

УДК 94(47).084.6
ББК 63.3(2)614

РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ И ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА НА БАЛТИЙСКОМ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Федулов Сергей Валентинович

Доктор исторических наук, доцент.

Военно-космическая академия

им. А.Ф. Можайского

[г. Санкт-Петербург].

E-mail: serg.val.fed.661000@yandex.ru

Fedulov S. V.

Doctor of Historical Sciences, Associate Professor.

Military Space Academy

named after A. F. Mozhaisky

[Saint Petersburg]



Мизиркина Наталия Николаевна

Преподаватель.

Военно-космическая академия

им. А.Ф. Можайского

[г. Санкт-Петербург].

E-mail: nmizirkina@mail.ru

Mizirkina N. N.

Teacher.

Military Space Academy

named after A. F. Mozhaisky

[Saint Petersburg]

Аннотация: В годы Великой Отечественной войны в блокадном Ленинграде работа предприятий была сопряжена с серьезными трудностями, преодолеть которые позволяла изобретательская и рационализаторская деятельность.

В статье показаны особенности этой деятельности на Балтийском судостроительном заводе.

Ключевые слова: Краснознаменный Балтийский флот, Балтийский судостроительный завод, блокада, минные тральщики, изобретательская и рационализаторская работа.

INNOVATION AND INVENTIVE WORK AT THE BALTIC SHIPBUILDING PLANT DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract: During the Great Patriotic War in the besieged Leningrad, the work of enterprises was fraught with serious difficulties, which could be overcome by inventive and innovative activities.

The article shows the features of this activity at the Baltic Shipyard.

Key words: *Red Banner Baltic Fleet, Baltic Shipyard, blockade, minesweepers, inventive and innovative work..*

С началом Великой Отечественной войны все предприятия, в том числе и судостроительные были переведены на военное положение. Заводы европейской части Советского Союза были эвакуированы на Восток. На оставшиеся и частично эвакуированные ленинградские предприятия легла огромная нагрузка выполнения заказов Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. При этом на начальном этапе в блокадном городе отсутствовали электроэнергия (на судостроительных заводах ее получали от ремонтирующихся кораблей) материалы, топливо. Голод, бомбежки, артиллерийские обстрелы. Но предприятия работали.

В тяжелые дни блокады Ленинграда судостроительные заводы не только ремонтировали поврежденные корабли, но и строили новые. В короткие сроки конструкторы во главе с С.А. Базилевским, А.Г. Соколовым и А.Н. Кононовым разработали достаточно простой проект 100-тонного тральщика с технологичными плоскостными обводами. Каждый месяц, начиная с 1943 года, флот получал пять таких тральщиков проекта 253Л [2].

Это было обусловлено тем, что восстановление свободы плавания по Неве к Финскому заливу приобретало первостепенное значение. Для этого флоту нужны были минные тральщики малого водоизмещения, с малой осадкой, но достаточно быстроходные и в большом количестве. Ввезти их с «Большой Земли» еще не было возможности.

Эта задача была посложнее, чем постройка барж и паромов. Хотя главные ужасы блокады и были позади, но недостаток топлива и энергии еще не был ликвидирован. Строить обычные корабли в Ленинграде было еще невозможно, а снижение скорости хода было недопустимо [1, с. 59–60].

Проект малого тральщика, присланный Балтийскому заводу с «Большой Земли», не учитывал специфических условий Ленинграда: его обводы были гнутыми, обтекаемыми, водоизмещение не предусматривало никаких возможностей для перегрузок. Между тем строить надо было из наличных запасов стали разных толщин, оставшихся от других построек, а не специально заказанных для тральщиков. Отступления от чертежей были совершенно необходимы.

И конструкторское бюро Балтийского завода взялось за коренную переделку проекта: водоизмещение было увеличено на 30 тонн, обтекаемые обводы заменены усовершенствованными плоскостными. Первые эскизы были сделаны и утверждены командующим Краснознаменным Балтийским флотом адмиралом В.Ф. Трибуц в течение трех дней. Одновременно приступили к переделке и выпуску в цеха рабочих чертежей и только после этого сделали эскизный проект, посланный на утверждение в Москву. Первые тральщики к этому времени уже были на плаву. Монтаж оборудования и вооружения на них уже заканчивался [1, с. 60].

При рассмотрении проекта минного тральщика начальник управления кораблестроения ВМФ адмирал Н.В. Исаченков спросил у главного инженера Балтийского завода: «Нельзя-ли поставить на него еще одну пушку в носу?» Проведя беглый расчет в уме С.А. Базилевский сказал, что это возможно, хотя и вызовет заметный дифферент на нос. Соответствующее указание им были

переданы в Ленинград по радио, а некрасивый дифферент был устранен при постройке второй партии таких же тральщиков, небольшим изменением носовых обводов.

