштадтские корабли выполняли судоремонтные работы на броненосцах, крейсерах 1 и 2 рангов, минных крейсерах, канонерских лодках, пароходах, императорских яхтах, транспортах, миноносцах, учебных и портовых судах.

Здесь готовились к походам корабли Тихоокеанских эскадр. В годы Первой мировой войны завод и доковые мастерские обеспечивали аварийный ремонт и устранение боевых повреждений кораблей балтийского флота.

Велись усиленные достроечные и доковые работы на новых линкорах «Севастополь», «Петропавловск», «Гангут» и «Полтава», эскадренных миноносцев типа «Новик», подводных лодках типа «Барс».

Серьезные испытания выпали заводу в годы революции и гражданской войны. К 1920 году были почти полностью утеряны квалифицированные кадры, 90 % станков и оборудования вышло из строя или бездействовали, отсутствовали материалы.

Тем не менее, уже в начале 1920-х годов последовало возрождение предприятия, связанное с необходимостью восстановления кораблей для Красного Балтийского флота. Крейсера «Аврора» и «Профинтерн», линкоры «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна» проходят на заводе ремонт и

модернизацию, что позволяет краснофлотцам проводить первые маневры и дальние заграничные плавания.

В годы первых пятилеток Морзавод отвечает за текущий и средний ремонт кораблей МорСил Балтийского моря и капитальный ремонт вспомогательных судов, капитальный ремонт артиллерии до 8 дюймов включительно и все виды ремонта по торпедно-минному вооружению. Завод осваивает капремонт эсминцев и подводных лодок.

В эти годы кронштадтские рабочие и инженеры продолжают проявлять выдающиеся качества рационализаторства и передового труда. В 1929 г. впервые в судоремонте на Морзаводе была применена секционная сборка судна. В 1934 и 1938 годах в рекордные сроки были отремонтированы ледоколы «Красин» и «Ермак», подготовленные к совершению дальних походов для спасения полярных экспедиций.

Образцом подвижнического труда и героизма стала деятельность Морского завода в годы Великой Отечественной войны. Находясь на линии вражеского огня, завод не прекращал свою работу ни на минуту. На его территории в 1941 — 1944 гг. были сброшены 2727 снарядов и 115 авиабомб. За годы войны здесь было отремонтировано 615 кораблей и вспомогательных судов, что обеспечило боеспособность Балтийского флота и оборону Ленинграда с моря.

С завода было призвано в ряды Советской Армии 367 человек, ушло в народное ополчение 395 человек (вернулось – 16), погибли при бомбардировках и артобстрелах 88 человек. Много работников умерло во время блокады.

За огромный вклад в подготовку Победы 31 мая 1944 года завод был отмечен высокой правительственной наградой – Орденом Ленина. Тысячи морзаводцев награждены орденами и медалями Советского Союза. Четыре воина-морзаводца стали Героями Советского Союза.

В конце 1940-х годов КМОЛЗ был признан лучшим судоремонтным предприятием страны. В это же время он становится крупнейшим судоремонтным заводом ВМС СССР. А с конца 1950-х годов является признанным флагманом отечественного судоремонта. С 1946 по 1958 гг. он 33 раза занимал классные места в соревновании судоремонтных заводов и награждался переходящими Красными знаменами Совета министров и Министерства обороны СССР.



1858
1922
1944
1946
1981
2010
2011
2014
2015
2016

4 марта Пароходный завод «открыл свои действия для исправления механизмов паровых судов».

Пароходный завод, 17 мастерских военного порта, 5 сухих доков и эллинг объединены в предприятие, получившее название Кронштадтский морской завод. 2 декабря 1922 года Кронштадтскому морскому заводу присвоено имя М.И. Мартынова.

31 мая за огромный вклад в подготовку Победы завод отмечен Орденом Ленина. Тысячи морзаводцев награждены орденами и медалями. Морзаводцы Василий Жильцов, Николай Лебедев (посмертно), Яков Слепенков, Дмитрий Ходаков (посмертно) стали Героями Советского Союза.

