

Мурманчане строили стальные корабли

18.10.2013

Итак, в 1937 году Советское правительство сочло город Мурманск подходящим местом для строительства собственных рыболовных траулеров с металлическим корпусом. Решено было возвести новые цеха на обобщенной территории и снабдить "Мурманскую судостроительную и судоремонтную верфь Главрыбы", как она теперь именовалась, дополнительным оборудованием. В июне 1938 года уже на новых стапелях были заложены два траулера: "Сталинская Конституция" и "Михаил Громов".

"ГРОМОВ" ОПЕРЕДИЛ "КОНСТИТУЦИЮ"

Заложить-то суда заложили, но нервотрепка образца 37-го года в Мурманске все еще продолжалась. На судовой верфи то и дело менялись руководители, которые в атмосфере всеобщей подозрительности ничего не успевали сделать. Лишь в ноябре 1938-го главным инженером предприятия стал Усач Моисей Семенович - грамотный, толковый специалист с деловой хваткой. А директором в апреле 39-го был назначен Сапанадзе Платон Васильевич - выдающийся организатор производства. Сапанадзе и Усач оказались той парой, которая своей организационной энергией сумела сомкнуться с энтузиазмом рабочих-стахановцев и вывести Мурманскую судовой верфь из затяжного кризиса. Уже в середине 39-го кроме "пожарных" мероприятий намечаются системные, далеко глядящие. 12 декабря 1939 года был спущен на воду первенец мурманского стального судостроения - РТ-101 "Михаил Громов", названный в честь Героя Советского Союза № 8 - участника знаменитого чкаловского трансарктического перелета. "Сталинская Конституция", хотя и была заложена первой, оставалась пока недостроенной. Коллектив судовой верфи отправил телеграмму А. И. Микояну, инициатору стального судостроения в Мурманске: "В результате Ваших забот о рыбном Мурмане 12 декабря в 19 часов, в условиях полярной ночи, впервые в истории Заполярья спущен на воду первый траулер, построенный на Мурманской судовой верфи. Коллектив МССВ заверяет Вас, Анастас Иванович, - на достигнутом не успокоимся. Приложим все силы для выполнения задания: выпускать 10-12 траулеров в год".

"ПОБЕДУ" ДОСТРАИВАЛИ ПОД БОМБЕЖКАМИ

Наступающий 1941 год Мурманская судовой верфь встретила красиво. Вот как об этом писал директор верфи Платон Сапанадзе: "В канун праздника все спешили к стапелям, где стоял готовый красавец траулер, построенный руками мурманских судостроителей. Сборщики, клепальщики, гибщики, инженеры суетились около своего детища, еще и еще раз заглядывая в каждый уголок корабля. Когда наконец все было осмотрено и проверено, рабочие выбили удерживающие корпус упоры и его огромное металлическое тело заскользило по полозьям. Вода Кольского залива с шумом расступилась, и он очутился в родной стихии". Это был спущен на воду РТ-103, третий по счету траулер, построенный мурманчанами полностью, от киля до клотика. Или пятый, если считать "Ивана Папанина" и "Валерия Чкалова", чьи корпуса все-таки были ленинградскими. Назвали траулер символически - "Победа", хотя великая и страшная Отечественная еще не началась. Она начнется через полгода, и "Победу" станут достраивать под бомбежками, стремясь к действительной победе над фашизмом, но до нее будет еще очень далеко.

ВЕРФЬ СТАЛА "КАДМИЕМ"

