

Военное кораблестроение в Кировской области в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Л.Г. Голубева

С началом Великой Отечественной войны флот Советского Союза ощутил острую потребность в небольших боевых кораблях, обладающих хорошей скоростью и маневренностью, способностью в любую погоду выходить в открытое море, перемещать грузы и десантные группы, вести торпедные атаки. Военные катера с такими характеристиками выпускал Ленинградский катеростроительный завод № 5 Наркомата судостроительной промышленности СССР (далее – завод № 5 НКСП). Он являлся единственным в стране, на котором было развернуто серийное производство малых охотников за подводными лодками¹ и деревянных торпедных катеров².

Однако к середине июля 1941 года немецко-фашистские войска подошли к Ленинграду на расстояние около 200 километров, а с сентября город оказался в блокаде и не имел возможности обеспечивать флот военными катерами в полном объеме. Потребовалось создать производственную базу в тылу.

В Центральном государственном архиве сохранились документы о выпуске боевых кораблей в Кировской области. По документам следует, что группа специалистов и часть оборудования завода № 5 НКСП, необходимые для организации катеростроения на новом месте, были направлены в июле 1941 года в небольшой поселок Сосновку Вятскополянского района, расположенный на реке Вятке в трехстах километрах от областного центра³. В рабочий поселок приехала небольшая часть коллектива – 122 человека, включая 73 рабочих, 33 инженерно-технических работника и 16 служащих⁴. Эвакуированное оборудование разместили на производственных площадях Сосновской судостроительной верфи, которую по решению правительства передали

из системы Наркомрыбпрома Наркомату судостроения⁵. В конце августа из блокадного города в Сосновку направили часть сотрудников Центрального конструкторского бюро по морскому судостроению № 32 (ЦКБ-32)⁶. Таким образом, в глубоком тылу возник новый завод деревянного военного катеростроения – завод № 640 НКСП. Директором завода стал Вереникин Иван Мартинианович, потомственный кораблестроитель, возглавлявший строительство Петропавловской судовой верфи, с 1936 года являвшийся ее директором, а с февраля 1940 года – директором Сосновской судостроительной верфи⁷.

26 июля 1941 года в Вятских Полянах состоялось заседание бюро районного комитета партии, на котором обсудили предстоящее размещение завода № 5 НКСП. Для прибывшего оборудования в десятидневный срок необходимо было подготовить существующие на судостроительной верфи хозяйственные помещения, а именно гаражную часть механического цеха. Для расселения людей Сосновский поселковый совет обязывался выделить территорию под строительство рабочего поселка из 40 жилых домов (чертеж будущего поселка будет составлен директором судовой верфи И.М. Вереникиным). Комитет партии принял решение о расширении торговой сети поселка для обеспечения прибывающих необходимыми продовольственными и промышленными товарами. Особое внимание рекомендовано уделить проверке политической устойчивости инженерно-технических работников судовой верфи. Неблагонадежным предполагалось предоставить работу, не связанную с выпуском катеров⁸. В архиве сохранились также протоколы заседаний общего партсобраний завода № 640 НКСП с текстами выступлений на них начальника завода № 5 Е.Я. Локшина (впоследствии директора завода № 640) и главного инженера И.К. Силина. На одном из собраний, 9 сентября, еще раз обратили внимание на требования неразглашения сведений о строительстве предприятия

по выпуску боевых катеров и охраны прибывшего в Сосновку оборудования. Обсуждались проблемы, связанные с нехваткой рабочих рук для ведения строительно-монтажных работ и организацией питания эвакуированных ленинградцев⁹.

Согласно плану эвакуации оборудование завода № 5 НКСП поступило в Сосновку в две очереди. 3 сентября 1941 года прибыли первостепенно важные станки (токарные, револьверные, сверлильные, деревообделочные), 50-тонный пресс и др. 17 сентября доставлена вторая партия оборудования и материалов¹⁰. Потребовалось 160 вагонов для перемещения оборудования из Ленинграда и 8 вагонов для людей¹¹.

При организации производства катеростроения в Сосновке возник ряд проблем. Во-первых, производственная база судостроения не соответствовала требованиям, необходимым для изготовления сложного универсального процесса военного судостроения. Не имелось оборудованных цехов. Существовавшая площадка предприятия была беспорядочно застроена ветхими сараями, где до сентября 1941 года выполнялись заказы в основном для рыболовной промышленности (делали мелкие рыболовные баржи, парусные суда – кунгасы, парусно-моторные боты – кавасаки и др.). Цех главного механика имел 348 квадратных метров, производственно-заготовительный цех представлял из себя несколько неотапливаемых лабазов и составлял 1228 квадратных метров¹². Оборудование механического цеха состояло из двух устаревших станков. Кузница не имела ни одного молота. Отсутствовали необходимые инструментальный и ремонтно-механический цеха¹³.

