

Е.Г. ГОРБУРОВ

К.Е. ГОРБУРОВ

И. П. МАКСИМЕНКО – УДАРНИК ПОСТРОЙКИ С-128

(историко-краеведческое исследование)

В статье раскрывается история награждения знаком Реввоенсовета Морских Сил Черного моря в 30-х годах XX века известного николаевского конструктора, кораблестроителя И. П. Максименко. Рассказывается о строительстве крейсера «Красный Кавказ» на судостроительном заводе имени Андре Марти в г. Николаеве.

Ключевые слова: *знак, флаг, флот, крейсер, завод, конструктор.*

Небольшое количество медалей, знаков и жетонов 20-30-х годов XX века, имеющих отношение к истории города Николаева, его предприятий и учреждений, сохранилось до наших дней. Встреча с ними несет в себе много интересной информации как о событиях, в связи с которыми они были изготовлены и выпущены, так и о тех, кому они были вручены (в случае указания фамилии владельца на самом знаке, - **прим. авт.**).

Не случайно этот неожиданно попавший в поле зрения знак привлек к себе внимание не совсем понятным с первого взгляда текстом на поле разноцветной эмали на лицевой стороне.

Знак, выполненный из бронзы, представляет собой овальную форму. Размеры знака 40х35 мм.

Лицевая сторона знака слева и справа обрамлена лавровыми ветками и выступающими элементами двух скрещенных якорей и якорной цепи. В центральной части знака на белом эмалевом фоне – развернутое знамя. На навершии древка флага – миниатюрная красной эмали звезда. Прямоугольный флаг покрыт красной эмалью. Внутри флага – белый эмалевый круг диаметром 6 мм, внутри которого – красная эмалевая звезда, обращенная одним концом вверх. Внутри звезды помещены серп и молот. От белого круга расположены полосы: к углам флага – синей эмали ровные, окаймленные белой эмалью, к середине сторон флага – прямые, покрытые белой эмалью.

Что за флаг изображен на знаке? Ответ не заставил себя долго ждать.

Знамя на знаке – гюйс и крепостной флаг ВМФ СССР [1, с.146]. Гюйс – флаг, поднимаемый ежедневно на гюйсштоке носовой части кораблей 1-го и 2-го рангов одновременно с кормовым флагом при стоянке на якоре, на швартовых, бочке [2, с.126].

Рисунок и описание изображенного на знаке гюйса и крепостного флага (морских крепостей) было утверждено Постановлением ЦИК и СНК СССР «О флагах и вымпелах Союза Советских Социалистических Республик» от 29 августа 1924 года. Изображенный на знаке гюйс и крепостной флаг действовали в ВМФ СССР до 7 июля 1932 года.

Вверху над полотнищем флага на эмалевом белом поле – буквы «РВСМСЧМ». Внизу под полотнищем флага на белом поле – надпись в четыре строки: «Ударнику = постройки С-128 = зав. им. А. Марти = в Николаеве».

Оборотная сторона – гладкая. На ней знак имеет нарезной штифт с гайкой для крепления к одежде. Ниже штифта имеется надпись: «Максименко И.П.».

Что касается аббревиатуры, имеющейся на знаке.

«В январе-феврале 1920 года части Красной Армии вышли к Черному и Азовскому морям. Началось формирование морских и речных сил Юго-Западного фронта, реорганизованных в мае 1920 года в Морские силы Черного и Азовского морей (МСЧФ)» [3, с.12].

Таким образом, знак РВС МСЧМ – это сокращенное «Революционный Военный Совет Морских Сил Черного моря».

Относительно наименования завода, указанного на знаке. В ноябре 1922 года завод «Наваль» был переименован в завод имени Марти и Бадина. В 1924 году Президиум ВСНХ УССР переименовал завод и присвоил ему имя Андре Марти [4, с.176].

