

Е.А. ВЕРЗАКОВ



ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА»

**САМУСЬСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-
СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД.**

Год основания 1879

ВРЕМЯ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ ЗАВОДА.

(ДНЕВНИК СТАНОВЛЕНИЯ ЗАВОДА И ПОСЕЛКА САМУСЬ)

В книге Ветерана Труда Верзакова Е.А. рассказывается история Самусьского судостроительно-судоремонтного завода и его детища – поселка речников – Самусь.

Книга посвящена людям трудовой славы завода



**ПГТ Самусь, г. Северск, Томской области
Сайт - sssrz10.narod.ru**

Содержание

О книге и авторе.....	3
Введение	4
Случайная зимовка.....	4
Условия труда и революционные перемены.....	8
Первые и дальнейшие шаги в судостроении.....	14
Стахановское движение.....	16
Великая Отечественная война.....	21
Первые послевоенные годы.....	25
Замена старого флота.....	28
Судостроение 1951 – 1970г.г.	34
Начало перевооружения завода.....	39
Заводу минуло 100 лет.....	56
Жилищное и коммунальное строительство.....	60
Строительство судостроительного комплекса.....	64
Самусьский ССРЗ в отраслевой рекламе.....	71
Подготовка кадров.....	77
Роль общественных организаций в производственной и общественной жизни завода.....	77
Строительство подсобного хозяйства.....	79
Награждены высшими правительственными наградами.....	81
Люди трудовой славы завода.....	82
Они стояли у главного штурвала завода.....	83
Акционирование завода и экономические проблемы.....	84
Отдых заводчан и особо охраняемая природная территория (ООПТ).....	85
Заводская здравница.....	93
Поселок речников Самусь.....	94
Последний рейс парохода «Пожарский» (ЧП).....	100
Дела ледовые.....	103
Строительство ледозащитной дамбы.....	104
Взрыв в судостроительном цехе (ЧП).....	105
Из истории приказов по заводу.....	105
От автора.....	106
Краткие сведения о реке Обь.....	106

О книге и авторе

Эта книга посвящается более чем столетней работе коллектива Самусьского судостроительно-судоремонтного завода.

В ней в хронологической последовательности отражены основные этапы развития завода от его возникновения до наших дней. История завода и рождение поселка речников Самусь представляется как единая картина постоянного созидания и поиска новых путей развития. События в книге описаны достоверно и лаконично с привлечением большого количества иллюстрационного материала, который ярко дополняет общую атмосферу заводской жизни.

Все развитие завода рассмотрено с позиции взглядов бывших работников предприятия:

Амосова В.В., Пугина А.С., Гошко В.А.,
Леппа Р.А.

При написании книги автор использует материалы архива г. Томска и свои воспоминания за 50-летний период работы на предприятии. Всему этому предшествовал кропотливый труд по сбору материалов. Мы благодарны автору за этот творческий труд во имя памяти людей, которые, несмотря на любые трудности времен, посвятили себя заводу и были преданы идеалам речного флота.

Несколько слов об авторе. Верзаков Евгений Алексеевич 1936 года рождения. Потомственный речник, сын известного на Оби капитана-Верзакова Алексея Савватеевича. Прошел большую жизненную школу. Работал капитаном судов, директором речного профессионального училища и с 1977 по 2000 год - бесшестенным заместителем директора завода по кадрам и социальным вопросам. Сегодня он Почетный гражданин поселка Самусь. Ему присвоено звание «Почетный работник речного флота России».



Генеральный директор ОАО

«Самусьский судостроительно-судоремонтный завод»

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'А.В. Комарчев'.

А.В.Комарчев

Введение

Открытое акционерное общество «Самусьский ордена «Знак Почета» судостроительно-судоремонтный завод» Министерства транспорта Российской Федерации. Так гласит на сегодняшний день вывеска на воротах завода, а в паспорте предприятия стоит дата его рождения - 1879 год.

За более чем вековой период много утекло воды. Менялись времена, экономические и политические условия, сменились целые поколения людей. Изменился и облик завода. От захудалых судоремонтных мастерских 20-х годов до современного, технологически оснащенного судостроительно-судоремонтного предприятия сегодня.

Продукция крупнейшего за Уралом предприятия гражданского судостроения известна не только в России, но и далеко за ее пределами.

Построенная в 1993 году для Голландии крупнотоннажная баржа «Европа-2», грузоподъемностью 2800 тонн носит название «Самусь».

Сотни судов различной модификации, сошедшие со стапелей завода, бороздят сегодня просторы реки Обь и ее притоков.

Продукция судового машиностроения (гребные валы для скоростных судов, ручные брашпили, штуцерно-торцовые соединения) обеспечивала потребность всех речных бассейнов Сибири и Дальнего Востока. Значительный вклад внес завод в развитие Западно-Сибирского экономического района, в освоение природных богатств Тюменского и Томского Севера, развитие которых, при отсутствии дорог, трудно себе представить без участия речного флота, крупнейшей базой которого явился Самусьский завод. На приписном обслуживании в поселке Самусь в то время находилось до 90 единиц самоходных судов Западно-Сибирского речного пароходства. Среди них мощные теплоходы – толкачи типа «ОТ-2000», «ОТА-800», РТ-600, пароходы проекта 732 (450 лошадиных сил), сухогрузные суда проекта 2760 грузоподъемностью 700 тонн.

Стремительное освоение нефтедобывающих и газосносных районов Севера Томской области, которое все дальше и дальше уходило междуречье многочисленных притоков Оби, поставило перед заводом важнейшую задачу – строительство флота для освоения малых рек. На поточное производство завода был поставлен проект № 890– мелкосидящие теплоходы типа ГТМ грузоподъемностью 150 тонн, оборудованные крановой механизацией. С 1964 по 1974 годы их было построено 57 единиц.

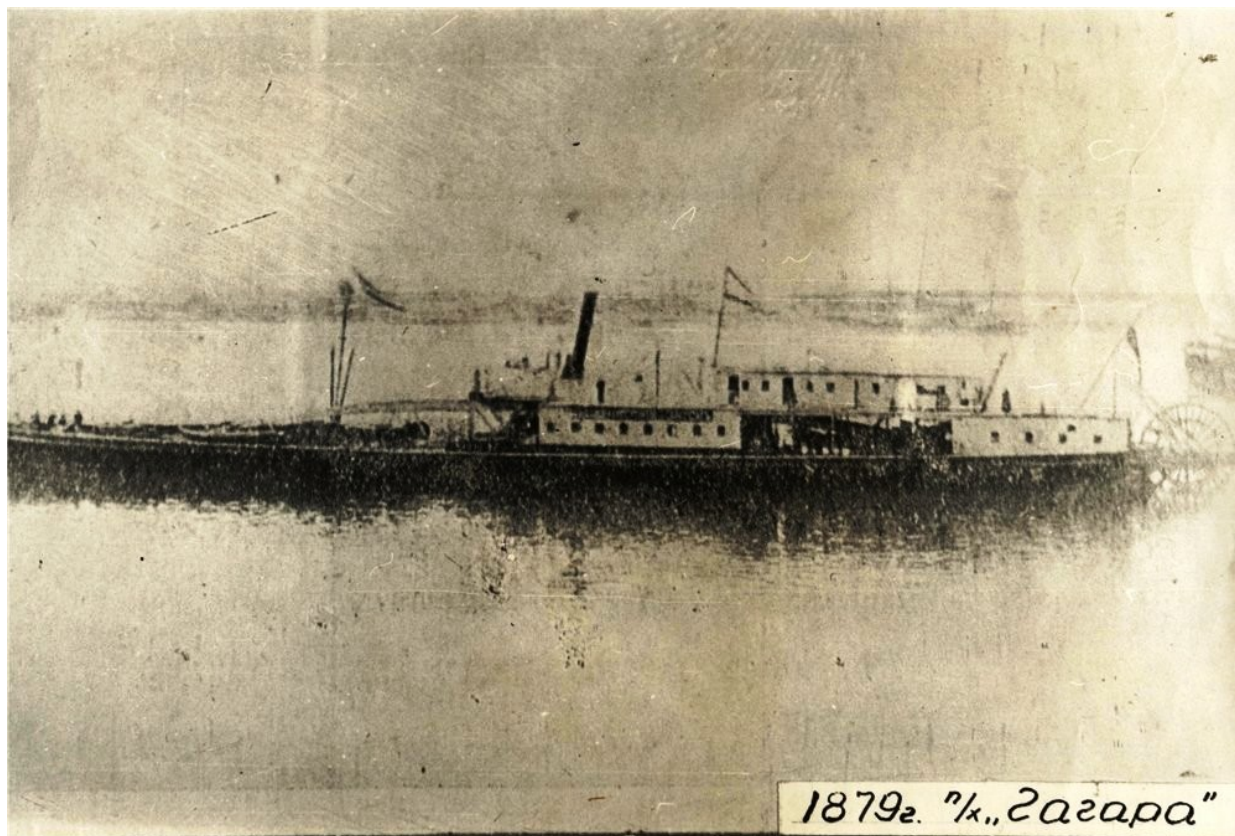
Самым крупным достижением коллектива завода явилось освоение и сдача в эксплуатацию в 1978 году первого из серии сухогрузного теплохода проекта Р-25Б грузоподъемностью 2000 тонн. Второй такой теплоход сошел со стапелей и был сдан в эксплуатацию к 100-летию юбилею завода в ноябре 1979 года.