Вновь организованному заводу Наркомата судостроения № 640 задание по основному профилю к 4-му кварталу 1941 года еще не установили, так как начались организационные и строительные работы. Завод пришлось заново проектировать, сносить старые строения, возводить новые цеха. Однако вместе

с передачей заводу № 640 НКСП площадей судостроительной верфи было передано и установленное ей Государственным Комитетом Обороны задание по выпуску военных аэросаней, которые использовались на фронте для выполнения десантных и патрульных операций, доставки грузов и налаживания оперативной связи. Предприятию в Сосновке следовало произвести 300 самоходных машин за октябрь-декабрь 1941 года¹⁴.

Выполнение военного заказа осложнялось тем, что до октября 1941 года завод не получил точных указаний о типе выпускаемых аэросаней. Первоначально, 5 августа, была установка на строительство боевых четырехлыжных саней НКЛ-26 с бронированным корпусом и вооруженных пулеметом ДТ. Для ознакомления с постройкой и монтажом саней был командирован на московский завод № 41 начальник техотдела Кузнецов. В конце августа часть чертежей и технической документации по машинам была получена, в Сосновке приступили к разработке технологических процессов и заявок на детали саней. Одновременно, 21 августа, был получен новый приказ, согласно которому завод должен приступить к строительству транспортно-десантных четырехлыжных саней типа НКЛ-16 без бронирования и вооружения. Чертежи и техническую документацию этих машин получили только 4 октября, вновь приступили к разработке, тем самым упустив два месяца подготовительных работ¹⁵.



Транспортно-десантные четырехлыжные аэросани НКЛ-16-41

Аэросани были несвойственной для судостроительного завода продукцией. Основные материалы машин (стальные трубы, литье, авиавинты, крепежные изделия, пружины, казеиновый клей, химикаты, электрооборудование и др.) доставлялись из других городов. Недоставало и специального оборудования: токарных и фрезерных станков, электрогазосварочного оборудования, слесарных тисков, стенов для монтажа и испытания саней. Остро ощущалась потребность в квалифицированных рабочих. Просьба руководства завода направить с других предприятий области для освоения полученного задания более ста рабочих необходимых специальностей осталась неудовлетворенной. Рекомендовали решить данный вопрос в условиях своего района¹⁶. Недостающих рабочих набрали из числа женщин и подростков Вятскополянского района. Попытки решить проблему недостающих рабочих за счет переведенных на завод учащихся фабрично-заводской школы из села Медведка Молотовского (ныне Нолинского) района оказались неуспешными из-за отсутствия заводского общежития, руководство передало подростков другим предприятиям района.

Первый опытный каркас аэросаней (изделие НКЛ-16) заложили на заводе № 640 НКСП в начале ноября 1941 года, подготовив все необходимые приспособления для сборки. Приступили к изготовлению отдельных деревянных и механических деталей саней. В течение месяца технологический отдел разработал последовательность и режимы операций по всем специальностям, изготовил чертежи, штампы, макеты и приспособления. К концу ноября собрали 20 корпусов аэросаней. Дальнейшая сборка машин остановилась из-за отсутствия деталей, оборудования и квалифицированных рабочих. Приняли решение изготовить еще 100 корпусов и прекратить работы по причине затоваривания помещений завода незавершенным производством.

Одновременно с освоением выпуска аэросаней для их производства к началу декабря 1941 года за пару месяцев построили новые цеха и переоборудовали имеющиеся помещения. В условиях военного времени возвели два легких каркасно-засыпных сооружения. Одно из них, с печным отоплением, предназначалось под сборку и монтаж 10-и саней. Второе, неотапливаемое помещение, – под испытание и хранение готовых машин, где могло находиться до 20-и единиц техники. Оборудовали механический участок – легкое, толщиной в полтора кирпича здание с печным отоплением площадью в 240 квадратных метров. Там установили 18 металлообрабатывающих станков, прибывших с завода № 5 НКСП. Под слесарно-сборочный участок приспособили гараж площадью 80 квадратных метров, где разместили верстаки. Под столярный участок выделили старое ветхое здание с печным отоплением на 10 верстаков. Станочный деревообделочный участок находился под легким навесом, зашитым досками, где установили 14 деревообделочных станка, доставленных из Ленинграда. Для обеспечения электроэнергией производства имелось паросиловое хозяйство из двух локомотивов общей мощностью 60 киловатт, что было недостаточно. Склад сухого леса и стеллажи находились

в стадии окончания строительства.

К концу 1941 года завод № 640 НКСП не сдал ни одной машины. Директор завода И.М. Вереникин неоднократно ходатайствовал перед Наркоматом о невозможности освоения и выпуска аэросаней, предлагал организовать изготовление необходимых для фронта лодок-волокуш, понтонов или катеров для навигации 1942 года. Но приказом Наркомата судостроения 5 января 1942 года И.М. Вереникина «за необеспечение выполнения фронтowego заказа» сняли с работы. Исполняющим обязанности директора стал Локшин Ефим Яковлевич, начальник завода № 5 НКСП, занявший пост директора завода № 640 НКСП с апреля 1942 года¹⁷.