Приказом главнокомандующего ВМФ СССР переходящее Красное знамя лучшего судоремонтного предприятия страны вручено Морскому заводу на вечное хранение.

За достижение выдающихся производственных результатов коллектив предприятия награжден переходящим Красным знаменем с занесением на Всесоюзную Доску почета на ВДНХ СССР. Вся продукция завода сдается заказчиком с 1-го предъявления, при этом более 50% на «отлично» и более 40% на «хорошо».

11 марта после трехлетнего перерыва завод возобновляет свою производственную деятельность.

2011–2014 гг. Восстановление технической готовности ДПЛ «Выборг» проекта 877

2014 г. Доковый ремонт ледокола-музея «Красин»

2014–2016 гг. Ремонт и модернизация крейсера 1 ранга Балтийского флота «Аврора»
2014–2018 гг. Восстановление технической готовности ДПЛ «Дмитров» проекта 877ЭКМ

20 апреля зарегистрировано Акционерное общество «Кронштадтский морской завод».

8 апреля во исполнение Указа Президента РФ №394 от 21.03.2007 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация» АО «Кронштадтский морской завод» вошел в состав ОСК

2016–2018 г. Ремонт гидрографического судна «Ромуальд Муклевич»



Здесь изготавливают первые глубоководные аппараты для Академии наук СССР, переоборудуются первые корабли измерительного комплекса (КИК) МО СССР, «корабли науки» – суда антарктических экспедиций АН СССР. Завод участвует в создании первых кораблей Морского космического флота.

В конце 1960-х годов впервые в отрасли на КМОЛЗе построены цех ремонта и станция испытаний газотурбинных установок для нужд флота.

В 1970-е годы Морской завод вырос в многофункциональный завод-комбинат, выполняющий работы по переоборудованию, модернизации и ремонту всех классов и типов кораблей и судов ВМФ, за исключением атомных, судов научного, торгового и рыболовного флота; строящий плавучие доки, буксиры, баржи; изготовляющий множество механизмов для оснащения флота. Ему принадлежит ведущая роль в системе судоремонтных заводов ВМФ СССР.

В среднем в доках и у стенок завода проходили ремонт до 100 кораблей в год.

В Кронштадте производится ремонт ракетных и противолодочных крейсеров, больших противолодочных кораблей проекта 1134А, подводных лодок. Выполняется ремонт гражданских судов и другие специальные задания.

В доках завода проходят ремонт флагман советской антарктической флотилии дизель-электроход «Михаил Сомов» и научно-исследовательское судно «Профессор Зубов».

Проходят ремонт парусные учебные суда ВМФ СССР: легендарные «Седов» и «Крузенштерн».

На рубеже 1990-х и 2000-х завод осуществляет ремонт и модернизацию кораблей зарубежных военно-морских флотов. В его учебных классах навыкам военно-морского дела и управлению морской техникой обучаются специалисты из стран Ближнего и Среднего Востока, Вьетнама, Индии, Китая.

В начале 2000-х годов КМОЛЗ пережил непростой период адаптации к новым социально-экономическим реалиям в условиях тяжелого экономического и организационно-правового кризиса. Для возобновления производственной деятельности в управлении предприятием были произведены юридические, финансовые и организационные изменения.

Старт возрождению был дан в начале марта 2010 года. Восстановле-

ние авторитета завода как уникального судоремонтного комплекса на северо-западе страны, а именно такова цель нового руководства предприятия, потребовало решения множества сложных задач.

Прежде всего, необходимо было восстановить преемственность квалифицированных кадров, обеспечить сочетание мастерства опытных и энергии молодых. Этого удалось добиться, во многом, благодаря опоре на ветеранов завода и привлечению свежих кадров из Петербурга и других городов страны. Сейчас заводской коллектив – единая команда, все на своих местах.

В 2016 году АО «Кронштадтский морской завод» вошло в состав Объединенной судостроительной корпорации.