От мелкого судоремонта и деревянного судостроения до крупной базы ремонта и крупнотоннажного судостроения – таков путь коллектива завода за более чем вековую историю его развития.

Вместе с заводом растет и хорошеет его детище – поселок речников Самусь, население которого на сегодняшний день составляет 6300 человек. О благоустройстве поселка говорит тот факт, что уже в 1934 году ему присвоен статус – поселок городского типа. Чем дальше вперед идет время, тем больший интерес к нашему историческому прошлому появляется у ныне живущих. Возникает закономерный вопрос, а с чего все это началось?

Случайная зимовка

Хмурый ноябрьским днем 1879 года буксирный пароход «Гагара», постройки 1877 года мощностью 120 лошадиных сил, принадлежащий «Товариществу братьев Колмаковых», следовал рейсом Тюмень-Томск-Барнаул. По реке Томи шла шуга и дальнейшее продвижение стало опасным. Выбирая более безопасный путь, пароход зашел в Кижировскую протоку, добравшись до устья речки Самусь. Пришлось зазимовать. Место для зимнего отстоя оказалось удобным и надежным с точки зрения защиты от осеннего и весеннего ледоходов. На берегу команда парохода вырыла две землянки, одна служила жильем, другую приспособили под мастерскую для ремонта парохода. На следующий год такая же участь постигла пароход «Арсений». Импровизированные мастерские и жилье расширились. Начиная с 1879 по 1881 годы построено 4 дома.



В 1881 году предприимчивые томские купцы Жернаков и Гадалов перевели в это место на зимний отстой все принадлежащие им суда. Для командиров был построен двухэтажный деревянный дом.

С каждым годом пароходов, оставшихся на зимовку в Самусьском затоне, становилось все больше. Строились новые дома, расширялась производственная база. Речники стали селиться здесь уже навсегда.



Первый дом поселка Самусь для командиров



Столяр парохода «Благославенный» Иван Степанович Попов с женой Анной Андреевной (фото 1886 года)

В числе первых поселенцев была семья Ивана Степановича Попова - столяра парохода «Благославенный», а позднее работника Самусьского завода.

За время совместной жизни у них родились 22 ребенка.

Затоном в устье речки Самусь заинтересовалось царское правительство и в 1890 году по распоряжению Министерства путей сообщения сюда направляется **барон Аминов**. Обследовав место зимовки пароходов, он представил заключение, в котором признавалось целесообразным создание в этих местах крупного пункта для отстоя и ремонта судов.

В архивных материалах того времени, в пояснительной записке к проекту устройства затона в устье речки Самусь говорится, что «для зимовки казенных судов и снарядов Томского округа на реке Томи вблизи города Томска служит Кижировская протока, правый рукав реки Томи у устья речки Самусь. Это место находится в 35 верстах от города Томска и является единственным удобным местом для постановки на зимовку судов»



Барак для рабочих



Жилые дома. 1920 г.



Дом для рабочих 1926 год. Разобран в 2016 году.

Весной 1891 года Министерство путей сообщения направило в эти места группу рабочих, которые построили несколько деревянных жилых домов и производственные помещения. Позднее с Обь-Енисейского канала были перевезены жилые дома, которые стоят и сегодня по улице академика Пекарского, создавая особый колорит современному поселку. Оттуда же были перевезены столярный и механический цеха, кузница. Все постройки были сделаны из дерева. Оснащенность мастерских представляла собой следующее: 3 малых самоточки, 3 ручных сверлильных станка, 1 строгальный станок, 3 краскотерки, кузница на 4 горна. В эти годы на базе примитивных мастерских судоремонта создается база судостроения. По заказу Министерства путей сообщения в 1912 году были построены суда «Конда», «Тура», карчеподъемные краны и другие мелкие суда.

В 1907 году вынужденная зимовка получает название «Судоремонтный затон». В Томском округе путей сообщения эта база считалась единственным, значительным предприятием речного флота. Шесть лет спустя, в 1913 году, в «Известиях» Томского округа путей сообщения писалось:

«На месте зимовки и судов в устье речки Самусь имеется весьма значительное количество казенных зданий: 13 жилых домов, больница, баня, склады имущества и материалов, механическая мастерская, казармы для рабочих».

Вот что представлял собой Самусьский затон в канун Октябрьской революции.



Механический цех. 1920 г.

Условия труда и революционные перемены

Труд рабочих Самусьского затона был очень тяжелым. Станки приводились в действие ручным способом, рабочий день длился 12 – 18 часов. Вся власть в поселке принадлежала пану Калиновскому, по указанию которого рабочих наказывали и увольняли за малейшее неповиновение. Невыносимые условия труда и бесчеловечное отношение хозяев подтолкнули рабочих затона в 1905 году на организованную забастовку, в результате которой рабочие добились девятичасового рабочего дня.



Литейный цех. 1920 г.

Не лучше складывалась жизнь речников и в последующие годы. Длившаяся уже несколько лет мировая империалистическая война еще больше усугубила и без того плохое положение работников затона. В связи с призывом в армию многих работников берега и флота, не стало хватать рабочих рук, остро сказывалось отсутствие необходимых для ремонта судов материалов, топлива. Дефицитом стала и загрузка судов, поэтому многие судовладельцы уже к середине навигации ставили свои суда «на прикол», а работников увольняли.

Еще большие испытания довелось пережить жителям поселка Самусь в годы гражданской войны. Голод, разруха, белый террор, массовые репрессии всех сторонников Советской власти. Вот один из документов того времени.

Приказ

по Самусьскому затону от 16 ноября 1918 года. 11 часов дня.

п.1

Ввиду прибытия начальника полиции первого участка Томского уезда в Самусьский затон с целью расследования дела о проведении большевистской агитации некоторыми рабочими названного затона, объявляю вышеуказанный затон на военном положении.

Запрещаются всякие сборища и собрания, а также движение после 7 часов вечера до 6 часов утра. Рабочие в часы занятий должны быть на местах.

Виновные в нарушении сего приказа будут преданы военно-полевому суду.

Кроме того, приказываю: рабочим, имеющим на руках казенное оружие, сдать немедленно в течение 4-х часов.

Начальник отряда штабс-капитан.

