DOI 10.15593/perm.kipf/2017.2.12

УДК 629.5(470.53)

Б.И. Поварницын, М.Л. Гриф

ПЕРМСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «КАМА»: 90 ЛЕТ ИСТОРИИ

Рассматривается деятельность судостроительного завода в Перми (в 1940–1957 годах – город Молотов). В 1930-е годы завод производил не очень известные, но очень необходимые для народного хозяйства суда вспомогательного флота (первоначально – речные буксирные пароходы, землечерпалки и землесосы, позже также катера, морские буксиры и баржи). Эти суда использовались на некоторых важнейших стройках первых пятилеток (например, канал Москва – Волга), а также в Военно-морском флоте. Подробно описано строительство завода (производственных объектов и жилого поселка) и постепенное внедрение новых, передовых по тем временам технологий (переход от клепаной конструкции судовых корпусов к сварной). С началом Великой Отечественной войны производство было переориентировано на выпуск сравнительно небольших речных боевых кораблей – бронекатеров, – которые сыграли заметную роль во многих наступательных операциях Красной армии второй половины войны. Именно этому периоду деятельности завода уделено основное внимание. Рассмотрены трудности перехода на выпуск качественно новой продукции и новаторские технологические приемы, а также усилия заводского коллектива по сокращению сроков и удешевлению постройки таких кораблей. Отмечен и начавшийся еще до войны выпуск на заводе непрофильной продукции – противолодочных сетей, а с началом войны и артиллерийских снарядов и деталей к снарядам для реактивных минометов. Показано также возвращение завода к выпуску мирной продукции после окончания войны, производству коммерческих судов, в том числе для нужд некоторых крупнейших компаний современной России.

Ключевые слова: город Пермь (Молотов); судостроительный завод; бронекатер; сварной корпус судна; Ю.Ю. Бенуа, буксирный пароход, противолодочная сеть, землечерпалка.

B.I. Povarnitsyn, M.L. Grif

PERM SHIPBUILDING YARD “KAMA”: 90 YEARS OF HISTORY

The article covers the activity of ship-building yard in the city of Perm (called Molotov in 1940-1957). During the 1930s the yard produced auxiliary ships, not widely known but very necessary for national economy (at first steam tugboats and dredgers, later also small boats, seaworthy tugboats and barges). These ships were employed at some of the most important construction sites of early five-year plans (e. g. Moscow – Volga channel) and in the navy. Building of the shipyard is described in details (both of construction buildings and sites and of the workers' settlement) as well as gradual introduction of technologies modern and advanced for the time (e. g. shifting from the riveted hulls to the welded ones). After the Great Patriotic War began production was shifted to considerably small river military ships, the armored boats, which played considerable role in many Red Army's offensive operations of the second half of the war. Main attention in the article is devoted to this particular period of the shipyard's activity. Difficulties related to the shifting to production of principally new ships are described as well as technological novelties used in this process as well as successes in lowering the price of production and shortening the time necessary for it. Production of non-typical items is also marked which started even before the war (anti-submarine nets, artillery shells and details for multiple rocket launchers' shells). The yard's coming back to peaceful production after the war is also shown including the production of commercial vessels for some of the modern Russia's biggest companies.

Keywords: Perm (Molotov) city; ship-building yard; armored boat; welded hull; Ju. Benua; tugboat; anti-submarine net; dredger.

Вопрос о необходимости и целесообразности строительства в Перми (в районе Нижней Курьи) судостроительного завода решался с 1927 года в связи с возрастающей потребностью в речном флоте Волжского государственного речного пароходства, обслуживающего бассейны рек Камы и Волги, а также острой нехваткой технического флота для дноуглубительных работ. В марте 1928 года Госпланом РСФСР в планы промышленного строительства первой пятилетки на Урале был включен Пермский судостроительный завод Народного комиссариата тяжелой промышленности (НКТП) [1]. В дальнейшем предприятие неоднократно переимено-

© Поварницын Борис Игоревич – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры государственного управления и истории, ФГБОУ ВО «Пермский национальный исследовательский политехнический университет», e-mail: nylg78@mail.ru.

Гриф Михаил Леонидович – независимый исследователь, Пермь, e-mail: gargantua08@mail.ru.