Очень важно отметить, что ни увеличение водоизмещения, ни переход к плоскостному обводу не повлиял на ходкость: при тех же двигателях, которые были запроектированы первыми авторами проекта. Минный тральщик уже заводского проекта развил на испытаниях даже большую скорость, чем было обещано.

В создании минных тральщиков, спроектированных С.А. Базилевским, А.Г. Соколовым и А.Н. Кононовым важную роль, сыграли начальник механического отдела М.Д. Шмелев и его заместитель В.И. Гуляев, заместитель начальника корпусного отдела К.И. Кононов, начальник электротехнического отдела Н.А. Агафонов и его заместительница О.И. Шацилло. Умелое и неустойчивое руководство со стороны этих товарищей позволяло всему коллективу решать возникавшие перед ним необычные задачи наиболее правильно и в кратчайший срок [1, с. 61].

Этому во многом способствовала и умело организованная массовая рационализаторская и изобретательская работа. Например, в отчете отдела изобретательства и технической информации Балтийского судостроительного завода «О работе по рационализации и изобретательству» отмечалось, что в 1944 году было внедрено 795 рационализаторских предложений на сумму годовой экономии 4.167.875 рублей. В течении 1945 года по заводу было собрано 1.410 рационализаторских предложений, из них внедрено 1.192. Общая сумма годовой экономии по данным предложениям составила 5.076.213 рублей [3, л. 2].

Большинство предложений были направлены на удешевление и ускорение выпуска продукции. Из наиболее технологически интересных предложений, способствующих досрочному выполнению заводом производственной программы, а также благодаря которым сэкономлены дефицитные материалы, отмечались следующие предложения:

- Инженер Никитины Н.М. (цех № 12) разработал технологический процесс изготовления жидкого стекла непосредственно на заводе. Из-за значительных затруднений в обеспечении производства жидким стеклом, автором была предложена технология изготовления жидкого стекла непосредственно на заводе. Предложение дало экономию 27.744 руб [3, л. 3].

- Мастер С.С. Вересов (цех № 7) внес изменения в технологический процесс обработки шестерен для тральных лебедок (МТ-2) по чертежу В 41-58 заказ № 51360. До данного предложения конические шестерни тральных лебедок обрабатывались первоначально на токарном станке, затем они отправлялись на фрезерный участок где строгались. С.С. Вересовым было предложено применять специальную фрезу на токарном станке, после чего необходимость обрабатывать шестерни на фрезерном участке отпадала. Данное предложение изменяло технологический процесс, исключало дополнительную обработку изделия и затраты труда сокращались. Экономия от предложения составила 2.469 рублей [3, л. 4].

- Рабочие А.А. Рихтер и Н.П. Тарасов (цех № 12) предложили изменить технологический процесс правки бортовых секций строящихся минных тральщиков без нагрева газом. До

применения предложения, в процессе сборки после сварки получилось большое коробление после чего приходилось производить правку металла при помощи нагрева автогенем. Рационализаторами было предложено производить правку бортовых секций на плите пневматическим толкачом без нагрева. Благодаря внедрению данного предложения экономялась рабочая сила и удешевлялась себестоимость работ. Экономия от предложения составила 6.664 рублей [3, л. 4].

- Рабочий А.Г. Якушенов (цех № 12) предложил применять штампы для гибки обушком трального механизма (деталь 23 чертеж МТ-2 У-76-35) Применение данного приспособления ускорило процесс гибки трального механизма в 3 раза. Экономия от реализации предложения составила 2.300 рублей [3, л. 4].

- Рабочий Е.А. Ефимов (цех № 12) разработал штамп для изготовления обоймы крепления привального бруса минного тральщика МТ-2 (малая механизация). Предложение ускорило процесс гибки обоймы и исключало ручной труд. Внедрение рационализаторского предложения составило экономию в 2.800 рублей [3, л. 4].

- Мастер С.Н. Григорьев и рабочий В.С. Харитонов (цех № 12) применили приспособление для установки фундамента под двигатели и дизель-генератор на секции днища и каркасах (установочные кронштейны по которым проверялась правильность установки балок). Предложение позволило до установки корабля на стапель правильно установить все фундаменты, набор и переработки на днище, что сократило на 15% стапельные работы. Экономия от предложения составила 4.000 рублей [3, л. 5].

- Рабочие В.А. Соколов и К.А. Живулин (отдел главного энергетика) предложили изготавливать сальники для воздушного компрессора №1 из поковки взамен отливки из чугуна по чертежу ЭКМ-13-75. Предложение дало заводу экономию в 27.912 рублей [3, л. 6].

- Рабочий И.Ф. Виноградов (цех № 26) предложил изготавливать змеевики на трубогибном станке, с применением разработанного им приспособления гнуть в холодном виде. Предложение дало экономию в 2.786 рублей [3, л. 7].

