

ПЕРЕСТРОЙКА НА ВОЕННЫЙ ЛАД

Завод Лименда

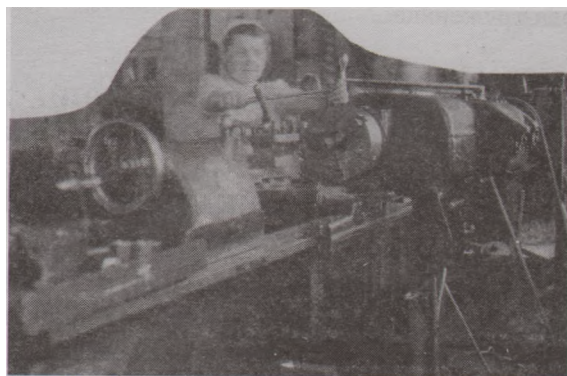
В ту памятную навигацию 1941 года поздно вскрылись реки: часть флота своевременно была не подготовлена к открытию навигации. После вскрытия всех рек бассейна, в затоках ещё стояли пятнадцать буксирных пароходов и 37 барж.

22 июня 1941 года мирный труд советских людей был нарушен. Фашистская Германия напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война, она явилась жестоким испытанием и для речников Севера.

С нападением врага начиналась перестройка всего народного хозяйства страны на военный лад. На всех крупнейших предприятиях прошли митинги, на заводе «Лименда», «Нацфлот», «Красный водник», на крупнейших буксирных пароходах «Павлин Виноградов», «Карл Либкнехт», «Роза Люксембург» и других. В первые же месяцы войны из Северного речного пароходства было мобилизовано 2 185 человек из семи тысяч работающих. На фронт ушли 17 капитанов, 117 помощников капитанов, 28 механиков и 210 помощников механика, кроме того, ушли лучшие работники, лучшие специалисты.



*Молодые рабочие
дизельного цеха завода
Лименда.*



*Механический цех,
выпускница РУ-3 Настя
Полякова за токарным
станком.*



*Получали зарплату
и подписывались на займ
государству. Механи-
ческий цех, слесарный
участок.*

На партийном собрании Северного речного пароходства было принято решение: поддержать призыв об организации народного ополчения. На Лимендском заводе, на заводах «Нацфлот» и «Красный водник», в Исакогорских мастерских были созданы специальные подразделения народных ополченцев. С 9 июля 1941 года началось обучение ополченцев по 110-180-часовой программе. На занятиях изучались вопросы, борьба с танками врага, материальная часть стрелкового оружия, станковый пулемёт. На пароходах «Роза Люксембург», «Карл Либкнехт», «Павлин Виноградов», «Трудовой» и других в короткий срок всё было изучено. В короткий срок в Архангельском, Котласском порту, в управлении пароходства, на Лимендском заводе и других были созданы сандружины по оказанию первой необходимой помощи. Уже в августе 1941 года начал выпускать продукцию для фронта крупнейший Лимендский судостроительный завод.

7 октября 1941г. Народный комиссар речного флота Зосима Алексеевич Шашков издал приказ № 352 о награждении лучших работников с заводов речного флота страны, которые успешно освоили выпуск военной продукции. Среди награжденных по Лимендскому заводу значатся: сменный мастер котельного цеха П.Ф. Коломинов, электросварщик Д.В. Кононов, фрезеровщица Т.П. Ноговицына, мастер котельного цеха Я.П. Овечкин, токарь М.В. Суровцева, все они были удостоены знака «Отличник соцсоревнования НКРФ». Почётной грамотой Наркомречфлота были награждены: слесарь Н.А. Барминский, токарь А.А. Лукин.

С начала войны пять пассажирских пароходов «Желябов», «И. Каляев», «М. Ломоносов», «В. Добролюбов» и «Вычегжанин» были переоборудованы в плавучие военные госпитали.