вывалось: 1931–1939 годы – Пермская судовой верфь, 1939–1966 годы – Пермский (Молотовский) ССЗ (судостроительный завод) № 344, 1966–1992 годы – Пермский ССЗ «Кама», 1992–2006 годы – ОАО ССЗ «Кама», с 2006 года – ООО «Верхнекамский судостроительный комплекс», с 2009 года – ООО «Верхнекамская строительная компания» [2].

Предприятие было рассчитано на выпуск землечерпательных и землесосных машин производительностью 150–250 куб. м/ч в количестве до 70 штук в год и речных буксиров мощностью 150–400 л.с. в количестве до 120 штук в год [3]. Стройка была признана первоочередной, и ей уделялось повышенное внимание как со стороны местных органов, так и правительства в части обеспечения материалами и кадрами строителей, вплоть до иностранных специалистов. К началу строительства на стройке было до 5 тысяч человек рабочей силы из числа местных рабочих и спецпереселенцев [3]. Начальником строительства и первым директором предприятия был назначен потомственный мотовилихинский рабочий, участник Гражданской войны, бывший председатель Пермского городского Совета Михаил Петрович Овчинников, главным инженером – Дмитрий Федорович Жигулев [3]. Под строительство завода была отведена площадка на правом берегу Камы, на 12 км ниже Перми, рядом со старым затоном пароходства (район Нижней Курьи) [3]. К освоению площадки приступили в 1929 году, начав с вырубki леса и строительства жилья. В течение 1929–1930 и 1931 годов был построен жилой поселок, состоявший в основном из бараков каркасно-засыпного типа и рубленых восьмиквартирных домов. В августе 1930 года для площадки завода было вырублено 150 гектаров леса, начато строительство зданий плаза (помещение, предназначенное для разбивки чертежа судна, необходимое для изготовления шаблонов и каркасов под гибку и раскрой в натуральную или масштабную величину), мастерской и двух бараков. В 1930 году была построена временная верфь. По ряду причин строительство большого судостроительного завода было законсервировано, а временная судовой верфь постепенно развивалась [3]. 30 июля 1931 года там были заложены корпус 150-сильного буксирного судна «Пермский первенец» (сдан заказчику в 1932 году) и фундамент первого производственного цеха [3]. До 1935 года все пароходы строились клепаной конструкции. В 1934 году Пермской судовой верфи было поручено освоить постройку первого сварного буксира по чертежам Речсудопроекта. Этот буксир со строительным номером 31 был построен и сдан в навигацию 1935 года [1]. С 1936 года судовой верфь полностью переключилась на постройку сварных буксиров на плаву по проекту завода «Ленинская кузница» (Киевское отделение Речсудопроекта) [4]. Строились также катера сварной конструкции: большая партия 14-метровых катеров была построена по проекту Горьковского Речсудопроекта для Управления Военно-морского флота [5]. В 1937 году заводу была поручена ответственная задача постройки 8 буксирных пароходов для канала Москва – Волга [5]. Судовой верфь, имея к этому времени хорошие кадры, успешно справилась и с этой задачей. В 1939 году для Печорского бассейна было сдано 12 буксиров [5]. До начала Великой Отечественной войны было построено 135 буксирных пароходов и до 50 хозяйственных катеров [1]. В 1940 году в связи с проектом реконструкции водных путей «Большая Волга» и постройкой канала Кама – Печора правительство приняло решение передать Народному комиссариату речного флота ряд заводов Комиссариата судостроительной промышленности, в их числе и Пермский судостроительный завод № 344 [6]. Предприятие приступило к освоению морского 200-сильного буксира и морской сварной бензобаржи: уже была сделана плазовая разбивка обоих судов, изготовлены шаблоны и сделана часть заготовок деталей корпуса [6]. Однако еще до начала войны работа по этим судам была прекращена. В 1936 году перед заводом была поставлена задача, не относящаяся к судостроению – освоение производства противолодочных, противокатерных, противоторпедных сетей и снаряжения к ним по заказу На-