Червяков

(Газета « Сибирский судоходец» г. Томск)

Карательные отряды свирепствовали по всей Сибири. Не прошли они и мимо Самусьского затона, когда весной 1918 года под предлогом сочувствия Советской власти было арестовано 17 рабочих. К счастью, начавшийся весенний ледоход и распутица помешали вывезти арестованных в город Томск. Тем не менее, их жестоко избили и выбросили на улицу.

Осенью 1919 года части Красной Армии освободили от колчаковцев города Тюмень, Омск, Новониколаевск и Томск. Рассеянные отряды белогвардейцев укрылись в лесах, окружающих Самусьский затон. Активное участие в ликвидации белогвардейцев приняли рабочие поселка: Быстрицкий Филипп Филиппович – участник гражданской войны, Шабунин Александр Петрович – чекист, Кузьмин Трофим Александрович – партизан, Ендальцев Михаил Александрович – котельщик затона, участник штурма Зимнего дворца.



Начали претворяться в жизнь первые декреты молодой Советской республики. Проводится национализация флота, создается единое Обь-Иртышское пароходство. С установлением Советской власти, 20-го декабря 1919 года, рабочие Самусьского затона приступили к восстановлению речного флота

Для руководства работой водного транспорта на местах были созданы районные управления - «Рупводды», которым подчинился весь частный и казенный флот бывшего Министерства путей сообщения. Самусьский затон стал подчиняться Томскому районному управлению.

Главная задача вновь созданного «Рупвода» и коллектива затона заключалась в принятии всего национализированного флота, проведении ремонта и подготовки его к навигации 1920 года. Задача была нелегкой. Весь затон представлял собой кладбище судов, беспорядочно разбросанных по акватории и занесенных снегом. Большинство судов прослужило уже более 20 лет, и им требовался большой и сложный ремонт. Не было материалов, не хватало инструментов, оборудования. Полуголодные, плохо одетые рабочие под открытым небом, в холодных машинно-котельных отделениях, работая по 12 часов в сутки, все-таки привели значительную часть флота в рабочее состояние.

Этот трудовой героизм, небывалый политический подъем вытекали из понимания речниками той обстановки, когда они впервые работали на себя, на свое рабоче-крестьянское государство.

Вот один из многих документов того времени. В Томской газете «Знамя революции» за 21 апреля 1920 года говорится:

«Самусьские речники, собравшись 3 апреля на беспартийную производственную конференцию, приняли резолюцию: «Заслушав доклад по текущему моменту, конференция постановила: приветствуя революционное движение в капиталистической Европе, сознавая напряженность всех сил на трудовом фронте Республики, решили увеличить свой рабочий день до 12 часов на все время ремонтного периода судов вплоть до открытия навигации»



Бригада рабочих на ремонте земснаряда. 1920 год



Бригада рабочих механического цеха. 1920 год



Молотобойцы (кузнецы). 1920 год

Для дальнейшего восстановления и ремонта флота требовались хорошие мастерские и определенная промышленная база. Самусьский затон начинает усиленно развиваться. Достаточно сказать, что в те годы были построены:

1920 – 1923г.г. – электрическая станция мощностью 40 кВт, лесопилка, временная литейка, амбулатория, школа ФЗУ;



Здание первой электростанции 40 кВт

1924 – 1926г.г. – расширен ковш для отстоя 30 судов, построена школа и 14 жилых домов;



Разработка ковша для отстоя судов Самусьского затона 1924-1926 год

1927–1931г.г. – возведено кирпичное здание механо-сборочного цеха, в котором разместились слесарный, токарный, литейный, кузнечный участки, здания материального склада, электростанция (силовая), столярный цех.



Механо – сборочный цех

В 1936 году – построен отдельный литейный цех.



В 1935 году приказом наркома затону присвоено звание «Завод II разряда» системы Наркомречфлота.
В 1928 году завод перешел в ведение Западно-Сибирского речного пароходства.



Пристань (дебаркадер) поселка Самусь

Первые и дальнейшие шаги в судостроении

Наращивая мощности судоремонта, коллектив завода все больше занимается судостроением, история которого началась еще в 1912 году, когда из Англии на сборку поступили два небольших пароходика «Тура» и «Конда» мощностью по 100 лошадиных сил. А в 1914 году пароход «Мария» (220 лошадиных сил) отбуксировал в Самусьский затон лихтер, в трюмах которого находились два разобранных колесных буксира по 150 лошадиных сил каждый. Все они были закуплены в Англии Томским округом путей сообщения. Самусьчанам предстояло произвести их сборку, что они и сделали, не дожидаясь весны 1915 года, когда из Англии должен был приехать шеф-монтажник фирмы.

Этот трудовой подвиг самусьских умельцев заслуживает уважения еще и потому, что был совершен в зимних условиях, при трескучих сибирских морозах, под открытым небом.

Дальнейшее развитие судостроения приходится на 1935-36г.г., когда были построены с нуля первые колесные газоходы мощностью 80 лошадиных сил № 201, 202, 203, 204, буксирные пароходы «Чая», «Васюган» по 60 лошадиных сил.

Промышленная база судостроения была очень слабой – не отапливаемый деревянный цех с земляным полом, несколько горнушек, станок для резки листового металла и дырокол для заклепочных отверстий.

Работа по клепке металлических корпусов была трудоемкой, требовала особой сноровки, опыта и выносливости, так как весь технологический процесс производился вручную. Специалисты этого профиля назывались котельщиками, а цех – котельным. Эта судостроительная профессия была ведущей и уважаемой на заводе. В настоящее время специалисты подобного профиля называются судосборщиками.

Начальник котельного цеха тех лет Божок Петр Павлович рассказывал:

«В один из активированных морозных дней бригада Попова Василия Павловича вышла на работу в полном составе и выполнила норму выработки по расшивке корпуса судна на 200%. Бригадиру помогли знания – в мороз заклепки теряют вязкость и легко срубаются («морозная технология»). В изобретательности и находчивости работникам котельного цеха трудно отказать. Для подъема листов металла на стапеля при отсутствии крановой механизации использовался журавль. А сколько нужно было выдумки, чтобы придать металлу лекальные и сферические формы, когда в распоряжении только горн и кувалда. Но рационализаторы того времени выход из создавшегося положения все же находили.

Среди них были: мастер Самойлов Ефрем Григорьевич; котельщики: Митюкевич Алексей Константинович, Сафронов Михаил Михайлович, Лушников Савелий Иванович, братья Поповы - Василий Павлович и Александр Павлович.

Вспоминая те далекие времена и условия работы, старейший котельщик Ванке Фридрих Карлович рассказал случай произошедший с ним. Зимой 1943 года нужно было сменить днищевый лист корпуса парохода «Карл Маркс». Во льду была сделана выморозка под днище судна глубиной около метра. В этом ледяном колодце я вставал на колени и своей спиной прижимал кверху лист металла, а когда лист закреплялся на болтики, начиналась клепка. Работа уже заканчивалась, когда «почва» колодца лопнула, и он мгновенно оказался в воде. Едва успел выскочить на лед, а могло быть и хуже.

Наряду с большими объемами судоремонтных работ приписного флота, завод занимается судостроением, как говорится, «с нуля», а также сборкой металлических корпусов судов, построенных на заводах «Ленинская кузница» г. Киев, Зеленодольск. С полной их доставкой на Самусьском заводе.



Это серия буксирных судов мощностью 450 лошадиных сил:

1939 год – пароход «Чапаев»;
1940 год – пароход «Латвия»;
1942 год – пароход «Анатолий Серов»;
1943 год – пароход «Полина Осипенко»;
1944 год – пароход «Эстония»;
1945 год – пароход «Литва».



Пароход «Латвия»

Капитан Фокин В.Г.

Механик Чурсанов Б.П.



Пароход "Большевик".

Капитан Верзаков А.С.,

Механик Никулин П.Н.

Большое место в пятидесятых годах в программе завода занимал капитальный ремонт устаревшего флота, частичная смена обшивки корпусов и полная смена деревянных надстроек таких крупных судов, как пассажирские пароходы «Пролетарий», «Тарас Шевченко», буксирные суда «Большевик», «Красный партизан», «Салехард», «Горный».