Невыполненное задание в 300 аэромашин перенесли на январь и февраль 1942 года (200 и 100 машин соответственно)¹⁸. Позднее заказ на аэросани уменьшили до 250 штук. Всего за январь-февраль завод сделал 213 аэросаней (70 в январе, 143 в феврале)¹⁹.

С января 1942 года сосновский завод должен был производить катера. Однако, занимаясь намерстыванием выполнения программы по изготовлению НКЛ-16, новое руководство предприятия мало внимания уделяло производству военных судов. Первоначально на 1942 год имелось задание по закладке 76 судов: 56 малых охотников за подводными лодками МО-4 и 20 торпедных деревянных катеров ТКД-3. Из них требовалось сдать 25 МО-4 и 10 ТКД-3²⁰. Позднее план снизили по закладке судов до 54 единиц (28 МО-4 и 26 ТКД-3), по сдаче – до 37 штук (29 МО-4 и 8 ТКД-3)²¹.

К оборонному заказу по закладке военных катеров завод № 640 НКСП приступил в феврале 1942 года, продолжая вести строительные работы и размещение прибывшего из Ленинграда оборудования. Работы велись стройконторой № 4 ленинградского стройтреста № 16 Наркомата судостроения.

Кроме зданий цехов для изготовления катеров, требовалось возвести лесосушки и специальные сооружения для сборки судов – эллинги. К 15-му февраля построили один элинг, на котором произвели закладку 4 малых охотника.

Завод испытывал нехватку строительных материалов. Особо дефицитным являлся кирпич. Заводу передали 50 процентов кирпича, полученного от разборки здания Слудской церкви. Под строительство кирпичного завода выделили территорию на липовой гриве. С апреля 1942 года началась разработка известкового камня в близлежащих колхозах. Для нужд завода объявили трудгужповинность.

Другой проблемой крупных предприятий области была низкая энергетическая база. Завод № 640 НКСП не мог удовлетворить быстро растущие потребности производства в электроэнергии. Вначале завод имел только четвертую часть энергетической базы – 60 киловатт. К июню 1942 года мощность увеличилась до 92 киловатт. Конечно, спроектировали силовую станцию, запланировали установку паротурбогенератора, но дизельные установки и паровые котлы не могли доставить до Сосновки. Необеспеченность электроэнергией на протяжении 1942-1943 годов отрицательно влияла на темпы строительства завода и выпуск военных судов²².

Задержку выполнения военного заказа вызывала нехватка специальных лесоматериалов. По решению Главлессбыта основные судостроительные материалы (доски и бруски из дуба и высокосортной сосны) должны были поставляться из Красноярской, Иркутской, Свердловской и Архангельской областей. Ориентировочную потребность завода определили в 9 тысяч кубометров пиломатериалов, на перевозку которых потребовалось бы в военное время не менее 400 железнодорожных платформ. Расположенный в Сосновке в четырехстах метрах от производства боевых катеров лесопильный завод имени

Клары Цеткин выполнял заказы по производству спецсырья для других предприятий. Директору завода № 640 НКСП Е.Я. Локшину удалось добиться организации поставок пиломатериалов с Сосновского лесопильного завода. Но из-за отсутствия транспорта заводчанам пришлось перенести на своих плечах с лесопильного завода не одну сотню тонн пиломатериалов²³.

Нехватка рабочих рук ощущалась многими заводами Кировской области, выполнявшими военные заказы для фронта. С октября 1941 года в Вятскополянском районе уже разместился эвакуированный из Подмоскovie завод № 367 Наркомата вооружения, который для строительных работ задействовал около 3 тысяч человек, а для выпуска pistols-пулеметов системы Шпагина мобилизовал еще почти 2 тысячи женщин и подростков из близлежащих сел и деревень. Завод № 640 НКСП для проведения капитального строительства по данным на 20 февраля 1942 года имел лишь 50 рабочих из необходимых 1000 человек. Стройтресту разрешили провести вербовку рабочих из других районов области: Малмыжского, Шурминского, Уржумского, Молотовского (ныне Нолинского), Санчурского и Яранского²⁴.

И вновь первостепенной проблемой завода № 640 НКСП оставалась необеспеченность высококвалифицированными кадрами основного производства. Для выполнения программы по катеростроению требовалось 2144 человека. Из отчета о работе завода за февраль 1942 года следует, что предприятие имело 651 специалиста. Чтобы восполнить недостающие кадры, приняли около тысячи женщин и подростков из сельской местности, обучив их в короткие сроки через фабрично-заводские школы, ремесленные училища и заводские ученические бригады.

С февраля 1942 года при заводе № 640 НКСП начала работу фабрично-заводская школа № 23, рассчитанная на 450 человек. Подростки, закрепленные на строительных работах завода и в цехах основного производства, получали

профессии столяров и судовых плотников. Плохая организация рабочих и бытовых условий обучаемых продолжала оставаться на предприятии. Около половины учащихся не обеспечили рабочим инструментом, поэтому их могли использовать только в качестве разнорабочих, не давая возможности улучшать квалификацию. Треть обучаемых не имела зимней обуви, в том числе даже лаптей. Результатом стали массовые побеги подростков домой. С начала обучения с производства сбежало около 200 человек.

