

## СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ ХАБАРОВСКИМ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫМ И МЕХАНИЧЕСКИМ ЗАВОДОМ ИМЕНИ С.М. КИРОВА (1940-1945)

### CONSTRUCTION AND REPAIR OF WARSHIPS KHABAROVSK SHIPBUILDING AND MECHANICAL PLANT NAMED AFTER S.M. KIROV (1940-1945)

*A. Filippova*

#### Annotation

The article discusses the creation of the military-industrial complex in the far East of the USSR, which allowed us to form strategic reserves of material values of the state and mobilization reserves to prepare the state authorities, local self-government and the population in administrative-territorial borders to work in wartime.

**Keywords:** far East, five-year plan, relocation, human resources, USSR, Shipyard, city of Komsomolsk-on-Amur, Pacific Fleet, shipbuilding.

*Филиппова Алина Валерьевна  
ФГКВБОУ ВО "ТОВВМУ  
им. С.О. Макарова",  
г. Владивосток*

#### Аннотация

В работе рассматривается создание военно-промышленного комплекса на Дальнем Востоке СССР, который позволил сформировать стратегические запасы материальных ценностей государственного и мобилизационного резервов, подготовить органы государственной власти, местного самоуправления и населения в административно-территориальных границах к работе в условиях военного времени.

#### Ключевые слова:

Дальний Восток, пятилетка, переселение, трудовые ресурсы, СССР, судостроительный завод, г. Комсомольск-на-Амуре, Тихоокеанский флот, судостроение.

**К** 22 июня 1941 г. на Хабаровском судостроительном и механическом заводе им. Кирова в постройке находились два тяжелых монитора проекта 1190 (зав. № 234 и 235), заложенные в 1940 г. два корпуса сетевых заградителей (№ 105 и 106), заложенных в 1941 г., плавучий док грузоподъемностью 2100 т, предназначенный для обслуживания строящихся мониторов, три баржи водоизмещением 500 т, три буксира (400 л.с.) и понтоны (80 и 200 т). Кроме того, в капитальном ремонте находились мониторы "Красный Восток" и "Активный". В 1940 г. в план завода было включено изготовление мин для подводных лодок типа "Ленинец" (ПЛТ), мин образца 1908 г. и др. [2–8].

Мониторы строились с помощью Горьковского судостроительного завода № 112, и первоначальными планами их сдача Амурской Краснознаменной флотилии намечалась уже в 1942 г., однако уже к началу 1941 г. стало ясно, что завод в установленные сроки корабли построить не сможет. Проектом реконструкции завода, разработанным еще в 1937 г., стапельная площадка и спусковые устройства рассчитывались на постройку буксирных парходов мощностью 400 л.с. с минимальным спусковым весом в 350–400 т, в то время как облегченный спусковой вес монитора был равен 800–900 т. Для обеспечения спуска на воду головного монитора № 324 завод был вынужден всю рабочую силу отдела капитального

строительства, а в дальнейшем и подрядчиков, направить на работу по устройству спусковых дорожек, форсированию дноуглубительных работ, что не позволило подготовить стапельную площадку для закладки следующего монитора к намеченному плану сроку. В результате этого закладка монитора № 235 была задержана более чем на три месяца, а дефицит квалифицированных рабочих корпусных специальностей еще больше повлиял на степень готовности корпусов мониторов. До начала войны оба тяжелых монитора были спущены на воду и на них начался монтаж оборудования, поступившего от завода № 112. Однако некомплектная поставка судовых дизелей, крепежа и другого оборудования стала причиной отставания от графика работ. Более того, из-за отсутствия в заводе котлована для зимнего отстоя кораблей возникла необходимость на период ледостава их перевода на акваторию Хабаровского военного порта, где в силу различных причин строительные работы не проводились. Отсутствие у завода плавучего крана сделало невозможным погрузку и монтаж оборудования на корабли в августе–сентябре 1941 г. И, наконец, сосредоточив все внимание и квалифицированных рабочих на сдаче АКВФ капитально отремонтированного монитора "Красный Октябрь", руководство завода оставило без продвижения техническую готовность мониторов, которая на 1 января 1942 г. составила 36 % для заказа № 234 и 30,3 % – для № 235.