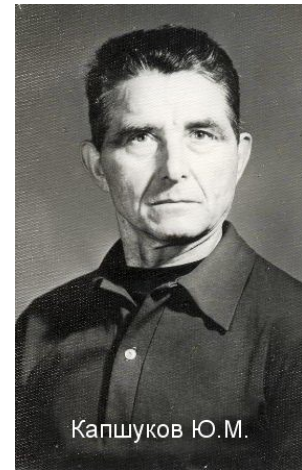
Столярный цех в эти годы уже располагал необходимым оборудованием и квалифицированными кадрами, такими как начальник цеха Тонких Владимир Григорьевич, мастер Абатулин Хасан Ахметович, столяры Капшуков Юлий Максимович, Кузьмин Евгений Трофимович.



Тонких В.Г.



Абатулин Х.А.



Капшуков Ю.М.

Кроме судостроения и судоремонта, цех активно осваивал и выпускал продукцию, так называемого, «ширпотреба»: кухонную мебель, шифоньеры, комоды, оконные рамы, двери, лодки и другие изделия для хозяйственных нужд.

Стахановское движение

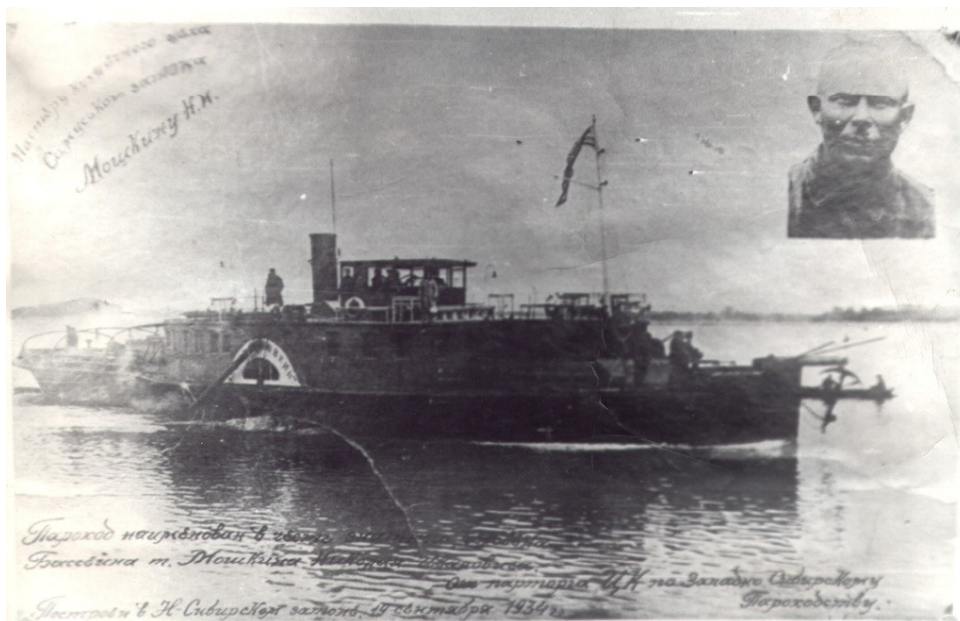
С ростом завода, увеличением объемов производства остро встал вопрос о повышении эффективности и качества труда. На предприятии широко развернулось социалистическое соревнование за выполнение производственной программы. Зима и лето 1936 года были объявлены стахановскими.



Мошкин Н.И.



Чириков Н.И.



Пароход "КУЗНЕЦ МОШКИН". 1934 г.

Первыми стахановцами на заводе стали: Мошкин Николай Иванович - кузнец, его именем был назван пароход; котельщики братья Поповы Василий Павлович и Александр Павлович, Митюкевич Алексей Константинович; токарь Чириков Николай Ильич, слесарь Поляков Александр Григорьевич, начальник котельного цеха Божок Петр Павлович. Далеко за пределы Обского бассейна шагнула слава капитанов-стахановцев: лауреата Государственной премии Мошкина Василия Михайловича (его именем назван современный ледокол), кавалеров Ордена Ленина Верзакова Алексея Савватеевича, Хвостова Семена Алексеевича. Они стали инициаторами вождения большегрузных составов на реке Обь. В числе первых они пробовали и внедрили метод вождения судов толканием.



Ледокол "КАПИТАН МОШКИН"



Мошкин В.М.



Верзаков А.С.



Хвостов С.А.

Значительных успехов в социалистическом соревновании судов пассажирского флота достиг экипаж парохода «Пролетарий» под командованием легендарного капитана Пекарского Викентия Даниловича.



Пекарский В.Д.

Десятки бригад, рабочие и служащие завода показывали высокие образцы труда, активно включались в борьбу за звание быть «стахановцами». В 1936-1938г.г. это почетное звание было присвоено 8 бригадам и 670 работникам завода.

Отдавая дань этому крупному движению за высокую производительность труда руководство, и профсоюзный комитет завода решили построить для первых стахановцев несколько небольших коттеджей. Для строительной площадки было расчищено место на окраине поселка, в густом сосновом бору на высоком берегу речки Самусь, где и было построено семь однотипных аккуратных домиков. Улицу назвали именем Алексея Стаханова, и этот маленький поселочек в народе называли «стахановским» (в настоящее время это улица «40 лет Октября»). В последующие годы эти дома были проданы заводом в личное пользование их жильцам.



Дом по ул. Стаханова. 1935 г.



Капитаны:

Верзаков Е.А., Домошенкин Е.Ф., Литвинович Н.П.

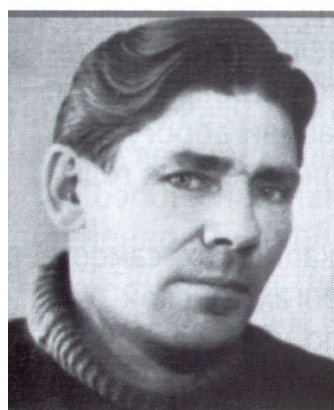
Ванчугов Н.С., Токарев В.В., Старченко Г.Н.



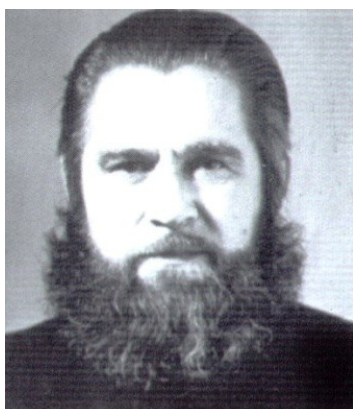
Ванчугов Н.С.



Немцев Г.Т.



Селиванов Н.Т.



Старченко Г.Н.



Яковлев Н.В.



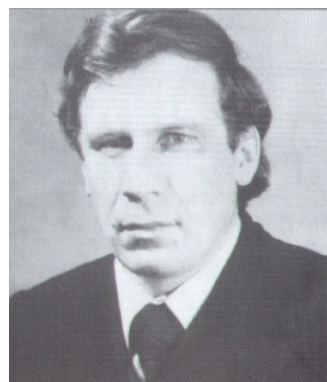
Яковлев В.И.



Ивлев В.Г.



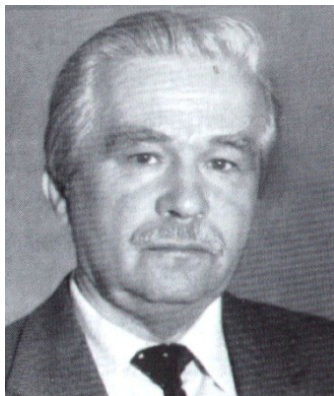
Колобов Д.Ф.



Фалин В.Н.



Буреев А.А.



Домошенкин Е.Ф.



Куксенко М.Т.



Токарев В.В.



Соколов А.Я.



