

Калининградская область город Балтийск  
Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение  
средняя общеобразовательная школа № 6



Экскурсия на судоремонтный завод № 33



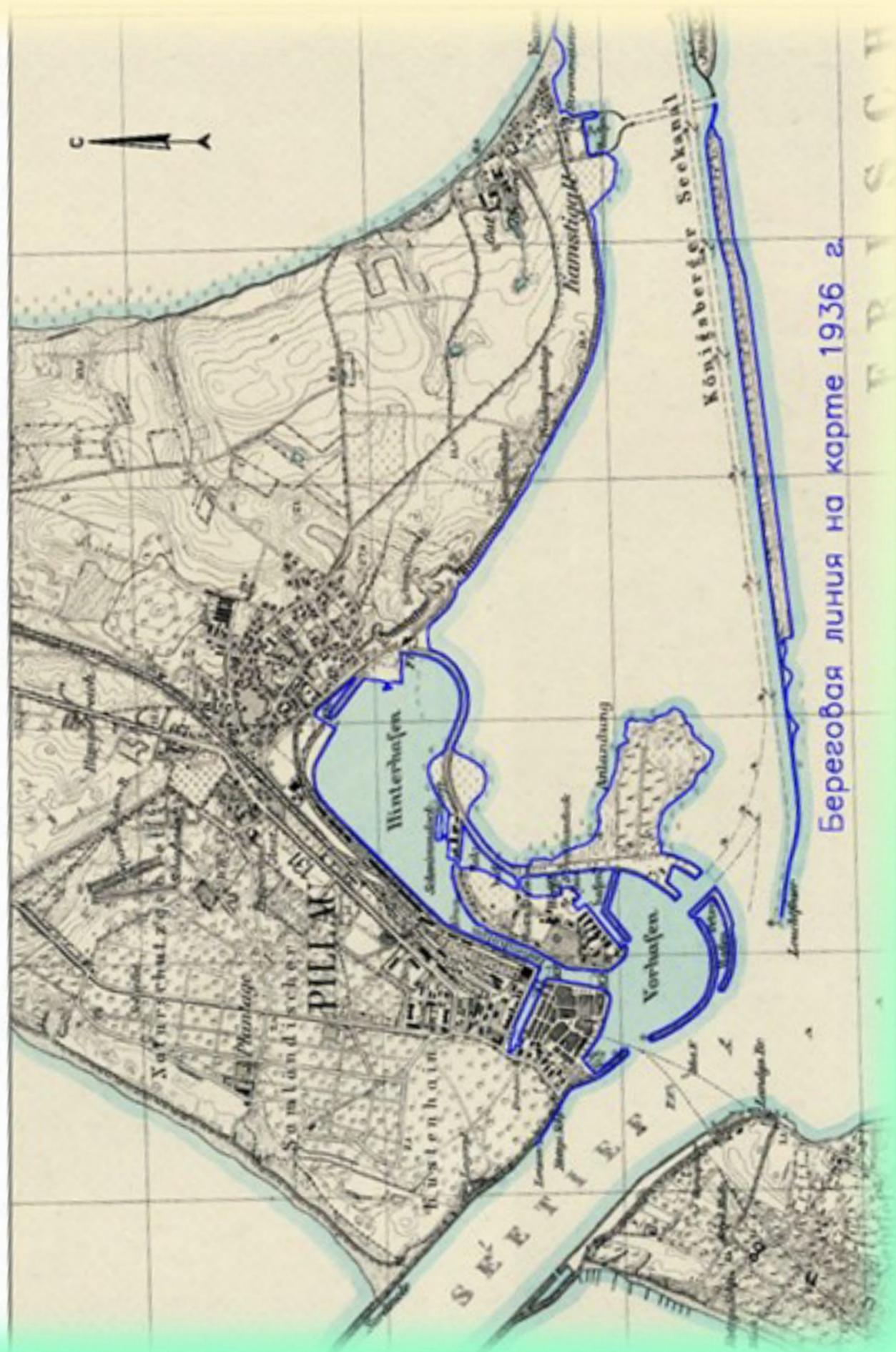
# АЛЬМАНАХ

МУЗЕЙНЫЙ



Автор: ученица 10 класса МБОУ СОШ №6 Дюбкина Мария.  
Руководитель: Криштафович Татьяна Владимировна, учитель МХК, руководитель школьного музея «Боевой Славы и истории города».

238520, город Балтийск, ул. Красной Армии, 31  
тел (40145) 32451, 30551, факс: 31809  
e-mail: baltschool6@bk.ru



Вспомогательная инфраструктура завода, которой руководил главный инженер завода, продолжатель династии военных судоремонтников, капитан 2 ранга Максим Леонидович Брычук, выполнял техническую и технологическую поддержку судоремонта, ремонт оборудования и инженерных сетей. Заводская котельная, самая крупная в городе, в комплексе с мазуто-насосной станцией и подъездными путями является отдельным мощным производством в составе завода, обеспечивающим теплом и уютом более 70 % жилого фонда города. В 2004 году под руководством М.Л. Брычука была построена паровая турбогенераторная электростанция для обеспечения завода электроэнергией собственной выработки.