С мая 1942 года при заводе № 640 НКСП открыли ремесленное училище № 9 с количеством учащихся в 300 человек.

К началу второго полугодия 1942 года на заводе числилось 814 специалистов. Более половины штата составляли недавно принятые: 155 подростков, недавно достигшие 16-летнего возраста и переведенные на завод после окончания школы ФЗО, 150 учащихся ФЗО, 200 учащихся ремесленного училища, 117 женщин и подростков, обучаемых в бригадах заводского ученичества.

Для катеростроительного завода специалистов готовили фабрично-заводские школы и других населенных пунктов области. Котельщиков готовила школа ФЗО № 8 в поселке Аркуле, электрогазосварщиков – № 3 города Кирова, слесарей и токарей – № 19 в селе Рожки Малмыжского района при заводе «Двигатель». Выпускники Рожкинской школы ФЗО из-за низкой квалификации были отправлены для дальнейшего обучения в заводское ремесленное училище № 9. Общий уровень знаний и навыков учащихся и вновь принятых на завод оставался крайне низким, поэтому молодежь выполняла простейшие операции узкой специализации (клепку корпусов, обшивку диагональю и т. п.). Наличие на заводе большого количества учеников не могло восполнить недостатка квалифицированных рабочих. Отсутствовали рабочие таких востребованных профессий, как шлюпочники, мотористы, слесари-монтажники, медники и др.

Внесли свои трудности в нормальную работу завода № 640 НКСП и стихийные бедствия. 12-го мая 1942 года сильный пожар уничтожил центральный склад, где располагались основные материальные ценности предприятия. Через два месяца сильный порыв ветра разрушил один из эллингов, на котором находилось 6 торпедных катеров, частично повредились два соседних эллинга. Кроме того, весенний паводок сковал работу завода на два месяца.

Медленное строительство завода, отсутствие необходимых материалов и рабочей силы отрицательно влияли на трудовую дисциплину. Для подъема боевого настроения на заводе создали агитколлектив, силами которого выпускалась и размещалась в цехах наглядная агитация (лозунги, плакаты, рисунки, карикатуры на производственные и политические темы и др.). Также регулярно оглашали сводки Информбюро об успехах Красной Армии на фронте. С марта 1942 года начали регулярно выходить заводская стенгазета «За разгром врага» (по 2-3 номера в месяц), комсомольская газета «Победа за нами» (по 3-4 номера в месяц) и цеховые «Боевые листки» (до 10 номеров в месяц).

На заводе организовали стахановское движение, в рядах которого в июне 1942 года насчитывалось 170 человек. Также было 97 ударников производства. 144 человека выполняли норму на 120-150 процентов, 37 – на 150-200, 18 – на 200-235, а 9 человек делали норму на 280 процентов и более. Так станочница Гайдулина выполняла норму на 287 процентов, столяр Капаница – на 302, слесарь Никитин – на 206. Рабочие завода № 640 включились во Всесоюзное соревнование предприятий судостроительной промышленности, приняв вызов завода № 199 из Комсомольска-на Амуре²⁵.

Преодолев многие трудности, завод № 640 НКСП за первое полугодие заложил 12 катеров малых охотников за подводными лодками и 6 деревянных торпедных катеров, в том числе корпуса недостроенных катеров, поступивших

с Ярославского завод № 345 НКСП. Всего за 1942 год завод заложил 24 малых охотника (П-10) и 10 торпедных катеров (П-19), сдал 3 малых охотника²⁶.

Первый катер МО-4 № 1730 прибыл в Баку в воинскую часть Каспийской флотилии 1-го июля 1942 года и прошел швартовые испытания, сведений о результатах его испытания завод № 640 НКСП не получил. Второй катер № 1731 через полтора месяца был отправлен на ходовые сдаточные испытания на Волге в Ульяновск. Остальные катера не смогли укомплектовать рядом деталей и оборудования, поставляемых с других предприятий. Катер МО-4 № 1732 находился в состоянии готовности на 70 процентов, еще на 22-х катерах работы провели на 20-30 процентов.

Среди заводов Наркомсудпрома существовала кооперация по производству боевых катеров. Завод № 340 (г. Зеленодольск, Татарстан) изготавливал 37 наименований: рулевое и якорное устройства, гребневые винты, бензо- и воздухопроводы, др. Завод № 639 (г. Тюмень) – торпедные аппараты БС-7 в сборе. Завод № 646 «Красный Якорь» (г. Горький, ныне Нижний Новгород) – иллюминаторы, якорные цепи в сборе, др. завод № 342 (ст. Навашино, Горьковская область) – фундаменты двигателей, люки, кнехты, болты, др. Завод № 341 (г. Рыбинск, Ярославская область) – токарные и слесарные детали выхлопного устройства, ходовые мостики, стеллажи, герметические ящики, др. Изготовление ряда указанных деталей катеров не входило в список первоочередных фронтовых заказов заводов-изготовителей, поэтому они задерживали поставку их для Сосновского завода²⁷.

