



Канонерский судоремонтный завод. Общий вид

Канонерскому судоремонтному заводу — 140 лет!

История завода

Из знаковых событий текущего года: Канонерский судоремонтный завод отмечает свое 140-летие. Судьба этого предприятия, играющего чрезвычайно важную роль в российском судостроении, настолько удивительна, что стоит сделать небольшой экскурс в историю.

Чтобы попасть на Канонерский остров, мы едем через длинный тоннель. Завод стоит обособленно; вот уж действительно — остров, крепость, форт... Кажется, что, как у В. Высоцкого, «стоит лишь отодрать верхний пласт», — и даже здешние камни заговорят с тобой...

Когда-то, еще в допетровские времена, Канонерский остров — на тот момент финская вотчина — назывался Киссасаари, что означает: «Кошачий остров». В первой половине XVIII века он был переименован в Батарейный — из-за батареи с пороховым погребом на берегу; на тот момент остров уже находился в ведомстве Адмиралтейской коллегии. В последней четверти XVIII в. за островом закрепилось название Канонирский, а позже — Канонерский («канонир», или «канонер», в

переводе с французского означает «пушкарь»). Долгое время он использовался как учебный полигон. Однако с середины 1870-х годов на формирование береговой линии повлияли работы по обустройству Санкт-Петербургского морского порта на Гутуевском острове и прокладке Морского канала.

В результате строительных работ восточный склон Канонерского острова был укреплен. Остров рос и тянулся на юг, пока не достиг пролива Санкт-Петербургского Морского канала с пленительным именем: «Золотые Ворота». На севере разместились ремонтные мастерские с ковшами и доками — первые помещения будущего Канонерского завода.

С созданием порта и со строительством Санкт-Петербургского Морского канала, продолжавшимся с 1874 по 1885 год, неразрывно связана и вся история завода, а история канала, определившего судьбу Канонерского острова, в свою очередь, связана с именем великого сына России — Николая Ивановича Путилова (1820 — 18.02.1880).

Путилов — личность поистине замечательная. Сын новгородского мелкопоместного дворянина, инвалида войны 1812 года, родился в селе Ерюхино, окончил Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге, затем был оставлен в корпусе преподавателем навигации, астрономии и высшей математики. Позже, в связи с болезнью, Николай прожил некоторое время на юге, а по возвращении в 1848 году поступил на службу чиновником особых поручений при директоре кораблестроительного департамента.

Во время Крымской войны российский флот не сказать, чтобы процветал, так что даже император Николай I, посетивший Балтийский флот, отметил обветшание военных судов, находившихся практически в аварийном состоянии. А поблизости от Кронштадта курсировали английские и французские корабли... Было принято решение о строительстве канонерских лодок, вооруженных тремя пушками. Вот тогда великий князь Константин Николаевич и поставил перед Путиловым задачу: создать флотилию канонерок для обороны Кронштадта. Поручение казалось практически невыполнимым, сроки сжаты (с ноября 1854 года до мая 1855 года), но Путилов решительно взялся за дело. Из Ржева прибыли безработные прядильщицы, были созданы артели, по одному мастерскому для обучения на каждую. И к 15 марта уже готова первая машина!.. За зиму всего построили тридцать две канонерки, а к осени — восемьдесят одну лодку с тремястами пушками. Мало того, Путилову удалось сэкономить выделенные на строительство средства: из двух миллионов в казну вернулись 82405 рублей серебром!

За выполнение оборонного заказа Путилова наградили почетным венком, состоящим из восьмидесяти одного серебряного дубового листа (по количеству построенных лодок), на каждом из которых были выгравированы имя построенного Путиловым корабля и имя подрядчика.

15 августа 1857 года Путилов уволился с морской службы и стал свободным предпринимателем. Николай Иванович занялся организацией чугунного и сталелитейного производства на северо-западе страны. Тогда он и создал знаменитый Путиловский завод. На паях с инженером Обуховым построил Обуховский завод, получил заказ от военного ведомства на выпуск пушек. В 1862 году пушка, отлитая на Обуховском заводе, была признана лучшей на международной выставке в Англии.

После смерти Обухова Путилов выкупил его пай у наследников. К тому времени в России уже начало развиваться строительство железных дорог — и тут снова Путилов оказался новатором: на своих заводах организовал производство усовершенствованных рельсов, превосходящих по эксплуатационным свойствам английские и швейцарские.

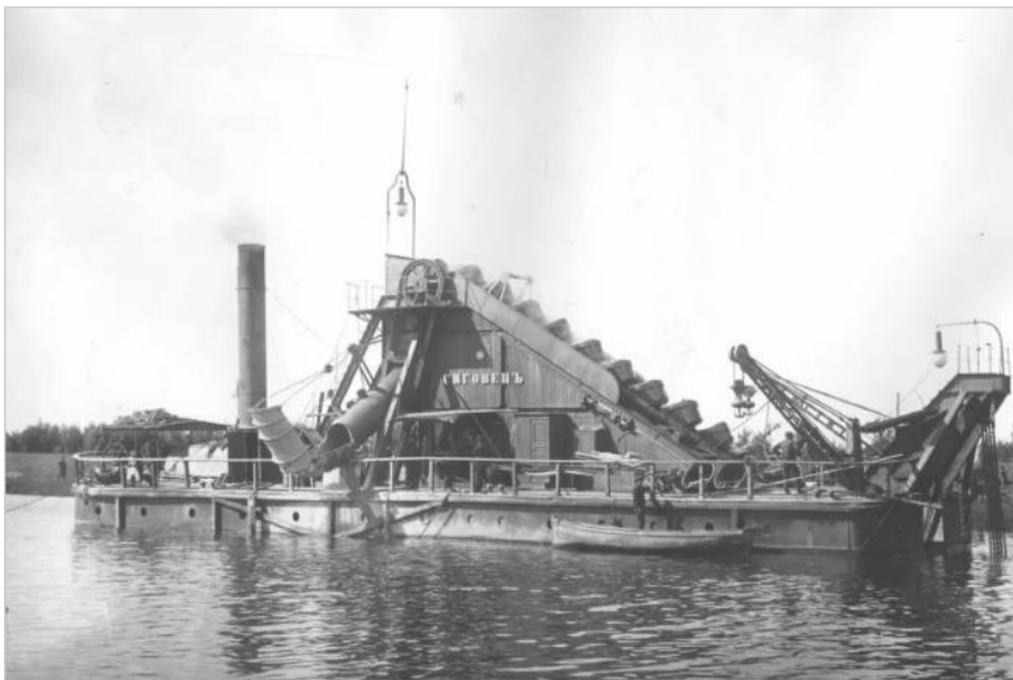
Далее Путилов задумал создать рядом с заводом огромный коммерческий порт, соединяющий три торговых пути: морской, речной и железнодорожный. В 1869 году как раз открылся Суэцкий канал. В адресе, направленном Обществу Суэцкого канала от Русского Общества Пароходства и Торговли, написано: «Мысль человека, поддержанная непреклонною его волею и могущественной помощью тех, кто умел оценить громадность его предприятия (...) сливает воды двух морей, открывая их мирному плаванию всех народов, торговлю и труды которых Всевышний осенил Своим благословением». Путилов мечтал о соединении Европы с городами российской глубинки, чтобы, благодаря его каналу и порту, вся Россия вышла со своими товарами на мировой рынок.

История сохранила документ, опубликованный А. Проктором с дозволения цензуры 1 ноября 1968 года: «Об устройстве коммерческого порта в Петербурге, на левом берегу Невы у Канонерского острова». Поражает тщательность и детальная точность этого проекта: с описанием достижений науки того времени, особенностей местности предполагаемого строительства, Невы и прибрежной зоны, а также точнейшей экономической сметой.