родного комиссариата ВМФ [7]. Не было ни специалистов, ни помещений, где их можно было бы изготовить. Здание инструментального цеха «большого завода» было переоборудовано: построены дополнительные деревянные помещения, смонтирована котельная установка, устроены подъездные пути и узкоколейка. Таким образом, была организована производственная площадка. Вопрос с обучением кадров, набранных из женщин-домохозяек и из основных цехов, помогли разрешить портовые рабочие Черноморского флота. К 1937 году производство сетей было освоено и продолжалось позднее. Перед началом Великой Отечественной войны предполагалось, что именно сетевая продукция станет основной для предприятия [7]. Судостроение на нем было полностью прекращено. В военное время завод был передан обратно в ведение Народного комиссариата судостроительной промышленности, и был изменен его профиль: наряду с сетевым производством – военное судостроение, выпуск 85-мм зенитных снарядов и деталей к реактивным снарядам М-13 [7]. Коллектив, не имея надлежащих производственных площадей, технологического оборудования и опыта организации этого производства, справился с задачей, наладив массовый выпуск боеприпасов и серийный выпуск бронекатеров. В июле 1941 года на завод начали поступать эшелоны с оборудованием и людьми эвакуированных предприятий из Николаева, Ленинграда, Мытищ и Коломны. На базе прибывающего эвакуированного оборудования с Коломенского и Мытищинского заводов были организованы цеха боеприпасов [7]. В годы войны предприятие перешло на массовое производство артиллерийских снарядов. В 1941 году выпущено 15 000 снарядов, в 1942 году – 40 000 снарядов, в 1943 году – 70 000 снарядов, всего 1270 тыс. снарядов [7].

Параллельно с 1942 года строились малые речные бронекатера проекта 1125. Базой для их строительства являлись те же судостроительные цеха, которыми к началу войны располагал завод. Коллектив, повседневно работая в направлении упрощения технологии, изменения и упрощения конструкций, а также разработки мероприятий, обеспечивающих максимальную производительность труда, за годы войны сократил срок постройки катеров в несколько раз (до 1,5 месяцев); себестоимость выпуска по сравнению с 1943 годом была снижена на 17 %. В 1943 году судозавод выпустил 18, в 1944 году – 27, в 1945 году – 34 бронекатера БК-1125. Всего же до 1947 года было построено 132 таких корабля, с конца 1944 года на их вооружение поступили ракетные установки «М-8-М» [7].

О молотовских (пермских) бронекатерах следует сказать особо. Этому классу боевых кораблей во время Великой Отечественной войны придавалось немалое значение. Они должны были перевозить через реки разведывательно-диверсионные группы, поддерживать своим огнем переправу и высадку десанта, осуществлять разведку, поддерживать действия сухопутных войск в прибрежных или приозерных местностях. Учитывая обилие рек и озер в западных районах СССР (особенно в Белоруссии) и в центральной Европе, действия этих кораблей могли сыграть и сыграли немалую роль.

Итак, судостроительный завод № 344 НКСП СССР приступил к выпуску речных бронекатеров проекта 1125 генерального конструктора Ю.Ю. Бенуа. За ними закрепилось название «речные танки». Главными особенностями проекта 1125 были плоское дно со специальной выемкой для гребного винта, малая осадка и массогабаритные характеристики, обеспечивавшие мобильность и возможность транспортировки железнодорожным транспортом. В связи с массой трудностей, которые пришлось преодолеть коллективу ССЗ № 344 в освоении совершенно новой для него продукции, первый молотовский бронекатер (заводской номер 136) был спущен на воду в ноябре 1942 года, а вступил в строй летом 1943 года. 14 сентября 1943 года 136-й катер вошел в состав Каспийской флотилии. 5 февраля 1944 года он был перечислен в Черноморский флот, а 13 апреля 1944 года – в Дунайскую флотилию. Входил в состав 4-го Тульчинского дивизиона.