Наиболее сложная обстановка складывалась с поставками оружия кораблей: артиллерийских установок главного калибра Б-28 от завода № 232, артустановок 41-К (завод № 8), спаренных пулеметов ДШК-М, приборов управления стрельбой и центральной наводки, электронavigационных приборов, вооружения связи и т.д.

Готовность плавучего дока для тяжелых мониторов определялась сроками сдачи самих кораблей и планировалась в 1941 г., но недостаток производственных площадей, необходимого оборудования и слабого электросилового хозяйства завода также не позволили выйти на плановые показатели. В первой половине 1941 г. необходимое оборудование для обработки металла и материалы для строительства плавдока не поступили, что стало причиной срыва его закладки [8].

При строительстве сетевых заградителей завод впервые начал осваивать комбинированную схему изготовления корпусов (клепанно-сварную), при которой требовалось выдерживать строгую последовательность проведения работ. Несмотря на трудности освоения этого процесса, к концу 1941 г. корпуса были изготовлены и испытаны на водонепроницаемость. Общая техническая готовность сетевых заградителей на 1 января 1942 г. составила около 12 % вследствие того, что никакого оборудования от завода № 112 не поступило.

Как и все дальневосточные заводы, Хабсудмех в 1941 г. выполнял заказы для фронта, изготавливая авиационные бомбы ЗАБ-50ТГ (3000 шт.), детали минометов для Хабаровского завода им. Молотова, автоцистерны (200 шт.), разборные полевые печи и проч. Проблема изготовления заказов для фронта заключалась в том, что заготовки для авиабомб (литье, поковки и т.п.) завод № 368 получал по межзаводской кооперации от Дальзавода и Амурского судостроительного завода и план выполнения целиком зависел от своевременности их получения. Технологический процесс производства авиабомб, полученный от Челябинского завода, был переработан из-за разницы в составе оборудования заводов. Во избежание задержек в выпуске бомб, завод в течение октября и ноября, до окончательной разработки технологии, приспособлений для сборки и другого специального инструмента, был вынужден очень широко применять ручной труд, в силу чего себестоимость первых 3500 шт. бомб в январе 1942 г. составила за штуку 528 руб. 84 коп. при сметной стоимости 512 руб. 61 коп.

В соответствии с плановым заданием Наркомсудпрома на 1942 г. на заводе продолжалось строительство тяжелых мониторов, для которых была получена часть оборудования от заводов № 112 и 234. На мониторе № 234 были произведены монтаж, регулировка и испытание механизмов и систем, монтаж зенитной артиллерии и вооружения связи, испытание электрооборудования. Часть недостающих механизмов была изготовлена собственными силами, но отсутствие поставок масляных насосов, воздушных баллонов, систем подачи артиллерийского боезапаса, приборов управления стрельбой, навигацион-

ного оборудования, оборудования слабого тока и т.д., стали причиной невыполнения годового плана.

Еще сложнее складывалась обстановка со строительством второго монитора, на котором кроме уже указанного оборудования не доставало четырех дизель-генераторов, электровентиляторов, материалов для бронирования корпуса и надстроек, артиллерийского вооружения, башенного оборудования, приборов управления стрельбой главного калибра и зенитной артиллерии. В октябре 1942 г. монитор № 234 "Перекоп" в готовности 77,3 % был переведен на достройку в Комсомольск-на-Амуре. Готовность монитора № 235, получившего название "Сиваш", на 1 января 1943 г. составила немногим более 30 %. На нем в течение 1942 г. продолжались работы по достройке надстроек, монтажу систем, трубопроводов, установке оборудования и изоляции внутренней поверхности корпуса.