23 октября 1871 г. Путилов представил на своем заводе план будущего коммерческого порта и предложил гостям осмотреть уже произведенные им на взморье строительные работы. Было даже показано маленькое представление: осуществлена погрузка тюков с хлопком и овсом (груз, привезенный по железной дороге, отправился на корабле в Англию, а снятый с судна — по железной дороге вглубь России).

Работы по углублению дна между островами начались 25 мая 1875 года. Тысячи крестьян Псковской, Тверской и Владимирской областей,

совместно с рабочими Путиловского завода, вручную углубляли дно, вывозили грунт, строили ряжи¹ для дамб. В 1877 году на канал привезли девять землечерпалок, английских и отечественных, общей производительностью 1000 кубометров/1 час.



Землечерпалка на строительстве канала

Проект Путилова развивался, но были и недоброжелатели, открытые вредители, попытавшиеся обвинить Путилова в срыве сроков сдачи построенного канала. Попытки промышленника доказать свою невиновность привели к вынужденному заключению крайне невыгодного для него контракта, по которому вся техника, работающая на строительстве, стала собственностью казны. Кроме того, схема строительства канала против желания Путилова была изменена: теперь он проходил в стороне от всех путиловских портовых сооружений и вел напрямую к порту на Гутуевском острове, строившимся на средства министерства финансов. Эти обстоятельства и закономерно возникшие огромные долги перед казной поставили Путилова на грань банкротства. Он вынужден был заложить акции Путиловского завода и продать паи Обуховского. Владельцем заводских акций стал Государственный банк. В руководство завода вошли банковские представители. В январе

¹ Срубы из бревен, балок, заполненные камнями.

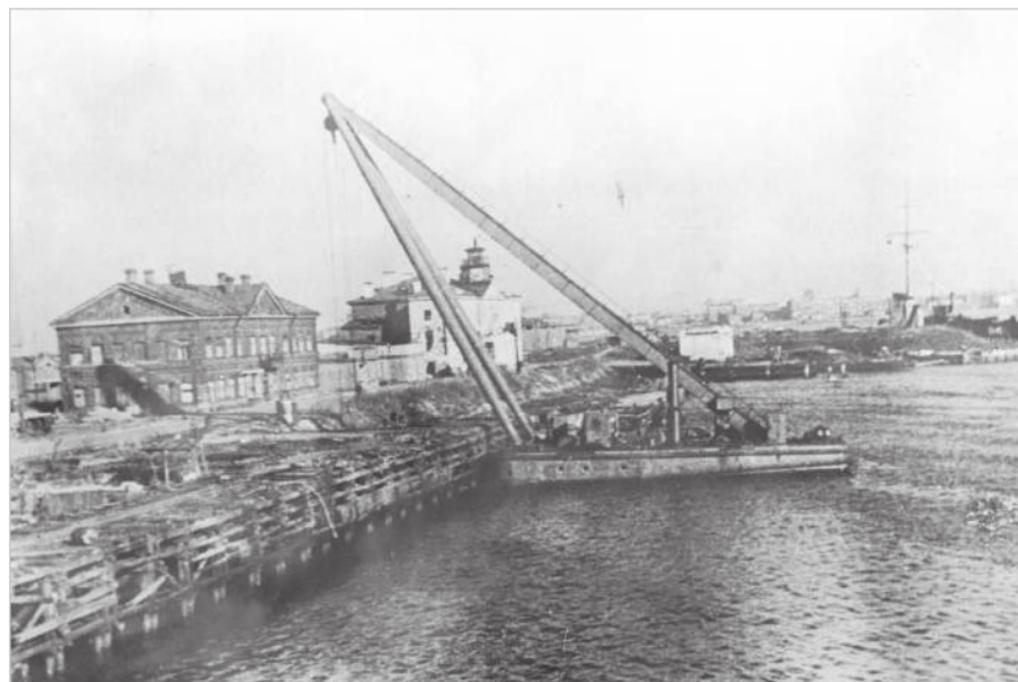
1880 г. на заседании Путилов был отстранен от должности Председателя правления своего же завода. Не выдержав такого удара, он скончался спустя три месяца, осаждаемый кредиторами.

16 мая 1885 года тридцатикилометровый Морской канал был торжественно открыт. Он начинался у Николаевского моста и заканчивался на больших глубинах Кронштадтского рейда. Новый коммерческий порт расположился на Гутуевском, Вольном, Турухтанном, Гладком и Белом островах. В порту, приносящем городу огромную выручку, закипела жизнь...

Путилов не дожил до знаменательного дня.

Николай Иванович завещал похоронить себя на берегу Екатерингофки, на дамбе Морского канала. Император Александр II дал на это свое личное разрешение, заметив: «Если бы Путилов завещал похоронить себя в Петропавловском соборе, я и то согласился бы».

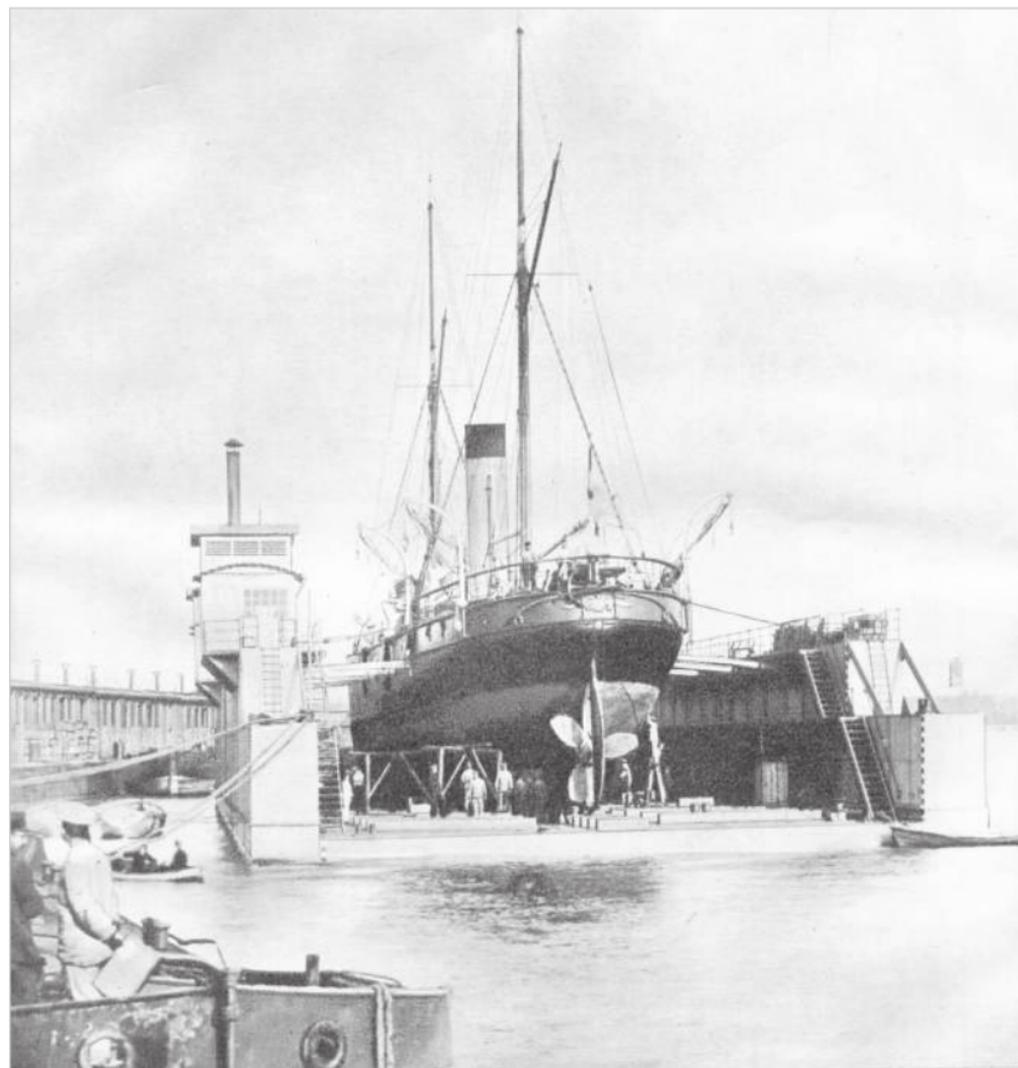
А еще в период строительства канала, при жизни Путилова, и начала разворачиваться история будущего завода. Землечерпательные снаряды нуждались в текущем, да и капитальном ремонте. В 1876 году было разрешено поставить на Канонерском острове мастерские. Шло время, росли заказы, и мастерские, которыми руководил инженер А. Константинов, расширялись.