Гоздан З.И. и Косарев Г.И.

Великая Отечественная война

«Вставай, страна огромная!
вставай на смертный бой!»



22 июня 1941 года мирная созидательная жизнь советских людей была прервана вероломным нападением на нашу страну немецко-фашистских захватчиков. Началась Великая Отечественная война. В эти нелегкие годы наряду с ремонтом и строительством флота коллектив завода выпускал оборонную продукцию. В специально оборудованном цехе изготавливались мины. Работа велась круглосуточно, в три смены. Коллектив цеха состоял в основном из женского персонала: Ведерникова Людмила Федоровна, Дуркина Надежда Ивановна, Васюкова Валентина Селиверстовна, Горланова Наталья Николаевна.

Достойный вклад в дело разгрома фашистских захватчиков своим ударным трудом внесли труженики других цехов Самусьского завода.

Коллектив предприятия неоднократно занимал первые места в социалистическом соревновании среди предприятий Западно-Сибирского речного пароходства.

Ему вручались переходящие Красные Знамена обкома ВКП(б) и облисполкома, а в 1945 году коллективу завода было оставлено на вечное хранение Красное Знамя Совета Министров СССР и Министерства речного флота.

Сотни жителей поселка и работники завода прошли дорогами Великой Отечественной войны. Двести десять из них отдали свои жизни за свободу и независимость нашей Родины. Заводчане помнят и чтут своих погибших земляков.

Рядом с главной площадью поселка посажен сквер, где возвышается обелиск «Памяти погибшим воинам». Здесь ежегодно 9 Мая проводятся митинги и праздничные мероприятия, посвященные Дню Победы.

Ветераны войны и труда вспоминают минувшие годы, рассказывают о боевом и трудовом подвиге своей молодости во имя Великой Победы над силами фашизма.

Нелегкий боевой путь за 4 года войны пришлось пройти Арсентию Андреевичу Костареву. Он участвовал в сражениях Орловско-Курской дуги, освобождал город Белгород, участвовал в Корсунь-Шевченковской операции, форсировал реки Днепр и Днестр. Являясь наводчиком, затем командиром орудия Костарев А.А. уничтожил: 9 танков, 12 единиц самоходно-артиллерийских установок и бронетехники, более 140 солдат и офицеров противника, проявляя при этом храбрость и героизм. Освобождал от фашистов Румынию, Венгрию, Чехословакию.



Костарев А.А.



Некрасов Ф.Е.



Игнатов А.Г.

Родина высоко оценила подвиг мужественного солдата, наградив его двумя орденами Отечественной войны I и II степеней, двумя орденами Красной Звезды и многими боевыми медалями.

После окончания войны Арсентий Андреевич вернулся на родной завод и всю свою жизнь проработал на флоте матросом, рулевым и штурманом крупнейших пассажирских судов.

Судьбы других самусьчан, прошедших войну, во многом похожи друг на друга. Они являли собой чудеса героизма, любовь и преданность своей Родине:

Бембель Василий Федорович – токарь,
Видяйкин Константин Павлович – токарь,
Григорьева Лидия Васильевна - вахтер,
Игнатов Алексей Георгиевич - начальник РСУ,
Лисаков Иван Иванович - капитан,
Лушников Семен Иванович - начальник литейного цеха.
Некрасов Федор Евграфьевич – капитан,
Ткачев Иван Иванович - судовой механик,



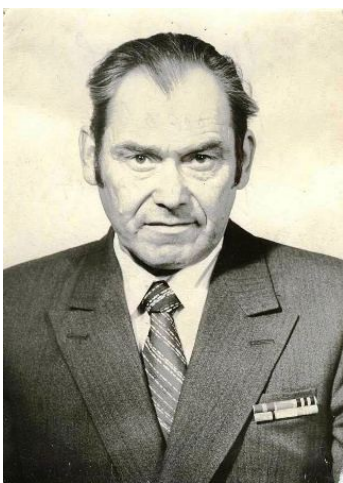
Лисаков И.И.



Видяйкин К.В.



Ткачев И.И.



Лушников С.И.



Бембель В.Ф.



Григорьева Л.В.



Малиновская А.П.

О том, как трудились люди в тылу, рассказывает Антонида Павловна Малиновская, когда одна треть работников флота по мобилизации ушла на фронт. Суда простаивали без судовых команд, на выручку пришли женщины. Они заменили должности матросов и кочегаров, работали рулевыми, а Антонида Павловна Малиновская стала первым капитаном небольшого пассажирского парохода «Тоболяк». Ранее она работала третьим штурманом. В 1942 году ей было всего 24 года. Трудности были невероятные. Не хватало опыта, знаний, но Антонида

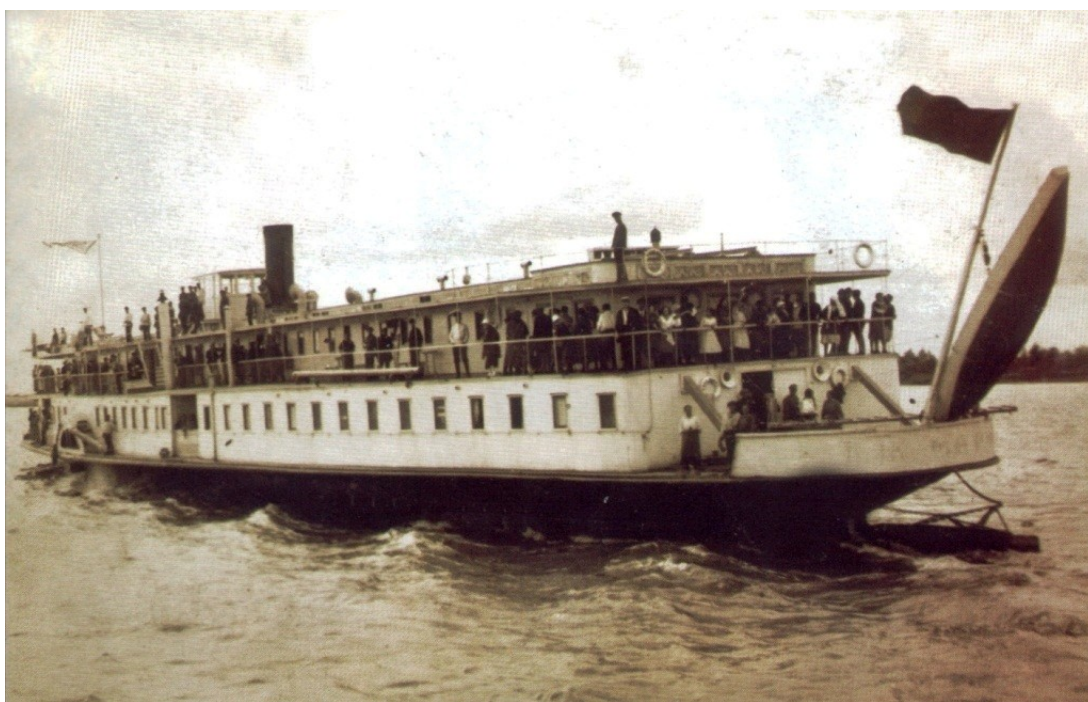
Павловна достойно справлялась с оказанным ей доверием. Экипаж успешно выполнил навигационное задание, отработал безаварийно. Это был настоящий трудовой подвиг, ставший повседневным. Труден был путь к Победе, но героическими усилиями фронта и тыла он был пройден.

Весна 1945 года. Как всегда, флот завода вышел в навигацию, следуя за ледоходом. Первыми шли пассажирские суда: пароходы «Пролетарий» и «Карл Маркс».



Пароход "Пролетарий"

Они везли продукты питания и, что немаловажно для Обского Севера - крепкие напитки. В Колпашеве и Каргаске встреча первых судов всегда была большим праздником. Играли оркестры, на берегу реки было много народа. праздновали день Победы и прибытие первых судов. Навигация началась. Жизнь продолжалась.



