

ПРИКАЗЫ

Приказ по Наркомату Рыбной Промышленности СССР № 189 от 24.05.45 г.

Приложение к Распределению судов, принятых и принимаемых по репарациям от Финляндии

Название / Год постройки / Мощность, дедейт, груз-ть / Кому передается

Рефр. п/х "Кильдин" ("Реа") 1921 900/1775 тн. Главсеврыбпрому НКРП СССР
Рефр. п/х "Умба" ("Паласс") 1921 900/1775 тн. Главсеврыбпрому НКРП СССР
Пароход "Мга" ("Патрия") 1923 700/930 тн. Главкаспрыбпрому НКРП СССР

Букс. п/х "Сильный" ("Стокфорс-7") 1928 228 л.с. Главкаспрыбпрому НКРП СССР
Букс. п/х "Смелый" ("Туипура") 1915 125 л.с. Главкаспрыбпрому НКРП СССР
Букс. п/х "Силач" ("Тармо") 1912 265 л.с. Главкаспрыбпрому НКРП СССР
букс. п/х "Скорый" ("Рапп") 1919/30 92 л.с. Тресту Ленрыба

Постановление Совета Министров СССР № 1519-673сс от 9 июля 1946 г.

– «О распределении трофейных судов, поднимаемых Аварийно-спасательным управлением ВМС Министерства вооруженных сил СССР»

- грузовое судно «Везерштейн», поднятое в районе Пиллау, передавалось Министерству рыбной промышленности западных районов СССР для переоборудования под рефрижераторное судно. В октябре 1946 г. п/х «Везерштейн» был поставлен в плавдок завода Министерства судостроительной промышленности СССР в Калининграде, где ремонтировался силами проектно-монтажной конторы «Судохладомонтаж» до 3 ноября 48-го года. Одновременно, ПК Бюро «Судохладомонтаж» составило эскизный проект переоборудования сухогрузного парохода «Везерштейн» под рефрижераторное судно «Рефрижератор №4». Однако, каких-либо документальных подтверждений, что пароход был переименован в «Рефрижератор №4» пока не нашлось.

Эскизный проект р/п «Рефрижератор №4», как комбинированного производственно-транспортного судна с сухими воздушными морозилками и воздушным охлаждением трюмов, предусматривал следующие варианты:

По топливу для котлов:

- а) на угольном топливе
- б) на нефтяном топливе

По холодильной установке:

- а) абсорбционная установка (аммиак)
- б) компрессорная установка (аммиак)

Из указанных вариантов, руководством рыбной промышленности был утвержден вариант на угольном топливе с абсорбционной холодильной установкой, обеспечивающей воздушное охлаждение трюмов до – 15 градусов С и замораживание в воздушных морозилках 64 тн. рыбы в сутки.

Распоряжение Совета Министров СССР № 903-р от 4 февраля 1947 г.

Министерство рыбной промышленности западных районов СССР обязывалось передать пароход «Вессерштейн» Министерству рыбной промышленности восточных районов СССР.

Приказ по Минвостокрыбпрому СССР № 64 от 17 марта 1947 г.