Строительство причалов КСЗ

Сначала на острове появилось одноэтажное кирпичное здание слесарно-токарной мастерской, в пристройке к которой зимой 1879 года был установлен паровой двигатель для работы металлорежущего оборудования. В 1881 году в этих мастерских впервые были проведены работы по восстановлению ходовых механизмов и котлов больших торговых судов. В 1882 году на Канонерском острове построили казарму для проживания рабочих.

С 1883 года остров постепенно начал превращаться в окраину Петербурга. В том же 1883 году Казенные мастерские по ремонту днуглубительного флота на Канонерском острове были преобразованы в Канонерские судоремонтные мастерские — будущий завод.



Плавучий док грузоподъемностью до 1600 тонн, 1890 г.

Окончательно работы по углублению дна канала закончились в 1900 году. А мастерские Канонерского острова все расширялись. Летом 1906 года на «Канонерке» закончили строительство здания одноэтажной каменной конторы, выдававшей билеты для прохода судов в канал и разбиравшей «недоразумения между нанимателями и рабочими». Рядом находилось деревянное здание склада. По отчетам проходила также построенная для матросов и нижних чинов баня.

С началом Первой мировой войны в 1914 году работа морского порта была приостановлена. Свыше ста работников мастерских призвали на фронт. Портовые буксиры и катера использовались для военных нужд. Однако в скором времени в мастерские А. Константинова стали поступать военные заказы.

Чтобы немцы не смогли с моря прорваться к Петрограду, в Морском канале были затоплены землечерпалки и суда. После Февральской революции и создания Петроградского совета перед канонерцами встала задача очистить фарватер канала. В период навигации 1917 года бригада водолазов под руководством Азарова и Шипулина очистила фарватер от моста лейтенанта Шмидта до южной оконечности дамбы. Со дна было поднято наверх более ста судов, барж, шаланд и шлюпок.

После Октябрьской революции у молодой советской республики остался единственный морской порт на Балтике. У ворот Петрограда стояла немецкая армия. Морской канал все еще был забит затопленными судами, оградительные дамбы канала наполовину разрушены. Судоремонтные мастерские переживали тяжелый период. Ржавели станки и инструменты, практически были непригодны для жилья деревянные бараки, в которых жили сезонные рабочие. Канонерцы своими силами отремонтировали и внутрипортовые суда, и землечерпательные машины, и жилые помещения.

20 декабря 1917 года Народный Комиссариат торговли и промышленности ввел новую форму управления Петроградским торговым портом с участием портовых рабочих. 26 января 1918 года В. И. Ленин подписал декрет Совета Народных Комиссаров о национализации торгового флота, которым флот был объявлен общенациональной собственностью Советской республики.

Слово «ремонт» было самым популярным в тот период на заводских планерках. Незамедлительного ремонта требовали десятки судов, стоящих в порту. На помощь «Канонерке» пришли судостроительные заводы Петрограда, взявшие на себя восстановление части судов. Заводы также помогли станками и инструментом.

На остров возвращались старые опытные кадры. Так, большевик Михаил Егоров лично участвовал в восстановлении буксира «Бурлак»,

на котором он начинал свою службу матросом двадцать лет назад. На этом же буксире большевик Егоров стал уже шкипером. Вернувшийся с каторги телефонист Иван Ильич Абрамов восстановил связь с управлением порта.

В 1921 году на острове начали строиться каменные здания для различных цехов: слесарного, чугунно-медно-литейного, котельного и кузнечного. К началу навигации мастерские получили новые станки, машины, двигатели, топливо. Были приведены в порядок грузовые причалы, отремонтированы дамбы. В середине 1922 года правительство принимает решение о расширении Петроградского порта: весь Канонерский остров планируется использовать для портовых судов и буксиров. В 1922–23 гг. большинство мастерских перевели в новые корпуса. И все-таки канонерцы испытывали недостаток в большом доке: крупные суда по-прежнему доковались в Кронштадте.

В 1918–1923 годах восстанавливается судоходство на Морском канале. Канонерские судоремонтные мастерские с первых дней Советской власти становятся основной судоремонтной базой Балтийского пароходства. К 1928 году в корпусном, механическом, кузнечном и деревообрабатывающем цехах уже насчитывается более ста восьмидесяти единиц оборудования. Такое материально-техническое оснащение уже позволяло производить ремонт крупных морских судов. С этого времени мастерские были переименованы в Канонерский судоремонтный завод Балтийского морского пароходства.

В этом же году коллективу завода было поручено достроить ледокол «Торос» для Черноморского пароходства, корпус которого был принят из постройки на Ревельском заводе фирмы «Беккер». По окончании достройки ледокол своим ходом ушел на Черное море.

Ледокол «Красин»

В 1924 году на Канонерском заводе начался ремонт знаменитого ледокола «Красин».

Первоначально судно называлось «Святогор». Это была громадина 98,5 м длиной, 21,6 м шириной и водоизмещением (при полной загрузке углем) 10620 тонн. Корабль, построенный в Англии, поначалу приписали к порту Архангельска. Во время англо-французской интервенции его решили затопить в устье Северной Двины, чтобы не дать интервентам войти в Архангельск. Однако корабль лишь сел на мель, и большая часть его корпуса, и шестнадцатиметровые трубы возвышались над водой. Англичане, захватившие Архангельск, подняли корабль, и некоторое время «Святогор» ходил под английским флагом.

В 1920 году в Карском море застрял во льдах пароход «Соловей Будимирович». На борту его находился хлеб из Сибири, необходимый для спасения жителей голодающих регионов, а также беспомощные пассажиры, в том числе женщины и дети, — восемьдесят пять человек. Советское правительство обратилось к англичанам за помощью, и тогдашний капитан ледокола, знаменитый полярник норвежец Отто Свердруп, на «Святогоре» вывел «Соловья Будимировича» из льдов, спас людей и хлеб.

После операции по спасению ледокол вернулся в Англию, однако нарком внешней торговли, дипломат Леонид Борисович Красин, бывший в тот период одновременно полномочным и торговым представителем в Великобритании, начал переговоры о возвращении в Советский Союз незаконно уведенного корабля, — и в 1921 году «Святогор» был возвращен! Строившая корабль фирма «Армстронг» предложила засчитать полученные ею во время постройки платежи общей суммой 300000 ф. ст. и передать ледокол Советскому правительству за 75000 ф. ст., то есть за полную контрактную цену 375000 ф. ст. Специальная комиссия установила, что ледокол исправен и на ходу, и ремонт ему почти не требуется. Не без проволочек, но сделка состоялась, а ледоколу после смерти Красина в 1926 году присвоили имя «Красин».

