

РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ПАРОХОД «КОРСАКОВ»

Трофейный «ганс» достался Советскому Союзу в качестве уловленного в Мемеле, имевшего пробоины в правом борту от арт. снарядов. После подъема (очевидно, в 45-ом) транспорт «Генриетта Шульте» («Henriette Schulte») оказался в ведении Минморфлота. Но, в начале 46-го года проектом постановления Совета Министров СССР «О распределении трофейных судов, поднимаемых Аварийно-Спасательным Управлением Министерства вооруженных сил СССР» предусматривалась передача этого парохода Минрыбпрому западных районов СССР для переоборудования в рефрижератор. В письме от 4 мая 1946 г. Министр Морфлота П. Ширшов обратился к Заместителю Председателя Совмина СССР Л. Берии с просьбой учесть потребности ММФ в транспортных, технических и портовых судах. В частности, из числа плавсредств, предназначенных проектом распределения другим Министерством, передать ММФ, в дополнение к уже намеченным, принятые ранее Министерством морского флота транспорты «Генриетта Шульте» и «Клеопатра». В этом же письме сообщалось, что п/х «Клеопатра» находится на восстановительном ремонте в Ленинграде, а на п/х «Генриетта Шульте» произведена консервация механизмов, докование и приступлено к восстановительному ремонту. Однако, в приказе Министра Государственного Контроля Союза ССР Л. Мехлиса от 30 июля 1946 года № 700 «О бесхозном состоянии трофейных судов в Эстонском и Латвийском Госморпароходствах Министерства морского флота» указано следующее:

«Произведенной старшим контролером Министерства Государственного Контроля СССР - Щелкановым И.А. и контролерами Министерства Государственного Контроля СССР – Поляковым К.А., Литвиновичем С.В. проверкой состояния сохранности и консервации трофейных судов в Эстонском и Латвийском Госморпароходствах – установлено: начальник Латвийского Госморпароходства Андерсен Н.С. не принял мер по приведению в порядок парохода «Генриетта Шульте», водоизмещением 4880 тонн, мощностью 1200 л. с. и парохода «Фриц-Шопп», водоизмещением 4000 тонн - 700 л. с. Пароходы с 1945 года стоят на плаву и до сих пор не законсервированы, от грязи и мусора не очищены. Машины, котлы и вспомогательные механизмы и системы находятся в исключительно запущенном состоянии и захламлены. Все движущиеся детали и внутренние полости цилиндров покрыты сплошным, толстым слоем ржавчины. Часть механизмов разукрупняется.»

Постановлением Совета Министров СССР № 1519-673сс от 9 июля 1946 года транспорт «Генриетта Шульте», таки, был передан Министерству рыбной промышленности западных районов СССР для переоборудования под рефрижераторное судно. В следующем году, распоряжением Совмина СССР № 903-р от 4 февраля, Минзапрыбпром СССР обязывался передать данный пароход Министерству рыбной промышленности восточных районов СССР. В соответствии с вышеуказанным распоряжением, приказом по Минвостокрыбпрому СССР № 64 от 17 марта 1947 года, п/х «Генриетта Шульте» был переименован в «Корсаков» и передан комбинату «Востокрыбхолод». Этим же приказом начальнику комбината «Востокрыбхолод» Ткачеву предписывалось в кратчайший срок заключить договор с проектно-монтажной конторой «Судохладомонтаж» на переоборудование судна под рефрижератор для Дальнего Востока. Переоборудование парохода «Корсаков» в рефрижераторное судно, растянулось почти на 10 лет.

Некоторое уточнение по данному вопросу выявилось в отчете о командировке в Калининград старшего инженера Управления флота Министерства рыбной промышленности СССР.

В 52-ом году приказом МРП СССР от 13 мая Калининградский СРЗ обязывался подготовить п/х «Корсаков» к переходу на базу докового ремонта в Голландию. Из-за отсутствия у КСРЗ своего дока устранить водотечность корпуса на плаву не представлялось возможным. По этой причине Прибалтийская Инспекция Морского Регистра СССР разрешение на переход не выдавала и требовала выполнить следующее:

1. Обеспечить временную заделку пробоин и осушение 1-го трюма.
2. Обеспечить водонепроницаемость поперечных переборок.
3. Обеспечить закрытие грузовых трюмов и всех вырезов в главной палубе по штормовому.
4. Заделать все трещины, пробоины, вырезы и другие повреждения главной палубы и наружной обшивки.
5. Закрепить руль по диаметральной плоскости.
6. Оборудовать якорное устройство на переход с обеспечением разовой отдачи якорей.
7. Иметь огни, сигналы и навигационное снабжение как для несамоходного судна.
8. Закончить леерное устройство.
9. Обеспечить швартовым и буксирным устройством.
10. Иметь спасательные средства: круги, нагрудники (по числу людей) и спас. плотами или шлюпками.
11. Иметь пожарные и водоотливные средства (мотопомпы 100-150 тн/час).
12. Иметь средства сигнализации и связи с буксирным п/х.
13. Аварийное снабжение укомплектовать с учетом аварийного состояния корпуса.
14. Иметь минимальное количество членов команды.
15. Буксировку произвести морским буксиром, имеющим мощные отливные средства.