С начала войны на судостроительных заводах Советского Союза велось строительство боевых катеров четырех типов: большие торпедные по проектам ТКД-3 (деревянный) и 158 (стальной), охотники за подводными лодками по проектам МО-4 и 164. Исходя из реальных возможностей индустрии военного времени, чтобы быстро удовлетворить потребности фронта, требовалось

выпускать катера единого типа. Такой катер проекта 200 на базе ТКД-3 с установкой двигателей фирмы «Паккард» разработали в Сосновке – судно с одинаковыми техническими данными, но с различным материалом изготовления корпуса, металлическим или деревянным, и разным вооружением (торпедные с металлическим корпусом ТМ-200, торпедные с деревянным корпусом ТД-200, морские охотники ОД-200 с деревянным корпусом).

8 июля 1942 года вышел совместный приказ Наркомов Военно-Морского Флота Н.Г. Кузнецова и судостроительной промышленности И.И. Носенко (№ 00229/0154сс) «О строительстве торпедных катеров и катеров-охотников», согласно которому завод № 640 НКСП перешел на изготовление деревянных охотников нового типа (ОД-200). Это было первое в стране крупносерийное производство боевых катеров поточно-позиционным методом²⁸, которое сокращало сроки постройки судна с 4-6 месяцев до одного²⁹.

В июле 1942 года при заводе создали филиал Центрального Всесоюзного конструкторского бюро № 32 (ЦКБ-32), которому поручили разработку технического проекта унифицированного катера, изготовление всех рабочих чертежей и необходимой технической документации. Начальником филиала ЦКБ-32 назначили выдающегося кораблестроителя конструктора Николая Никитича Исанина³⁰, главным конструктором – Леонида Львовича Ермаша³¹. В состав конструкторского бюро вошло около ста инженерно-технических работников, направленных с различных предприятий и учреждений страны. Для оказания помощи в подготовке производственных площадей завода, установке оборудования согласно технологической схеме, переоборудовании эллингов в сентябре 1942 года с ленинградских заводов перебросили в Сосновку еще 300 специалистов. Таким образом, на заводе № 640 НКСП трудились специалисты ленинградских судостроительных заводов №№ 5, 189 имени С. Орджоникидзе, 190 имени А.А. Жданова, Центрального конструкторского бюро № 32,

эвакуированного в Казань в ноябре 1941 года, Астраханского судостроительного завода № 638 имени В.И. Сталина, Навашинского судомостового завода № 342 Горьковской области, Зеленодольского завода № 340 имени М. Горького, Рыбинского завода № 341 и те, кто ранее работал на Киевском судостроительном заводе № 300 и Николаевском судостроительном заводе № 198.

7-го ноября 1942 года проект 200 утвердили Наркоматами Военно-Морского Флота и судостроительной промышленности³².

В декабре 1942 года Локшина Ефима Яковлевича Наркомат судостроительной промышленности освободил от обязанностей директора завода № 640 НКСП, отозвав в Ленинград на завод № 5 НКСП. Директором назначили опытного судостроителя Мещерякова Георгия Софроновича, ранее работавшего главным инженером на судовой верфи Ярославля и Ленинграда, возглавлявшего Рыбинский завод № 341 НКСП³³.

Чтобы проверить рабочие чертежи и мореходные качества катера ОД-200, 20 января 1943 года на заводе № 640 НКСП заложили головной катер проекта. Из отчета завода № 640 НКСП о выполнении плана следует, что головной катер являлся единственным заложенным катером за первый квартал 1943 года³⁴.

К апрелю 1943 года завершились все подготовительные работы по организации поточного изготовления катеров на заводе. Требовалось выполнение всех операций за определенный промежуток времени в строгой последовательности. Здесь пригодился ранее полученный заводчанами опыт постройки азросаней операционным методом.

20 апреля 1943 года впервые в истории судостроительной промышленности Советского Союза запустили конвейер малых военных кораблей с закладкой катера ОД-200 № 101³⁵. Из расчета шестидневного ритма

сборки на одной позиции катер планировали изготовить 26 апреля. Первые четыре позиции сборки катер прошел с опережением ритма. Затем из-за отсутствия деталей конвейер остановился. Катер № 101 был окончательно готов 18 июля.

Двумя днями раньше, 16 июля 1943 года, завод закончил производство опытного головного катера ОД-200 № 100, построенного вне конвейера. Затем в связи с рекомендациями, вызванными опытом эксплуатации кораблей с моторами «Паккард», которые устанавливались на катера ОД-200, судно претерпело некоторые переделки. Через месяц после выпуска катер № 100 отправили к месту сдачи³⁶.



*Катер – деревянный морской охотник проекта ОД-200.
Пос. Сосновка. 1943 г.*

Длительность цикла постройки первого катера на конвейере составила 90 календарных дней (83 рабочих дня). Головной внеконвейерный катер строили в течение 149 календарных дней (139 рабочих дней)³⁷.

