



**Николай Васюков,**  
директор Архангельского филиала  
«Судоремонтный завод «Красная Кузница»  
ОАО «Центр судоремонта «Звездочка»

## «Наследник Соломбальского адмиралтейства – в водовороте времен

Известно, что мощный импульс развитию Архангельского порта (единственного в то время в России) был дан в июле 1693 года Петром I. Тогда же, во время посещения города, государь-реформатор приказал соорудить верфь на Среднем Соломбальском острове, где был заложен 24-пушечный военный корабль «Святой апостол Павел». Соломбальские корабельщики спустили его на воду 20 мая 1694 года. Так было положено начало российскому морскому судостроению.

С 1700 года на Соломбальской судостроительной верфи начато регулярное строительство военных кораблей. В это время блестяще раскрылся талант северных кораблестроителей. Такие их нововведения, как железные элементы в системе деревянного набора, вентиляция трюмов, известковое покрытие подводной части судового корпуса и другие, намного опередили мировую практику судостроения.

Все знают о славных победах российского Балтийского и Черноморского военных флотов в баталиях, выигранных адмиралами Сенявиным, Ушаковым, Нахимовым. Но мало кто в курсе, что в морских битвах с турками и шведами принимали участие корабли, построенные в Архангельске руками славных соломбальских мастеров. И не просто входили в состав парус-

ных эскадр, а, как линейные корабли «Сильный» и «Азов», имели статус флагманских.

### Первый среди равных

Среди знаменитых мастеров первым по праву стоит имя Андрея Михайловича Курочкина. Построенные им корабли служили образцом для всех верфей России, а чертеж линейного корабля «Азов» был выгравирован на медной пластине и занесен в свод законов Российской империи, «дабы не было от него отступлений». Об этом замечательном человеке хотелось бы сказать подробнее.

Назначение в Архангельское адмиралтейство Андрей Курочкин получил в 33 года. Уже через год по собственному чертежу он создал 74-пушечный линейный корабль, которому было дано название «Сильный». За своего архангельского первенца (точнее за прочность корпуса и удобство отделки) Курочкин был высочайше пожалован перстнем с бриллиантом.

«Сильному» была уготована славная судьба. Став флагманом русской эскадры, на котором держал свой флаг адмирал Д. Н. Сенявин, он прошел через горнило Афонского и Дарданельского сражений, пережил многих своих ровесников.

Вслед за «Сильным» Андрей Курочкин спускает на воду мно-



гопущечные суда «Мощный», «Орел» и «Победоносец», настолько совершенные (а в чем-то даже обгонявшие свое время), что стали объектом пристального внимания английских кораблей.

Впрочем, вряд ли могло быть иначе. Ведь А. М. Курочкин был в непрерывном творческом поиске, постоянно внедрял на верфи небывалые по тем временам новшества. Так, он впервые применил вместо гнутых деревянных частей корабельного набора новую деталь – флортимберсы, которые оказались более удобными для строительства обводов подводной части кораблей. Следующим его изобретением стало диагональное (под 45° к килу) крепление трюмных ридерсов, увеличившее прочность корпуса. А созданный им в 1820 году бриг «Новая Земля», обшитый медными листами, под командованием Ф.П. Литке совершил плавание к островам Новой Земли.

Талант А.М. Курочкина ценил и адмирал Михаил Петрович Лазарев. На 36-пушечном фрегате «Крейсер» он совершил кругосветное плавание, после которого дал высокую оценку его мореходных качеств, позволивших достойно выдержать суровые условия одиссеи.

Еще одним прославившимся в веках кораблем Андрея Курочкина стал «Азов» – первый в истории русского военно-морского флота гвардейский корабль, получивший это высокое звание и кормовой Георгиевский флаг (впервые в истории русского флота!) за победу в Наваринском сражении 1827 года. «Азов» был заложен в Архангельске 20 октября 1825 года и спущен на воду 26 мая 1826 года. К этому времени мастер Курочкин был уже в почтенном возрасте, но судьбе было угодно, чтобы он дождался славной победы своего детища.

