

## **Гражданский морской флот Ленинграда по документам Центрального государственного архива научно-технической документации Санкт-Петербурга**

Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга, образованный в 1972 году, хранит документы по истории развития науки и техники с 1917 года.

В архивных фондах, находящихся на государственном хранении, широко представлены документы по развитию морского флота России начиная с 1919 года.

Вопросы создания и развития гражданского морского флота широко представлены в документах таких организаций, как: Центральное бюро морского судостроения «Судопроект», конструкторских бюро заводов строителей (Балтийского, Адмиралтейского и Северной верфи), Ленинградское центральное проектно-конструкторское бюро (ф. 20), Центральный научно-исследовательский институт морского флота (ф.215), Государственный проектно-конструкторский институт рыбопромыслового флота «Гипрорыбфлот» (ф.15), Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адмирала С.О. Макарова (ф.438), Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт (ф.369), Центральное морское конструкторское бюро «АЛМАЗ» (ф.444).

Из документов следует, что уже в 1918 году был составлен первый план научно-исследовательских работ по созданию гражданского морского флота. Появились новые научно-исследовательские институты и конструкторские бюро, научные инженерно-технические общества водного транспорта и судостроения, занимавшиеся разработками в области проектирования и исследования судовых машин. Значительно расширилась сеть высших учебных заведений для подготовки специалистов.

Делом государственной важности стали научно-исследовательские работы по изучению полярных широт. В марте 1920 года приказом Высшего Совета Народного Хозяйства при его Научно - Техническом Отделе была организована Северная научно-промысловая экспедиция, которая впоследствии в 1925 году была реорганизована в научно-исследовательский институт по изучению Севера, с 1930 года - **Всесоюзный Арктический научно-исследовательский институт** (возглавлял Рудольф Лазаревич Самойлович), а затем с 1958 года – Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт.

В 1932 году впервые в истории экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков» прошла весь Северный морской путь в одну навигацию, что положило начало планомерному освоению Северного морского пути. Возможность сквозного плавания по Северному Морскому пути имела огромное народно-хозяйственное значение и давало возможность сообщения между европейской частью Союза и Дальним Востоком по наикратчайшему пути.

Поэтому 17 декабря 1932 года было создано Главное Управление Северного Морского Пути, перед которым была поставлена задача «Проложить окончательно Северный Морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

Перспектива развития Полярного края, богатого полезными ископаемыми, лесом, пушниной и по своим запасам, имеющим общегосударственное значение, потребовала увеличения грузооборота в Арктике. В свете этих перспектив возникла потребность увеличения тоннажа ледокольного флота и судов ледового плавания.

В связи с тем, что проектированием и строительством новых ледокольных судов занимались отдельные разрозненные организации, появилась необходимость ввести выполнение всех этих работ в организованное русло. Инициатива в данном случае исходила

от Морского Управления Главсевморпути, которое в 1935 году предложило Всесоюзному Арктическому институту организовать исследование работы судов во льдах.

Начиная с 1935 года, Всесоюзный Арктический институт совместно с научно-исследовательским институтом судостроения выполняют ряд работ по исследованию ходкости и прочности ледоколов «Ермак», «Красин», «Садко» и «Сибиряков».

В июне 1938 года вступил в строй флагман арктического флота «Иосиф Сталин» постройки Балтийского завода им. Орджоникидзе. Электрооборудование этого величайшего в мире ледокольного судна, а затем и следующего ледокольного судна "Молотов" проектировалось и выполнялось целиком отечественными заводами.

С 1924 года началось развитие совершенно новой отрасли промышленности – морского коммерческого судостроения. Для этой цели в 1925 году было создано **Центральное бюро морского судостроения «Судопроект»**, которое занималось разработкой грузо-пассажирских пароходов, товаро-пассажирских рефрижераторных теплоходов, наливных теплоходов, лесовозов, буксиров и др.