Стремительное наступление вражеских полчищ на всех фронтах потребовало значительной перестройки в организации перевозок. Характер работы всего пароходства стал определяться запросами фронта. Значительно возросли военные перевозки, перевозки людей. Только за вторую и третью декады июля 1941 года Северное речное пароходство перевезло сорок тысяч эвакуированных. Обстоятельства военного времени вызвали немедленно передать часть судов, автомашин и лошадей вместе с ямщиками, экипажем и шоферами в другие области и на оборонные работы. В 1941 году при чётко налаженной работе транзитного флота простои буксирной тяги уменьшились на 5%.

Широкий размах приобрело соревнование под девизом: «Работай за себя и за товарища, ушедшего на фронт». Под таким девизом трудились комсомольцы Котласского порта, завода Лименда и другие. Передовики производства трудились под лозунгом: «Не выполнил норму, не уходи домой». Многие молодые рабочие выполняли по две и три нормы за смену. Высоких показателей в работе добились команды пароходов «Днепр» (капитан Удальцов, механик Нерадовский), «Коллективный», «Карл Либкнехт» и другие. По итогам первой военной навигации лучшими экипажами судов были признаны «Волга», капитан Распопов, механик Горынцев, помполит Кисляков и пароход «Вычегда», капитан Менькин, механик Обухов.

После первой военной навигации, в условиях значительной нехватки кадров, ремонт пароходов пришлось проводить силами плавсостава. В связи с этим Нарком речного флота З.А. Шашков установил, что «весь командующий состав судов, капитаны-механики, их помощники и багермейстеры лично участвуют в ремонте судна». Возрастание объемов перевозок потребовало значительного расширения и укрепления материальной базы Северного речного пароходства. 12 апреля 1942 года Председатель Государственного Комитета Обороны И.В. Сталин направил в адрес Архангельского обкома партии, Облисполкома и Северного речного пароходства тов. Огородникову, Огаркову, Сабурову телеграмму: «Помогите окончанию строительства порта Котлас для приёма угля и экспортных грузов». К тому времени реконструкция угольного причала велась полным ходом. Однако план строительных работ выполнялся только на 74-80%. Не хватало оборудования, электромоторов, транспортеров, ленты для них. Так, например, на строительстве Вычегодского угольного причала было занято всего 146 человек, 5 автомашин, 18 лошадей крайне истощенных из-за отсутствия кормов. А работ предстояло много. Полным ходом шло строительство деревоцефа, силовой станции, предстояло установить новый локомотив, генератор на лесозаводе. Обком партии, Облисполком приняли срочные меры. Был усилен набор кадров на объекты, сюда был направлен строительный батальон, 900 человек. За счет других предприятий области и Наркомречфлота удалось обеспечить стройку стройматериалами. Реконструкция шла ускоренными темпами.

В ту же трудную зиму коллективы речных портов бассейна упорно готовились к участию в боевых действиях. В системе военного всеобуча на 1 января 1942 года занимались 2 963 человека, в народном ополчении 1 695 человек.

Трудным оказалось и начало навигации 1942 года. Реки вскрылись на две недели раньше 1941 года, но ледоход проходил на низких горизонтах воды. Вследствие похолодания вода упала, потом резко потеплело и все реки в Устьеге пошли одновременно с Сухоны и Юга, образовался затор. Природа как будто испытывала людей на выносливость и стойкость, была с врагами заодно. Во время ледохода при заторе в Устьеге унесло 23 единицы непарового флота, некоторые пароходы после резкого спада воды обсохли, одна баржа затонула на подходе к мосту в Котласе. Во вторую военную навигацию, несмотря на огромные трудности, план перевозок удалось выполнить благодаря высокому паводку после ледохода. Лето было дождливое, большая вода держалась долго, удалось завезти все грузы в боковые реки, а оттуда вывезти весь урожай, хлеб и сено для фронта.