23 марта 1928 года советское правительство дало указание ускорить подготовку ледокола к арктическому плаванию.

В то время заводом руководил Николай Григорьевич Уткин, первый директор, член партии с 1919 года. Все силы канонерцев были брошены на ремонт судна. История сохранила имена отличившихся рабочих: Павел Антонович Корневский, лучший механик завода Петр Петрович Еремеев, молодой слесарь Владимир Сергеевич Котов, Василий Тимофеевич Андреев, судосборщик Георгий Степанович Сорокин, токарь Борис Григорьевич Корчагин и десятки других. Как итог, ледокол был готов к плаванию даже досрочно.

В день спуска ледокола на воду у причала состоялся митинг. Моряки благодарили канонерцев, те желали им успешного завершения экспедиции... Прямо из ремонтного дока ледокол «Красин» отправился спасать уцелевших членов полярной экспедиции исследователя Умберто Нобиле, дирижабль которого разбился в 100 км от острова Шпицберген. В поисковой спасательной акции участвовали восемнадцать кораблей, а также двадцать один самолет из шести стран, но спас выживших героев-полярников экипаж советского ледокола «Красин»!

В настоящее время ледокол, ставший музеем, можно видеть, проходя или проезжая по набережной петербургского Васильевского острова.



Ледокол «Красин» вывозит полярную экспедицию Умберто Нобиле

Канонерцы в годы Великой Отечественной войны

В довоенную пору на Канонерском заводе кипела жизнь.

В 1932 году производится переоборудование океанского судна «Алеут» в первую в стране китобойную базу, со слипом длиной семнадцать метров и заводом для обработки китовой продукции. Тогда же коллектив завода начал производить крупный ремонт на судах Арктического ледокольного флота, таких как «Красин», «Ермак», «Ленин», «Октябрь», «Силач», «Пурга» и других.

В 1933 году состоялся Всесоюзный конкурс судоремонтных заводов. По его условиям коллективу-победителю в социалистическом соревновании вручалось Красное Знамя и право назвать теплоход заграничного плавания именем лучшего ударника предприятия. Первое место в конкурсе из сорока трех предприятий занял Канонерский судоремонтный завод. По мнению рабочих, лучше всех трудился кузнец Р. Я. Лесов. Построенный в Ленинграде теплоход и назвали «Кузнец Лесов». Впервые в мировой практике новому теплоходу присвоили имя рабочего.

В 1936–1938 годах на заводе, как и по всей стране, развернулось стахановское движение. Его инициаторами стали коммунисты: слесарь



Герой Социалистического Труда кузнец Р. Я. Лесов у парохода, названного в его честь

В. С. Котов, кузнец Р. Я. Лесов, судосборщики Н. В. Гусев, Н. И. Максимов и другие. В 1937 году Р. Я. Лесову было присвоено звание «Герой Социалистического Труда».

Имена передовых рабочих и инженеров Канонерского судоремонтного завода были присвоены судам Балтийского морского пароходства: теплоходы «Стахановец Котов» и «Инженер Башкиров», буксир «Бригадир Гусев», паром-ледокол «Владимир Котов».

В 1939 году получен док грузоподъемностью 6000 тонн.

К 1941 году Канонерский остров представлял собой маленький городок с собственной средой и инфраструктурой для работников крупного предприятия, объединенных общим делом. На острове размещалось шестьдесят благоустроенных домов, в которых проживали более полутора тысяч трудящихся с семьями. У канонерцев были школа, детский сад и ясли, столовая, магазины, клуб для молодежи и «красный уголок». Люди с «острова» жили не лучше и не хуже других в тот период. Они любили свой завод и гордились им, интересно проводили досуг и верили в светлое будущее.

Работы канонерцам хватало. На заводе в доке № 1 стоял «Челюскинец». Производились восстановительные работы на грузовом пароходе «Отто Шмидт». Ремонтировались пароход «Балхаш», плавучие краны Ленинградского порта, Эпрона и Главчермета. Ожидали ремонта несколько буксиров, ледоколы «Октябрь» и «Трувор», латвийский пароход «Эверанна».

Недавняя война с Финляндией практически не повлияла на жизнь канонерцев, но другая война — более страшная и масштабная — надвигалась на страну, и ее ледяное дыхание чувствовали все. Вспомним строки стихотворения В. Шефнера: «Нас ждет впереди небывалая, большая, как буря, война».

Все, в том числе заводские рабочие, готовились, как могли.

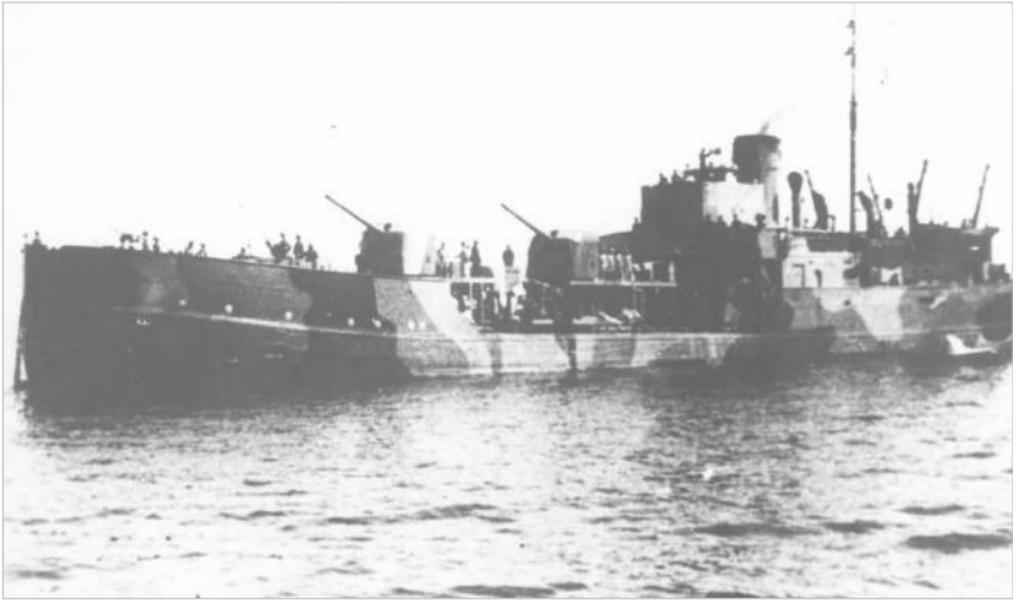
В музее Канонерского завода сохранилась фотография юных участниц соревнований по плаванию 1939 года. Спорту на заводе уделялось большое внимание с первых лет советской власти.

Работал ОСОАВИАХИМ (Общество содействия обороне, авиации и химическому строительству). Из заводских репродукторов доносилась популярная тогда песня: «Если завтра война, если завтра в поход...»

Мирная жизнь канонерцев была прервана взрывом ранним утром 22 июня, ознаменовавшим для ленинградцев начало войны. На немецкой mine в устье Финского залива подорвался грузопассажирский пароход «Рухну», следовавший из Ленинграда в Таллин. Немцы предполагали, что, потопив в этом месте крупное судно, они перекроют единственный глубоководный вход и выход из Ленинградского порта. Но их расчет не оправдался: героическая команда парохода и опытный лоцман Ф. А. Трофимов успели повернуть корабль к северной бровке канала. «Рухну» был поднят Эпроном и отбуксирован в Барочный бассейн Ленинградского порта.