"Северная Судостроительная Верфь" получила свой первый заказ на постройку двух рефрижераторных теплоходов для перевозки масла и генерального груза, а также теплоходов для перевозки "классных" пассажиров и эмигрантов между Ленинградом и Лондоном. Приступая к этой работе, "Северная Судостроительная Верфь" оказалась в тяжелом положении - практически "законсервированный" завод, отсутствие опыта и навыков в коммерческом судостроении, отсутствие необходимого количества рабочих различных специальностей и перебои в снабжении материалами, недостаточное развитие, взаимосвязанных с судостроением областей техники. При всех этих трудностях суда, строящиеся под непосредственным наблюдением Английского Ллойда и Регистра СССР, должны были представлять собой "последнее слово" техники того времени.

Первые теплоходы «Алексей Рыков» и «Ян Рудзутак», были заложены 1-го мая 1925 года, спущены на воду через 16 месяцев и сданы Совторгфлоту в 1928 году. Теплоходы выдержали все приемные испытания и получили высшие классы Английского Ллойда и Регистра СССР. Эти суда были первыми рефрижераторами отечественного судостроения и по своим мореходным и эксплуатационным качествам считались лучшими. При проектировании теплоходов особые требования выдвигались и к оборудованию пассажирских помещений - по комфорту и удобствам они не уступали заграничным судам, курсирующим на линии Ленинград-Лондон.

Первыми лесовозами, построенными на Балтийском судостроительном и механическом заводе в 1924-33гг., были суда под общими названиями: «малые», «средние» и «большие» лесовозы. «Малые» и «средние» лесовозы были с паровыми двигателями, а «большие», имевшие по тому времени хорошие мореходные и эксплуатационные качества, ходили на двигателях внутреннего сгорания. Кроме того, в 1927-31гг. были разработаны проекты и построены почтово-пассажирские теплоходы Крымско-Кавказской линии - «Абхазия», «Аджария», «Армения» и «Украина» - на 550 каютных мест и 1000 тонн грузов.

**Ленинградское Центральное Проектно-Конструкторское Бюро (ЛЦПКБ)**, созданное в 1935 году (Техконбюро), реорганизованное в 1939 году (Морсудопроект) и переименованное в ЛЦПКБ в 1948 году являлось головной проектной организацией Министерства морского флота СССР по судостроению.

Проектное бюро занималось проектированием морских судов, их переоборудованием и модернизацией, разработкой планов перспективного развития флота, рассмотрением и подготовкой к утверждению проектов морских судов, контролем и приёмкой образцов механизмов и оборудования для судов морского флота.

В 1937 году были выполнены проекты двух дизель-электроходов «Труд» и «Пролетарий» мощностью по 4000 л.с. каждый.

В 1938 году в ЦПКБ разработан технический проект танкера «Генерал Ази Асланов» грузоподъемностью 9300 тонн для Каспийского моря и на заводе «Красное Сормово» начата его постройка, но в связи с военной обстановкой танкер не был достроен, а использовался в качестве несамоходного сухогрузного судна. В 1948 году первоначальный проект танкера был коренным образом переработан по механической части. На танкере впервые применены новшества и особенности, отличающие его от ранее построенных судов. Танкер «Генерал Ази Асланов» является первым морским дизель-электроходом, построенным в стране.

Для освоения Арктики был разработан проект грузового судна грузоподъемностью 3500 тонн. Судно предназначалось для перевозки генерального груза, а также леса, угля, соли и руды по всей трассе Северного морского пути между Мурманском и Владивостоком с разгрузкой в промежуточных портах. Проект предполагал прохождение судна за ледаколом в тяжелых льдах, самостоятельное хождение в разреженных льдах (6-7 баллов), выдерживание сжатия льдов в летнее время. Техническое задание было утверждено 3 марта 1941 года начальником Главсевморпути Папаниным Иваном Дмитриевичем.