Всего Андрей Михайлович Курочкин, удостоенный за свои труды звания генерал-майора корпуса корабельных инженеров, построил 90 различных судов, в том числе первый в Архангельске пароход «Легкий». В 1829 году он вышел в отставку и остался жить в Соломбале. Умер Андрей Михайлович 4 декабря 1843 года и был похоронен на соломбальском кладбище у храма Святого Мартина Исповедника. Заводчане чтят эту священную для нас могилу, ухаживают за ней.

## Госпиталь для кораблей

Указ об упразднении Архангельского адмиралтейства в связи с перемещением центра военного судостроения на Балтику был подписан 5 марта 1862 года. На территории, где находится нынешний Архангельский филиал «СРЗ «Красная Кузница» ОАО «ЦС «Звездочка», остались функционировать мастерские, парусные, шлюпочные склады, а сама территория стала называться Военным портом. Здесь ремонтировались военные корабли и суда Беломорской флотилии.

После октября 1917 года на этой же территории были организованы ремонтные мастерские «Убеко-Север» (Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Северных морях) с подчинением Беломорской военной флотилии. Мастерские ремонтировали, главным образом, гидрографические суда.

Говоря об истории судостроения и судоремонта в Архангельске, невозможно обойти стороной период Великой Отечественной войны. В ее первые месяцы Беломорскую ВМБ реформировали в Беломорскую флотилию, главной базой которой стал Архангельск. Для ремонта кораблей, кроме мастерских ВМФ, использовали местные предприятия различных ведомств: мастерские траулерного флота Наркомата рыбной промышленности, речного пароходства, Северного морского пароходства, Двиносплава, верфь Главного управления Севморпути, завод



«Красная Кузница» и завод НК СП №402. При этом «Красная Кузница» выполняла значительную часть ремонтных работ. Наиболее крупные из них были связаны с капитальным ремонтом эсминца «Карл Либкнехт», оборудованием мобилизованных и госпитальных судов. Спецификой судоремонта стала необходимость оказания технической помощи иностранным кораблям и судам, приходящим с полярными конвоями из Великобритании и США. В Архангельске за три года войны отремонтировали около 200 иностранных судов.

На основании циркуляра начальника Главного морского штаба ВМФ СССР от 8 марта 1944 года приказом командующего Северным флотом от 29 марта 1944 года механическая мастерская производственных предприятий тыла СФ была переименована в мастерскую №1036. В 1949 году приказом командующего Северным флотом ее переименовали в Судоремонтный завод №176, вошедший в 1954 году в состав Управления судоремонтных заводов ВМФ.

Главной задачей в послевоенный период стало дальнейшее развитие и реконструкция предприятий. Завод постепенно рос, расширялась его производственная программа, накапливался опыт ремонта различных классов кораблей и судов. Однако остро испытывался недостаток в производственных площадях. Так, например, механосборочный цех был настолько уплотнен, что когда в 1955 году получили 12-метровый валовый станок, то для его установки пришлось соорудать пристройку.

С 1965 года началась плановая реконструкция 176-го завода, которая позволила ему встать в ряд современных судоремонтных предприятий. Предприятие производило текущий и средний ремонт боевых кораблей, гидрографических, аварийно-спасательных, разведывательных и вспомогательных судов флота. На предприятии работало немало мастеров судоремонта высокого класса, умелых наставников молодежи.

В 2001 году по Указу Президента России Судоремонтный завод №176 был переименован в Федеральное государственное унитарное предприятие «176 судоремонтный завод» Министерства обороны Российской Федерации.

Наша новейшая история развивалась весьма стремительно. Присоединив в 2007 году ФГУП МО РФ «176 СРЗ» в качестве свое-



го филиала, ОАО «ЦС «Звездочка» не только фактически спасла его от банкротства, но и обеспечила развитие предприятия. Объем производства вырос более чем в четыре раза. С октября 2007 года в рамках выполнения задач по гособоронзаказу осуществлен заводской ремонт, докование, сервисное обслуживание более четырех десятков военных кораблей и вспомогательных судов Северного флота, судовых механизмов и оборудования.