На пути раскрытия истории знака камнем преткновения стала расшифровка «С-128». Какой корабль, построенный николаевскими судостроителями, был спрятан за этим литерно-цифровым наименованием? Трудностей в установлении факта было достаточно: в первую очередь, отсутствие живых участников событий тех лет. Помог найти ответ на этот вопрос николаевский исследователь истории кораблестроения и флота города Николаева В.А. Левицкий. Он подсказал фонд и номер дела в Государственном архиве Николаевской области, где следует искать ключ к ответу.

В ведомости заказов Морского министерства за 1918 год с указанием контрактных цен и суммы полученных платежных документов по этим заказам среди прочих кораблей находим легкий крейсер «Адмирал Лазарев» с заводским номером – «судно №128» [5, л.90].

Строительство этого корабля было санкционировано в июне 1912 года по «Программе усиленного судостроения на 1912-1916 гг.», принятой Думой [6, с.161-165]. Торжественная закладка корабля при участии генерал-адъютанта, адмирала (19 марта 1911 г.), последнего морского министра Российской империи Ивана Константиновича Григоровича состоялась 19 октября 1913 года на заводе «Руссуд» («Русское судостроительное общество», сегодня – завод имени 61 коммунара, – прим. авт.) в Николаеве.

18 марта 1914 года корабль «Адмирал Лазарев» зачислен в списки судов Черноморского флота [7, с.138]. В июле 1914 года началась сборка корпуса корабля на стапеле.

28 мая 1916 года при попытке спустить корабль на воду корпус застрял на стапеле, пройдя половину длины. Через полторы недели, дождавшись подъема воды в реке, усилиями двух паровозов, шести домкратов, плавучего крана и мерами по смещению центра тяжести удалось столкнуть будущий крейсер в воду.

Официальной датой его спуска на воду является 8 июня 1916 года. Корабль был доведен до 48-процентной готовности от сдаточной. В этом же году он переведен на завод «Наваль» для установки котлов, турбин и полной достройки. В ноябре 1917 года работы по достройке крейсера были прекращены при готовности 55 процентов в связи с происходящей борьбой за власть на Украине, оккупацией Николаева немцами и Гражданской войной.

Совет Труда и Оборона СССР в 1924 году принимает решение о возобновлении строительства крейсера. Однако работы так и не были возобновлены.

14 декабря 1926 года строившийся как «Адмирал Лазарев» крейсер был переименован в «Красный Кавказ» с заводским номером – «судно С-128». Руководил достройкой крейсера «Красный Кавказ» инженер Л.И. Попандопуло*.

В начале 1927 года недостроенный корпус поставили для очистки от ржавчины в плавучий док, который он покинул в апреле того же года. В мае 1929 года, после утверждения проекта достройки, работы на нем развернулись в полном объеме. В переоборудовании корабля участвовали почти все цеха, в том числе и корпусный, которому необходимо было демонтировать старое, изготавливать и устанавливать новые переборки, платформы, шахты, фундаменты и надстройки [8, с.92].

9 марта 1930 года достраивающийся «Красный Кавказ» приказом РВС СССР №014 был включен в состав дивизии крейсеров Морских Сил Черного моря [7, с.138].

25 января 1932 года крейсер был введен в эксплуатацию и вошел в состав МСЧМ. С 5 мая 1932 года бригаду крейсеров МСЧМ возглавил крейсер «Красный Кавказ». Он успешно действовал во время Великой Отечественной войны, совершив 64 боевых похода, проведя ряд успешных боев с вражескими самолетами и полевой артиллерией [9, с.142].

Осталось дать ответ еще на один вопрос: кто такой И.П. Максименко? Ввиду того, что это очень известная личность среди ветеранов судостроения не только города Николаева, но и бывшего СССР, это не составило большого труда. К сожалению, в материалах, которые

* Леонид Иосифович Попандопуло (1888-1939 гг.) с февраля 1923 г. – на судостроительном заводе им. А. Марти руководил достройкой крейсеров «Червона Украина» и «Красный Кавказ». Позже заведовал бюро судостроения производственно-технического сектора, а затем – тех. калькуляции и по совместительству был доцентом Николаевского кораблестроительного института. Репрессирован. Арестован ОГПУ в декабре 1933 г. и 5 апреля 1934 г. получил 5 лет лишения свободы условно. Вторично арестован НКВД 23 марта 1937 г. по обвинению в «контрреволюционной шпионской деятельности» и скончался в заключении в 1939 г. Реабилитирован в 1958 г.