Пароход "КАРЛ МАРКС"

Л.Н.Войцеховский
Дедушкин причал

*Припомню нынче, как умею,
Про те лихие времена,
Как песня залпом прогремела:
«Вставай огромная страна!»
От фронтовых вестей угрюмый,
От голода держась едва,
Возил речник самусьский в трюмы
На тачках уголь и дрова.
Поныне помнят ветераны,
Священна память стариков,
Как флот водили капитаны
Пекарский, Мошкин, Верзаков.
Да, к славе тыла – работяги
Причастен и самусьский флот,
Тем, что фашистского бродягу
Страна погнала от ворот.
Ушли с Урицкой и с Советской.
Но у войны закон суров.
Навек в земле чужой, немецкой
Зарыты кости земляков.
Горел, придавливая муку,
Людей простых самусьский пыл.
Вот так, держась рука об руку,
Пришли к победе фронт и тыл.
Минули времена лихие.
Седыми стали старики.
И бакена теперь другие
На глядах матушки – реки.
Взметнув локатора антенну,
Плывет ОГА – флотов краса.
И паровым котлам на смену
Пришли иные чудеса.
И пусть в Союзе нашем знают:
Мы флоту преданы душой.
Не зря Самусь упоминают
В Энциклопедии Большой.
Своею родиной – Сибирью,
Ее величием горжусь
И отчим домом, что над ширью
Реки Томи в селе Самусь.*

Первые послевоенные годы

Долгожданный день Победы в Великой Отечественной войне самусьчане праздновали 9 мая 1945 года вместе со всей страной. Радостными, незабываемыми были и дни возвращения в родной поселок, к своим семьям солдат и офицеров, прошедших дорогами войны. Однако, раны, причиненные войной экономике страны, кровоточили, и их надо было срочно лечить.

В марте 1946 года был принят пятилетний план развития народного хозяйства страны и заводчане активно включились в социалистическое соревнование за его выполнение. Именно в эти годы первой и второй послевоенных пятилеток на флоте завода и в его цехах внедрялось множество передовых начинаний. Это и Лунинско-Киселевский метод частичного ремонта судна своими силами, пришедший к нам с железной дороги и поддержанный речниками. Это и почин волжского парохода «Руслан» - безостановочный рейс, Бурлаковский ремонт судов в межнавигационный период полностью силами экипажа по почину механика Бурлакова.

В цехах завода с новой силой развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетнего задания за экономию и бережливость. Было развернуто движение под лозунгом «Пятилетку в 4 года». В этих передовых начинаниях впечатляющих успехов добились экипажи пароходов «Красный Партизан» (капитан Багаев Дмитрий Александрович), парохода «Латвия» (капитан Фокин Василий Гаврилович, механик Чурсанов Борис Петрович), парохода «Пожарский» (капитан Куклин Петр Алексеевич).



Фокин В.Г.



Чурсанов Б.П.



Шутов С.И.

Среди цехов неоднократно лидировал деревообрабатывающий цех (начальник Тонких Владимир Григорьевич) и слесарный (начальник Шутов Сергей Иванович). За достигнутые успехи они были награждены знаком «Отличник социалистического соревнования Министерства речного флота»

Большим революционным событием в судостроении в 1946-47г.г. явилось появление на заводе технологии электросварки. Это новшество коренным образом изменило процессы судостроения и судоремонта.

Забот добавилось. Нужно было обучить людей, и главное, поверить в преимущество сварного шва перед клепанным. Да, трудности внедрения сварки были. Самодельные меловые электроды, нарезанные из листового металла, давали низкое качество сварных соединений. Пришлось много экспериментировать, прежде чем сварка прочно вошла в производство.

Другим событием этих послевоенных лет явилось завершение в 1948 году строительства и сдача в эксплуатацию двухпалубного пассажирского парохода «Богдан Хмельницкий» мощностью 450 лошадиных сил.

По тому времени это было высочайшим достижением самусьских судостроителей. Капитаном этого судна назначили одного из опытейших судоводителей Синицына Бориса Филипповича, свояка бывшего судовладельца Плотникова. Однако об этом чуть ниже, а сейчас: под звуки оркестра пароход отходил от родного причала. Густой черный дым из двух труб парохода застилал акваторию ковша, на берегу ликовали заводчане. Народу было столько, что, казалось, сюда собрался весь поселок. На верхней палубе парохода собрались проводить его до Томска ведущие специалисты завода во главе с директором Славороссовым Павлом Иннокентьевичем. Пароход, светясь белизной свежей краски, медленно уходил за стрелку акватории ковша. Кто-то крикнул: «Плыви, плыви, лебедок!»



Пароход "БОГДАН ХМЕЛЬНИЦКИЙ". Капитан Сеницын Б.Ф., механик Азаров Н.Т.

Возвращаясь несколько назад и забегаю вперед, вспоминается такой случай. В 1959 году в ковше, зимой, затонул земснаряд. Среди многих собравшихся посмотреть пришла с палочкой старушка – жена капитана Сеницына, родственница судовладельца Плотникова. На вопрос: «А Вы-то, уважаемая Олимпиада Васильевна, как тут оказались?»;- с иронией ответила: «А как же, пришла посмотреть, как новые хозяева ухитрились зимой утопить судно».



Замена старого флота

В 50-е годы приписной флот Западно-Сибирского речного пароходства, находящийся на техническом обслуживании и зимовке в Самусьском заводе, состоял из 53 единиц, 40 из которых были самоходными. Все суда, построенные еще до революции, давным-давно отслужили свой эксплуатационный срок и в дальнейшей работе были ненадежны.



В 1948 году Тюменский судостроительный завод освоил серийный выпуск колесных пароходов 732 проекта, предназначенных работать в Обь-Иртышском бассейне.

Первыми судами этой серии, пришедшими в п.Самусь в 1948 году, были пароходы «Лейтенант Здоровцев» и «Капитан Гастелло» мощностью по

450 лошадиных сил. За 10 лет суда этого проекта заменил весь старый дореволюционный буксирный флот Западно-Сибирского пароходства.

В 1952 году на Обь пришли и другие суда. Это были буксирные винтовые теплоходы 10-го проекта, построенные на Сормовском заводе (мощностью 600 л.с.). Они явились первыми вестниками будущего буксирного дизельного флота. В Самусь пришли 3 буксира. Почетное право осваивать новый проект предоставили опытным судоводителям, маститым капитанам. На теплоход «Алеша Попович» был назначен Верзаков Алексей Савватеевич, на теплоход «Илья Муромец» - Фокин Василий Гаврилович, третий теплоход «Брусиллов» принял Василий Сергеевич Старинщиков.



Теплоход «Брусиллов»

Капитан Старинщиков В.С., механик Киселев Н.Г.



С 1959 года обновился и пассажирский флот. Вместо старых грузо-пассажирских пароходов пришли комфортабельные колесные пароходы венгерской постройки. Это пароходы «Омск», «Бийск», «Барнаул», «Новосибирск», «Владивосток». Два первых парохода впоследствии были переданы из Новосибирской РЭБ флота в Самусь.

Пассажирский пароход «Омск»

С ростом грузопотоков на север Томской и Тюменской области росла потребность во флоте не только в количественном, но и в качественном отношении. Существующий паровой флот требовал замены на более автономные и экономичные дизельные суда. Это стало уже третьим поколением флота на Оби с момента Октябрьской революции 1917 года.



По заказу Министерства речного флота в Германии была построена большая серия сухогрузных судов проекта 2760 (грузоподъемностью 700 тонн мощностью 600 лошадиных сил).

Начиная с 1967 года их поступило в Самусьский завод 11 единиц.



Поступательно происходила замена буксирного парового флота. На смену ему с 1970 года в завод начали приходить теплоходы «ОТА» (800 лошадиных сил, проекта 758, постройки Пермского завода).