В 1942 г. продолжалась постройка сетевых заградителей № 105 и 106, сроки сдачи которых правительственным заданием были определены в 1943 и 1942 гг. соответственно. К закладке планировались два новых заградителя (№ 107 и 108), два десантных судна проекта 141, плавдок, но учитывая слабые мощности завода и то, что продвижение строительства двух первых заградителей проходило с большим трудом, закладка новых судов в течение года из программы завода была исключена. Наряду с новым судостроением и заказами для фронта в октябре 1942 г. в капитальный ремонт были поставлены подводные лодки типа "М" VI серии ("М-23" и "М-24"), а в ноябре в текущий ремонт завод принял две канонерские лодки АКВФ.

За 1942 г. готовность сетевых заградителей № 105 и 106 продвинулась на 27,5 и 34,7 %, соответственно, и составила 30,27 и 44,68 %. На них продолжались стальные работы по обустройству внутренних помещений, установке фундаментов под машины и механизмы, но отсутствие главных и вспомогательных механизмов, валопроводов, сетевых агрегатов, электрооборудования, средств связи и значительного количества арматуры не давало возможности подготовить корабли к установленному сроку. Подводные лодки типа "М" пришли в завод своим ходом в конце сентября и были поставлены в плавдок АКВФ, где на них были демонтированы механизмы и оборудование, подлежащие ремонту. На 1 января 1943 г. общий объем выполненных работ составил немногим более 16 %, включая подкрепление прочного корпуса, смену листов обшивки носовой части легкого корпуса, ремонт валопроводов и арматуры.

Сложность ремонта подводных лодок была обусловлена отсутствием квалифицированных рабочих, недостатком станочного оборудования и усугублялась тем, что по своим производственным возможностям завод был вынужден пользоваться обширной межзаводской кооперацией при ремонте механизмов, изготовлении готовых изделий и литье. Участники кооперации – заводы № 202 и 199, обремененные собственными заказами, не всегда

укладывались в сроки, определенные НКПС, при ремонте дизелей, помп и готовых изделий.

Ремонт канонерских лодок АКВФ, 80 % которого составляли работы механического цеха, также задерживался из-за загруженности цеха заказами для сетевых заградителей и подводных лодок.

К выполнению заказов для нужд фронта привлекались женщины и молодежь, окончившие школы ФЗО или ремесленные училища. В кооперации с заводом № 202, изготовлявшим штампованные головки авиабомб ЗАБ-50 ТГ, завод в 1942 г. изготовил 22904 авиабомбы при плане 16500 шт. Единственной претензией к Дальзаводу по межзаводской кооперации в этом производстве было то, что заготовки поступали в Хабаровск только во второй половине месяца. Это создавало перегруженность механического и сборочного цехов в этот период. Применение простейших технологий и специального инструмента позволило в течение года снизить себестоимость изделия с 500 до 200 руб.

В связи с причинами различного характера из программы завода в 1942 г. были исключены работы по строительству сетевого заградителя № 108, корпус которого не поступил с завода № 264, плавучего дока для тяжелых мониторов, десантных судов проекта 141 и бензоцистерн. На 1943 г. перешли работы по строительству мониторов "Перекоп" и "Сиваш", капитальному ремонту подводных лодок типа "М".

С большими сложностями, потребовавшими отвлечения значительного количества рабочей силы, в декабре 1943 г. был сдан только монитор. Сетевые заградители, строительство корпусов которых было начато по проекту 1, достраивались уже по проекту 149, что потребовало частичной переделки уже выполненных работ. Более того, в конце 1942 г. завод даже не имел полного комплекта рабочих чертежей по этому проекту, несмотря на то что строительство сетевого заградителя должно было завершиться в 1942 г.

Постановлением ГКО СССР в 1943 г. [5, 6] завод, помимо продолжения строительства и ремонта кораблей, перешедших с 1942 г., должен был заложить два новых тралящика проекта 263 и капитально отремонтировать две под водные лодки типа "М" ("М-21" и "М-22") и монитор АКВФ "Киров". Как и в предыдущие годы не были обеспечены оборудованием сетевые заградители и монитор "Сиваш", а на планировавшиеся к закладке тралящики не было не только материалов, но и документации. Именно поэтому завод сосредоточил всю рабочую силу на объектах, наиболее полно обеспеченных материалами и оборудованием, – мониторе "Перекоп" и подводных лодках "М-23" и "М-24".