В военное время деятельность проектного бюро была направлена на установку вооружения на судах Балтийского пароходства, разработку проектов ремонта судов, поврежденных в ходе боевых действий, а также проектов судов для «Дороги жизни». В целях обеспечения перевозок для Ленинградского фронта по Ладожскому озеру весной 1942 года был осуществлен проект сухогрузной озерной баржи грузоподъемностью 400-600 тонн. При проектировании был использован выполненный в 1941 году технический проект морской баржи грузоподъемностью 300 тонн. Сознавая необходимость постройки таких барж для Ленинградского фронта, сотрудники бюро приступили к их скоростному проектированию на стадии «рабочие чертежи», без исполнения эскизного и технического проекта. Технические характеристики баржи позволяли эксплуатировать её в озерах Северо-Западного региона страны с заходом в реки Свирь, Нева и Волхов, использовать её в общей системе оборонных средств страны для специальных целей. В конструкции корпуса были предусмотрены ледовые подкрепления, которые позволяли эксплуатировать баржу в ледовых условиях.

В послевоенный период бюро занималось проектами модернизации, восстановления и капитального ремонта пассажирских и грузовых судов, проектированием морских судов, таких как морской буксир - теплоход «Бурный» мощностью 500 л.с., который предназначался для буксировки несамоходных судов в пределах всего Каспийского моря. Корпус буксира - цельносваренный с ледовыми подкреплениями для плавания в битом льду.

**Центральный научно-исследовательский институт морского флота (ЦНИИМФ)**, созданный в 1931 году на базе научно-исследовательского института судостроения (НИС), являлся головным институтом в области создания и эксплуатации технических средств морского флота. В течение 1930-1934 гг. ЦНИИМФ занимался проектированием и исследованием судовых паровых машин. Этими работами руководил В.А.Семеко.

На основании технико-экономических обоснований института впервые в мировой практике осуществлено крупносерийное строительство сухогрузных универсальных судов открытого типа. ЦНИИМФ принимал активное участие в создании всех основных типов судов, в том числе атомных ледаколов «Ленин», «Арктика», крупнотоннажных танкеров типа «Крым».

В 1956 году в Ленинграде создается опытный ледакол с атомной силовой установкой. В ЦНИИМФ проводится работа по изучению и обобщению опыта работы применения атомной энергии в судовых силовых установках.

В 1962 году принят комплексный тематический план развития научно-исследовательских экспериментальных опытно-конструкторских, проектных и наладочных работ по разработке морских транспортных судов с атомными установками.

В 1963 году институт принял участие в разработке и изготовлении образцов новых машин и механизмов, оборудования и приборов, в частности, дистанционного пеленгатора, повышающего точность навигации и облегчающего работу штурмана.

В государственном архиве хранятся уникальные материалы, отражающие становление рыбопромыслового флота.

Проектно-технологическое бюро «Рыбосудострой», образованное в 1931 году и преобразованное впоследствии в головной **научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт "Гипрорыбфлот"**, занималось проектированием судов и механизмов для рыбопромыслового флота.

Проекты Проектно-технологическое бюро "Рыбосудострой" характеризуют основные типы рыбодобывающих судов 30-х годов для различных промысловых бассейнов страны, а также состояние и развитие орудий лова и техники промысла. Проекты плавучих рыбообрабатывающих судов отражают состояние и выявляют тенденции в развитии способов обработки рыбы на судах, выпуска рыбопродукции и способов ее хранения, а также в развитии и освоении технологического и холодильного оборудования, способов перегрузки рыбопродукции в море.

В развитии добывающего флота важную роль сыграли "комбайны", названные так потому, что на них совмещены разные орудия лова. Среди "комбайнов" – проекты для Черного моря (1934г.), для Каспийского моря (1935г.), для Севера (1936г.). В последующие годы, используя опыт проектирования, строительства и эксплуатации "комбайнов" было создано немало многоцелевых судов.

В эти же годы были разработаны проекты рыболовных сейнеров для Каспия (1934г.), для Черного моря (1935г.), для Севера (1936г.). В 1941 году был разработан проект сейнера для работы в Японском море.