С 2013 года до 2020 года генеральным директором был Илья Самарин. Сейчас генеральный директор Олег Касьянов.

#### У Доски почёта.



**Белевич Василий Константинович** - один из старейших работников 33 СРЗ. Родился в 1931 году в Белоруссии, в деревне Вершок Брестской области. В 1952 году был призван на срочную военную службу в ВМФ, в состав судоремонтного батальона в г. Балтийск. После прохождения курса молодого бойца и принятия присяги попал в 1 (судокорпусный) цех, слесарем 1 разряда. К окончанию срочной службы он уже имел 4 разряд, и ему предложили остаться работать на заводе. Заключили с ним договор. В 50-ых годах он с молодой женой получил комнату в заводском общежитии. Впоследствии они получили квартиру. С 1962 года работал бригадиром. Бригада Василия Константиновича была передовая и несколько раз побеждала в соцсоревнованиях. С 1955 года был секретарём комсомольской организации цеха. С 1968 года – председатель цехового комитета профсоюза, был членом ЦК профсоюза, депутатом городского совета. В 1986 году вышел на льготную пенсию, но до 2003 года продолжал работать на доке №33. За свою долгую трудовую и общественную деятельность Василий Константинович имеет награды: орден Трудовой Славы, медаль «За трудовую доблесть», медали «Ветеран труда», юбилейные «200 лет министерству обороны», «300 лет Балтийскому флоту» и др. Сейчас Василию Константиновичу 90 лет.

#### Заключение

На заводе ведётся работа с кораблями любых классов, которые находятся на Балтике, кроме атомных подводных лодок и авианосцев. Проводится ремонт общекорабельных систем и механизмов. 33-СРЗ взаимодействует со Средне – Невским судостроительным заводом, с ЦМКБ (Центральным конструкторским бюро) «Алмаз». На настоящий день на территории завода располагаются порядка 10-ти организаций, которые участвуют в судоремонте именно как изготовители той или иной продукции. Происходит закупка постоянно необходимого оборудования для цехов. Сегодня плавдоки и крановое хозяйство в хорошем состоянии. Задача на будущую пятилетку – подготовка гидротехнических сооружений, вывод их на должный уровень по техническому состоянию. В основном активы завода востребованы при выполнении государственного оборонного заказа. Каждый год Министерство обороны выделяет от 4 до 6 миллиарда рублей на ремонт военных кораблей. В 2020 году, в период пандемии на социальные нужды средств ушло больше, чем на военно- оборонную промышленность.

ОАО «33 судоремонтный завод» стал участником федеральной целевой программы по развитию оборонно-промышленного комплекса РФ, предусматривающей модернизацию и расширение производственной базы, строительства нового жилья для жителей Балтийска, а это - создание новых рабочих мест и достойных условий труда, еще раз подтверждает свой статус градообразующего предприятия муниципального образования «Балтийский муниципальный район».

# Судоремонтный завод №33 - градообразующее предприятие

Энергичные действия командования по реорганизации производства и привлечения внебюджетных средств, активному поиску заказчиков, в том числе и иностранных, и многие другие неординарные решения позволили заводу выжить и продолжить своё развитие. В это время было закуплено и внедрено высокопроизводительное оборудование по обмыву, чистке и окраске корпусов кораблей в доке. Внебюджетные средства, заработанные на ремонте гражданских судов, позволили наладить кредитование военного судоремонта.

За последние 6 лет номенклатура отремонтированных и отдокованных кораблей и судов составила более 78 проектов, например В-304 (ПМ-86), 775 (БДК), 133.1(МПК), 1234.1(МРК) и др. Выполнен комплексный ремонт гражданских судов.



МПК проекта 133.1



МРК проекта 1234.1



ПМ-86 проекта В304



БДК проекта 775

Одним из важнейших факторов, сделавших завод конкурентоспособным стало внедрение пескоструйной очистки корпусов судов и кораблей, окраска современными аппаратами. Вложены значительные средства в ремонт плавдоков, обновляется и пополняется оборудование в цехах. Приобретены универсальные фрезерный и токарный станки для обработки валов валопроводов. 33 СРЗ готовил СКР (сторожевой корабль) «Пылкий» к боевой службе в Средиземном море, эсминец «Настойчивый» к походу вокруг Африки, эсминец «Беспокойный» к ежегодным международным учениям «Балтопс», СКР «Неустрасимый» - к обеспечению визита президента России В.Путин в Великобританию. Все оперативные плановые задачи БФ выполняются при технической поддержке 33 СРЗ.