С учетом необходимости сдачи кораблей завод должен был сформировать три сдаточные команды, сняв рабочих с других объектов. Расчеты показали, что для успешного выполнения задач 1943 г. необходимо дополнительно 82 квалифицированных рабочих 5–7-го разряда, знакомых с устройством подводных лодок и имеющих

опыт сдаточных работ, и усиление состава ИТР в цехах, планово-производственном отделе, отделе главного технолога и ОТК на 40–45 человек. Общая потребность в производственных рабочих в 1943 г. составила 720 человек, при фактическом наличии 438 человек.

Отсутствие на заводе достаточного количества квалифицированных слесарей-монтажников и трубопроводчиков сказалось особенно сильно, в результате чего ряд ответственных работ выполнялся слесарями 3–4-го разряда в возрасте 15–16 лет, впервые знакомившимися не только с подводными лодками, но и вообще с кораблями.

Результатами производственной деятельности завода № 368 в 1943 г. стали сдача одного тяжелого монитора "Перекоп". В октябре 1943 г. с большими недоделками были отправлены к месту базирования в Советскую Гавань ПЛ "М-23" и "М-24". Строительство монитора "Сиваш" было выполнено лишь на 52,8 %. В течение года на нем были уложены валопроводы, смонтирован дизель-генератор, вспомогательные механизмы и системы, изоляция внутренних помещений. В цехах завода изготавливалось и собиралось недостающее оборудование, однако часть вооружения и оборудования, определявшего боевую готовность корабля, от поставщиков получена не была: башенные артиллерийские установки Б2-ЛМТ, приборы управления стрельбой артиллерии главного калибра и зенитной артиллерии, часть электрооборудования, топливные насосы, детали рулевых машин, оптические приборы и т.п. Помимо отсутствия внешних поставок вооружения и оборудования, причины отставания от графика строительства монитора руководство завода видело в низкой квалификации слесарей-монтажников, задержке в выполнении работ по межзаводской кооперации заводами № 199 и 202. Эти же причины стали основными в задержке строительства сетевых заградителей, готовность которых на 1 января 1944 г. составила 79 % для № 106 "Молога" и 52,3 % для № 105 "Сухона". Так, для заградителя № 105 отсутствовали средний дизель, все палубные механизмы и отопительный котел, электрооборудование, вооружение связи, артиллерийское вооружение, для № 106 – шпиль, брашпиль, краны, электролебедки, электрооборудование этих механизмов, якорные цепи, запасные гребные винты и проч.

Работы по капитальному ремонту монитора "Киров", который прибыл на завод в октябре 1943 г., включали замену листов наружной обшивки, продольного и поперечного набора и двойного дна. Ремонт механизмов и арматуры из-за недостатка квалифицированных специалистов производился силами личного состава корабля.

По программе 1944 г. завод должен был сдать тяжелый монитор проекта 1190 "Сиваш", сетевые заградители проекта 149 "Молога" и "Сухона", капитально отремонтировать мониторы "Киров" и "Дзержинский", закончить ремонт подводных лодок "М-21" и "М-22". Фактически по состоянию на 1 января 1945 г. готовность мо-

нитора "Сиваш" составила 52,8 %, при этом на нем практически не было ни одного полностью смонтированного механизма. Главные двигатели были загружены, но не смонтированы по причине незавершенности монтажа линий валов и трубопроводов. Часть механизмов была размещена в отсеках корабля, но не собрана, и находилась в неудовлетворительном состоянии из-за значительных перерывов в работах, связанных с отвлечением рабочих на другие объекты. Недоставало большого количества механизмов, арматуры, вооружения, оборудования верхней палубы, дверей, крышек люков и горловин и т.п. Отсутствовал средний дизель, рулевая машина, значительное количество электрооборудования. Для изготовления оборудования своими силами недоставало материалов и квалифицированных рабочих. Подкрепления палубы под установки главного калибра передельвались трижды: сначала под установки Б-28, затем Б-13 и, наконец, под Б2-ЛМТ. Положение усугубляло то, что за четыре года строительства корабля на нем неоднократно менялось руководство.