Предвоенный личный состав судовой верфи насчитывал 2708 человек. В первые же дни войны она лишилась почти половины кадровых работников. Верфь переподчинили. Вернее, формально она оставалась в подчинении Главрыбосудостроя, но оперативно шагу не могла ступить без согласования с техническим отделом Северного флота, который стал генеральным заказчиком верфи. Ремонт военных кораблей стал главной задачей предприятия. Другим крупнейшим заказчиком стала 14-я армия. Трудовой распорядок на верфи коренным образом изменился. Введена была двухсменная круглосуточная работа. Люди работали по двенадцать часов с одним перерывом на обед - это в самом легком случае, если Родина в лице дирекции не потребует большего. Для телефонных переговоров с военным командованием ввели систему условных обозначений. Верфь стала "кадмием", корабль - "диаграммой". И так далее: "география" - ремонт закончен; "календарь" - отошел от завода; "диктовка" - прямое попадание; "вибрация" - нужен водолаз; "ватрушка" - требуются аварийно-спасательные средства; "обложка" - имеются убитые; "биография" - имеются раненые; "открытка" - пожар; "анатомия" - затонул. Заказы для фронта росли по всем направлениям. Требовались макеты кораблей для маскировки и обмана противника. Потребовалось навести понтонный мост в устье Колы, и судовой верфь передала под плавучие опоры семь корпусов недостроенных "касаток". Уже в сентябре 1941 года верфь обязали произвести 200 минометов, 7000 мин и 5000 гранат-лимонок. У войны заказы свои, специфические. Строительство новых траулеров было отложено "на после войны".

ДЫМ ИДЕТ ИЗ МАЧТЫ

Уже в 1947 году подлеченная от разрушений судовой верфь по заданию А. И. Микояна приступила к проектированию и

постройке среднего рыболовного траулера собственной конструкции с мощностью двигателя 400 л. с. Проект был разработан инициативной группой верфи: директор Сапанадзе П. В., главный инженер Семенов И. М., главный технолог Зеленко Л. Н., конструкторы - Тассо Х. С., Савичев П. А. и Смолин Л. А. Проект получился своеобразным и продемонстрировал зрелость и незаурядность мурманской судостроительной мысли. Например, у этого судна, предназначенного как для тралового, так и для дрейфтерного лова (ставными сетями), был носовой дополнительный руль, улучшающий маневренность, и не было привычной дымовой трубы: отработанные газы утилизировались и отводились через полую мачту. Конструкцию корпуса разработал Петр Алексеевич Савичев. Он выбрал основные параметры, сделал теоретический чертеж и произвел все расчеты по остойчивости и прочности судна. В сентябре 1947 года после утверждения эскизного проекта министром Ишковым началась скоростная постройка судна. Главным строителем логгера был назначен инженер-кораблестроитель Груднев Борис Владимирович. Для премирования рабочих и ИТР за скоростную и качественную работу был образован специальный фонд в размере: отрезок импортного бостона - 6; отрезок импортного драпа - 6; рыба улова подсобного хозяйства - 4000 кг; картофеля подсобного хозяйства - 4000 кг. 6 ноября 1947 года - да, к 30-летию Великого Октября - корпус корабля был спущен на воду, а в начале февраля "Кораблестроитель" - именно так назвали первенца - сдали в эксплуатацию. Достройка шла в условиях полярной ночи, палубу закрывали от осадков навесами из брезента, но судно достроили в рекордно короткий срок - за 80 суток. В 1948 году "Кораблестроитель" в качестве флагманского судна участвовал в специальной сельдяной экспедиции восточнее Исландии. Высокую оценку нашему СРТ дал ученый Ю. Марти. Находясь на испытании этого судна в районе Шпицбергена, он писал с моря: "Для меня теперь бесспорно, что суда нужно строить только в Мурманске. Этот тип СРТ намного лучше немецких судов. Цельносварной мурманский "Кораблестроитель" стал прототипом большой серии СРТ, заказанных за границей, хотя и на стапелях нашей судовой верфи он не был единственным: вслед за СРТ-1 в 1948 году был построен СРТ-2, а в 1949-м - СРТ-3. Правда, в отличие от головного судна оба они были с трехвальной силовой установкой. Модификация случилась не от хорошей жизни: для них не нашлось подходящего двигателя, и поставили три танковых. Говорят, при работе этой установки грохот в машинном отделении стоял невероятный. А вот корпус СРТ-4, заложенный осенью 1949 года, строился уже не на открытых стапелях, а в помещении корпусно-сборочного цеха: не мерзли теперь ни люди, ни металл. Владимир СЕМЕНОВ, член Союза писателей СССР.