Много лет, мы балтийцы, начинаем свой новый день с гудком 33 судоремонтного завода, ровно в 8 утра. Так что, можно сказать, живём с ним в одном ритме, и одной жизнью.

14 июня 1945 года, 75 лет назад, немецкие судоремонтные мастерские перестали существовать. Ветераны завода по приглашению администрации ежегодно собираются на заводе, дабы почтить память тех, кто в нечеловеческих условиях поднимал эти мастерские из руин и дал им жизнь с новым советским названием – «Судоремонтный завод № 33».

**Актуальность.** В нашей школе на базе музея «Боевой Славы и истории города» проходят встречи с инженером судоремонтного завода – Водяном Владимиром Александровичем.



Встреча с Водяном В.А. в школьном музее  
«Боевой Славы и истории города»

Он рассказывает об истории становления завода, о его коллективе, о развитии и планах на будущее. Это ещё является профориентацией на будущее для наших учащихся. В управлении завода находится макет, разработанный Центральным Техническим Институтом Судостроения в Санкт – Петербурге. Этот макет участвовал на 4 – ом Международном форуме судостроения в Москве 20-24 мая 2014 года. Сегодня 33 СРЗ входит в перечень военно – стратегических объектов России.



Для учащихся нашего класса В.А. Водянов организовал экскурсию на судоремонтный завод: мы побывали в блоке цехов, в котельной, у плавучих доков, у доски почёта, где выбиты имена старейших работников завода, тех, кто после окончания Великой отечественной войны сложили оружие и пошли самоотверженно восстанавливать завод: разбирать завалы в городе, строить новое жильё и на всех этапах развития завода обеспечивали выполнение главной задачи – поддержание на высоком уровне боеготовности кораблей дважды Краснознамённого Балтийского флота.

**Проблема.** Генеральный директор – Илья Самарин говорит: «после 90-х годов, в начале 2000-х тысячных завод находился в тяжёлом финансовом состоянии и нужно было заниматься вопросами вывода предприятия из банкротства. На сегодняшний день завод не участвует в целевой программе. Тех средств, которые у нас есть, хватает для пошаговой замены оборудования. Наши доки могут поднимать корабли водоизмещением 4 500 тонн». Такой вариант видимо удобнее, чем длительный процесс согласование проекта, разработки и постройки сухого дока. А ведь в управлении завода находится макет и на нём есть проект сухого дока. И завод ищет альтернативные предложения по строительству сухого дока, т.к. без него завод не может отремонтировать атомные подводные лодки и авианосцы.

Хочется вернуть былую славу 33 СРЗ, когда за пятилетку сотрудники предприятия могли много сделать.

### Верфь старого Пиллау

На протяжении многих лет Пиллау оставался важнейшей морской гаванью бранденбургско – прусского герцогства. В планы его правителей входило сооружение здесь большого морского порта. Образцом европейской морской державы в это время была Голландия, имевшая большие заморские колонии. В юные годы её не раз посещал Фридрих Вильгельм, ставший впоследствии Великим курфюрстом.

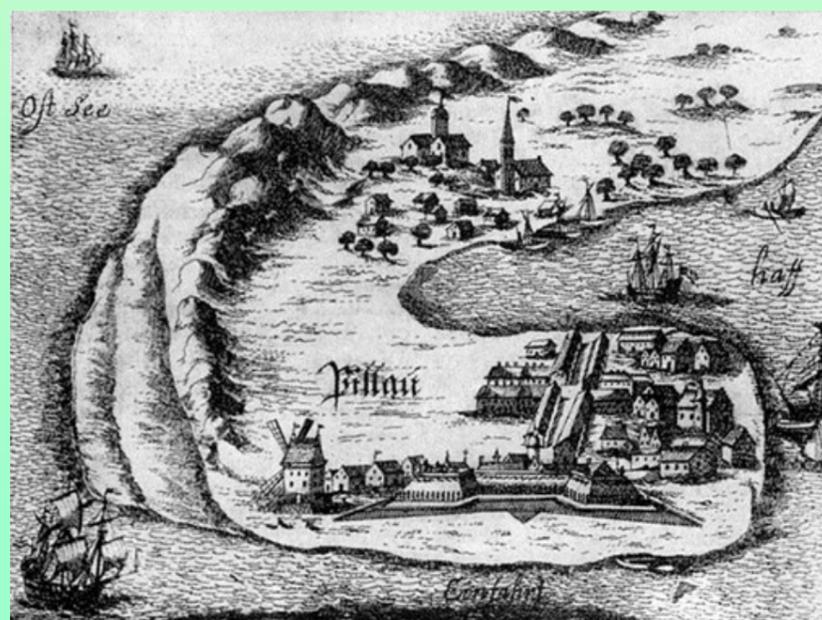
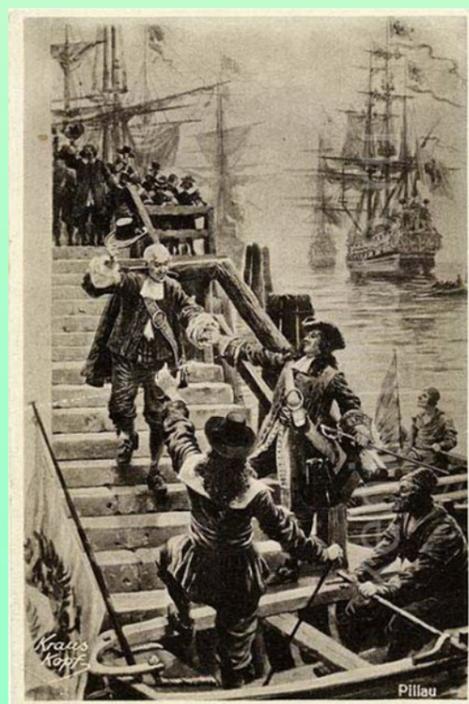