Сотни судоремонтников устремились на Канонерский остров на пароме «Куйваста» и катерах «Пантера», «Искра», «Цераль». Состоялся митинг. Вечером директор завода А. П. Ефимов, секретарь парткома Старчиков, председатель завкома М. П. Рохельсон провели совещание. На повестке дня значился только один чрезвычайно важный вопрос: подготовка завода к обороне, перестройка работы для обеспечения нужд фронта. Перед канонерцами была поставлена задача: переоборудовать корабли торгового флота в военные суда.

Первыми были модернизированы буксир «Ост» и ледокол «Октябрь». Укреплялись палубы, устанавливалась более совершенная связь, капитанские мостики защищали мешками с песком, суда перекрашивали в маскировочный цвет. Уже на третий день войны в устье Невы начали заходить суда, поврежденные в результате бомбежек немецкой авиацией



К/л «Селемджа», 1943 г. Это судно переоборудовали на Канонерском заводе для боевого охранения на Ладоге — «Дороге жизни»

или подорвавшиеся на минах. Канонерцы прилагали все усилия, чтобы поскорее вернуть их в строй. Теплоход «Андрей Жданов», стоявший в порту острова, был переоборудован под госпиталь.

Тем временем в порт шли суда из Риги, Таллина, Лиепайи. Судоремонтники вместе с портовиками участвовали в погрузочно-разгрузочных работах.

Началась всеобщая мобилизация. В первые дни войны были призваны или ушли добровольцами на фронт свыше трехсот работников Канонерского завода. На место мужчин встали женщины. Комсомолка Анна Новикова организовала первую женскую бригаду. А. П. Солнцева, дочь судового механика, стала крановщицей. На буксире «Церель» женщины заменили собой матросов и кочегаров: ночами буксир переправлял на остров продовольствие и необходимые для обороны материалы. Пятнадцатилетняя рабочая Б. А. Нестерова (Бутакова) по двенадцать часов выстаивала у строгального станка, выполняя и перевыполняя жесткие военные нормы. Самоотверженно трудились на заводе О. Д. Кириллова (Федорова), О. И. Антохина, В. Т. Сбитнева; А. И. Михайлова (Васильева) стала одним из лучших токарей 2-го механического цеха.

Рабочих рук не хватало — и литейщики становились малярами, судосборщики — электриками, столяры осваивали токарное дело. Опытный мастер Михаил Михайлович Сычев, выполняя по две нормы,

находил время обучать новых рабочих. Сутками не уходил с завода слесарь-сборщик Николай Андреевич Ситник.

В октябре 1941 г. канонерцы досрочно переоборудовали в войсковые транспорты теплоход «Вторая пятилетка», пароходы «Иван Папанин», «Казахстан», «Кришьян Вольдемарс».

Обстановка на Канонерском острове с каждым днем становилась все напряженнее. Захватчики стремились пробиться к морским врагам Ленинграда, и судоремонтники понимали это. По решению Военного совета фронта на Канонерке был создан рубеж обороны: рабочие оборудовали стрелковые окопы, траншеи, пулеметные и артиллерийские позиции в том самом месте, где двести сорок лет назад петровские канониры основали форпост. Под непрерывным обстрелом вражеских батарей со стороны Лигова судоремонтники Канонерского укрепляли рубежи родного завода.

Инструктор комитета Красного Креста М. Г. Урбанюк (Винокурова) возглавила отряд сандружинниц, в котором трудились О. И. Колосова (Антохина), А. М. Комиссарова, Е. Д. Дмитриева (Григорьева), А. С. Пугачева (Ляшенко), О. Д. Кириллова (Федорова), А. Ф. Комолова (всего около тридцати человек). Под непрерывным обстрелом сандружинницы выносили раненых сослуживцев из механического цеха, спасали краснофлотцев из состава команд кораблей.

Канонерцы работали, гасили многочисленные пожары, устраняли последствия разрушительных артиллерийских обстрелов и бомбардировок, восстанавливали поврежденные суда.

Осенью 1941 года завод получил новое задание фронта: освоить выпуск корпусов фугасных авиабомб. Коммунисты завода, работая под огнем, сумели подготовить необходимый инструмент, оснастку, создали бригады. Цехом, выпускавшим ФАБ², руководил коммунист Павел Антонович Корневский. «У станков, — вспоминал он, — стояли подростки не старше четырнадцати лет. Сколько лет прошло, а я их, как сейчас, вижу: Аня Климова, Т. И. Виноградов, В. Г. Башкиров, В. А. Нестерова, М. И. Кушнарченко, Н. А. Павлов и другие. Истощенные, слабые, в чем только душа держится, а ведь как работали! К третьему декабря мы уже сдали досрочно несколько сотен авиабомб. А когда начали осваивать выпуск газогенераторных установок для автотранспорта города, пришлось изготовить деревянные банкетки, потому что подростки были значительно ниже основных деталей, и эти подставки помогали им совершать операции по сборке узлов».

Пришла суровая блокадная зима. Кончилось топливо, прекратилась подача электроэнергии. Ладога и Нева обледенели. Канонерцы всерьез

² Фугасная авиационная бомба весом в одну тонну.

опасались, что по льду на остров могут пробраться вражеские диверсанты. Вооруженный отряд, в который входили не только мужчины, но и женщины, круглосуточно патрулировал у берегов канала. Руководил отрядом директор завода Георгий Степанович Сорокин.

Рабочие перешли на казарменное положение, жили прямо в цехах, в спецовках и рукавицах спали возле наскоро сделанных «буржук». Тут же стояли пирамиды с оружием. По ночам комсомольцы совершали вылазки в Угольную гавань порта, под огнем рубили мерзлые глыбы угольной крошки и на санках по льду везли драгоценный груз на завод.

Партийный комитет, который возглавлял В. Ф. Вилюгов, принял решение использовать для нужд завода электростанцию турбоэлектрохода «Вячеслав Молотов», стоявшего на ремонте. В короткий срок были введены в эксплуатацию судовые турбогенераторы и два котла паросиловой установки. Вскоре иссякли запасы угля в Угольной гавани, кончилась солярка на электроходе, однако рабочие собирали в отсеках ремонтируемых судов остатки мазута, очищали его, и электростанция продолжала действовать.

Тем временем Морской канал покрылся толстым слоем льда. Это позволяло противнику использовать его для передвижения не только пехоты, но и артиллерии, и даже танков. Командование фронта усилило охрану канала, рассчитывая на помощь заводчан. И те не подвели!

Комсомольцами и коммунистами КСЗ на турбоэлектроходе «Балтика» был организован стационар для ослабленных рабочих и моряков. В бывших яслях создали общежитие. Комитет комсомола собрал и сдал в Фонд обороны два миллиона рублей на вооружение Кировской танковой дивизии.

В условиях первой тяжелой блокадной зимы канонерцы полностью отремонтировали четыре ТЩ, пять портовых буксиров и два ледокола. Они разрабатывали и внедряли новые методы ремонта, вносили ценные рационализаторские предложения. По инициативе главного инженера завода Г. Г. Башкирова была создана и внедрена технология максимального использования стапель-палубы дока. Наличие боковых дорожек позволило судоремонтникам принять на докование четыре судна дополнительно. Впервые в практике судоремонта при доковании использовалась вся полезная площадь стапель-палубы.

Замена пера руля — сложная и ответственная операция. Чтобы заменить эту деталь, необходима стальная отливка. Но при аварийном ремонте БТЩ-301 изготовить ее не представлялось возможным, так как литейный и кузнечный цеха не работали из-за отсутствия сырья и топлива. Рационализаторы завода в максимально сжатые сроки изготовили перо руля из отдельных деталей, сварив их между собой.