- Инженер В.Ф. Щеголев (цех № 4) разработал технологию отливки рубашек гребного вала для минных тральщиков центробежным способом. Разработка дала экономию в 143.538 рублей [3, л. 7].

И это далеко не полный перечень изобретений и рационализаторских предложений, разработанных и принятых ко внедрению на Балтийском судостроительном заводе.

Таким образом, умелая организация массовой изобретательской и рационализаторской деятельности на Балтийском судостроительном заводе в годы Великой Отечественной войны способствовала решению сложнейших задач в экстремальных условиях. Этому способствовали такие факторы, как, во-первых, в изобретательство и рационализаторскую деятельность были вовлечены все работники предприятия начиная от главного инженера завода С.А. Базилевского до рабочих, включая и инженерно-технических работников. Во-вторых, высокая квалификация, профессионализм и энтузиазм участвующих в изобретательской и рационализаторской

деятельности. В-третьих, отсутствие в экстремальных условиях деятельности предприятия бюрократических преград и волокиты в ходе внедрения изобретений и рационализаторских предложений

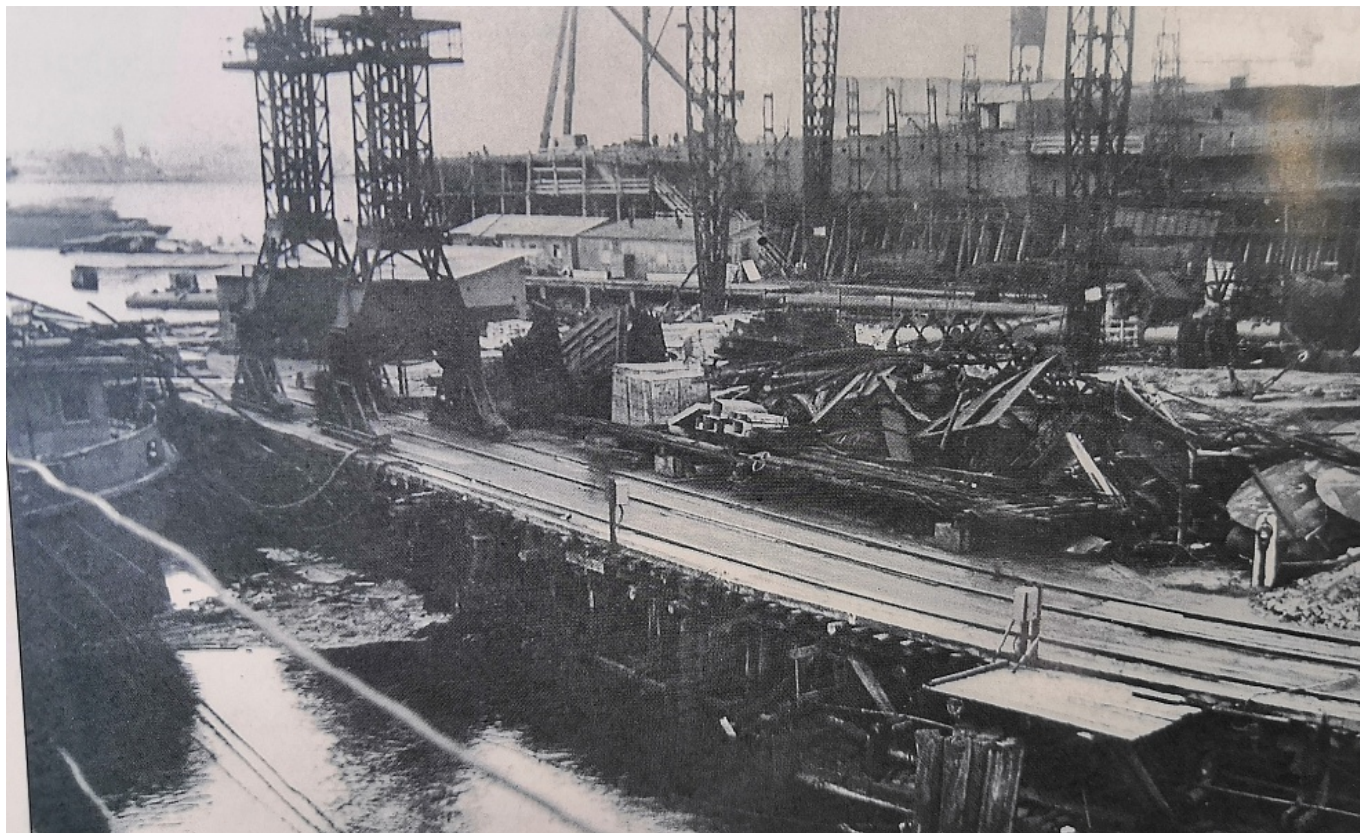


Рис. 1. Балтийский судостроительный завод в годы Великой Отечественной войны.