Курфюрст Фридрих Вильгельм (1640 – 1688).



Бенджамин Рауле

В 1657 году из числа арендованных им кораблей была создана военная флотилия, в мае того же года бросившая якорь в пиллауской гавани. Для покупки собственных кораблей в казне курфюрста не было денег. Ими ссудил голландский купец Бенджамин Рауле, ставший флагманом нового флота. Суда курфюрста под его командованием захватили несколько десятков торговых судов, что вызвало возмущение голландских купцов, понёсших большие убытки. Но курфюрст взял Рауле под свою защиту и направил в Пиллау, «чтобы возглавить в Пруссии мореплавание и судоходство и создать флот, который может служить военным и торговым целям».



В движение «за коммунистический труд» включились 400 ударников и 11 бригад. Портреты победителей украшали городскую Доску почёта. В 1962 году многие граждане получили звание отличника социалистического соревнования РСФСР.

Военно-Морской Флот перевооружался. Сменялись проекты кораблей. С 1 июля 1968 года за заводом утвердилось наименование «33 судоремонтный завод». В 1970-х годах на нём прошла реконструкция, после которой на полную мощность заработали цеха. В них появились трубопроводный и электромонтажный участки. Работать сюда пришли десятки молодых специалистов с высшим или средне – специальным образованием. За успехи в труде в ознаменовании столетия со дня рождения В.И. Ленина многих работников наградили юбилейной медалью «За доблестный труд».

В феврале 1971 года руководство заводом принял капитан 1-го ранга – инженер Ю. Хмельевский. В 1972 году началось строительство блока цехов с современным оборудованием. Построены ремонтный пирс, новая котельная, складские помещения, участок химической очистки труб. Произведена реконструкция плавдоков, электроснабжения, водозаборных сооружений. Производственные площади завода увеличились в 1,5 раза, намного улучшилась техническая оснащённость. С Северного флота была переведена судоремонтная рота. Началось активное освоение ремонта новых проектов кораблей.

В 1980-1981 г.г. на завод поступили новые плавдоки ПД-33 и ПД-8, грузоподъёмностью по 4500 тонн. Это позволило начать докование больших десантных кораблей, сторожевых, транспортных судов и танкеров Балтийского флота.

За сравнительно короткую историю своего развития на заводе сложился дружный и трудолюбивый коллектив. Многие рабочие связали свою судьбу с заводом в первые годы его становления и развития, закладывались основы хорошо известных и уважаемых по ныне трудовых династий Антиповых, Вороновых, Кривокрысенко, Чигир и др.

В середине 80-ых годов, когда заводом руководил капитан 1-го ранга В. Тарасенко, были построены и сданы в эксплуатацию первая очередь блока цехов, ремонтные причалы с порталными кранами, водонасосная и станция пожаротушения. Производственные мощности предприятия значительно увеличились. Был создан новый цех по ремонту радиоэлектронного вооружения (РЭВ) и корабельной автоматики.

Начался новый этап развития завода. Были введены в эксплуатацию новые производственные участки по ремонту систем гидравлики, редукторов трансмиссий, топливной аппаратуры, средств связи и навигации, радиолокационных станций (РЛС). Началось освоение ремонта судов, находящихся под надзором Российского Морского Регистра Судоходства.



В блоке цехов

В 1990-ые годы непродуманное реформирование всего государственного устройства привело к резкому сокращению финансирования ВМФ в целом и судоремонта в частности. Чтобы загрузить производственные мощности, помимо объектов ВМФ, завод значительно увеличил объём ремонта судов рыбного промыслового флота- средних морозильных траулеров, морских буксиров, освоил процесс разделки кораблей на металлолом.

