

Севмаш, его продукция.

Знаменательные даты

Как мы уже отмечали в разделе «Из истории развития судостроения на севере России», мощным импульсом развития судостроения на севере России и в России в целом стало строительство судостроительного завода в г. Молотовске.

Судостроительный завод № 402 основан по постановлению Совета Труда и Оборона при Совете Народных Комиссаров СССР от 31 мая 1936 г. № ОК-137 для строительства и ремонта крупных военных кораблей различных классов. Официальной датой начала производственной деятельности завода считается 21 декабря 1939 г. — день закладки на стапеле первого корабля, линкора С-102 «Советская Белоруссия» по проекту 23.

За годы своего существования завод переименовывался несколько раз — от Архангельского судостроительного завода в начале своей истории до Акционерного общества «Производственное объединение «Северное машиностроительное предприятие» (АО «ПО «Севмаш») в настоящее время. Далее будем для краткости именовать предприятие просто Севмаш.

В настоящее время предприятие расположено на территории более 300 гектаров и объединяет в своей структуре более 100 подразделений, на нем трудится более 25-ти тысяч сотрудников.

В марте 1941 г. дала первый ток ТЭЦ-1, являвшаяся в то время одним из цехов завода. К июню на стапелях шла интенсивная работа сразу на трех кораблях — линкоре и двух эсминцах. Заложенному тогда эсминцу «Осмотрительный» проекта 30бис суждено было стать первым крупным кораблем, который завод сдал военно-морскому флоту. Но случилось это только в 1947 г. В планы корабелов вмещалась Великая Отечественная война.

Завод перестраивается на военный лад. Выполнение текущих военных заказов стало главным. Замерла работа на стапелях, где строились заложенные корабли. Прекратилось возведение начатых объектов и строительство новых цехов. Строительство № 203 полностью

переключилось на работы по созданию на западном участке береговой черты завода военного порта, способного принимать крупнотоннажные транспорты караванов-союзников. 124 судна союзников принял Молотовск за годы войны, они доставили в воюющий Советский Союз 850 тысяч тонн грузов по ленд-лизу. Эти транспорты проходили огненную дорогу в холодных северных морях, вставляли к нашим причалам с боевыми повреждениями от немецких торпед, с помятыми во льдах бортами, поломанными гребными винтами. Их ремонт стал главной задачей заводчан. 70 поврежденных судов вернули в строй корабель завод.

Было налажено производство артиллерийских башен для эсминцев и мониторов. А в конце 1942 г. началось возрождение того, для чего и был предназначен завод. Завод получил заказ на строительство больших охотников за подводными лодками проекта 122А. Именно такой большой охотник «Штурман», сданный флоту в мае 1944 г., и стал первым в истории завода боевым кораблем, полностью построенным на нашем заводе в Молотовске.

В годы войны завод № 402 приобрел и первый опыт в том не легком деле, которое впоследствии станет для него главным. В августе 1942 г. флоту были сданы два подводных минных заградителя серии Л-ХИИ-38: Л-20 и Л-22. Эти подлодки были переведены в Молотовск в начале войны с Балтийского завода в Ленинграде.

122 тысячи 262 бронебойных снаряда, 44 тысячи 375 фугасных авиабомб изготовлены на предприятии. На заводе также было сделано 2 027 комплектов морских тралов, переданных флоту для борьбы с немецкими минными постановками.

Время Великой Отечественной в истории Севмаша было самым тяжелым. Заводу катастрофически не хватало опытных кадров. Вчерашние школьники, учащиеся ФЗУ и ремесленных училищ становились к станкам вместо отцов, ушедших на фронт. Было холодно, не хватало продуктов питания, работы проводилась в недостроенных цехах, по сути, на улице. Но корабель Севмаша с честью выдержали все испытания.

19 июля 1947 г. произошло событие, которое вошло в историю отечественного кораблестроения. Со стапеля был произведен

поперечный спуск эсминца проекта 30К «Сталин». Там были полностью установлены главные механизмы, котлы, оборудование. Спусковой вес корабля достигал 1 200 тонн. Кораблей такого веса с боковых стапелей не спускали еще никогда.

Развитие науки, производства и сварочных технологий предопределило переход к цельносварным конструкциям в судостроении. И, конечно, Севмаш не мог остаться в стороне. Уже 14 августа 1948 г. в южном доке цеха 50 был заложен эсминец заводской серии проекта 30бис «Огненный». Корпус этого корабля был цельносварным. Для завода наступил период освоения уникальных сварочных технологий.

1952 г. стал для предприятия переломным: 15 июля в южном доке цеха 50 был заложен легкий крейсер проекта 68бис, получивший название «Молотовск», 1 сентября в северном доке цеха 50 началась постройка тяжелого крейсера проекта 82, а в ноябре заложен еще один крейсер проекта 68бис, названный «Мурманском», в южном доке. «Молотовск» и «Мурманск» были построены за рекордно короткие сроки и сданы флоту в ноябре 1954-го и сентябре 1955 г.

Увы, еще два крейсера проекта 68бис не были достроены. Разрезан на стапеле и тяжелый крейсер проекта 82. Тогдашние руководители страны посчитали их дальнейшее строительство нецелесообразным, приходило понимание того, что главной ударной силой на море становятся авиация и подводные лодки.