В августе 1943 года завод сдал еще 6 катеров: 3 катера ОД-200 сошли с конвейера в июле, 2 катера ОД-200 – в августе, 1 малый охотник (П-10) сделали вне конвейера. За 1943 год на заводе было заложено и сдано 29 катеров. Испытание спущенных с конвейера катеров проходило в течение трех дней на участке реки Вятки от деревни Пеньки, расположенной в нескольких километрах от Сосновки, до паромного перевоза у Вятских Полян³⁸.

Как видно, завод не сразу вошел в нужный ритм производства. Запустив конвейер в одну нитку для сборки одновременно десяти катеров, предприятие не выполнило основного указания Наркомата создать двухмесячный запас деталей и узлов. Первоначально конвейер простаивал на отдельных позициях до трех дней. Приходилось перекидывать рабочих с одной позиции на другую. Требовалось обеспечение задела производства комплектов деталей, чтобы цех-поставщик опережал производство цеха-потребителя. К тому же, в отделе технического контроля не хватало квалифицированных специалистов. Работники отдела боялись самостоятельно принимать решения по качеству изделий, что также тормозило подачу готовых деталей в цеха-потребители. Из-за отсутствия запаса в нужных деталях приходилось доделывать некоторые виды работ на другом этапе сборки катера. Например, проводили лакокрасочные работы деталей уже на конвейере.

Чтобы повысить производительность труда рабочих, на заводе провели ряд мероприятий. Ввели цеховые журналы, в которых вели посменную сдачу работ отделу технического контроля по каждой позиции. Создали при техотделе бюро технических усовершенствований для внедрения рацпредложений по механизации труда. Разработали план учебы и сдачи техминимума для

рабочих конвейера. Ввели материальную стимуляцию молодежи, которая успешно осваивала производство, и своевременно переводили ее из разряда учеников в специалисты. В цехах вывесили доски показателей работы, где размещали информацию об отстающих и передовиках производства, показывали итоги соцсоревнования³⁹.

С целью сокращения количества заводов-поставщиков организовали вспомогательные мастерские. Так, завод не получал в срок даже такие детали, как болты, винты и гайки. Заводчане освоили выпуск деталей крепежа в кузнечном и механическом цехах.

Операционно-поточный метод работы освоили цеха-изготовители деталей (шпангоутов, обработки килей и др. деталей)⁴⁰. Постоянное количество рабочих закрепили за отдельной позицией сборки деталей с выполнением определенного объема работ.

Производственная территория судостроительного завода значительно расширилась. Площадь заготовительных цехов увеличилась с одной до пяти тысяч квадратных метров, цеха главного механика – с трехсот до трех тысяч квадратных метров. Ввели в эксплуатацию электростанцию с тремя дизелями, сушильные камеры, деревообрабатывающий цех⁴¹, разместили более 110 единиц механического оборудования. Построили более 5 тысяч квадратных метров эллингов для сборки катеров. Сделали намывку грунта, построили и ввели в эксплуатацию подъездную ветку к основной железной дороге, обеспечив отправку готовых катеров к месту их испытаний и сдачи. Провели комплекс инженерных работ по осушению заболоченной территории завода. Укрепили берег, где располагались эллинги. Все это позволило лучшей организации производства и своевременному ежемесячному выполнению военного заказа⁴².

За год работы конвейера полный цикл сборки кораблей сократился с 90 до 60 дней. Коллектив освоил шестидневный ритм работы. Все передвижки катера с позиции на позицию проходили в соответствии с планом и в точно установленный час. За первые четыре месяца 1944 года на конвейере выпустили катеров больше, чем дал конвейер за весь 1943 год⁴³. К январю 1945 года темпы работы достигли производства по 5 катеров за каждые 5 дней. В сравнении, за первый год работы конвейера с апреля 1943 года по апрель 1944 года заложили 46 катеров, сдали 12, за второй год – 50 и 49 соответственно.

Новая конвейерная технология сборки катеров с четким распределением труда на отдельных операциях позволила ускорить подготовку кадров. Молодежь начинала справляться с установленной нормой через два-три месяца с начала обучения. Любопытно, что к весне 1945 года более половины мужского контингента заготовительного и конвейерного цехов составляли подростки до 17 лет и мужчины старше 50 лет. Широко применялся и женский труд: 44 процента от рабочих основных цехов составляли женщины⁴⁴.

С введением работы на конвейере резко повысилось качество выпускаемых боевых катеров. По результатам социалистического соревнования среди заводов Наркомата судостроительной промышленности 1-го января 1945 года заводу № 640 НКСП вручили Знамя Государственного Комитета Обороны⁴⁵.