Экономический кризис в стране 1997-1998 г.г. затронул 33СРЗ. Генеральный заказчик – ВМФ – значительно сократил пакет заказов. Завод был поставлен на грань выживания. Такого тяжёлого финансово-экономического положения предприятие не знало за все годы своего существования.



Крейсер "Орджоникидзе" на параде в Ленинграде, 1960 год

В 1957 году одиночное плавание базового тральщика БТ – 484 по маршруту Балтийск – Александрия – Севастополь – Балтийск стало возможным благодаря проведённому подготовительному ремонту корабля.

В период «карибского кризиса» в 1962 году заводу было дано задание по отправке на Кубу ракетных катеров. Завод изготовил укрытия для них. В это время начальником завода был подполковник Д. Вайсман, прослуживший в этой должности почти 13 лет. На предприятии помнят его как грамотного, трудолюбивого и требовательного руководителя, который вникал в каждую деталь производства и быта. При нём большое развитие получило строительство хозяйственным способом.

В 1962 году произошел Карибский кризис. Весь мир стоял на краю пропасти — и это не преувеличение. «Холодная война», тянувшаяся между СССР и США уже почти двадцать лет, могла перерасти в ядерный конфликт. Советский Союз тайно переправил на территорию Кубы свои ракеты, и конечно, Америка расценила такой шаг, как открытую угрозу.

Хозяйственный способ строительства — одна из организационных форм строительно-монтажных работ, при которой объект строится непосредственно силами предприятий без привлечения подрядных организаций.

В 1960-е годы хозяйственным способом были построены здания ремонтно-механического и деревообрабатывающего цехов, здания лесосушилки и новой проходной завода, а также произведены пристройки к корпусному по дереву и ремонтно-механическому цехам. Техническая оснащённость цехов тоже росла. К имеющемуся трофейному оборудованию добавилось около 60-ти отечественных токарно-винторезных и сверлильных станков и другое металлообрабатывающее оборудование.

Использовались внутренние резервы и для улучшения культурно-бытовых условий жизни рабочих завода. Большое внимание уделялось вопросу подготовки и воспитания кадров.

### Во Славу флота Балтийского.

В условиях новой государственной экономической политики предприятия города получили большую самостоятельность. Назрела необходимость отойти от хозяйственного строительства. Потребовались совершенно новые перспективные подходы к развитию производственной базы завода. Начался переход на современную систему планирования. Завод пополняется кадровыми и квалифицированными рабочими. В коллективах местных предприятий соревновались за выполнение и перевыполнение планов семилеток и пятилеток, повышение качества выпускаемой продукции.

В разные годы Рауле носил титулы морского советника, корабельного директора, обер – инспектора морского дела и даже генерального директора флота. В литературе его называют «адмиралом курфюрста».

Для строительства верфи Рауле предоставили полную свободу действий. Заручившись поддержкой торговых людей Кёнигсберга, он привлёк на работу около тысячи солдат и матросов. Чтобы не прекращать строительства флота и в зимнее время, были сооружены закрытые эллинги. Корабли, сходявшие со стапелей, украшались деревянной резьбой и золочёными фигурами. Рядом с верфью выросли казармы для матросов, склады и дома для строителей. Работавшие на верфи плотники, кузнецы, парусные, компасные и колокольные мастера, как и матросы, были выходцами из Голландии. К их числу принадлежали и корабельные мастера – отец и сын Пекельхеринги.

Деньги для строительства кораблей поступали от продажи янтаря. В сентябре 1680 года от стенки крепостного канала отошли два корабля. Это было первое путешествие в Африку.

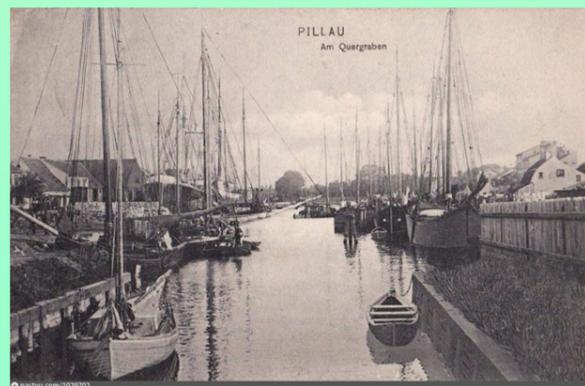
Для организации торговли в 1682 году была основана бранденбургско – африканская компания. Её интересам служили гавани и корабельная верфь в Пиллау. Отсюда морские пути вели в Центральную Америку, Африку и к островам Индийского океана. К тому времени торговый флот курфюрста насчитывал 32 корабля. После смерти курфюрста, в 1683 году морскую столицу перенесли на побережье Северного моря в город Эмден.