Завод за последние восемь лет совершил огромный рывок вперед, снова наладив производство. Если в 2010 году было отремонтировано кораблей на 30 млн рублей, то уже в следующем году – на 400 млн рублей, а в дальней-



«Ярослав Мудрый» на доковом ремонте

Отремонтированная Аврора перед буксировкой в Санкт-Петербург



шем ежегодные объемы по судоремонту растут на 30 — 40 %.

Сейчас на заводе ежегодно ремонтируется более ста кораблей и судов различных типов и классов. Квалификация и опыт позволяют выполнять работы любой сложности — от аварийного до капитального.

Растет количество рабочих и специалистов, создаются новые отделы и цехи.

В частности, с нуля был создан и оборудован малярный цех, организованы и оборудованы гидравлический участок, участок ремонта арматуры ВВД, связанный с ремонтом подводных лодок, высокотехнологичный участок испытания стенов дизельных двигателей.

В модернизацию производства и ремонт инфраструктуры за последние 4 года завод вложил до 250 млн рублей.

Сегодняшний Кронштадтский морской завод имеет два основных направления деятельности: это военный и гражданский судоремонт, а также ремонт газотурбинных двигателей для кораблей морского флота и для «Газпрома».

Доля газотурбинного производства, созданного в 1967 году, в общем объеме производства составляет около 25 %. За полвека работы кронштадтские турбинисты отремонтировали для



«Ирбенский» готовится к буксировке

флота более 360 единиц корабельных газотурбинных двигателей, а с 1996 года более 180 приводных двигателей и блоков ГПА-10 для «Газпрома».

В судоремонте также обозначились главные направления:

1 Поддержание боеспособности кораблей и судов отечественного военно-морского флота – многолетний приоритет завода. За последние годы он продлил срок эксплуатации двум подводным лодкам проекта «Варшавянка» Балтийского флота, осуществляет ремонт боевых кораблей и судов Балтийского флота. В 2017 году завод успешно справился с ремонтом СК «Ярослав Мудрый», за что получил высокую оценку работы со стороны экипажа корабля. В этом же году отремонтировано и подготовлено к дальнейшему походу океанографическое исследовательское судно «Адмирал Владимирский». Непростые работы, в которых ремонтникам приходилось проявлять неординарные подходы к решению возникающих задач, были осуществлены в сжатые сроки.

2 Завод обеспечивает ремонт кораблей и судов гражданского назначения. На заводе проходили доковый ремонт ледоколы ФГУП «РОСМОРПОРТ» («Юрий Лисянский», «Санкт-Петербург», «Москва», «Семен Дежнев»), плавкраны, спасательные суда и буксиры.

3 Особое значение имеют проекты по восстановлению и ремонту объектов историко-культурного назначения. Большое внимание общественности и СМИ привлекли реставрация ледокола «Красин» к его 100-летию, ремонт плавучего маяка «Ирбенский» и, конечно, крейсера «Аврора».

Ремонт «Авроры» стал масштабным проектом с огромным объемом работ. Он продолжался более полутора лет (2014 — 2016 гг.), и в его ходе было выполнено восстановление технического состояния крейсера, обновлена палуба, произведены корпусные работы, отремонтированы и восстановлены системы жизнеобеспечения корабля. Весь корпус «Авроры» был тщательно очищен и заново покрашен. Общая площадь внешнего корпуса составляет более 5 000 кв. м. Полностью заменена донно-заборная арматура.

Одним из важнейших этапов ремонтных работ на «Авроре» стал ремонт силовой сети, дизель-генератора, систем жизнеобеспечения корабля и крупные модернизационные работы по установке систем пожарной сигнализации, видеомониторинга и пожаротушения тонкораспыленной водой.

На верхней палубе заменено почти 100 метров тиковой палубы.

Был произведен ремонт в более чем 60 помещениях верхней, батарейной и жилой палуб. По историческим чертежам была восстановлена каюта флагмана и отремонтированы прилегающие к ней помещения.

Рабочие завода произвели полную подготовку помещений и систем для установки оборудования новой музейной экспозиции «Авроры», созданной в соответствии с музейными технологиями XXI века.