Главный конструктор унифицированных боевых кораблей Л.Л. Ермаш позднее вспоминал, что «в организации постройки опытного катера и дальнейшем освоении серийного выпуска катеров большую роль сыграли директор завода Е. Я. Локшин, главный строитель А. Ф. Симин, начальники корпусного, механического и горячего цехов А. А. Мильков, А. Н. Иванов и Н. И. Козлов, диспетчер К. М. Строганов, начальник участка Г. Н. Боровский, технолог М. А. Шувалов и др. Среди рабочих принимали самое активное

участие М. А. Альховикова, В. Д. Глухова, В. И. Ястребова, М. Н. Комиссарова. А. И. Копкина, Н. И. Федорова.»⁴⁶

Благодаря самоотверженному труду сосновских судостроителей Военно-Морской Флот страны получил с февраля 1942 года по 20 апреля 1945 года 104 единицы боевых катеров: 18 малых охотников за подводными лодками (МО-4), 4 деревянных торпедных катера (ТКД-3) и 82 деревянных охотников (ОД-200)⁴⁷. Катера ОД-200 продолжали делать на заводе № 640 до 1947 года, выпустив 167 единиц такого типа.

Приложение:

17 июля 1941 г. – принято постановление СЭ № сзб3сс об эвакуации группы специалистов и части оборудования Ленинградского катеростроительного завода № 5 НКСП с размещением его на площадях судовой верфи в пос. Сосновке Вятскополянского района Кировской области.

21 августа 1941 г. Сосновская судовой верфь получила военное задание на изготовление самоходных аэросаней НКЛ-16.

24 августа 1941 г. – распоряжение СНК СССР N 8739-р о создании завода № 640 НКСП на базе Сосновской судостроительной верфи (1924-1941) и частично эвакуированного из г. Ленинграда завода № 5 НКСП.

26 августа 1941 г. – распоряжение СЭ № 13671сэ об эвакуации из г. Ленинграда сотрудников Рыбсудпроекта (Центрального конструкторского бюро по морскому судостроению № 32) в пос. Сосновку Вятскополянского района Кировской области.

3, 17 сентября 1941 г. – прибыло в пос. Сосновку два эшелона с оборудованием и работниками завода № 5 НКСП.

Ноябрь 1941 г. – заложен первый опытный каркас аэросаней НКЛ-16.

Февраль 1942 г. – произведена закладка первых единиц военных катеров – малых охотников за подводными лодками МО-4 по проекту П-10.

2 квартал 1942 г. – произведена закладка первых единиц деревянных торпедных катеров ТКД-3 по проекту П-19.

1-го июля 1942 г. – прибыл на швартовые испытания в г. Баку первый произведенный на заводе № 640 НКСП катер (МО-4).

8 июля 1942 г. – вышел совместный приказ Наркомов Военно-Морского Флота Н.Г. Кузнецова и судостроительной промышленности И.И. Носенко (№ 00229/0154сс) «О строительстве торпедных катеров и катеров-охотников», согласно которому завод № 640 НКСП перешел на изготовление унифицированных катеров проекта П-200 – деревянных охотников за подводными лодками ОД-200.

Июль 1942 г. – при заводе № 640 НКСП создан филиал ЦКБ-32.

7 ноября 1942 г. – утвержден Наркоматами Военно-Морского Флота и судостроительной промышленности проект унифицированного катера П-200.

20 января 1943 г. – на заводе № 640 НКСП заложен головной катер деревянного охотника за подводными лодками ОД-200 внеконвейерной сборки № 100.

20 апреля 1943 г. – на заводе № 640 НКСП запущен конвейер по производству деревянных охотников за подводными лодками ОД-200 с закладкой катера № 101.

16 июля 1943 г. – на заводе № 640 НКСП закончена внеконвейерная сборка катера ОД-200 № 100.

18 июля 1943 г. – на заводе № 640 НКСП закончена сборка на конвейере катера ОД-200 № 101.

1 января 1945 г. – заводу № 640 НКСП вручено Знамя Государственного Комитета Обороны по итогам соцсоревнования среди предприятий Наркомата судостроения.

Май 1945 г. – на заводе № 640 НКСП выпущен 110-й боевой катер.

Директора завода № 640 НКСП:

август 1941 г. – январь 1942 г. – Вереникин Иван Мартинианович⁴⁸

апрель – декабрь 1942 г. – Локшин Ефим Яковлевич⁴⁹

декабрь 1942 г. – май 1946 г. – Мещеряков Георгий Сафронович⁵⁰

Иллюстрации:

1. Транспортно-десантные четырехлыжные аэросани НКЛ-16-41
(<http://alternathistory.com>)
2. Катер – деревянный морской охотник проекта ОД-200. Пос. Сосновка. 1943 г.