В 18 веке отсутствие государственных заказов не привело к закрытию пиллауской верфи. Новые поколения корабелов спускали на воду суда меньшие по размеру и водоизмещению, чем во времена Великого курфюрста, но имевшие высокие мореходные качества. Ими заинтересовался «Ллойд» - самая известная судоходная страховая компания в мире. Первым в её реестр был включён галеас «Юнгфрау Анна – Шарлотта». В его трюмах размещалось сто двадцать тонн груза, что было много для морских перевозок того времени.

В 1730 году корабельный плотник Ф. Лауберг с сыновьями спустил на воду двухмачтовое судно «Абрахам». Ещё четырнадцать судов этого класса были заложены на пиллауской верфи в следующее десятилетие. Сам капитан и его команда набирались из местных жителей. Последним из судов, сошедших с верфи Пиллау, стал бриг «Надежда», поднявший свои паруса в 1785 году. Его капитаном был правнук шкипера Лянге, на свадьбе которого в Пиллау танцевал Пётр Великий. Четверть века это судно бороздило воды Балтийского моря, его экипаж заработал целое состояние, доставляя на континент английские товары.

В последние годы в Пиллау строились небольшие суда, ходившие по заливу Фришес – Гафф и вдоль морского побережья. В начале 19 века из-за опасности пожаров, верфь переместили во Внутреннюю гавань, где до начала Второй мировой войны строились и ремонтировались яхты.

В 1758 году, во время Семилетней войны, у стенки крепостного канала встали на якорь корабли Российского флота. До начала следующей навигации экипажи несли караульную службу в гарнизоне, устраняли неисправности. Для сложных работ привлекались пиллауские корабельщики, оплачиваемые российской казной. Руководил ремонтом кораблей подштурман Фёдор Хомутов.



На Русской дамбе, в 1865 году находились Управление гаванью с флотилией париходов, землечерпалок, деревянных и железных барж. В 1929 году, после Первой Мировой войны начал работать судостроительный завод фирмы «Шихау». Вместе с военными кораблями на его верфях строились и ремонтировались суда пиллауских рыбаков. В предвоенные годы в черту города были включены Русская набережная и Внутренняя гавань, где и находился судоремонтный завод.



Во время штурма Пиллау, в ночь на 25 апреля 1945 года на Русской набережной пылали дома и строения верфи.



### Ровесник Великой Победы - Морской завод.

После Второй мировой войны военно-политическое руководство страны незамедлительно определило статус Пиллау, как Военно-Морской базы 4-го Военно-Морского флота Балтийского моря. Юридически завод введён в строй действующих судоремонтных предприятий ВМС СССР приказом командующего 4-м ВМФ Балтийского моря адмирала Левченко за №0132 от 14 июля 1945 года. Так на базе бывших немецких судоремонтных мастерских был создан «Пиллауский судоремонтный завод» (Морской судоремонтный завод Балтийско-

го флота) с подчинением техническому отделу тыла флота. Организаторами военного судоремонта стали первый командир военно – морской базы Пиллау капитан 1 ранга Н. Фельдман (впоследствии – контр – адмирал), инженер – капитан – лейтенант П. Хохлов, инженер – капитан М. Ципин. В июле 1945 года завод возглавил первый начальник завода капитан 3 ранга Н. Чарторижский. По решению командования Военно – Морского флота началось восстановление и производственная деятельность судоремонтного завода в невероятно трудных условиях – ни одного кадрового рабочего. Завод в то время представлял собой ряд полуразрушенных зданий без крыш, окон, дверей и оборудования. Инженерные сети были разрушены, электроэнергия и воды не было. Причальная стенка была сильно повреждена взрывами авиабомб, в заводской гавани были затоплены землечерпалки, пожарное судно, баржи и буксиры. В районе корпусного цеха был затоплен плавучий док.



Заводской посёлок на Русской набережной 1950-1960-е годы

Вместе со специалистами Морского завода ученики изучали автодело, ремонтировали школьные помещения и работали на производственных участках.

До 1954 года завод находился в ведении Технического управления Балтийского флота, затем перешёл в подчинение Главного управления судоремонтных заводов Военно – Морского флота.

Летом 1955 года коллектив завода отметил свой первый юбилей – 10-летие создания завода. Командовал заводом в это время подполковник – инженер Б. Алексеев. За эти годы было отремонтировано и восстановлено порядка 2000 боевых кораблей и вспомогательных судов Балтийского флота. В декабре 1955 года был восстановлен единый Краснознамённый Балтийский флот. Корабли флота за 1956 год прошли более 140 тысяч миль, участвовали в трёх дальних походах в южную и центральную Атлантику, в Северное море, принимали участие в тактических учениях на Балтике. Такая высокая наплаванность требовала постоянной технической подготовки, и завод постоянно выполнял оперативные и плановые заказы флота. В результате общих усилий рабочих и личного состава ремонтируемых кораблей большинство объектов сдавались флоту досрочно. Помимо ремонта кораблей, завод планомерно расширял и укреплял производственную базу. Так к 1958 году были построены линейный и кузнечный цеха. Началась интенсивная плавка чугуна и цветных сплавов. Сданы в эксплуатацию электростанция и компрессорная станция и это дало увеличение объёма производства. Объём валовой продукции в 1957 году превысил уровень 1946 года в 2 раза. Об успехах завода в Балтийске заговорила вся страна. Насосы, используемые для орошаемого земледелия, выпускаемые на 33-м, пользовались огромным спросом у жителей Ставрополя и Крыма. Построен и введён в действие единственный на Балтике стенд для испытания якорных цепей.

