

Трудовые династии

Я НЕ ХОЧУ СУДЬБУ ИНУЮ...

Лименский судостроительно-судоремонтный завод — одно из старейших предприятий нашего города. Крохотные мастерские по ремонту судов, возникшие еще до революции, выросли теперь в крупное предприятие Министерства речного флота. Богатейшая история у завода, полная славных трудовых и боевых традиций коллектива. В заводском музее вам с гордостью расскажут о трудовых династиях, навсегда связавших свою жизнь с родным заводом. В рабочей Лименде с уважением называют фамилии Черепановых, Вишняковых, Махиных, Ельниных, Аносовых и многих других. И, конечно, обязательно подчеркнут, какой огромный вклад в становление и развитие завода внесла династия Ядрихинских.

... Всего лишь несколько домишек барачного типа, где были поставлены станки, да банька в два оконца — вот и все мастерские, что появились в 1915 году на Михейковом острове, рядом с Вычегдой. Вот сюда и пришел первый из будущих корабелов Ядрихинских — Михаил Львович. С 1880 года рождения, в год поступления в мастерские он уже был не молод. И сразу почувствовал, что это прочная пристань, что это навсегда. С заводом породнились и все его дети. Один из них, токарь Михаил Михайлович, в 30-е годы был зачинателем стахановского движения на заводе. Вместе с другими ударниками токарем В. С. Потаповым, котельщиком П. И. Налетовым, столяром В. И. Сабуровым он настойчиво ищет пути повышения производительности труда, осваивает новые станки. Дорогой отца пошла и дочь Нина Михайловна, для которой заводская проходная стала также родной.

Сегодняшний рассказ — еще об одном представителе династии Ядрихинских — Николае Михайловиче, который оставил в истории завода наиболее глубокий след.

Придя на завод в 1926 году 16-летним парнишкой, он начал с обыкновенного рабочего — был «подавальщиком» леса на водном рейде лесозавода, кочегаром на электро-



станции. Но вскоре любознательного парня неудержимо потянуло к книгам, к знаниям. «Надо обязательно учиться!», — решает он. Закончив сперва подготовительные курсы, поступает в речной техникум. Это были годы активности, роста людей, формирования их высокого сознания. После окончания техникума не по годам серьезный Николай Михайлович стал настоящим командиром производства. Но недолгим был мирный заводской труд для молодого специалиста — подошла пора службы в армии. А затем грянула война.

Десять лет не снимал военную форму Николай Михайлович. Всю Европу прошел. Домой вернулся в звании майора с орденами Красного Знамени и Отечественной войны двух степеней, многими медалями. И весь израненный. Последнее ранение было таково, что 15 месяцев

пришлось лечиться во многих госпиталях.

Недолгим был отдых инвалида войны. Он видел, как нуждался родной завод в каждой паре рабочих рук. Особенно не хватало знающих специалистов. В цехах работали в основном женщины, заменившие ушедших на фронт мужчин. Между тем флот требовал пополнения, его явно не хватало, он устарел.

Николай Михайлович, отвыкший от мирной жизни, с головой окунулся в кипучие заводские дела. Он получает свое первое послевоенное назначение — прораб судостроения. Глубоко вникая в суть дел, отличаясь высокими знаниями, он вскоре становится настоящим организатором передовых методов работы на заводе. А за разработку и внедрение секционного метода постройки судов вместе с главным инженером завода А. А. Фиксом и бригадиром котельщиков В. Д. Лахтионовым Николаю Михайловичу, уже руководителю технического отдела завода, в 1950 году присваивается звание лауреата Государственной премии.

...И вот мы беседуем в его уютной квартире на улице Герцена, вспоминает он далекие дни:

— Как мы работали? Отчетливо запечатлелось в памяти все, что связано с разработкой этого проекта. Лично для меня в те дни не существовало ничего, кроме заводских дел. Каждое утро я вставал в четыре-пять часов и сразу же отправлялся к строящимся судам. Завод работал круглосуточно, в три смены. Настоящим энтузиастом нового дела проявил себя бригадир

Владимир Дмитриевич Лахтионов, который вместе со своими коллегами по цеху Манохиным, Налетовым и другими котельщиками был занят практическим внедрением новой технологии. 300-сильные буксиры, которые мы строили новым методом, по тому времени были шагом вперед в судостроении. Эти суда, показавшие отличные эксплуатационные качества, много лет работали на реках Севера, Их можно встретить и теперь.

Николай Михайлович подчеркивает, какими высокими были дисциплина и сознательность заводских рабочих. Графики постройки судов выдерживались очень твердо. Каждый месяц со стапелей спускалось на воду новое судно. После того проекта Николаю Михайловичу довелось вести разработку и строительство многих новых типов речных судов. Были лихтера и нефтестанции, баржи для Вьетнама, буксиры-плотководы 450 л. с., плотководы 600 л. с. и т. д. Слов нет, они оснащались уже более современно, эти суда имели автоматику, эхолоты, свою радиостанцию. Но принцип постройки остался у них тот же — секционный, в который так много души и сердца вложил коммунист Н. М. Ядрихинский, ветеран корабельной Лименды.

Уже прощаясь, я спросил собеседника, какое место в его жизни занял завод. И вот что услышал:

— Я бесконечно благодарен судьбе, что породнила меня с заводом, с трудовым коллективом. Помните, в одной давней песне есть такие прекрасные слова:

Я не хочу судьбу иную.
Я б ни за что не променял
Ту заводскую проходную,
Что в люди вывела меня.
Так вот эти слова — обо мне.