Первый за многолетнюю историю завода государственный контракт на постройку гражданского судна (самоходной баржи проекта 2453 «Пирамида» для работы в угольной отрасли на архипелаге Шпицберген) был заключен между ФГУП «Государственный трест «Арктикуголь» и Архангельским филиалом «176 судоремонтный завод» 29 декабря 2008 года. Судно было сдано заказчику с высоким качеством и в установленные сроки. За вклад коллектива в возрождение традиций гражданского судостроения 19 ноября 2010 года завод был награжден премией им. М.В. Ломоносова по представлению правительства Архангельской области и региональных общественных организаций.

## Объединение ради спасения

К сожалению, ни богатейшая история нашего доброго соседа – завода «Красная Кузница», ни многолетние традиции не смогли обеспечить эту орденоносную верфь работой в постсоветское время. Объективные трудности наложились на недостаточно квалифицированное управление. В результате Россия фактически потеряла одну из первых своих верфей. Жизнь в цехах хоть и не замерла, но это была жизнь уже не судостроительного завода, а различных малых предприятий, арендующих мощности банкротящейся верфи.

Надежда забрезжила перед «Красной Кузницей» с созданием ОСК (Объединенной судостроительной корпорации России). Как бы ни тяжело было положение старейшей верфи, она еще представляла собой достаточно ценный, с точки зрения судостроения, объект. Прекрасные причалы, судоподъемные мощности, цеха – все, что еще не было распродано, вызвало интерес у ОСК, поставившей перед собой задачу возродить отечественное судострое-

ние. В концепции стратегического развития предприятий Северного центра судостроения и судоремонта появился раздел, посвященный интеграции «Красной Кузницы» в структуру корпорации. Руководством ОСК была проведена колоссальная работа, связанная с поиском решений, которые устраивали бы всех участников интеграционного процесса. Надо сказать, что имущественные отношения на «Красной Кузнице» в кризисную пору изрядно запутались, и это обстоятельство создавало серьезные препятствия для компромисса.

Тем не менее, он все же был найден: 25 января 2011 года совет кредиторов «Красной Кузницы» принял решение о продаже имущества верфи Центру судоремонта «Звездочка». Все связанные с этой сделкой обязательства «Звездочка» исполнила и стала владельцем 129 объектов. Наибольшую ценность представляют причалы с допустимой нагрузкой 10 т на кв. м, плавучий док грузоподъемностью 9 тыс. т, блок цехов размером 125x125 м и стапельная площадка.

Не откладывая дело в долгий ящик, начальники цехов и структурных подразделений «Звездочки» осмотрели приобретенный комплекс. И хотя впечатление от увиденного у многих осталось тягостное, в ценности приобретения мало кто сомневается. Опыт оживления верфей у «Звездочки» имелся. За примерами далеко ходить было не надо – 176 СРЗ!

Присоединение «Красной Кузницы» к «Звездочке» серьезно расширило возможности Центра судоремонта в области государственного гражданского судостроения и судоремонта. Слияние мощностей «Кузницы» и Архангельского филиала ОАО «ЦС «Звездочка» позволило вести круглогодичное докование крупнотоннажных судов, проведение полного цикла их ремонтов и модернизации. Особенно это важно в свете той загрузки, которая определена для филиала на ближайшие годы.

В перспективе мощности «Красной Кузницы» предполагается использовать для развития программ гражданского судостроения, ориентированных, в том числе, и на потребности нефтегазовых компаний. Эффективно развивать эту тематику, которая требует привлечения иностранного опыта, на территории самой «Звездочки» проблематично в силу действующих режимных ограничений. Цеха же и стапеля «Красной Кузницы», напротив, отлично для этого подходят.

В июле 2012 года было принято решение руководства ОСК о переименовании 176-го завода в Архангельский филиал «СРЗ «Красная Кузница» ОАО «ЦС «Звездочка». Сделано это ради сохранения традиционного и широко известного названия крупнейшего судоремонтного предприятия. Как говорят историки, «замкнулась гигантская, более чем трехсотлетняя, дуга времени».

Итак, мы в сжатом виде показали историю двух заводов, которые изначально, от своего основания Петром Великим в виде Соломбальской государственной верфи, были одним целым, позже работали каждый по своему предназначению и, наконец, снова превратились в единый организм. Его состояние стабилизировано, впереди – непростой путь выздоровления, наращивания производства. С гордым именем «Красная Кузница» соломбальские корабли идут в будущее. Мы – во все времена с флотом, который нужен великой России!