Конструкция вновь изготовленного пера не уступала по прочности прежней.

Весной, когда растаяла ледовая «Дорога жизни», канонерцы по заданию Военного Совета фронта строили средства переправы через Ладогу, ремонтировали буксиры и подъемные краны. По четырнадцать часов подряд трудились судоремонтники В. Т. Андреев, А. П. Хюньев, В. К. Назарчук, А. К. Фролов, И. И. Федоров, А. М. Сычев. Лучших производственников послали на Ладогу, в бухту Гольсмана, оборудовать причалы, ремонтировать средства переправы. За мужество и самоотверженный труд на Ладужской переправе Родина наградила коммуниста В. Т. Андреева орденом Красной Звезды.

В мае 1942 года Канонерский судоремонтный завод был включен в число важнейших предприятий города. Теперь завод отвечал за ремонт флота, поскольку являлся единственным судоремонтным предприятием на Балтике, имевшим возможность доковать суда для ремонта подводной части. Канонерцам также было поручено вдвое увеличить выпуск крупнокалиберных снарядов, и они с честью выполнили это задание. Сверх плана в течение лета изготовили тысячи сопел для «Катюш», отремонтировали двадцать три боевых корабля, двенадцать транспортных судов и четыре служебно-вспомогательных судна. Все ремонтные работы были высоко оценены военно-морским командованием. Завод завоевал переходящее Красное знамя и первую премию ВЦСПС и Наркомата Военно-Морского Флота.

Возраставшая сложность судоремонтных работ, сжатые сроки их выполнения вызывали необходимость восстановления ряда цехов (в первую очередь литейного, трубомедницкого, экспериментально-инструментального), а также кочегарки и компрессорной. Все это было сделано собственными силами заводчан, без приостановки работ на судах.

Токарь 2-го механического цеха Лобанов работал на операциях по выпуску боеприпасов, выполняя по две нормы за смену. Клепальщик Р. Романов совмещал профессии судосборщика, гибщика и шаблонщика. Токари А. М. Сычев и П. Н. Панасенко трудились как строгальщики, фрезеровщики и сверловщики. На кузнечном участке отлично работали машинисты молота Е. С. Мирошник, О. И. Маркевич, кузнец В. М. Тихомиров.

Лучшим слесарем был признан фронтовик Владимир Сергеевич Котов, ставший впоследствии Героем Социалистического Труда. Ему поручалось восстановление самых сложных судовых механизмов. В исключительно трудных условиях он со своими товарищами восстановил поднятый со дна канала пароход «Эверанна»: отремонтировал котель-

ную арматуру судна, электрогенератор, грузовые лебедки, брашпиль, заварил израненный корпус.

В 1942 г. канонерцы возвратили в строй поднятый со дна канала пароход «Тынну», полностью отремонтировали его гребную установку и рулевое устройство, очистили котлы, заменили двенадцать поврежденных листов наружной обшивки. Всего за год отремонтировали одиннадцать судов: «Казахстан», «Отто Шмидт», «Бирута», турбоэлектроход «Балтика» и др.

Самоотверженно трудились корпусники И. М. Максимов, И. Н. Курский, Н. Т. Парамоненко, электросварщица М. М. Бакарева, нагревальщица А. М. Лисиненкова, контрольный мастер Д. В. Васильева, кладовщица А. Н. Климов, нередко выполнявшая работу подручной клепальщика. В октябре 1943 г. комсомольская организация завода была награждена Почетной грамотой горкома комсомола за высокие показатели в социалистическом соревновании и в честь 25-летия ВЛКСМ.

За период Великой Отечественной войны коллектив завода освоил выпуск фугасных и авиационных бомб, снарядов, газогенераторов. Были построены баржи для Ладужской флотилии. Производился срочный аварийный ремонт военных катеров и кораблей. Триста девяносто работников завода погибли на фронте, умерли от голода, бомбежек и артобстрелов.

В 1943 году завод целиком перешел на выпуск боеприпасов, а также освоил изготовление сопел для знаменитых «Катюш». В условиях войны применялись новые приемы и технология ремонта судов, разработанные главным инженером Г. Г. Башкировым, именем которого было названо самое крупное транспортное судно Балтийского морского пароходства.

К весенней навигации 1944 года завод полностью восстановил пятнадцать судов. В октябре отправился в плавание пароход «Соммери». Полным ходом шел ремонт турбоэлектрохода № 509, пароходов «Сауне», «Мария», «Полярис», углеперегрузателя «Нева».

В 1945 году впервые выполнена уникальная техническая задача — сращивание двух частей корпуса парохода «Челюскинец». Корпус судна удлинили на шестнадцать метров. Проведен капитально-восстановительный ремонт пароходов «Профессор Попов», «Харьков», «Петровский», «Бородино», переоборудован теплоход «Обь».

5 февраля 1946 г. за самоотверженный труд, мужество и героизм, за четкое выполнение оборонных заказов в период Великой Отечественной войны Канонерский завод был награжден Красным знаменем Государственного Комитета Обороны. Принимая знамя, директор завода П. П. Белов сказал: «Мы сохранили родной завод для мирных дел, и мы не только восстановим его, но и превратим в передовое

предприятие с замечательной техникой и большим отрядом опытных специалистов».

И это обещание было выполнено. Сегодня КСЗ является одним из крупнейших судоремонтных заводов на Балтике. Завод оснащен современной техникой и мощными доками. Выросли просторные цеха, вместо деревянных домов поднялись многоэтажные жилые корпуса, проложен подводный туннель, связавший остров с материком.

А в самом центре Канонерского острова, на берегу Морского канала, в окружении деревьев, хранящих следы от осколков снарядов, посреди цветов и кустарников возвышается мраморный памятник канонерцам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Мемориал был открыт в 1975 г. На его пьедестале растут живые цветы, высаженные в память тех, кто самоотверженно трудился, боролся и отдал свою жизнь во имя Победы.

Легендарный крейсер «Аврора»

В 1967 году завод взял шефство над легендарным крейсером «Аврора», и с тех пор регулярно производил его техническое обслуживание. «Аврора» никогда не доковалась в доках КСЗ, но на заводе была создана специальная бригада ремонтников, по первому требованию выезжавшая на крейсер. Во многом благодаря этой бригаде «Аврора» находится сегодня практически в первозданном виде.



Крейсер «Аврора»

Канонерский судоремонтный завод всего на двадцать лет старше крейсера «Аврора», появившегося на свет в Петербурге 23 мая 1897 года и относившегося к категории бронепалубных крейсеров, т. е. имеющих броневую палубу для защиты жизненно важных частей корабля от навесного огня вражеской артиллерии. Эти крейсера бортовой брони не несли и для битв с броненосцами не предназначались. К той же категории относились созданные ранее «Паллада» и «Диана».

С 1923 по 1933 год на борту крейсера проходили практику курсанты военно-морских училищ. Из-за плохого состояния котлов и механизмов «Аврора» после очередного ремонта в 1933–1935 годах стала несамостоятельной учебной базой. В зимнее время ее использовали как плавбазу подводных лодок.

Во время Великой Отечественной войны старый крейсер стоял в гавани Ораниенбаума. Орудия с него сняли. Девять «стотридцаток» крейсера, установленных на береговой батарее, обороняли подступы к городу.