изучались в процессе работы, были обнаружены неточности и разночтения в биографии этого знаменитого корабля. Не стал исключением и энциклопедический словарь «Николаевцы. 1789-1999 гг.» [10, с.213].

Многие данные биографии И.П. Максименко в этой статье приводятся впервые.

Иван Прокофьевич Максименко родился 10 июня (28 мая по старому стилю) 1884 года в г. Николаеве.

С 1899 по 1902 гг. Иван Максименко работал чернорабочим в Николаевском Адмиралтействе (сегодня – завод имени 61 коммунара). Без отрыва от производства с 1902 по 1905 гг. обучался на Николаевских вечерних технических курсах, получив после окончания, как он записал в личном листке по учету кадров, «общеобразовательную специальность» [11, л.1].

С 1902 по 1903 гг. работал на заводе «Наваль» в качестве шаблонщика в кузне. С 1903 по 1908 гг. – чертежник на заводе «Наваль». В 1905-1908 гг. принимал участие в рабочих сходках и массовках, пропагандистской работе среди рабочих завода и особенно среди учащихся железнодорожного училища.

В 1908 году был арестован полицией и сослан без суда на три года в Туруханский край Енисейской губернии. Добровольно с ним находилась в ссылке жена – Александра Михайловна. (Там с лета 1913 до конца осени 1916 года отбывал ссылку И.В. Сталин, - **прим. авт.**).

После отбытия срока ссылки полиция еще в течение трех лет не разрешала Максименко проживать в Николаеве. С 1911 по 1913 гг. он жил в г. Одессе и работал в РОПиТ (Русское общество пароходства и торговли, – **прим. авт.**).

В 1913 году вернулся в Николаев на завод «Наваль», где работал чертежником в течение года. С 1914 года по март 1918 года работал конструктором на заводе «Руссуд». В качестве делегата от конструкторского бюро завода принимал участие в работе горсовета первого созыва и работал в нем вместе с Вячеславом Поляковым, который позже чудом спасся во время расстрела белогвардейцами 61-го заложника в ночь с 6 на 7 ноября (по старому стилю) 1919 года.

Во второй половине марта 1918 года с приходом немецких оккупантов завод был закрыт, и И.П. Максименко остался без работы. С декабря 1918 года по август 1919 года служил в рабочей милиции.

С 8 октября 1919 года по 11 августа 1941 года работал на заводе им. А. Марти на различных должностях: в службе технического контроля, планово-производственном отделе, конструкторском бюро. Именно в этот период раскрылся его талант конструктора.

За «активное и сознательное участие в работе» по изготовлению эсминца «Незаможник» рабочие завода Беков, Крипенко и Гриценко постановлением ВУЦИК от 4 ноября 1923 года были награждены орденом Трудового Красного Знамени УССР, а имена лучших рабочих завода Максименко, Трофимова, Машкина, Мухина – были занесены в список героев труда [4, с. 177].

В 1924-1927 гг. И.П. Максименко руководил проектированием модернизации и разработкой рабочих чертежей, а также сдачей крейсера «Червона Украина» (бывший «Адмирал Нахимов», – **прим. авт.**).

С 1928 по 1931 год И.П. Максименко руководит проектированием модернизации рабочих чертежей в области военного судостроения, в частности и по крейсеру «Красный Кавказ». Добился путем облегчения типа конструкции и применения электросварки уменьшения водоизмещения крейсера на 150 тонн и повышения тактических свойств корабля (стойчивость, скорость), а также улучшений по корпусу и устройствам. Так, им была разработана и внедрена конструкция сварного форштевня на крейсере «Красный Кавказ». Это дало возможность после аварии, которая произошла вскоре после вступления в строй в ночь с 9 на 10 мая 1932 года в Феодосийском заливе^{*}, быстро ввести в действие боевой корабль.