Примечания:

1. Малые охотники за подводными лодками (МО-4, проект П-10) были разработаны в 1936 году под руководством С.В. Пугавко. Являлись трудной мишенью для авиации, артиллерийских снарядов и торпед. Напротив, могли выходить в открытое море в шторм, патрулировать береговую линию, оставаться на плаву при значительных повреждениях. Катера были вооружены двумя 45-мм противотанковыми пушками, двумя крупнокалиберными пулеметами ДШК, несли 8 больших глубинных и 24 малых бомб, имели 6 шашек нейтрального дыма.
2. Деревянные торпедные катера (Д-3, ТКД-3, проект П-19) были разработаны в 1939 году под руководством Л.Л. Ермаша. Кроме 20-мм зенитной пушки «Эрликон» и двух пулеметов ДШК были вооружены двумя бортовыми торпедными аппаратами (с дальностью хода торпед до 4 километров), несли 8 глубинных бомб.
3. Решение Совета по эвакуации. Постановление № СЭ-33 от 17 июля 1941 года. ЦГАКО. Ф. П-1291. Оп. 1. Д. 27. Л. 156.
4. До начала войны на предприятии трудилось около трех тысяч человек, из которых около тысячи ушло в действующую армию. За период войны

в осажденном Ленинграде оставшаяся часть заводчан выпустила 67 торпедных катеров Д-3 и 46 малых охотников МО-Д3. <https://ruxpert.ru/> Судостроительная фирма «Алмаз».

5. Постановление № ГКО-473сс от 13 августа 1941 года.

6. Распоряжение № 13671сэ от 26 августа 1941 года.

7. ЦГАКО. Ф. П-1290. Оп. 17. Д. 613. Л. 4 об.

8. Там же. Ф. П-563. Оп. 3. Д. 5. Л. 4, 4 об.

9. Там же. Д. 9. Л. 220.

10. Там же. Ф. П-1291. Оп. 1. Д. 27. Л. 156.

11. Там же. Ф. П-2169. Оп. 5. Д. 13. Л. 268, 269.

12. Там же. Ф. П-1290. Оп. 7. Д. 35. Л. 139.

13. Там же. Оп. 11. Д. 48. Л. 23.

14. Там же. Оп. 8. Д. 41. Л. 43.

15. Там же. Оп. 7. Д. 35. Л. 139.

16. Там же. Л. 107, 108.

17. Там же. Оп. 17. Д. 2690. Л. 2, 6.

18. Там же. Оп. 8. Д. 41. Л. 43 об.

19. Там же. Д. 28. Л. 114, 114 об.

20. Там же. Д. 41. Л. 43 об.

21. Там же. Д. 28. Л. 141.

22. Там же. Д. 41. Л. 40-49, 66, 94-96, 104-109.

23. Там же. Оп. 10. Д. 64. Л. 51.

24. Там же. Оп. 8. Д. 41. Л. 2, 40, 48, 52-53 об.

25. Там же. Л. 57, 99, 123, 123 об.

26. Там же. Д. 28. Л. 141.

27. Там же. Д. 41. Л. 82, 88-90, 93, 170.

28. Там же. Л. 131-135.

29. Там же. Оп. 9. Д. 69. Л. 21.

30. Исанин Николай Никитич (1904-1990) – советский кораблестроитель, академик, конструктор надводных и подводных кораблей многих типов, главный конструктор ряда проектов подводных лодок, среди-которых дизель-электрическая подводная лодка, с которой впервые в мире был произведен запуск баллистической ракеты, а также самая быстроходная в мире ракетная титановая атомная лодка.

31. Ермаш Леонид Львович (1906-1995) – советский конструктор в области судостроения, под его руководством был спроектирован торпедный катер дальнего действия ТКД-3, принятый на вооружение в 1940 году.

32. ЦГАКО. Ф. П-1290. Оп. 8. Д. 41. Л.160, 184.

33. Там же. Оп. 19. Д. 993. Л. 3 об.

34. Там же. Оп. 115. Д. 11. Л. 78.

35. Там же. Ф. П-586. Оп. 1. Д. 10. Л. 30.

36. Там же. Ф. П-1290. Оп. 9. Д. 69. Л. 11.
37. Там же. Оп. 11. Д. 48. Л. 26.
38. Там же. Оп. 9. Д. 202. Л. 10.
39. Там же. Ф. П-586. Оп. 1. Д. 10. Л. 30-34.
40. Там же. Ф. П-1290. Оп. 10. Д. 64. Л. 29, 29 об.
41. Там же. Д. 37. Л. 110.
42. Там же. Оп. 11. Д. 48. Л. 24, 31.
43. Там же. Д. 293. Л. 6 об.
44. Там же. Д. 48. Л. 27.
45. Там же. Л. 28.
46. Ермаш Л.Л. История первого мореходного торпедного катера «Д-3». Журнал «Катера и яхты», № 159, 1996. <http://www.barque.ru>
47. ЦГАКО. Ф. П-1290. Оп. 11. Д. 48. Л. 30.
48. Там же. Оп. 17. Д. 613.
49. Там же. Д. 2690.
50. Там же. Оп. 19. Д. 993.

Опубликовано:

Герценка : Вятские записки : [12+] : [науч.-попул. альм.] / Киров. Ордена Почёта гос. Универс. б-ка им. А. И. Герцена ; редкол.: Н. В. Стрельникова [и др.]. – Киров, 2021. – Вып. 39. – 168 с. : ил. С. 70-86.