зиона бронекатеров этой флотилии. Участвовал в Яско-Кишиневской, Будапештской и Венской наступательных операциях. 30 ноября 1957 года разоружен, исключен из состава ВМФ и сдан в отдел фондового имущества на металлолом. В годы Великой Отечественной войны имел следующие тактические номера: № 224 с 21.03.1943 г.; № 331 – с 13.04.1943 г.; № 241 – с 5.02.1944 г. [8, с. 112–116]. Построенные позднее пермские бронекатера приняли участие в боевых действиях с начала 1944 года. Кроме ранее упомянутых наступательных операций они принимали участие в боях на Припяти и Западном Буге, в Свирско-Петрозаводской, Белорусской, Таллинской, Восточно-Прусской и Берлинской операциях. В постройке бронекатеров принимали участие их экипажи. Таким образом, командиры и краснофлотцы с самого начала знакомились с устройством той материальной части, на которой им предстояло громить врага. Всего до окончания Второй мировой войны на Молотовском ССЗ № 344 был построен 81 бронекатер проекта 1125 и его модификаций [9]. По инициативе директора ССЗ «Кама» И.П. Тимофеева бронекатер БК-140 (заводской номер № 181) проекта 1125/III был доставлен на завод с Дальнего Востока, отремонтирован и 9 мая 1974 года установлен на пьедестал в качестве памятника у проходных предприятия [10, с. 45–46] (рис. 1).

В войну на заводе работал основоположник применения электросварки в судостроении профессор В.П. Вологдин (1883–1950), уроженец с. Кува, ныне Кудымкарского района Пермского края. Если в начале производства бронекатера имели клепанную конструкцию, то в дальнейшем был осуществлен переход на клепано-сварную и полностью сварную конструкции корпуса и надстройки [11, с. 333]. Кроме того, по заказу НК ВМФ завод изготовил элеваторы с автоматическим управлением для подачи снарядов из погребов в орудийные башни для эскадренных миноносцев проекта 30, осуществлял капитальный ремонт корабельных турбоустановок и освоил серийный выпуск мелких вспомогательных механизмов, поставляемых по плану кооперации другим судостроительным предприятиям страны [12].

В 1985 году ССЗ «Кама» был награжден орденом Отечественной войны I степени [13].

После Великой Отечественной войны завод строил большие озерные буксирные теплоходы, плашкоуты, насосные станции. Завод был единственным в Советском Союзе поставщиком для Военно-морского флота противолодочных, противоторпедных и противодиверсионных сетей [14]. После приватизации предприятия его директор фактически присвоил оборудование для плетения сетей и начал их поставки во Францию и Швейцарию, где пермские сети использовались в Альпах для защиты дорог от камнепадов.

В 1965 году на озере Хубсугул (Монголия) работниками завода был построен и спущен на воду буксир озерный, проект 574, а почти через 30 лет, в 1985 году, – теплоход буксирный, проект 758Б. В 1966 году был пущен в эксплуатацию корпус первого цеха для изготовления секций речного нефтерудовоза. Головной нефтерудовоз сдан в 1967 году (рис. 2).

Рис. 1. Бронекатер БК-140

Рис. 2. Спуск на воду нефтерудовоза

После построенных шести речных нефтерудовозов завод приступил к серийному выпуску нефтерудовозов типа «река-море». За время работы завода было построено около 1000 судов различного назначения, не считая судов маломерного флота из легкосплавных металлов [2].

В годы перестройки на заводе вплоть до 2003 года выпускалась щитовая мебель, мягкая мебель, кухонные наборы. Развитое мебельное производство помогло заводу выжить в трудные девяностые годы, когда заказов на новые суда не было. Завод в те годы выполнял различные заказы и по ремонту вагонов, и по изготовлению мобильных домиков с мебелью, другие работы [1].

В 1999 году завод выполнил голландский заказ по строительству и транспортировке в Нидерланды теплохода-химвоза; в последующие годы были построены еще три судна по аналогичным заказам [1].

Последние суда, построенные до 2006 года, – морской буксир «Карский-1» для нефтяников Севера и две несамоходных нефтеналивных баржи [2]. В 2006 году на базе судостроительных цехов создано ООО «Верхнекамский судостроительный комплекс», и судостроители приступили к строительству головного балкера (сухогруз-контейнеровоз), проект 17605, неограниченного района плавания. Грузоподъемность судна превосходит данный параметр ранее строившихся судов почти в полтора раза и составляет 6800 тонн.

В 2009 году производственные площади ООО «Верхнекамский судостроительный комплекс» были сданы в аренду новому предприятию – ООО «Верхнекамская строительная компания», которое продолжало строительство и ремонт судов [15].