В 1956 году коллектив завода выполнил большую работу по подготовке крейсера «Орджоникидзе», эсминцев «Смотрящий» и «Совершенный» к походу под вымпелом контр – адмирала В. Котова в Великобританию с официальным визитом Н.С. Хрущёва.

Осень 1945 года завод получил первый план зимнего судоремонта, предусматривающий ремонт более 100 кораблей и судов. Технические возможности завода позволили обеспечить ремонт кораблей флота, базировавшихся в Пиллау, в том числе и бывшего немецкого крейсера «Зейдлиц», включённого в состав советского флота. План был успешно выполнен. Рабочие трудились, не щадя своих сил. Невыполнимых заданий для судоремонтников не было. Здесь же в цехах изготавливали различные приспособления и инструменты.

21 февраля 1945 года приказом командующего ЮЗМОРОм вице – адмирала Н. Виноградова большая группа работников завода и личного состава судоремонтного батальона за обеспечение тральных операций была награждена орденами и медалями Советского Союза.

### Становление завода.

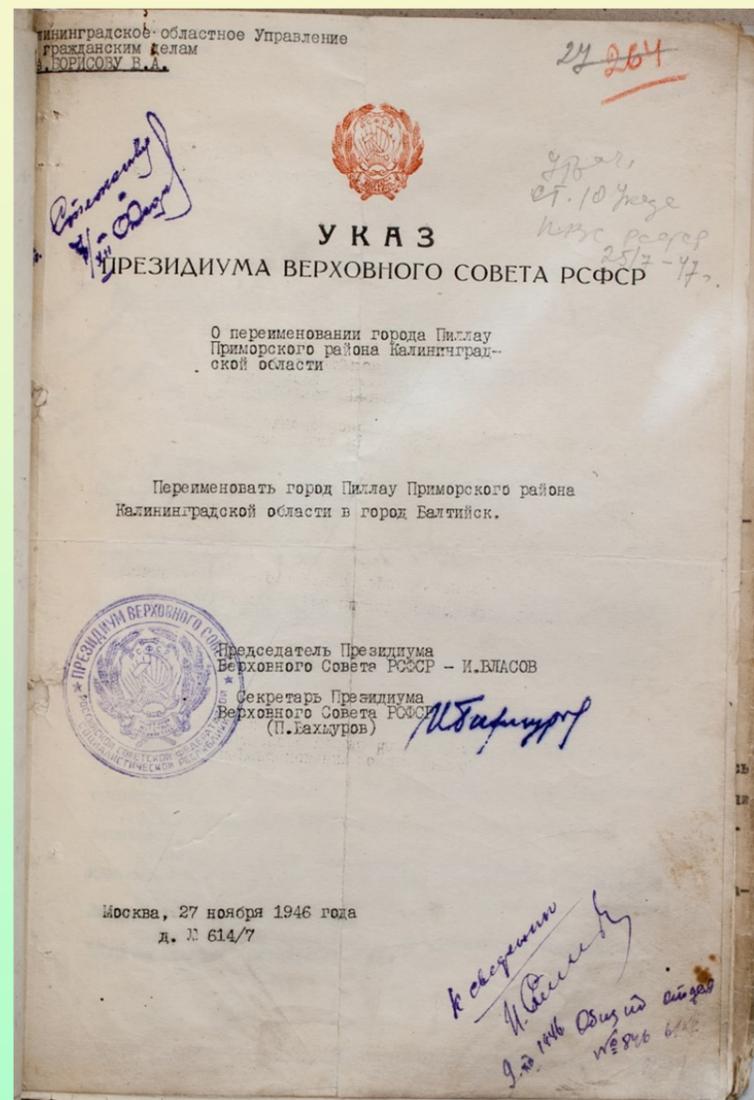


Управление завода на Русской дамбе. Довоенный и современный вид.

Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о переименовании города Пиллау Приморского района Калининградской области в город Балтийск 27 ноября 1946г. В связи с переименованием города Пиллау в город Балтийск, заводу было присвоено наименование «Судоремонтный завод в г. Балтийске», а в 1950 году – «33 Судоремонтный завод».