В 1942 году на всех фронтах враг продолжал наступать, и требования к перевозке грузов всё возрастали. Железная дорога не справлялась с перевозками. В этих условиях громадное значение приобрел речной транспорт. Было принято решение: всё, что можно перевозить водой, должно быть снято с железной дороги и передано на водный транспорт. В связи с этим, чтобы сохранить основной костяк работников речного транспорта, правительство предоставило отсрочку от мобилизации всему плавсоставу, квалифицированным рабочим портов, пристаней, судоремонтным заводам и специалистам управления пароходств и путевого хозяйства. Недостаток рабочей силы плавсостава покрывался за счет организованного набора в колхозах, по нарядам и свободного найма из числа эвакуированных женщин. В 1941-42 годах в пароходство было принято более шести тысяч человек.

Приток на флот новых, неподготовленных кадров потребовал активной работы специалистов, а также опытных старых кадров по обучению новичков. Пришедшие на флот женщины и подростки настойчиво овладевали профессиональным мастерством. На пароходе «Павлин Виноградов», где капитан Шукин, механик Чечуев, помполит Лукошков, по-боевому работали женщины. Среди лучших, в документах пароходства той поры, отмечены матросы,



Девчонки плавсоставов. 1949 г., февраль.



Молодые токари и фрезеровщики, выполнявшие во время войны 1941-45 гг. норму на 150-300%. Лимендский завод.

комсомолки Лиза Соснина, Таня Гусева, Русанова. В должности штурвального старательно работала Тюкавина, кочегаром бывшая колхозница С.С. Сыроева (жаль, у некоторых не названы имена, авт.)

Сотни женщин пришли работать на суда Северного речного пароходства, и все они честно и добросовестно трудились, заменив мужчин на самых ответственных постах.

Осенью 1942 года прибыль воды была такая, что позволила осенью вывезти урожай 1942 года, который колхозники направляли на фронт, не оставляя ничего на трудодни, голодали сами и умирали от голода и непосильной работы. Работа флота продолжалась до предельных возможностей. И только когда температура на улице стала -15-17 градусов, многие пароходы оставались там, где вмёрзли в лёд. Это осложнило условия ремонта, но речники ремонтировали пароходы своими силами, большинство из команд справились с обязательствами закончить ремонт к годовщине Советской Красной Армии 23 февраля. Среди лучших были судоремонтники Лименды. Все участки, бригады были охвачены соцсоревнованием, средняя производительность труда на ремонте пароходов 144%, барж - 121%.

Весной 1943 года Коммунистическая партия и Советское правительство приняли ряд крупных мер по укреплению транспорта в тяжелейших условиях военного времени. При этом был использован опыт Гражданской войны.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года, на железнодорожном транспорте страны было введено военное положение, а Указом от 9 мая того же года военное положение введено на речном и морском флоте. 19 мая 1943 года Совет Народных Комиссаров утвердил Устав о дисциплине рабочих и служащих речного флота СССР. Эти решения партии и правительства сыграли важную роль в укреплении обороны страны. Для улучшения политического воспитания среди судовых экипажей были выделены лучшие коммунисты, среди них помполиты П.И. Туробов (пароход «Павлин Виноградов»), А.А.Устинов («Роза Люксембург»), Т.М. Туголуков («Карл Либкнехт») и другие.

На 16 судах пароходства действовали партийно-комсомольские группы. В том же году Нарком речфлота, совместно с ЦК профсоюза, разработал условия соревнования по профессиям и учредил звания «Лучший механик», «Лучший капитан», «Лучший штурман», «Лучший кочегар» и другие профессии. В 1943 году

Нарком речного флота З.А. Шашков награждал большую группу знатных речников севера знаком «Отличник соцсоревнования». Кроме того, работникам промышленных предприятий, занятых на обслуживании судов пароходства, за успехи в труде были выданы денежные премии.

Среди лучших трудовых коллективов судоремонтных заводов Нарком речного флота и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта в 1943 году назвали коллектив Лимендского завода (директор Ф.И. Бударин, председатель завкома Нерадовский). Коллективу присуждена премия 20 тысяч рублей.

Трудовой коллектив завода Лименда играл большую роль в обслуживании судов Северного речного пароходства. Ещё в предвоенные годы здесь сложились добрые традиции в улучшении и расстановке кадров. В первую очередь, на всех важнейших участках всегда находились коммунисты и комсомольцы. Совершенствовали курсовую подготовку работающих, особенно котельщиков, плотников, литейщиков, кузнецов и других ведущих профессий.