В соответствии с распоряжением № 903-р от 4 февраля 1947 г., пароход «Вессерштейн» был передан комбинату «Востокрыбхолод», которому предписывалось в кратчайший срок заключить договор с проектно-монтажной конторой «Судохладомонтаж» на переоборудование судна под рефрижератор. Этим же приказом п/х «Вессерштейн» переименовывался в «Невельск». В ходе восстановительного ремонта и переоборудования парохода, периодически издавались постановления и распоряжения Правительства, а также приказы по МРП восточных районов СССР и МРП СССР, с целью ускорить ввод в эксплуатацию рефрижераторного парохода «Невельск». После выхода из дока в ноябре 1948 г. р/п «Невельск» дооборудовался и ремонтировался у стенки завода «Судохладомонтаж». 9 июня 49-го года в третьем трюме загорелась пробковая изоляция. Пожар продолжался несколько часов. С 28 ноября 1949 г. судно перешло на отопление помещений от собственных паровых котлов, которые поочередно вводились в действие. С этого же времени начали работать отдельные вспомогательные механизмы. С апреля 1951 г. начались наладочные и регулировочные работы по обеим АХМ, судно перешло на освещение от собственной электростанции. В этом же месяце было произведено кренование судна и на его основе уложено около 300 тн. твердого балласта. 2-го и 21-го июля были произведены контрольные кренования для проверки результатов укладки твердого балласта. С 19 мая по 8 июня 1951 г. р/п «Невельск» прошел обработку СБР на внешнем рейде Балтийска, где маневрировал на различных курсах, управляясь собственной машиной. По завершении обработки пароход вернулся обратно в угольную гавань и к стенке завода «Судохладомонтаж» своим ходом. В июле 51-го года начались интенсивные испытания и регулировка АХМ. С 28 августа 1951 г. начались швартовые и ходовые-сдаточные испытания, которые проходили в районе Балтийска и Клайпеды. По их окончании, 6 сентября, «Невельск» вернулся на завод для контрольных вскрытий механизмов и устранения дефектов. 12 сентября 1951 г. состоялось подписание приема-сдаточного акта и пароход был передан судовой администрации, назначенной трестом «Востокрыбхолод» (капитан - Бобов Н.И., ст. механик - Пан В.С., реф. механик -

Лукаржевский Е.К.). 10 октября 51-го года издан приказ по Минрыбпрому СССР № 636 о вводе в эксплуатацию рефрижераторов «Витим» и «Невельск» треста «Востокрыбхолод». С содержанием этого приказа я пока не ознакомился. К вышеизложенному можно добавить, что в ходе переоборудования сухогрузного парохода в комбинированный рефрижератор, помимо восстановительных и ремонтных работ, было произведено, в основном, следующее:

1. Установлена навесная палуба по всей длине судна на уровне шлюпочной палубы.
2. Все грузовые устройства перенесены на навесную палубу.
3. На главной палубе установлены 4 морозильных камеры и 4 воздухоохладителя.
4. Установлены 4 люлечных элеватора, шахты которых проходят в трюмы через навесную, главную и твиндечную палубы.
5. Выгорожено помещение для абсорбционной холодильной машины (АХМ) за счет трюма и твиндека № 2.
6. Изолированы 3 трюма и 3 твиндека (до главной палубы) твердой пеной в плитах и пробкой в плитах.
7. Улучшены, за счет расширения средней и кормовой палубных рубок, бытовые условия для экипажа судна.
8. Установлена электростанция из 4-х турбогенераторов по 50 квт. для обслуживания электрохозяйства холодильной части.
9. Установлено соответствующее оборудование в виде 2-х АХМ, насосов, вентиляторов и проч., необходимого для холодильной части судна.

Общие сведения из приемного акта рефрижераторного парохода «Невельск»:

Приказ по МРП восточных районов СССР № 162 от 24 апреля 1948 года

Приобретенному в Норвегии рефрижератору "Гой" дедвейтом 650 тонн, мощностью 1100 л.с., присвоено наименование "Дунай". Этим же приказом рефрижератор передан на баланс тресту "Востокрыбхолод". Капитаном назначен капитан дальнего плавания т. КОЛОМЕЕЦ А.Д. Всем соответствующим службам и ответственным лицам розданы указания по подготовке к приемке парохода в Норвегии и его перегону на ДВ. Как английский тральщик 1941 г. постройки он был HMS "Ноу" ("Гой"). Он вышел из порта Милфорд Хейвен 16/5/46 в Берген, уже как гражданский, и некоторое время был норвежским. В Норвегии прошел переоборудование, паровой двигатель заменен дизелем, установлена рефрижерация. Из Бергена он вышел под советским флагом 20/7/48 как "Дунай". Через пару месяцев он ушел на Дальний Восток: Плимут 14-18/9/48, Гибралтар 23-25/89/48, Суэц -5/10/48, а дальше Коломбо, Сингапур, наконец Гонконг 14-16/11/48, рейс Висмар-Владивосток.