Уже в начале военных действий, 30 сентября 1941 года, поврежденный в результате артиллерийского обстрела полузатонувший крейсер сел на грунт. После снятия блокады Ленинграда в июле 1944 года корабль снова поставили в ремонт. С «Авроры» сняли котлы и бортовые машины, гребные винты, кронштейны бортовых валов и сами валы, а также часть вспомогательных механизмов. Установили вооружение, стоявшее на корабле в 1915 году: четырнадцать 152-мм орудий и четыре 45-мм салютные пушки. Теперь крейсеру предстояло стать кораблем-памятником и одновременно учебной базой Нахимовского училища.

В 1948 году ремонт был закончен. Восстановленная «Аврора» встала к Петроградской набережной напротив здания училища. В 1956 году на борту «Авроры» открыли Корабельный музей (филиал Центрального военно-морского музея). Еще один ремонт корабля состоялся в середине 1980-х гг.: ему полностью заменили днище.

Когда Канонерский завод взял шефство над «Авророй», крейсер оказался в надежных руках бригады ремонтников под руководством Аркадия Семеновича Раслина (1930–2016 гг.). Аркадий Семенович, ветеран завода, награжденный знаком «Почетный работник флота», был коренным ленинградцем, пережившим блокаду. Подростком он несколько раз ездил на фронт к воевавшему отцу (линия фронта проходила у г. Колпино). Отец вернулся с фронта инвалидом. После войны Раслин прошел медкомиссию и поступил на судомеханическое отделение Мореходного училища, а затем перевелся на судоремонтное отделение. Так определилась его судьба: Канонерский завод всегда подавал заявки при распределении выпускников. Слушателей распределяли уже

на последнем пятом курсе. Назначили его мастером инструментально-го цеха, а через три года молодого специалиста призвали в армию на переподготовку.

После возвращения из армии А. С. Раслин три года работал в конструкторском бюро завода, а через три года ему предложили стать прорабом. На новой должности Аркадий Раслин отвечал за трехмачтовый учебный парусник «Сириус», построенный в Финляндии и переданный Советскому Союзу в счет репараций. Позднее, «выйдя на пенсию», «Сириус» превратился в плавучий ресторан и служил в таком качестве до нулевых годов. Еще Раслин руководил ремонтом парусников «Каховский» и «Седов». Эти суда ходят в океан до сих пор.

В квартире Аркадия Семеновича стены были увешаны плакатами с кораблями. «Седов», занесенный в «Книгу рекордов Гиннеса» как самое большое учебное парусное судно в мире, тоже был там. Аркадий Семенович хорошо знал боцмана и помощника капитана этого судна. Он вспоминал: «Они подарили мне этот плакат на память. “Седов” был подчинен мне всю мою заводскую жизнь, пока я не ушел с завода».

Став прорабом, Аркадий Семенович ни разу не пожалел, что судьба дала ему возможность получить такую интересную профессию: он трудился в самом ответственном цехе, где ремонтировали «сердце» корабля. По его словам, в работе с двигателем нужны смекалка, душевная тонкость и глубокие знания каждого мельчайшего механизма. О двигателе говорил, как о живом организме...

Когда ремонт судов заканчивался, начинались ходовые испытания с обязательным участием не только команды, но и прораба с бригадой ремонтников. Ходили в основном до Таллина, трое-четверо суток. По окончании ходовых испытаний подписывался акт о сдаче, и судно отправлялось в плавание.

Много судов прошло через руки бригады А. С. Раслина, но главным он считал «Аврору».

В 2004 году крейсер «Аврора» вошел в состав Ассоциации исторических морских кораблей, в которой состоят девяносто кораблей-музеев из девяти стран мира. Россия впервые вступила в эту необычную организацию. Одновременно с крейсером «Аврора» во флотилию Ассоциации был принят ледокол «Красин».

Современная жизнь завода

В девяностые годы многолетние связи предприятия с судоходными компаниями, поставщиками материалов и комплектующего оборудования были прерваны. Из-за падения курса рубля все судоремонтные

заводы страны лишились оборотных финансовых средств, и их производительные способности резко уменьшились. Завод потерял большую часть заказов и вынужден был сокращать численность персонала. В 1994–1997 годах КСЗ попросту выживал, оставшись без контрактов и заказов.



Исторические здания завода

К концу девяностых, благодаря титаническим усилиям, дела стали налаживаться. К тому времени завод по срокам и качеству ремонта, номенклатуре работ и спектру услуг вышел на уровень высокой конкурентоспособности. Стоимость выполнения востребованных заказчиками работ на Канонерском судоремонтном заводе оказалась значительно ниже, чем в Прибалтике, Польше, Германии и Финляндии, а сами работы при этом отличались высоким качеством и выполнялись точно в срок.

В 1997–1998 годы, в условиях жесткой конкуренции, завод выиграл тендер и стал участником международного проекта «Морской старт». Он выполнил заказ на дооборудование сборочно-командного судна Sea Launch Commander и осуществил монтаж оборудования ракетного сегмента. В марте 1999 года с комплекса «Морской старт» успешно стартовала первая ракета.

Прежде плановый ремонт мощных ледоколов МАП проводился в Германии. В 1999 году такой ремонт впервые был осуществлен на Кано-

нерском заводе: на ледоколах «Семен Дежнев» и «Ермак» были заменены главные и вспомогательные двигатели, и вместо устаревших отечественных ГД установлены двигатели фирмы Wartsila NCD.



Эти суда ремонтировал КСЗ. «Принцесса Мария», ледокол «Ермак» и научно-исследовательское судно «Профессор Логачев» у причала завода

Завод был сертифицирован Регистром России, в 2003 году получил сертификат Регистра Ллойда на проведение ремонта гребных винтов из цветных металлов, а также на дефектацию корпусов судов различных типов.

К безусловным достижениям можно отнести строительство плавучей вертолетной площадки, расположенной на Неве у Медного всадника, а также модернизацию научно-исследовательского судна «Профессор Логачев»³. Это последний представитель так называемых «Морских геологов», судов проекта 12883/12883М, серия которых строилась на Черноморском заводе с начала 80-х до начала 90-х годов. Судно было оснащено специальным оборудованием для поиска месторождений глубоководных полиметаллических сульфидов на дне океана. Еще в 2012 году, говоря о модернизации «Академика Александра Карпинского» и «Профессора Логачева», представители ПМГРЭ приводили список самого необходимого оборудования: новых спуско-подъемных

³ https://www.korabel.ru/news/comments/vtoraya_zhizn_professora_nauchnogo_flota.html



*Научно-исследовательские суда «Профессор Логачев»
и «Академик Александр Карпинский»*