С начала войны заводу была поставлена задача освоения выпуска военной продукции. За годы войны завод значительно развил свои мощности, увеличил строительство жилья. Коллективу пришлось перестраиваться на ходу, выпуск военной продукции в корне отличался от того, чем занимались до войны. Пришлось реконструировать многие цехи, участки завода. Нелегко было увеличить энергетическую базу: турбина, которая давала 500 кВт. электроэнергии, не могла обеспечить потребности производства. С большими трудностями в конце 1942 года была установлена ещё одна турбина, энергетические мощности завода сразу возросли до 2,6 тыс. кВт.

Все работы пришлось проводить в условиях недостатка строительных материалов, цемента, железа, кабельных материалов, трансформаторов электрических проводов. Однако и в этих труднейших условиях коллектив справлялся с поставленными задачами благодаря тому, что подчинялся непосредственно Министерству речного флота и благодаря поддержке министра речного флота З.А. Шашкова, т.к. завод построен на его малой родине. Он его любил и всячески поддерживал, как только мог.

За успехи в труде многие передовики производства речного флота, судовые экипажи были поощрены денежными премиями, в

том числе и труженики Лимендского завода. Многие рабочие, инженерно-технические работники удостоены высоких правительственных наград. Президиум Верховного Совета СССР Указом от 2 апреля 1944 года награждал орденами и медалями 14 лучших работников. Среди них орденом Трудового Красного Знамени был удостоен В.А. Оленев, орденом Красной Звезды награждены директор завода Фёдор Ильич Бударин, Яков Петрович Мельников. Пять человек награждены орденом «Знак Почёта» (Кишкин П.П., Корнаков С.П., Мелетьев А.С., Фикс Шарон Аронович, главный инженер завода, Я.Т. Кузнецов), медалью «За трудовую доблесть» И.В. Вилегжанинов, В.И. Сабуров, В.И. Черных. Медаль «За трудовое отличие» получили: П.Д. Губин, А.М. Лахтионов, М.А. Юшин. Это были первые высокие награды, ордена и медали, полученные лимендскими кораблями, но далеко не последние.

За всю историю Лимендского судоремонтно-судостроительного завода очень многие работники плавсостава и завода получали свои честно заработанные ордена и медали. Среди них есть и награждённые высшей наградой Родины - орденом Ленина, С.Н. Черных, П.Д. Черепанов, М.И. Солдатов, А.И. Кучин, который был самым молодым, кто отмечен орденом Ленина. За проводку караванов подводных лодок из Балтийского моря в Архангельск, по Мариинской водной системе по реке Сухоне и Северной Двине все участники получили боевые ордена и медали, среди них капитан Засилий Николаевич Черных и механик Николай Илларионович Чечуев награждены орденом Боевого Красного Знамени.

При работе над историей завода и плавсостава выяснилось, что до Великой Отечественной войны все пароходы были приписаны к пристаням или портам. Своим приказом по пароходу капитан принимал на работу рядовых членов команды, матросов, рулевых, кочегаров. Вот почему в трудовых книжках капитанов старшего поколения записано: принят в Северное речное пароходство, и нет записей о поощрениях, их просто до войны не было. Трудовые книжки на работающих ввели в 1938 году. Изучая историю завода и пароходства, просто диву даёшься, сколько замечательных и заслуженных людей жили в нашем поселке водников, жаль, все они уже ушли в мир иной и не остается о них памяти, которой они достойны за свой труд, вложенный в защиту и развитие нашего города. Но остались их дети и внуки, которые продолжают дело отцов и дедов, где бы они ни были, приводят

свои суда в родную, любимую гавань Лименда на зимовку и ремонт. Молодые капитаны и механики, наследники героев, водят теперь свои суда по маршрутам река-море, доставляя грузы в порты разных стран, но всегда остаются верными традиции отцов и дедов.