По приказу Наркома ВМФ группа флотских специалистов подготовила доклад о состоянии военных объектов и инженерных сетей города. В нём говорилось: «Северная стенка внутренней гавани имеет в 3-4-х местах подрывы протяжённостью 18-20 метров. Наиболее серьёзно повреждены западная и северная стенки Рыбной гавани, которые подорваны через каждые 20-30 метров на всём протяжении. Из кранового оборудования подорваны два портовых крана, полузатоплен большой плавкран и плавдок. На территории базы имеется большое количество затонувших барж, буксиров и т.д. На судоремонтном заводе здания цехов имеют повреждения артснарядами и взрывной волной...». Выводы комиссии оказались неутешительными. Осенью 1945 года адмирал флота Н.Г. Кузнецов обращался к И.В. Сталину по поводу финансирования восстановительных работ в Пиллау. В это время Пиллауская ВМБ была переименована в Балтийскую военно – морскую базу.

Обследовавшая завод специальная комиссия, отвечала: «На территории завода сеть железной дороги западноевропейской и узкой колеи, подходящей ко всем цехам и складам, сеть асфальтовых и мощёных дорог. Материалов и инструментов достаточно для работы в течение текущего года». В полуразрушенных цехах отсутствовали стёкла и гуляли сквозняки. Во время дождя капало с крыш. В ходе штурма города пострадали все инженерные сети завода, в том числе и железная дорога. Площадка с грузами находилась на удалении двух километров от проходной, и нужно было вручную катить вагоны к месту разгрузки. Положение изменилось после того как заводские умельцы отремонтировали автомобили, брошенные в окрестностях города. Несмотря на эти трудности, мощь завода возростала быстро. Первые рабочие Морского завода были набраны из числа немецких военнопленных, краснофлотцев и вольнонаёмных. Большая часть из них утратила за года войны свои профессиональные навыки. Позднее заводу передали судоремонтный батальон и отдельную судоремонтную роту из матросов, подлежащих увольнению в запас.



К концу сороковых годов, завод стал градообразующим предприятием, что налагало определённую ответственность и за рамки завода. И завод оправдывал своё звание: восстанавливал инженерные сети города, ремонтировал дороги, подъездные пути, на Русской набережной возник заводской посёлок с жилыми домами, заводоуправлением и общежитием. В подсобном хозяйстве выращивали урожай и содержали скот. Отремонтированы Северный мол и первая, единственная в то время в городе школа №1, над которой завод взял шефство. Долгое время эта школа имела статус «заводской».

По решению руководства области за Балтийском закрепили совхоз «Янтарный», куда на уборку урожая выезжали школьники старших классов под руководством рабочих Морского завода. В межшкольных мастерских, открытых в лимонадном цеху, было организовано трудовое обучение для мальчиков.



Адмирал Г. Левченко



**Моряк и на суше моряк**



**Доки для ремонта кораблей**

Краснофлотцы работали самоотверженно по 12 – 14 часов на восстановлении завода. Жили здесь же, оборудовав казарму в одном из восстановленных помещений. После трудового дня они строем ходили разбирать завалы в городе. Уже летом 1945 года восстановили водонапорную башню ёмкостью 10 м<sup>3</sup> воды, смонтировали 300 – киловаттный дизель – генератор, восстановили механический, моторный и электромеханический цеха. Были оборудованы причальные стенки и установлены порталные краны. В срочном порядке комплектовался штат производственных рабочих и инженерно – технических работников. Во всём коллективе только два человека имели высшее специальное образование. В конструкторском бюро трудились четыре матроса, окончившие десятилетку. На смену военнослужащим стали прибывать выпускники ремесленных училищ. Один из них, И.И. Котенков, вспоминал: «Из Балтийска приехал офицер, набравший столяров и металлистов. Разместили нас в общежитии на Русской набережной. Из-за отсутствия опыта работы мы получали небольшую зарплату, на которую покупали конфеты, печенье, сахар. Как правило, до следующей получки денег не хватало, и мы часто голодали. Из московского ремесленного училища приехали ребята в форме, а мы ходили в фуфайках. Работали по вечерам, а в свободное время участвовали в заводских и городских субботниках. Удивительно, но за это никто не требовал платы».

В июне 1945 года начался планомерный ремонт израненных и утомлённых в боях кораблей, и в первую очередь – тральщиков, единственного класса кораблей, для которых война не закончилась. Нужно было разминировать канал. Докование кораблей проводили в восстановленном доке, на заводских причальных стенках постоянно стояло в ремонте до 20 корпусов катеров и буксиров, поднятых трофейным плавкраном ОВСТ, грузоподъёмностью 60 тонн. Завод также занимался ремонтом торпедных катеров в посёлке Камстигаль (ныне п. Севастопольский). Затем флот передал заводу 2 трофейных плавучих дока ПД – 9 и ПД – 10, грузоподъёмностью до 1500 и 2000 тонн. Эти доки были построены в Германии в начале XX века и при умелой и грамотной эксплуатации заводской команды прослужили до 1980 –х годов.