

Приложение № 1

к Постановлению ГОКО от

"7" июля 1944 г. № 6136

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

на проектирование паромов для железнодорожной переправы  
через реку Амур в районе г. Комсомольска.

1. Паромы для железнодорожной переправы через реку Амур у г. Комсомольска проектируются как постоянные, с допущением перерывов в их работе в течение весеннего ледохода на 15-20 дней и осеннего ледостава на 30-40 дней. В зимний период паромы не работают, а движение осуществляется по ледовой переправе.

2. Паромы должны вмещать одновременно по тридцать два (32) вагона в двухосном исчислении и иметь в носовой части лифт-подъёмник, состоящий из двух независимо действующих подъёмных платформ.

3. Габариты и грузоподъёмность каждой платформы вагоноподъёмника должны быть рассчитаны на подъём-спуск:

- а) двух груженых двухосных платформ;
- б) одного груженого товарного четырёхосного вагона;
- в) паровоза серии ЭУ холдового с отцеплённым тендером.

Полезная грузоподъёмность каждой из платформ должна быть не менее 80 тонн.

Рабочая высота подъёма лифта - пять (5) метров.

4. На паромах должны быть предусмотрены механизмы и приспособления, обеспечивающие постановку 32-х вагонов с парома на подъёмник и уборку их с подъёмника на палубу в интервал времени, не превышающий 75-80 минут.

5. Пропускная способность паромной переправы и береговых устройств должна обеспечить перевозку не менее 500 вагонов в сутки.

6. Лифты вагоноподъёмника должны приводиться в действие силовыми установками парома и иметь скорость подъёма и спуска платформ в груженом состоянии максимально-допустимыми для безопасной работы всего устройства и обеспечения заданного цикла разгрузки-погрузки парома согласно п.4.

7. Число путей на пароме принять 4 с продольным их расположением. Вход и выход с парома принять двухпутный. Форма причала - Г-образная. Пришвартовка парома предусматривается бортом к берегу, носом к причалу.

8. Расстояние между осями путей на пароме принять не менее 3,60 метра.

9. На пароме должна быть установлена поставляемая из США трёхвальная дизель-электрическая установка со спаренными дизелями мощностью 720 л.с. каждый и спаренными через редуктор генераторами 620 кВт 550 вольт постоянного тока каждый.

10. Скорость парома при испытании в полном грузу, на глубокой и тихой воде, при состоянии ветра не выше трёх баллов, должна быть максимально возможной, исходя из мощности заказанной в США машинной установки согласно п.9.

11. Корпус парома должен иметь полкрепления для плавания в битом льду, при этом ледовой пояс обшивки должен быть не менее 19 мм.

12. При проектировании парома должны быть приняты меры для возможного уменьшения осадки. Предельная величина её не должна превышать 3,5 м.

13. На пароме должно быть предусмотрено помещение для пассажиров и штучных грузов, на число и об'ём, допускаемые размерами судна. Для команды предусмотреть только бытовые помещения, рассчитанные на одну смену в течение одной вахты.

14. При проектировании паромов должны быть учтены мобилизационные требования НКО и НКВМФ.

Приложение № 2

к Постановлению ГОКО от

"7" июля 1944 г. № 6136 с.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

на проектирование вагонопод'ёмника для паромов железнодорожной переправы через реку Амур в районе г. Комсомольска.

1. Вагонопод'ёмник, устанавливаемый на пароме, должен состоять из двух независимо действующих платформ - лифтов и обеспечивать погрузку и выгрузку вагонов с берега на паром и обратно с расчётом одновременного обслуживания двух железнодорожных путей.

2. Каждая из двух платформ вагонопод'ёмника должна обеспечивать одновременный подъём или спуск любого из следующих грузов:

- а) двух груженых двухосных платформ;
- б) одного груженого четырёхосного товарного вагона;
- в) одного груженого багажного или пассажирского четырёхосного вагона;
- г) паровоза серии "Эу" в холдном состоянии с отцепом тендера.

3. Полезная грузоподъёмность каждой из двух платформ подъёмной машины должна быть не менее 80 тонн.

4. Рабочая высота подъёма платформ должна составлять 5 метров.

5. Разгрузка 22 вагонов с парома и загрузка его вновь 32 вагонами должна осуществляться в течение 75-80 минут, при чём приём вагонов на платформу подъёмника и выдача их с платформы подъёмника, как на берегу, так и на палубе парома должна обеспечиваться механизмами подъёмника с расстояния 20 м от кромки платформы подъёмника.

6. Скорость подъёма и спуска платформ в груженом состоянии должны быть максимально допустимыми для безопасной работы всего устройства с целью обеспечения заданного цикла разгрузки-погрузки парома согласно п.5.

7. Передвижка вагонов с платформ вагоноподъёмника на палубу парома и обратно должна осуществляться механизмами, предусмотренными в составе проекта вагоноподъёмника и обладающими характеристиками, достаточными для обеспечения заданного цикла разгрузки-погрузки парома, согласно п.5.

8. Должно быть разработано специальное устройство для передвижки вагонов по путям на палубе парома, обеспечивающее перемещение вагонов со скоростью около 100 м/мин.

9. Механизмы вагоноподъёмника и механизмы передвижения вагонов должны быть электрическими. Для механизмов вагоноподъёмника допускается также и гидравлический привод.

10. Должно быть предусмотрено крепление вагонов на платформах вагоноподъёмника, а также оборудование парома ретардерами при работе с вагонами на пароме, имеющим лифтерент.

11. Расстояние между осями путей на платформах должно быть принято около 6,8 метра и согласовано с проектами парома и береговых устройств.

12. Проект вагоноподъёмника должен выполняться с учётом особенностей конструктивных особенностей парома, проектируемого в ЦКБ-51 Наркомсудпрома.

13. Окончательное техническое задание на проектирование вагоноподъёмника должно быть разработано Наркомтяжмашем на основе проработки настоящего задания и согласовано с ЦКБ-51 Наркомсудпрома, НКВД ССР и Евро экспертизы проектов и технических условий ЦСИ НКПС.

14. Проект вагоноподъёмника должен выполняться по договору с ЦКБ-51 Наркомсудрома и должен быть согласован с НКВД ССР и НКПС.

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ  
товаришу СТАЛИНУ И.В.

В развитие Постановления ГОКО от 2 августа 1943 г. № 3857сс о мероприятиях по обеспечению строительства железнодорожной линии Комсомольск-Советская Гавань представляю при этом проект Постановления Государственного Комитета Обороны "О строительстве самоходных паромов для железнодорожной перевозки через реку Амур в районе г. Комсомольска".

Из-за отсутствия заграничных данных по проектированию механизмов самоходных паромов, а также неподготовленностью базы по изготовлению вагонопод'ёмников, срок постройки паромов, установленный Постановлением ГОКО № 3857сс, переносится с июля 1944 г. на август 1945 г.

Изготовление самоходных паромов проектом Постановления возлагается на Наркомсудпром, а вагонопод'ёмников для паромов на Наркомтяжмаш.

Кроме этого, проектом Постановления намечено материально-техническое обеспечение строительства паромов и вагонопод'ёмников к ним.

Проект Постановления рассмотрен на заседании Оперативного Бюро ГОКО 4 июля 1944 г. с участием заинтересованных наркоматов.

Прощу Вашего решения.

Л.Берия.  
Л.Берия.

"6" июля 1944г.  
№ 2/99