За ударную работу по строительству крейсера «Красный Кавказ» И.П. Максименко неоднократно отмечали в приказах РВС МСЧМ, награждая ценными подарками. Он был также **награжден описываемым знаком.**

^{*} Во время маневров из-за неграмотного управления кораблем и неоднократного выхода из строя рулевого привода крейсер «Красный Кавказ» столкнулся с крейсером «Профинтерн». «Красный Кавказ» вернулся на ремонт в Николаев, - **прим. авт.**

Когда был вручен этот знак И.П. Максименко? Думаем, что это произошло в конце 1931 – начале 1932 годов. Исходим из того, что гюйс ВМФ СССР, изображенный на знаке, просуществовал на флоте до 7 июля 1932 года, и позже его изображение невозможно. А крейсер был введен в эксплуатацию 25 января 1932 года.

К сожалению, где и кем был изготовлен этот знак, пока установить не удалось. Не известен и его тираж.

В 1932-1935 гг. И.П. Максименко руководил проектированием, разработкой рабочих чертежей, испытаниями и сдачей подводных лодок серии VI и VI-бис «Малютка». На VI-бис он внес по корчасти и устройствам много улучшений, повысивших тактические свойства этих судов (размещение, скорость, скорость погружения, остойчивость).

«Малютка» серии VI-бис – первая в мире подводная лодка с полностью сварным корпусом.

Здесь судьба его свела с создателем этих подводных лодок, известным инженером-кораблестроителем А.Н. Асафовым, который был командирован из Ленинграда в Николаев [10, с.46].

С 1935 по 1936 гг. И.П. Максименко был начальником кораблестроительного сектора конструкторского отдела. С начала 1936 года – назначен на руководящую работу в аппарат заводоуправления в части судостроения. В это время Иван Прокофьевич сотрудничает с известным ученым в области кораблестроения, членом-корреспондентом Академии Наук СССР, позже академиком (1953 г.) Ю.А. Шиманским.

В 1938 году по сфабрикованному делу И.П. Максименко был арестован, но вскоре освобожден в связи с прекращением дела.

В период Великой Отечественной войны, 11 августа 1941 года он с семьей эвакуировался из Николаева. С августа по ноябрь 1941 г. находился в Орджоникидзевском крае (сейчас Ставропольский край РФ). С ноября 1941 по октябрь 1942 г. – на заводе № 638 г. Астрахани, а с октября 1942 по июнь 1944 года, – работал на оборонном предприятии и ЦКБ № 51 в г. Горьком.

С 26 июня 1944 года работает начальником конструкторского бюро завода им. А. Марти. Под его руководством велись все проектные работы по созданию унифицированных спусковых устройств крупнотоннажных судов. Являлся крупным специалистом в области производства спусков судов, руководил разработкой чертежей спускового устройства при спуске флагмана китобойной флотилии китобазы «Советская Украина».

Выполняя повышенные социалистические обязательства, коллектив завода в 1949 году выполнил план четвертой пятилетки. За успешное выполнение государственного задания и в связи с 50-летием со дня основания завода Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 февраля 1949 года завод награжден орденом Ленина [8, с.147]. Ордена и медали вручены 275 рабочим, ИТР, особо отличившимся на восстановлении завода. Орденом Трудового Красного Знамени награжден и И.П. Максименко, замначальника КБ завода [12].

И.П. Максименко участвовал в проектировании дока, опирающегося на одну опору для спуска траулеров.

Первый существенный вклад в конструкцию строевого и спускового устройства внесли И.П. Максименко и Н.С. Кулинич. Они спроектировали оригинальную конструкцию кильблока [8, с. 253].

И.П. Максименко систематически следил за достижениями современного судостроения, находился в поиске решения технических задач. В работе он всегда был аккуратным, требовательным, дисциплинированным. Находил время и работал консультантом в Николаевском кораблестроительном институте и судостроительном техникуме. Его ученики возглавляли и работали во всесоюзных КБ и проектных институтах.