Это предприятие завершило серию судов проекта 17605. Всего по заказу АО «Сильвинит» (первоначальный заказчик) было построено два таких судна: «Соликамский-6801» (18 сентября 2009 года, ныне – «Олимпия») и «Соликамский-6802» (ныне «Александр» – спущен на воду в октябре 2012 года, достроен на плаву и сдан заказчику 25 октября 2013 года). В настоящее время оба эти балкера приписаны к порту Новороссийск и находятся в активной эксплуатации [2].

Список литературы

1. Краткий очерк истории Пермского судостроительного завода. – URL: <http://wsk.perm.ru/about/2> (дата обращения: 8.04.2017).
2. Водный транспорт. – URL: <http://fleetphoto.ru/zavod.php?zid=19> (дата обращения: 8.04.2017).
3. Остановка – судозавод «Кама» // Весь Закамск. – 2010.13.08. – № 31/599.
4. ГАПК (Государственный архив Пермского края). Ф. р-1212. Оп.3. Д.12. Л.1.
5. ГАПК. Ф. р-1212. Оп.3. Д.12. Л.4.
6. ГАПК. Ф. р-1212. Оп.3. Д.12. Л.5.
7. ГАПК. Ф. р-1212. Оп.3. Д.12. Л.26.
8. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945: справ. – М., 1988. – 710 с.
9. ГАПК. Ф. р-1212. Оп.1. Д.12. Л.10.
10. Гриф М.Л. Памятник плавающей крепости. Тайны речного бронекатера № 181 // Пермский дом в истории и культуре края: материалы VIII науч.-практ. конф. – Пермь, 2015. – 359 с.
11. Судостроительный завод «Кама» // Пермский край в Великой Отечественной войне: энцикл. – Пермь, 2015. – 246 с.
12. ГАПК. Ф.р-1212. Оп.3. Д.12. ЛЛ.7-8.
13. Пермскому судостроительному – 60 лет // Судостроение. – 1992. – № 3.
14. ГАПК. Ф.Р-1212. Оп.3. Д.12. Л.30.
15. ООО «Верхнекамская строительная компания». – URL: http://ru.esosedi.org/RU/PER/5187359/ooo_verhnekamskaya_stroitel'naya_kompaniya/ (дата обращения: 8.04.2017).

References

1. Kratkii ocherk istorii Permskogo sudostroitel'nogo zavoda [A short outline of the history of the Perm shipbuilding plant], available at: <http://wsk.perm.ru/about/2> (accessed 8 April 2017).
2. Vodnyi transport [Water transport], available at: <http://fleetphoto.ru/zavod.php?zid=19> (accessed 8 April 2017).
3. Ostanovka – sudozavod «Kama» [Stop - Shipyard "Kama"]. *Ves' Zakamsk* (13 August 2010), no. 31/599.
4. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, l. 1.
5. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, l. 4.
6. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, l. 5.
7. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, l. 26.
8. Bereznoi S.S. Korabli i suda VMF SSSR 1928–1945: spravochnik [Ships and vessels of the USSR Navy 1928-1945]. Moscow, 1988, 710 p.
9. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, l. 10.
10. Grif M.L. Pamiatnik plavaiushchei kreposti. Tainy rechnogo bronekatara № 181 [Monument to the floating fortress. Secrets of the river armored car number 181]. *Permskii dom v istorii i kul'ture kraia*, 2015, 359 p.
11. Sudostroitel'nyi zavod «Kama» [Shipyard "Kama"]. *Permskii krai v Velikoi Otechestvennoi voine: entsiklopediia*. Perm', 2015, 246 p.
12. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, ll. 7-8.
13. Permskomu sudostroitel'nomu – 60 let [Perm Shipbuilding - 60 years]. *Sudostroenie*, 1992, no. 3.
14. GAPK (Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia), f. p-1212, op. 3, d. 12, l. 30.
15. ООО «Verkhnekamskaia stroitel'naia kompaniia» [LLC "Verkhnekamsk construction company"], available at: http://ru.esosedi.org/RU/PER/5187359/ooo_verhnekamskaya_stroitel'naya_kompaniya/ (accessed 8 April 2017).

Получено 12.04.2017