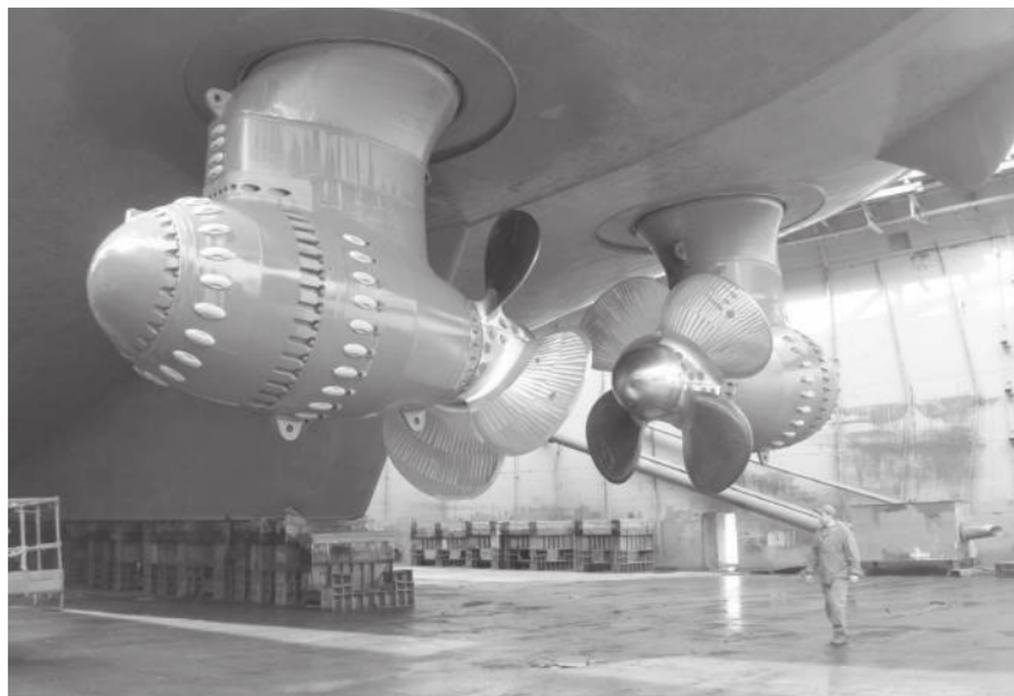
устройств для операций с подводным буровым станком, роботами и автономными необитаемыми аппаратами, лебедки большей грузоподъемности, сейсмокосы и пр.

На завод «Профессор Логачев» пришел в 2015 году. По масштабу запланированных работ обновление судна было сопоставимо с новым. Ремонтники полностью обновили жилой комплекс (две палубы, на которых находилось пятьдесят девять кают), поменяли мебель, санитарные кабинки и навигационное оборудование, заменили палубные механизмы. От старого «Морского геолога» остались лишь корпус, пропульсивный комплекс и главный двигатель, который тоже был отремонтирован.

Наконец, на судне появилось новое подруливающее устройство. Оно работает в составе так называемой системы динамического позиционирования, предназначенной для удержания судна в заданной позиции, куда также входят ГД, радионавигационный комплекс, спутниковая система, пропульсивная установка с ВРШ и т. д. Кроме того, «Профессор Логачев» обзавелся целым арсеналом кранов: один грузоподъемностью 12 тонн с вылетом стрелы 20 м. и еще один шарнирно-сочлененный телескопический поворотный кран г/п 5 тонн при вылете 14 м.

Для операций с сейсмокосой в кормовой части судна были смонтированы две лебедки силовая и транзитная производства хорватской фирмы Adria Winch, для чего потребовалась новая гидростанция повышенной мощности.

Теперь обновленный и усовершенствованный стараниями судоремонтников Канонерского завода «Профессор Логачев» прославляет силу российской науки на просторах Мирового океана, а сила научной мысли всегда была и будет эффективнее силы пушек и ракет.



Винто-рулевой комплекс ледокола «Мурманск»

На заводе в 2003 году был создан сварочный Аттестационно-Испытательный Центр (АИЦ)⁴, позволивший освоить технологии сварки титановых корпусов глубоководных аппаратов. В 2004 г. АИЦ получил признание Российского морского регистра судоходства (РС), в 2005 г. — аккредитацию в Региональном Северо-Западном Межотраслевом Аттестационном Центре НАКС (регистрационный номер аттестационного центра СЗР-1ГАЦ-26АП), а в 2008 г. — признание Российского Речного Регистра (РРР).

С момента основания АИЦ по 2018 год центром аттестовано свыше одной тысячи шестисот сварщиков. В числе заказчиков были ведущие

⁴ <https://www.ksz.spb.ru/aic.htm>

предприятия отрасли: ООО «Балтийский Завод — Судостроение», ООО «Интро-Пелла», ОАО «Концерн "Морское подводное оружие — Гидроприбор"», ПАО «Пролетарский завод», АО «Кронштадтский Морской завод», АО «Адмиралтейские верфи», АО «Средне-Невский судостроительный завод» и другие.

На Канонерском судоремонтном заводе проходит плановый ремонт железнодорожный паром «Амбал», осуществляющий перевозки на линии «порт Усть-Луга — порт Балтийск». Этот гигант способен перевозить железнодорожные составы российского стандарта, колесную технику, двадцати и сорокафутовые ролл-трейлеры, в том числе опасные грузы. «Амбал» на своем маршруте — единственный в своем роде паром, перевозящий крупные топливные железнодорожные цистерны калибра № 66. В последний раз судно ремонтировалось на КСЗ в 2018 году.

В 2019 г. по заказу ФГУП «Атомфлот» Канонерский судоремонтный завод впервые в истории осуществил доковый ремонт атомного лихтеровоза «Севморпуть». Эти работы потребовали тщательной подготовки, ведь шла речь о постановке в док судна с действующей атомной энергетической установкой! Канонерцам пришлось решать не только технические проблемы, но и организационные, связанные с обеспечением экологической и ядерной безопасности.



Атомный лихтеровоз «Севморпуть» в доке КСЗ

Судно было поставлено в док в декабре 2019 г., а выведено оттуда в феврале 2020 г. Все запланированные работы были выполнены в соответствии с согласованным графиком, под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства.

В 2021 году КСЗ осуществил ремонт линейного дизель-электрического ледокола «Мурманск», принадлежащего ФГУП «Речморпорт», построенного на Выборгском судостроительном заводе в 2015 году. По тому же проекту были построены суда «Владивосток» и «Новороссийск».



Ледокол «Мурманск» в доке КСЗ

Также завод провел доковый ремонт арктических челночных танкеров компании Газпромнефть Шиппинг — «Штурман Кошелев», «Штурман Скуратов» и «Штурман Щербинин», арктического челночного танкера компании Совкомфлот «Капитан Готский». В настоящее время на КСЗ активно ремонтируются суда Совкомфлота и Росморфлота, торговых, научных и рыбопромысловых компаний, которые из-за санкций потеряли возможность ремонта за границей.

В 2020 году на пути в Санкт-Петербург потерпел поломку крупный российский теплоход «Мустай Карим» — «плавучий пятизвездочный отель», созданный на нижегородском заводе «Красное Сормово». Он завершил свой первый рейс, прямиком отправившись в док Канонерского судоремонтного завода — и дорогостоящего гиганта спасли, по-



Арктический челночный танкер «Штурман Скуратов» в доке КСЗ



Арктический челночный танкер «Капитан Готский»



Начальники цехов и строители КСЗ

чинив вышедшую из строя винторулевую колонку и полностью заменив другую. Сам ремонт не занял длительного времени.

Какие проблемы встают перед канонерцами сегодня? В первую очередь, потребность в квалифицированных кадрах, которых существенно не хватает. По словам генерального директора Н. М. Вихрова, хоть российское судостроение сегодня переживает свой подъем, и молодым сотрудникам подняли зарплаты до достойного уровня, школьники хотят быть менеджерами, юристами, чиновниками. В Санкт-Петербурге позакрывались ПТУ, ребята не идут в сферу судостроения и судоремонта. Так что проблема подготовки квалифицированных рабочих кадров актуальна, как никогда.

Тем не менее, за последние годы Канонерский судоремонтный завод модернизировал несколько танкеров, переоборудовав из однокорпусных в двухкорпусные; осуществил ремонт океанографического судна «Адмирал Владимирский», которое после этого совершило кругосветное плавание, прошло Северным морским путем и вернулось на базу в Кронштадт; провел модернизацию глубоководных аппаратов для спасения экипажей подводных лодок...

Остается порадоваться достижениям Канонерского судоремонтного завода и пожелать ему долгих деятельных и счастливых лет!