Подводя итоги ремонта, генеральный директор Кронштадтского морского завода Анатолий Белолев отметил, что ремонт крейсера «Аврора» стал для завода серьезным испытанием на профессионализм и зрелость, с которым тот с честью справился.

Нынешний Кронштадтский морской завод в составе ОСК уверенно идет по пути создания высокотехнологичного и мощного судоремонтного предприятия.

В свой юбилейный 2018 год заводу предстоит завершить ремонт гидрографического судна «Ромуальд Муклевич», начать заводской ремонт океанографического судна «Адмирал Владимирский», который продлится до 2019 года, осуществить ремонт эсминца «Настойчивый», а также провести сервисное обслуживание и ремонт кораблей и судов Балтийского флота в количестве 105 единиц, отремонтировать не менее 14 газотурбинных двигателей и установок для «Газпрома» и ВМФ.



На протяжении своей истории с заводом активно взаимодействовали деятели морского флота России, ученые, изобретатели, конструкторы. Среди них: адмирал Федор Петрович Литке (1797 – 1882), изобретатель Иван Афанасьевич Амосов (1800-1878), адмирал Иван Иванович фон Шанц (1902-1879), кораблестроитель Михаил Михайлович Окунев (1810-1873), адмирал Григорий Иванович Бутаков (1820-1882), кораблестроитель Николай Елисеичев Титов (1846-1918), инженер Владимир Полиевктович Костенко (1881-1956), кораблестроитель Александр Евтихеевич Леонтьев (1843-1902), академик Валентин Львович Позднюин (1883-1948), академик Алексей Николаевич Крылов (1863-1945). Завод сотрудничает с учеными и конструкторами Крыловского государственного научного центра, 51-го центрального конструкторско-технологического института судоремонта, Центра технологии судостроения и судоремонта, ЦКБ МТ «Рубин», Северного ПКБ, ЦМКБ «Алмаз» и других ведущих кораблестроительных НИИ и КБ России.

РУКОВОДИТЕЛИ ЗАВОДА 1858-2018

- 1857–1878** Первый управляющий завода, генерал-лейтенант корпуса инженер-механиков флота А. И. Соколов
- 1878–1886** Генерал-майор корпуса инженер-механиков П. И. Суйковский
- 1886–1888** Флагманский инженер-механик А. А. Поликарпов
- 1888–1891** Флагманский инженер-механик. С 1906 г. – генерал-лейтенант корпуса инженер-механиков флота В. И. Афанасьев
- 1891–1899** Флагманский инженер-механик Е. М. Заозерский
- 1899–1905** Флагманский инженер-механик А. П. Леонтьев
- 1905–1908** Т.Ф. Загуляев
- 1908–1913** Инженер-механик капитан 2 ранга Г. И. Евгеньев
- 1914–1915** Инженер-механик капитан 1 ранга П. И. Онищенко
- 1917–1920** Генерал-майор, инженер-механик Ф. К. Хлестов
- 1926–1930** И. А. Ягунов
- 1930–1934** И. М. Есиков
- 1934–1937** Генерал-майор интендантской службы А.И. Колпаков
- 1937–1938** Военный инженер 1 ранга А.Е. Крачковский
- 1939–1943** Инженер контр-адмирал Б. М. Волосатов
- 1943–1948** Инженер-контр-адмирал А. А. Бурлаков
- 1947–1951** Инженер-капитан 2 ранга И. Я. Киршеин
- 1951–1953** Инженер-капитан 1 ранга А. В. Куницын
- 1953–1958** Инженер-капитан 1 ранга А. С. Курдин
- 1959–1960** Инженер-полковник М. В. Куликов
- 1960–1964** Инженер-полковник В. А. Волков
- 1964–1968** Вице-адмирал А. М. Геворков
- 1968–1972** Полковник технической службы Ю. М. Васильев
- 1972–1992** Капитан 1 ранга А. Ф. Ушаков
- 1992–1998** Капитан 1 ранга В. И. Кучерявенко
- 1998–2000** Капитан 1 ранга В. М. Шорохов
- 2000–2005** Капитан 1 ранга Н. И. Шокало
- с 2010** А.В. Белолев