В 1955 г. на Севмаше была спущена первая ПЛ проекта 611 из 17 построенных на заводе. С этого момента для Севмаша началась эпоха подводного кораблестроения.

К середине 1950-х на северодвинской верфи сданы флоту 46 кораблей, в том числе 2 крейсера, и более 30 различных судов гражданского назначения (без учета достройки и капитального ремонта).

За годы деятельности на Севмаше построено 163 ПЛ, из них 128 атомных и 35 дизельных подводных лодок.

Для продукции Севмаша, признанного Центра атомного судостроения, характерны эпитеты «первая», «впервые», «самая» и т. д.

И это понятно почему. Севмаш всегда стоял, стоит и будет стоять на передовых рубежах науки, проектных и конструкторских решений, современных технологий. Вот некоторые проекты атомных подводных лодок, как примеры такой продукции:

→ проекты 627, 627А — первые атомные подводные лодки (АПЛ) отечественной постройки;

→ проект 658 — это первые АПЛ с баллистическими ракетами надводного старта;

→ проект 645 — опытная торпедная подводная лодка была первой АПЛ, на которой была использована двухреакторная паропроизводящая установка с жидкометаллическим теплоносителем из сплава свинец — висмут;

→ проект 675 — первая АПЛ, вооруженная крылатыми ракетами;

→ проект 667 — эти АПЛ стали, по существу, ответом на вызов американских ВМС и являлись одним из основных сдерживающим средством в противостоянии с «вероятным» противником по настоящее время;

→ проект 661 — первая опытная высокоскоростная АПЛ с корпусом из титанового сплава, с АЭУ второго поколения и ракетным комплексом, крылатые ракеты которого производили старт из-под воды, самая быстроходная подводная лодка в мире К-222 (42 узла или около 80 км/ч);

→ проект 705К — высокоскоростная, высокоавтоматизированная, многоцелевая, малого водоизмещения АПЛ с АЭУ на жидкометаллическом носителе;

→ проект 685 — создавалась для решения научных и технических проблем увеличения глубины плавания в 2,5 раза превышающей достижения подводного кораблестроения за всю его историю (глубина погружения 1 027 м);

→ проекты 949, 949А — к концу 60-х гг. резко возросла мощь авианосных ударных ВМС США за счет создания новых многоцелевых атомных авианосцев. Для эффективной борьбы с ними создана новая высокоскоростная АПЛ, вооруженная крылатыми ракетами, способная наносить массированные удары из-под воды по кораблям с больших дистанций;

→ проект 941 — создание этих подводных крейсеров явилось своего рода ответной мерой на строительство в США атомных подводных ракетноносцев типа «Огайо», вооруженных 24-мя межконтинентальными баллистическими ракетами типа «Трайидент», внесена в Книгу рекордов Гиннеса как самая большая в мире.

→ проект 971 — по сути, это ответ на интенсивное увеличение подводных стратегических ядерных сил, усиление мощи авианосных соединений и корабельных ударных группировок флотов США и их союзников. Предназначена для поиска, обнаружения и слежения за ракетными ПЛ и кораблями противника и их уничтожения с началом боевых действий;

проект 955 «Борей» — серия российских атомных подводных лодок четвертого поколения;

проект 885 «Ясень» — серия российских атомных подводных лодок четвертого поколения. Цель — создать единую многоцелевую лодку, способную решать максимально широкий круг задач.

По линии военно-технического сотрудничества Севмаш построил для Индии авианосец «Викрамадитья», в области нефтегазовой индустрии осуществлена постройка морской ледостойкой стационарной платформы (МЛСП) «Приразломная», предназначенной для разработки одноименного месторождения в Печорском море.

Мощность любого судостроительного предприятия характеризуется количеством и мощностью стапельных цехов. На Севмаше это цехи 42, 50 и 55.

Цех 42 построен в 1954 г. Это подразделение завода № 402 было создано для решения сложных научно-технических задач по освоению новейших образцов создаваемых в стране техники, внедрению самых передовых достижений науки с использованием новых технологий и материалов. Будущий цех первоначально проектировался как механический цех 3 — по производству артиллерийских башенных установок для крупных надводных кораблей.

С принятием правительственного решения о постройке первой атомной подводной лодки на заводе № 402 в силу особой секретности работ был выбран вариант создания отдельного сборочно-стапельного цеха.

Головные заказы цеха 42 — АПЛ проектов 627, 627А, 661, 705К. Цех 50 построен в период 1939—1940 гг.

В цехе 50 были построены АПЛ проекта 667 всех модификаций.

Цех 55. Строительство цеха началось в 1969 г. а в декабре 1974 г. его первая очередь была сдана в эксплуатацию. Здесь были построены АПЛ проектов 949, 949А, 941.

На Севмаше имеются также все необходимые для судостроения производства, а именно: корпусосварочное, трубообрабатывающее, достроечное, деревообрабатывающее, малярное, неметаллических покрытий, металлургическое, термическое и т. д.

За свои трудовые успехи за 75-летнюю историю Севмаш награжден высокими правительственными наградами:

- три ордена Ленина (1959, 1976, 1984);
- орден Октябрьской Революции (1971);
- орден Трудового Красного Знамени (1963);
- благодарности Президента РФ от 16 сентября 1999 г. —

№ 345рп, от 18 марта 2006 г. — № 119рп.