Иван Прокофьевич Максименко отдал работе на судостроительных заводах Николаева 57 лет своей жизни. В связи с ухудшением состояния здоровья И.П. Максименко приказом директора завода имени И.И. Носенко А.Б. Ганькевича №1569/к от 8 декабря 1959 года был освобожден от работы с должности замначальника КБ в связи с переходом на пенсию.

За свой ударный труд И.П. Максименко награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени [13], медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», Почетной грамотой Президиума Верховного Совета УССР. Благодаря

проведенной поисковой работе, теперь мы можем смело говорить – и знаком РВС МСЧМ «Ударнику постройки С-128».

9 мая 1965 года И.П. Максименко не стало [14]. Похоронен он в г. Николаеве.

Список использованных источников и литературы:

1. Символы и регалии России. – М. : АСТ; СПб. : Полигон, 2006. – 255 с.
2. Военно-морской словарь для юношества / Под общ. ред. П. А. Грищука. – М.: ДОСААФ, 1988 – 560 с.
3. Дмитриев В. И. Советское подводное кораблестроение / В. И. Дмитриев. – М.: Военное издательство, 1990. – 286 с.
4. Кац Р. С. Черноморский судостроительный / Р. С. Кац, О. М. Златопольская, А. И. Смирнов. – Л.: Судостроение, 1973. – 244 с.
5. Государственный архив Николаевской области. Ф. Р.-578, оп. 1, д. 30, 125 л.
6. Шацилло К. Ф. Последняя военно-морская программа царского правительства // Отечественная история. - 1994. - № 2.
7. Чернышев А. А. Гвардейские крейсера Сталина «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Червона Украина» / А. А. Чернышев. – М.: Яуза, ЭКСМО, 2013. – 176 с.
8. Плясков Л. А. Наш Черноморский. 1897-1987 / Л. А. Плясков, Л. М. Кучеренко. – М.: Мысль, 1989. – 381 с.
9. Бугаенко Б. История судостроения : учеб. пособие в 4 ч. / Б. Бугаенко, А. Галь. – ч. 3. Судостроение нового времени 1920-1945 гг. – Николаев : НУК, 2009. – 292 с.
10. Николаевцы. Энциклопедический словарь / под ред. В. А. Карнаух. – Николаев: Возможности Киммерии, 1999. – 375 с.
11. Государственный архив Николаевской области. Ф. Р.-578, оп. 1, д. 1545, 5 л.
12. Південна правда. – 1949. – 11 лютого. -№29.
13. Трибуна рабочего– 1959. – 19 сентября. - №74.
14. Южная правда). – 1965. – 12 мая. - №110.

E.G. GORBUROV

K.E. GORBUROV

I. P. MAKSIMENKO – THE SHOCK BUILDER OF C-128

The article reveals the story of awarding the sign of the Naval Revolutionary Military Council of the Black Sea to the famous Nikolaev constructor and shipbuilder I.P. Maksimenko. It describes the construction of the cruiser "Krasnyi Kavkaz" in the shipyard named after André Marty in the city of Nikolaev.

Key words: sign, flag, fleet, cruiser, yard, constructor.

Є.Г. ГОРБУРОВ

К.Є. ГОРБУРОВ

I. П. МАКСИМЕНКО – УДАРНИК БУДІВНИЦТВА С-128

У статті розкривається історія нагородження знаком Реввійськради Морських Сил Чорного моря в 30-х роках ХХ століття відомого миколаївського конструктора, кораблебудівника І. П. Максименко. Розповідається про будівництво крейсера «Червоний Кавказ» на суднобудівному заводі імені Андре Марті в м. Миколаєві.

Ключові слова: знак, прапор, флот, крейсер, завод, конструктор.



Иван Прокофьевич Максименко
(фото публикуется впервые)



Знак Реввоенсовета Морских Сил Черного моря «Ударнику постройки С-128», которым был награжден И. П. Максименко (лицевая и обратная стороны).
(фото публикуется впервые)