Для прибрежного рыболовства были разработаны проекты разных ботов, отвечающих специфике различных бассейнов. Большое внимание уделялось созданию специализированных судов для таких специфических видов промысла, как зверобойный, китобойный и др. Так в 1950 г. был разработан проект зверобойной шхуны для Северного бассейна.

Еще до войны была спроектирована и построена китобойная флотилия "Алеут". После войны разрабатывались новые проекты китобоев, включая уникальную проработку "Гипрорыбфлота" китобойного судна с атомным двигателем.

Исключительную роль в развитии рыболовства сыграли приемно-перерабатывающие суда, позволяющие вести совершенно новую экспедиционную форму промысла – много месяцев работать в море, не теряя промысловое время на сдачу продукции в портах и пополнение запасов. С этой точки зрения большой исторический интерес представляет плавучий рыбоутилизационный завод (1935г.), плавучие рыбозаводы для Каспия (1939,1941гг.). В послевоенные годы этот тип судна получил широкое развитие.

Одним из первых подобных судов была плавбаза "Память Ильича", технорабочий проект которой был разработан в 1958 г. – прототип будущих городов в океане, гигантских плавбаз, сделавших возможным широкое освоение мирового океана.

Россия явилась "пионером" в области использования глубоководных аппаратов для рыбохозяйственных исследований. На государственном хранении имеется один из ранних проектов 1952-1961 г.г. глубоководного аппарата – "Гидростат-57", рассчитанный на глубину погружения до 600 м .

В документах, переданных на государственное хранение, представлены проекты:

- добывающих судов (комбайны; сейнеры для Северного, Черного и Японского моря; боты для Мурманска, Дальнего Востока; мелкие суда прибрежного рыболовства);
- плавучих рыбообрабатывающих заводов для Каспия, для озера Балхаш.

**Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адмирала С.О. Макарова**, являлось ведущей организацией по разработке и решению проблем, имеющим практическое значение для морского флота.

На государственное хранение переданы научно-исследовательские работы и диссертации за 1947-70гг. по темам: навигация, устройство судов, судовые двигатели и турбинные установки, радиотехника в судовождении, морская астрономия, метеорология, гидрология, геодезия, гидрография, экономика и эксплуатация морского флота. Общими усилиями ученых, штурманов, гидрографов были разработаны новые методы и новые приемы, как в области использования техники, так и области практики судовождения. Сконструирован и пущен в производство ряд новых приборов. Впервые в СССР сконструирован и изготовлен радиопеленгатор с визуальным отсчетом. Были составлены новые более совершенные таблицы для транспортного флота, применение которых значительно сократило время, затрачиваемое штурманами судов на производство вычислений, способных уменьшить аварийность на флоте.

С 1966 года в связи с сокращением финансирования военного кораблестроения **Центральное морское конструкторское бюро «АЛМАЗ»** начало разрабатывать проекты судов для народного хозяйства и для поставки на экспорт, в том числе судов на воздушной подушке.

В 1974 году Центральное морское конструкторское бюро «АЛМАЗ» передало на государственное хранение проект пассажирского судна «Тайфун-А», являющегося полунатурной самоходной моделью ракетного корабля «Ураган». Разработка технического проекта осуществлялась с целью ускорения работ по созданию и внедрению на кораблях и судах водометных движителей, обладающих рядом преимуществ перед обычными движителями. Судно построено для отработки гидродинамических качеств и средств автоматического управления глубокопогруженными подводными крыльями. Высокий уровень комфорта выгодно отличал проект от построенных быстроходных судов близкого водоизмещения. Район плавания - море с удалением от порта-убежища до 100 миль. Скорость хода более 55-60 узлов.

Судно, превосходящее по скорости все существующие суда, предполагалось использовать для переходов Ленинград-Таллин, Ялта-Сочи, Ялта-Одесса и некоторых других линий.

На государственном хранении имеется немало других проектов, которые также представляют несомненный исторический интерес, как важные вехи в создании морского гражданского флота.