Вследствие отсутствия внешних поставок вооружения и механизмов, постановлением ГКО СССР № 6389сс от 15 августа 1944 г. сдача монитора "Сиваш" была перенесена на 1945 г.

Прекращение сдаточных работ на мониторе из-за отсутствия в первую очередь артиллерии главного калибра позволило заводу перевести часть рабочей силы на строительство сетевых заградителей и продолжить изготовление в цехах оборудования, которое завод мог освоить самостоятельно. На сетевом заградителе "Молога" (№ 106) были в основном смонтированы и опробованы на швартовных испытаниях главный и вспомогательные двигатели, большая часть механизмов, систем и трубопроводов. Общая готовность корабля составила 79,2 % при отсутствии палубных механизмов, якорных цепей, запасных гребных винтов. Не был закончен монтаж аппаратуры связи и вооружения. После получения с заводоизготовителей недостающего оборудования и устранения

дефектов и недоделок на сетевом заградителе "Сухона" были проведены швартовные испытания, а в период с 1 по 10 сентября на р. Амур завершились заводские и государственные испытания. 27 сентября корабль был сдан заказчику. Завершение строительства заградителя "Молога" позволило сосредоточить максимальное количество рабочих на заградителе "Сухона". В августе 1944 г. заводу удалось спустить его на воду и перевести для сдачи во Владивосток, где в декабре 1944 г. он был сдан приемной комиссии.

Сконцентрировав усилия и рабочую силу на сдаче сетевых заградителей, завод не смог выполнить программу капитального ремонта кораблей ТОФ и АКВФ. Так, ремонт монитора "Киров" был выполнен на 56 %, монитора "Дзержинский" – лишь на 16 %, а капитальный ремонт подводных лодок "М-21" и "М-22" – на 55,6 %.

В 1944 г. в производственный план завода им. С.М. Кирова была включена закладка четырех тральных барж, однако фонды на металл были получены только в конце третьего квартала. Одну баржу завод заложил из своих запасов металла, а три остальные – только в четвертом квартале после получения материалов. Естественно, завершить строительство в третьем квартале, как было предусмотрено планом, было не реально. К концу года работы на тралбаржах были приостановлены из-за невозможности проведения испытаний на плавучесть в зимнее время.

На последний военный год сдаточная программа, установленная заводу им. С.М. Кирова Наркомсудпромом, предусматривала завершение строительства тяжелого монитора проекта 1190 "Сиваш", капитального ремонта монитора "Киров", подводных лодок "М-21" и "М-22", сдачу шести тральных барж (см. табл.1).

По плану нового судостроения в 1945 г. были заложены сетевые заградители № 107 и 108, которые в связи с поздним поступлением металла заложили уже

Таблица 1.

Сдаточная программа завода № 368 им. С.М. Кирова на 1945 г.

№ п/п	Наименование объектов	Сроки выполнения	
		По плану	Фактически
1	Тяжелый монитор пр. 1190	11.1945 г.	-
2	Тралбаржи 6 ед.	1-е полугодие	1-е полугодие
3	Капитальный ремонт монитора "Киров"	11.1945 г	10.1945 г.
4	Капитальный ремонт ПЛ "М-21"	10.1945 г.	11.1945 г
5	Капитальный ремонт ПЛ "М-22"	11.1945 г	11.1945 г

Источник: Составлена по данным ГА ХК. Ф.Р-1737. Оп. 1. Д. 61. Л. 7.

после войны с Японией. В сентябре 1945 г. в капитальный ремонт был поставлен монитор "Свердлов" АКВФ. При сохранении всех проблем, имевших место в годы войны, завод завершил капитальный ремонт монитора "Киров" только в октябре 1945 г., а капитальный ремонт монитора "Дзержинский" на декабрь 1945 г. был выполнен на 48,9 %.