В то же время Тюменский судостроительный завод освоил выпуск теплоходов «РТ» (600 лошадиных, сил проекта 1741), их пришло в Самусь 11 единиц.



Несколько позднее из Венгрии пришли красавцы толкачи «ОТ» - 2000 лошадиных сил.

Эксплуатировались в Самусьском ССРЗ - 5 единиц.



Большую серию (57 единиц сухогрузных теплоходов с водометным двигателем проекта 890 типа «ГТМ») для малых рек Обь-Иртышского бассейна построил Самусьский завод, 15 из них были приписаны на техническое обслуживание заводу – изготовителю.



Сухогрузный теплоход проекта 912В г/п 350 тонн.
Построил Самусьский завод 13 шт.

Проекта 912И
Построил Самусьский завод 4 шт.



Событием в 1976 году для самусьских речников явилось поступление в завод скоростного крылатого пассажирского флота. Вначале это было 3 теплохода «Ракета».



В 1978 году Западно-Сибирское речное пароходство передало из Новосибирской РЭБ флота 5 теплоходов типа «Метеор». Обиделись тогда новосибирские судоводители на решение начальника пароходства: не справятся, мол, самусьчане с эксплуатацией этих судов. Но Виктор Васильевич Гошков - начальник пароходства того времени, человек твердый, своего решения не изменил. Верил, стало быть, самусьчанам.

В 80-е годы только самоходный флот, зимующий в акватории Самусьского ковша насчитывал 92 единицы.

Вместе с перевооружением флота появилась и другая проблема – переподготовка кадрового состава и береговых специалистов, обслуживающих эти суда. Первопроходцами этого дела в то время на теплоходах были:

«ОТА-894» - капитан Немцев Григорий Тимофеевич,
механик Бычков Виктор Никандрович;

«ОТА-925» капитан Провоторов Алексей Степанович,
механик Ванчугов Николай Сергеевич;

«ОТА-926» - капитан Канталев Борис Федорович,
механик – Васильев Василий Петрович.

И эта задача бывшим паровикам оказалась по плечу.



Капитаны на субботнике в апреле 1970 года

Много пришлось поработать и специалистам береговых производственных участков (БПУ). Они столкнулись со сложными системами и схемами автоматизированных теплоходов и только громадный опыт и твердые знания своего дела помогли им решать порой очень сложные задачи.



Устьянцев В.Н.



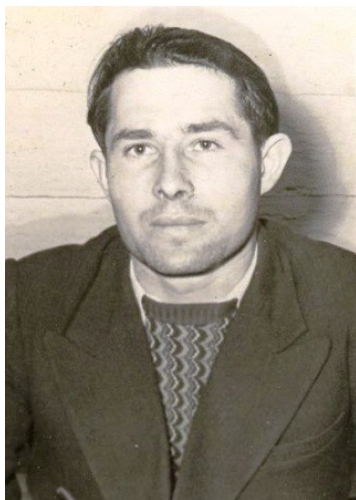
Литвинович В.П.



Гилев Ю.С.



Белявский А.Н.



Браун А.П.



Веснин В.И.

Много полезных для предприятия решений и рационализаторских предложений внесли опытные инженеры: Устьянцев Владимир Николаевич, энергетик Литвинович Владимир Павлович, начальник саморемонтного цеха Гилев Юрий Семенович.

В этот переходный период освоения работы на дизелях большой вклад внесли опытные дизелисты – групповые механики Белявский Александр Николаевич, Браун Александр Павлович, Веснин Виктор Иванович.

Осваивать работу на скоростном флоте начали лучшие. На теплоходе «Ракета – 259» капитаном стал известный всем кавалер Ордена Трудового Красного Знамени Куксенко Михаил Тихонович, механиком Кучеренко Владимир Васильевич; на теплоходе «Ракета-260» на



ту встали опытный капитан Домашенкин Евгений Филиппович, механик – кавалер ордена «Знак Почета» Леухин Владимир Ильич; на теплоходе «Ракета-268»-капитан Познахарев Алексей Иванович, механик Сопыряев Михаил Николаевич. Это были люди, образовавшие школу скоростного флота в поселке Самусь. С поступлением теплоходов «Метеор» опыт эксплуатации скоростных судов был продолжен.

Леухин В.И.

Капитаны Верзаков Е.А.

*Это Вы, обские капитаны,
В сильный ветер, дождик и грозу,
По реке ведете караваны
Добавляя в волос седину.
Это Вам не страшны темны ночи,
Когда мачты даже не видать,
Когда небо черное на клочья
Грозовые стрелы будут рвать.
Когда Вас обнимут ночью тени
Вместо верных и любимых жен,
Когда месяц черти с квасом съели,
Когда бакен будет не зажжен.
Вот такими бы ночами
Проце б дома, в тишине
Дверь закрыть двумя ключами
И под крылышко к жене.
Но сдружились мы с рекою.
Ночь ли темная над ней,
Ветер спорит ли с волною
Все равно верны мы ей.
Проведем мы караваны
По дороге голубой
Ведь на то мы капитаны
С твердой, флотскою душой.*

Групповые механики - это служба технической эксплуатации флота, задачей которой является обеспечение контроля за грамотной и безаварийной эксплуатацией судовых механизмов в навигационный период. Другой задачей является качественное проведение зимнего судоре-

зимнего судоремонта и, как итог этой работы, своевременная сдача флота весной в эксплуатацию. Здесь у групповых механиков очень много работы - выявляются различные ки. Службе технической эксплуатации флота, которой более 15 лет руководил заместитель генерального директора по технической эксплуатации флота Леппа Роберт Александрович.



Леппа Р.А.

Весной было не до сна. На выпуске флота работали сутками. Управление пароходства в Новосибирске очень серьезно следило за выходом судов по графику. Переговоры по селекторной связи проходили 2-3 раза в день. Если график по какой либо причине срывался, шуму было на весь Обской бассейн.

Судостроение 1951 – 1970 годы

В осуществлении программы замены старого флота Советского Союза принимали участие многие отечественные предприятия, в том числе и Самусьский завод.

Начиная с 1951 года была освоена и построена большая серия комфортабельных пассажирских теплоходов проекта 544 типа «Москвич» для использования на пригородных линиях реки Обь и ее притоках. В отличии от старых «трамваев» теплоход отличали хорошие скоростные характеристики и современный внешний вид. Всего их было построено 58 единиц.





Кроме этого, на базе корпуса этого проекта конструкторским бюро завода были разработаны проекты служебно-разъездных и прогулочных теплоходов, которые и сегодня пользуются спросом.

Шли годы, росла и совершенствовалась база судостроения.

В 1960 году хозяйственным способом строится новый котельный цех в композитном исполнении (кирпич, дерево). Появились гильотины, пресс – ножницы, вальцы гибочные и правильные, сверлильные станки и другое оборудование.



Новый (старый) судостроительный (котельный) цех 1960 г.

С 1964 года со стапелей завода сходят сухогрузные водометные теплоходы проекта 890 типа ГТМ грузоподъемностью 150т, оборудованные крановой механизацией. К концу 1970 года их было построено 57 единиц.

В этот же период ведется строительство пассажирских судов для речной переправы проекта 792 (их построено 40 единиц).



Параллельно выполняются не серийные заказы, такие как плавучие электростанции с паровой машиной мощностью 200 кВт (ПЭС-1, ПЭС-2).

Вместе с ростом объемов судостроения большое место в программе завода занимал текущий судоремонт и модернизация флота. Это, прежде всего, в 1961 году перевод судов с твердого на жидкое топливо, что позволило резко сократить численность судовых команд и увеличить автономность плавания судов без заправки.

Большие объемы модернизационных работ были выполнены в связи с переоборудованием судов для нефтеперевозок, с установкой скрубберов и систем задымления отсеков барж. Проводились и другие экспериментальные работы, такие как установка дистанционного управления паровой машиной на судах 732 проекта. Опробывались в работе буксирные автоцепы УДР-50,75,100, натяжное швартовое устройство (лебедка Сторожева) и другие работы.