Для проверки выполнения приказа МРП СССР от 13 мая 1952 года, а также с целью производства технического осмотра вновь построенного траулера мощностью 1000 л. с. «Кишинев», в Калининград был направлен старший инженер Управления флота М.Г. Мирер с заданием:

- произвести технический осмотр и проверить соответствие договорным спецификациям, вновь построенного траулера мощностью 1000 л. с. «Кишинев» и составить подробный акт осмотра.
- проверить выполнение приказа Минрыбпрома СССР от 13 мая с. г. о подготовке п/х «Корсаков» к переходу на ремонт.
- в случае невыполнения приказа от 13 мая, доложить Министерству состояние п/х «Корсаков» с предложением о срочном исполнении всех требований Инспекции Морского Регистре СССР по подготовке п/х «Корсаков» к переходу.
- проследить за выполнением всех работ, связанных с подготовкой п/х «Корсаков» к переходу.

В своем отчете о командировке от 25 июня 1952 г., касательно «Корсакова», Мирер сообщил следующее:

«Прибыв в Калининград 27 мая, я в тот же день осмотрел корпус п/х «Корсаков» и ознакомился с имеющимися по нему документами. Из документов установлено, что п/х «Корсаков» (быв. «Генриэтта Шульце») в результате артиллерийского обстрела и посадки на камни, в районе Клайпеды, получил большие повреждения днищевой обшивки и набора, скулового пояса и набора правого борта на участке 35-120 шп., поврежден килевой пояс в носу на участке 90-120 шп., и в корме на участке 10-25 шп. Во всех поврежденных местах днищевой и скуловой обшивки поврежден и вдавлен внутрь набор корпуса с частичным повреждением второго дна и поперечных переборок. Стгофрирована и разрушена переборка форпика и второе дно в трюме № 1. Нижняя часть форштевня оторвана с раскрытием листов до одного метра. Пароход «Корсаков» поднят летом 1945 г. и отведен в Либаву, где в 1946 г. был поставлен в док. В связи с коротким сроком стоянки п/х «Корсаков» в доке (три недели) завод ограничился заваркой дыр по правому борту и днищу накладными листами размером от 0,5 до 0,8 кв. метров и заливкой бетона в трюме № 1. Носовая часть судна осталась незаделанной, поэтому форпик и днищевые отсеки № 1, № 2, № 3 и № 4 сразу же после спуска за полнились водой. Сведений о заполнении водой трюма № 1 не имеется. Завод утверждает, что пароход «Корсаков» прибыл в Калининград с заполненным водой трюмом № 1. В день моего приезда в Калининград, заводом была приглашена бригада отряда подводно-технических работ (ОПТР ВМС) для откачки воды из трюма № 1, как это было предложено Прибалтийской Инспекцией Морского Регистра СССР. Откачка насосом производительностью 270 кубометров никаких результатов не дала, поэтому было принято решение просить Министерство договориться с ГУМР'ом о разрешении буксировки п/х «Корсаков» с водой в трюме № 1. Остальные требования Инспекции Морского Регистра СССР завод выполнил полностью к 3 июня 1952 года. 6 июня было получено распоряжение Министерства принять все возможные меры к осушению трюма № 1 и заделке отверстий. 7 июня снова договорились с ОПТР ВМС об откачке воды из трюма и заделке отверстий. 9 июня прибыла бригада ОПТР с тремя помпами по 450 кв. м. производительностью и водолазной партией. В этот день производилась только подготовка к работе, поэтому откачка воды началась только 10 июня. Непрерывная работа трех помп в течение четырех часов дала возможность установить наибольшие три отверстия, через которые поступает вода. Эти три отверстия были закрыты мешками с песком и прижаты стойками. При дальнейшей откачке воды были обнаружены трещины и дыры в старом бетоне, которые пытались заглушить клиньями и паклей, однако это никаких результатов не дало. 13 июня на завод прибыл начальник Прибалтийской Инспекции Морского Регистра СССР тов. Павликов и Инспектор по Корпусной чести тов. Бурмаков, перед которыми был поставлен вопрос о невозможности откачки воды из трюма и просьба разрешить буксировку с водой в трюме, что совершенно безопасно, так как судно имеет вполне достаточную плавучесть при наличии двух сухих трюмов и машинно-котельного отделения. Для полной гарантии предлагалось заварить люки первого трюма на твиндечной палубе. С этим мероприятием тов. Павликов не согласился и предложил попытаться осушить трюм и заделать отверстия. Если же это не удастся сделать, тогда мол будет принято решение буксировать судно с водой. 13 и 14 июня произвели установку выгородок и завалку бетона в количестве около 40 тонн на выявленные места поступления воды (завалка бетона производилась в затопленный трюм при помощи водолаза). 18 июня приступили к откачке воды и выявили новые места поступления воды. 19 июня установили дополнительные выгородки и завалили их бетоном. Однако 23 июня директор завода тов. Ануфриев сообщил, что при откачке воды были обнаружены новые отверстия, через которые трюм быстро заполняется водой. В связи с этим тов. Ануфриев вызвал Инспектора Морского Регистра тов. Бурмакова для согласования с ним вопроса о буксировке п/х «Корсаков» с водой в трюме. Результаты тов. Ануфриев обещал сообщить телеграммой.» В последствии, упомянутый выше траулер «Кишинев» участвовал в буксировке п/х «Корсаков» в Голландию в качестве основного буксира, а предполагавшийся ранее на эту роль буксирный пароход «Санников», в связи с недостаточной мощностью гл. машины в 800 л. с., был использован в качестве вспомогательного буксира.