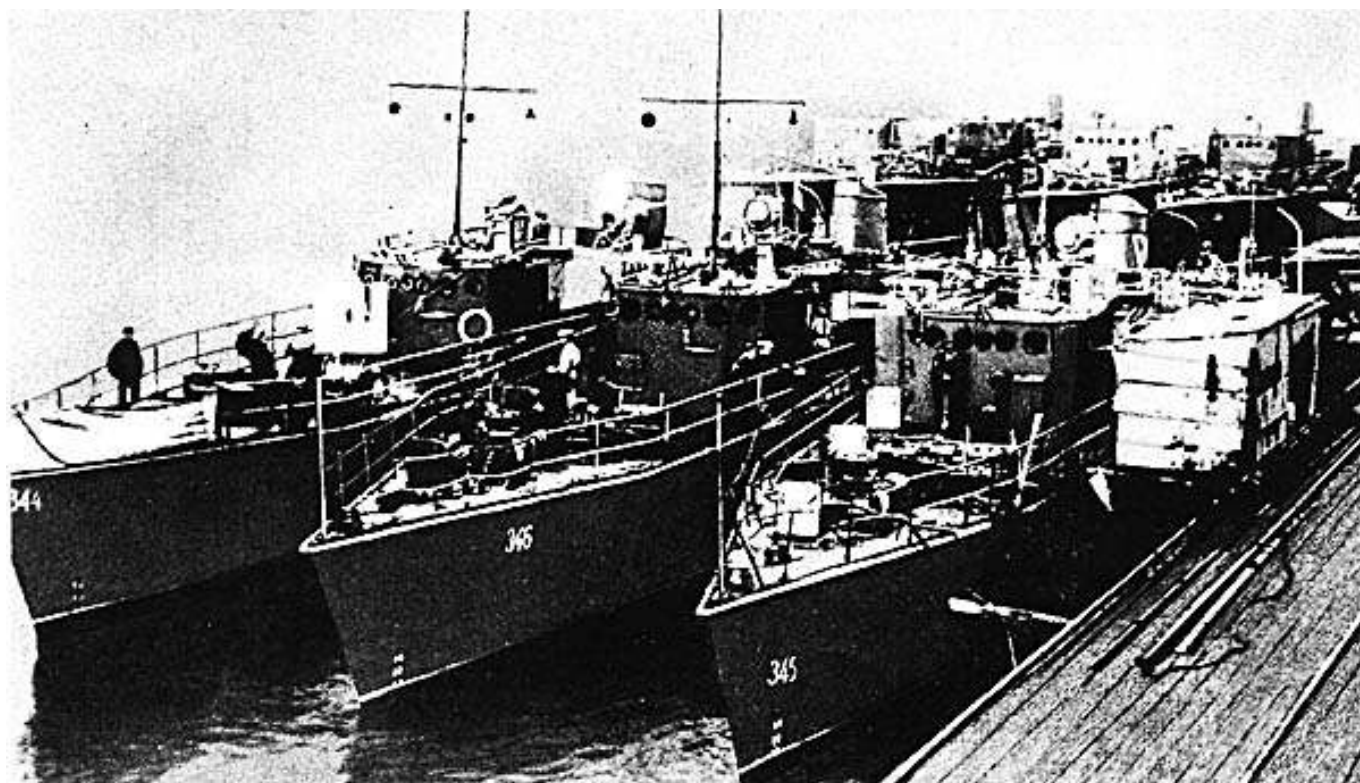


Рис. 2. Тральщики-«стотонники» на Балтийском заводе, 1944 год.



Рис. 3. Один из сохранившихся по сей день тральщиков «стотонников».



Рис. 4. Балтийский судостроительный завод в наши дни.

ЛИТЕРАТУРА

1. Базилевский С.А. Из моих воспоминаний. Рукопись. Л.: Крыловский государственный научный центр, 1974. – 109 с.
2. Стругов Л.В. Судостроительная промышленность в годы Великой Отечественной войны и на современном этапе. Интернет-ресурс. <http://federalbook.ru/files/OPK/Soderjanie/OPK-6/III/Strugov.pdf>.
3. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Ф. 1192. Оп. 25. Д. 6.

REFERENCES

1. Bazilevsky S. A. From my memories. The manuscript. L.: Krylovsky State Scientific Center, 1974. – 109 p.
2. Strugov L. V. The shipbuilding industry during the Great Patriotic War and at the present stage. An online resource. <http://federalbook.ru/files/OPK/Soderjanie/OPK-6/III/Strugov.pdf>.
3. The Central State Archive of St. Petersburg. F. 1192. Op. 25. d. 6