Анализ деятельности завода № 368 им. С.М. Кирова в Хабаровске в годы Великой Отечественной войны свидетельствует о том, что предприятие было не в состоянии выполнять программу нового судостроения и судоремонта кораблей Тихоокеанского флота и Амурской Краснознаменной военной флотилии по причинам, общим для всех дальневосточных предприятий Наркомсудпрома и характерным только для данного предприятия: несвоевременная поставка материалов, оборудования, вооружения и комплектующих изделий от заводов-поставщиков судостроительных предприятий западной части страны; некомплектная поставка проектно-сметной документации от проектных организаций и невозможность использования уже имеемых технологий вследствие различия в станочном парке Хабсудмеха и других предприятий; необходимость широко использовать межзаводскую кооперацию для решения производственных задач из-за отсутствия специфических видов судоремонта (ремонт дизелей, электрооборудования, литья и поковок черных и цветных металлов и т.п.); низкая квалификация специалистов основных рабочих профессий: сварщиков, судокорпусников, слесарей, токарей и др., которые справлялись с несложными работами по фронтowym заказам, но не могли выполнять квалифицированную работу по ре-

монту кораблей; неудовлетворительное обеспечение завода станками и другим оборудованием для судоремонта и строительства новых кораблей, что делало производство полукустарным; значительный отрыв с началом войны рабочей силы основных цехов (корпусного, кузнечно-го, механического и деревообделочного) на производство авиабомб, бензоцистерн, других изделий; отсутствие опыта в производстве отдельных видов работ, который приобретался в процессе производства; значительное количество ручного труда, обусловленное загруженностью станочного парка, что удорожало ремонт и строительство кораблей.

Наиболее полно состояние завода отражает характеристика, данная предприятию специалистами Государственного проектного института № 2 в 1943 г.: "...полукустарное предприятие, здания не приспособлены для размещения цехов и хозяйств, испытывает острую необходимость в электроэнергии, сжатом воздухе и жилом фонде". В годы Великой Отечественной войны предприятиями судостроительной промышленности Дальнего Востока был выполнен беспрецедентный по своим масштабам объем работ по строительству новых кораблей и поддержанию в боевой готовности кораблей ТОФ и АКВФ [1–3, 8, 9].

Недостаток материальных и людских ресурсов во время войны компенсировался интенсификацией их использования. Напряженный режим труда, вторичная переработка сырья, восстановление отработанных деталей и механизмов, применение альтернативных материалов помогали экономить средства и время.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Пятакович В.А., Хотинский О.В. Национальные интересы России в Мировом океане: монография – Владивосток: Морской гос. ун-т им. Г. И. Невельского, 2009. – 234 с. ISBN 978-5-8343-0523-1.
2. Филиппова А.В., Хотинский О.В. Судостроительный комплекс Дальнего Востока СССР накануне и в период Великой Отечественной войны: монография – Владивосток: Морской гос. ун-т им. Г. И. Невельского, 2017. 195 с. ISBN 978-5-8343-1041-9.
3. Филиппова А.В. Модернизация Дальнего Востока СССР накануне Великой Отечественной войны (1938–1941) // Вестник Брянского государственного университета. – Брянск, 2016. № 4(30). С. 105–108.
4. Филиппова А.В. Подготовка инженеров-кораблестроителей на Дальнем Востоке СССР в годы Великой Отечественной войны // Вестник Екатеринбургского института. М. : 2017. №2 (38). С. 67–70.
5. Советский Дальний Восток в сталинскую и постсталинскую эпохи: сб. науч. статей. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2014. – 334 с.
6. Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938–1967. М., 1968 Т. 1 С. 168–169
7. Глущенко И.И. Рабочий класс советского Дальнего Востока в переходный к социализму период (1922–1937) гг. Владивосток, 1986. С.86; Смирнова М.В. Источники пополнения трудовых ресурсов на Дальнем Востоке в предвоенные годы // Исторический опыт освоения восточных районов России. Владивосток, 1993. Кн. 2. С. 101.
8. Пятакович В.А. Подводное кораблестроение в СССР (1926–1945): монография – Владивосток: ВУНЦ ВМФ "ВМА" (филиал, г. Владивосток), 2012. – 300 с.
9. Горьков Ю.А. Готовил ли Сталин упреждающий удар против Гитлера в 1941 г. // Новая и новейшая история. Москва. 1993. №3. С.30.