Состоянии подводной части корпуса поднятого транспорта «Генриэтта Шульте» описано в рапорте Начальника судоремонта Латвийского Госморпароходства на имя и. о. Главного инженера ЛГМП. «После постановки в док п/х «Генриэтта Шульте» на заводе «Тосмаре» в г. Либава, 25 января 1946 г. специальным доковым осмотром выявлены следующие повреждения подводной части корпуса:

Раздел 1-й – дефекты и повреждения:

1. В районе форпика вмята и разрушена днищевая н/обшивка вместе с набором, оторвана ниж. часть форштевня $L=8$ мт, общ. площадь вмятины $S=15$ м²
2. Часть днища и главным образом скуловой пояс по ПБ, начиная от форпиковой переборки на $L=70$ шпаций, имеет большие вмятины и разрывы листов и деформацию набора в р-не льял. Все повреждения требуют полностью восстановления и замены деформированных и разорванных ок. 11 листов.
3. Бортовой киль ПБ на всем протяжении полностью разрушен и требует замены.
4. Днищевой набор, начиная от форпиковой переборки и в корму, на протяжении 12-ти шпаций деформирован и поврежден и требует полностью замены.
5. С ПБ, в р-не трюма № 3 на скуловом поясе имеется 9-ть вмятин со стрелкой прогиба = 200 мм, с поврежденными нижн. частью шпангоутами. При ремонте требуется полностью заменить один лист н/обшивки и 6-ть шт. ниж. части шпангоутов.
6. С ПБ, начиная с расстояния $L=5$ мт от дейдвуда и нос на $L=10$ мт, днищевая н/обшивка имеет вмятины со стрелой прогиба = 350-400 мм и с нарушением днищевого набора. При ремонте требуется полностью заменить один лист н/обшивки.
7. С ЛБ, в р-не п/пер. (очевидно, поперечной переборки) трюм № 1, в местах н/обшивки днища от скулы, имеется три вмятины со стрел. прогиба $\sim= 300$ мм при $L=4$ мт, вследствие чего требуют замены деформированные листы.
8. Бортовой киль ЛБ, требует полностью замены при $L=30$ мт.
9. После производства работ, по устранению выше указанных дефектов, требуется опрессовка всех балластов и форпика, а также испытание н/обшивки поливом из брандспойта в районе ремонта.

Для производства устранения вышеуказанных дефектов, потребуется период времени доковых работ около 3-х месяцев, при наличии рабочих 50 человек. Заводоуправление, без разрешения высшего командования КБФ, предоставить док на срок 3 месяца не может.

Раздел 2-й

В целях сохранения плавучести судна и непроницаемости корпуса, необходимо в более короткий срок, как временное мероприятие произвести следующие работы:

1. В р-не форпика, сверх поврежденной днищевой обшивки поставить на эл. сварке временный каркас из профильного проката и обшить листами при $\delta=5-6$ мм, без соблюдения прежних обводов поврежденного р-на. Материала потребуется: профиля 60 мт, и лист. стали $S=15$ м².
2. На поврежденный скуловой пояс ПБ, поставить на эл. сварке заплата из листовой стали при $\delta=5-6$ мм, при чем в местах, где вмятины имеют большую стрелку прогиба, приварить временные ребра жесткости. Общая, длина заплат на скуле $L=25$ мт при $\delta=1,0-1,5$ мт, т. е. L (видимо, должно быть – S) = 25-38 м² лист стали при $\delta=5-6$ мм и профиля $L=20$ мт.
3. В разных местах, по днищу и скуле, где имеются разрывы и трещины, поставить заплата на эл. сварке, примерно в 10-ти местах размером до 0,5 м² каждая.
4. Обнаруженные доп. мелкие трещины по н/о. днища и подводной части корпуса расчистить и заварить.
5. По н/о. подводной части корпуса, ослабленные заклепки, стыки, пазы, и швы, прочеканить и уплотнить в исключительных случаях в крайней необходимости приварить эл. сваркой и уплотнить металл.

На производство работ по ВРЕМЕННЫМ мероприятиям потребуется период времени доковых работ около 3-х недель при наличии рабочих 20-25 чел. Заводоуправлении з-да «Тосмаре», дает согласие предоставить док на срок не более 3-х недель.»

Автор: *Vedmedj*