В корпусно-сварочном цехе ощущалась острая нехватка квалифицированных рабочих, а главное, подготовленных инженерно-технических работников. Процесс комплектования завода специалистами начал еще в 50-е годы директор завода Жигулин Евгений Николаевич, который очень любил молодые грамотные кадры. И когда по его заявке прибывали из учебных заведений молодые инженеры, он уделял им особое внимание. Многие вспоминают, как он в вышитой косоворотке, подпоясанный ремнем, принимал их в своем кабинете, знакомясь и давая напутствие.

В бытность Жигулина Е.Н. прибыли: Литвинов Михаил Иванович, в последствии бессменный начальник корпусно-сварочного цеха; Горопов Николай Васильевич – будущий директор Моряковской РЭБ флота, Амосов Владимир Васильевич – прошел все стадии профессионального роста и стал на долгие годы директором Самуського завода; Протопопов Борис Семенович – начал свою работу технологом судокорпусного цеха и в дальнейшем 19 лет проработал главным инженером завода. На его долю выпал самый сложный период технического перевооружения завода, освоение строительства новых проектов судов и модернизация старого флота.



Литвинов М.И.



Амосов В.В.



Протопопов Б.С.



Пучков А.Е.



Учкин Н.М.



Чумак А.Ф.



Шпицер О.Э.

На предприятии начинали свой путь на различных ответственных должностях, а затем выросли до крупных руководителей Западно-Сибирского речного пароходства: Пучков Анатолий Ефимович – главный инженер завода, много лет проработавший главным инженером Западно – Сибирского речного пароходства; Учкин Николай Михайлович – начал свой трудовой путь на заводе от рядового инженера и до главного инженера завода, а затем стал руководителем ведущей службы Западно-Сибирского речного пароходства; Чумак Александр Федорович – директор Самусьского завода – в последствии глава Томской районной администрации; Шпицер Оскар Эрмстович - главный инженер завода, впоследствии главный инженер Томского районного управления Западно-Сибирского речного пароходства. Все они внесли свой достойный вклад в дело развития и процветания Самусьского завода.



Электросварщики ССЦ. 1962 г.

Электросварщики судостроительного цеха

1. Уфимцев Анатолий
2. Дычек Николай
3. Киряков Михаил
4. Гордеева Зинаида
5. Мицевич Феликс
6. Кукшин Семен
7. Оглодок Николай

8. Иванков Валентин

9. Толмачев Алексей

10. Мариничев Дмитрий

11. Сафронов Михаил

Коллектив ССЦ. 1972 г.





Бригада судосборщиков
Козикова П.Е.



Бригада судосборщиков
Сафронова М.М.

Начало перевооружения завода. Годы 1970 -1980.

Как и чем жил завод в эти годы? Если в общем – как и вся страна, теми же заботами. Коллектив боролся за выполнение и перевыполнение социалистических обязательств, бригады добивались почетных званий «Ударник коммунистического труда», передовики производства заносились на Доску Почета. Завод неоднократно выходил победителем в отраслевом и бассейновом социалистическом соревновании, награждался переходящими знаменами и награждался грамотами обкома КПСС и облисполкома. Однако промышленная база уже не удовлетворяла возросшие потребности судостроения и судоремонта. Это прекрасно понимал вновь назначенный в 1969 году директор завода Амосов Владимир Васильевич. Для осуществления ремонта подводной части современных судов, смены винто – рулевого комплекса назрел вопрос строительства судоподъемного сооружения (СЛИПа). Проблема состояла не столько в финансировании этого объекта, сколько в поиске подрядчика. Директору удалось тогда найти взаимопонимание с мощной строительной фирмой «Томсктрансстрой». Несмотря на большую загруженность организации, СЛИП все-таки был включен в план строительства. Не без трудностей были заключены договора и с другими строителями, такими как «Подводречстрой» и другие. Сдача в эксплуатацию СЛИПа в 1972 году коренным образом изменила технологию судостроения и открыла широкие возможности по ремонту флота.



Так было



Судоподъемное сооружение СЛИП-Г150



Суда поднятые на СЛИП-Г150 для ремонта



Спуск теплохода "Атаман Ермак"



Спуск мега-яхты ULBA (БАЙТЕРЕК)

Навсегда ушли в прошлое бревенчатые «склизы», по которым производили спуск судов на воду. Прекратились изнурительные работы по производству выморозки во льду. Если считать, что СЛИП был вторым на Оби после Новосибирской РЭБ, то работы ему хватало с лихвой на весь громадный флот Западно-Сибирского пароходства.

Параллельно с подрядным способом строительства на заводе велся хозяйственный. Построены: в 1970г. - двухэтажная контора караванного участка, в 1971г – лесопильное производство. Крупным объектом и утверждением хозспособа явилось строительство в 1976 году трехэтажного здания инженерного корпуса, в проекте которого были использованы лучшие собирательные решения других предприятий.

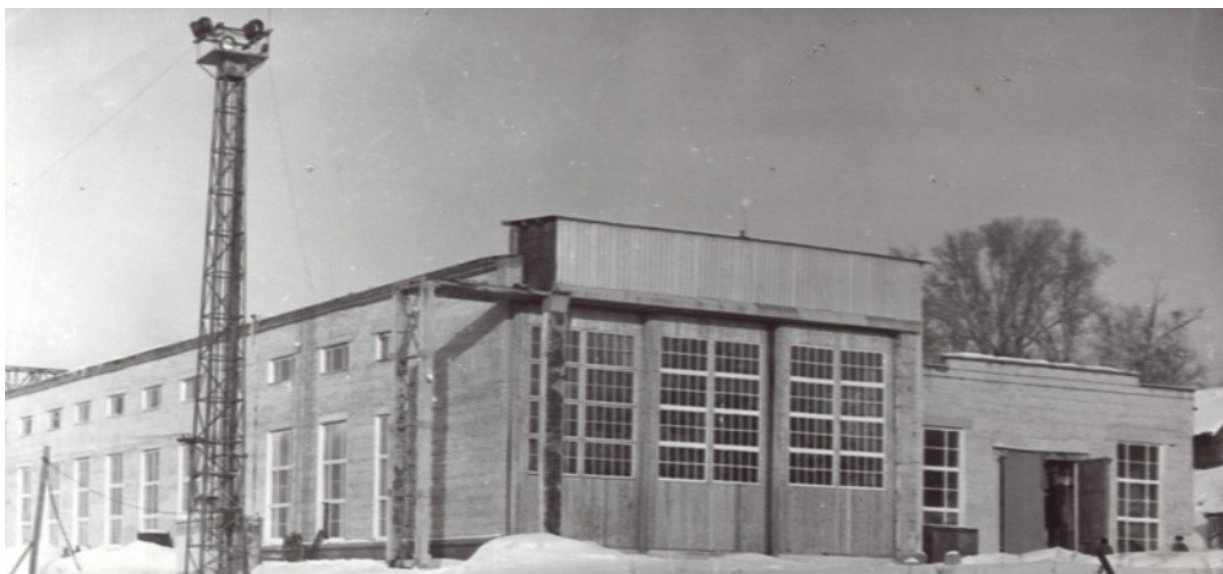


Инженерный корпус

Следующим объектом строительства хозспособом в 1979 году было здание столь необходимое для судостроения – ПЛАЗ, где производится разбивка теоретического чертежа судна в натуральную величину.

К этому времени благодаря взаимному сотрудничеству и хорошо установившимся связям завода с проектным институтом «Гипроречтранс» в городе Новосибирске был разработан генеральный план перевооружения завода, развития жилищного и культурно-бытового строительства поселка. Судя по запланированным объектам, становилось очевидным, что перспективное строительство может потянуть только довольно мощная строительная организация. И вновь это был трест «Томсктранстрой», строительный поезд которого на долгие годы обосновался в поселке речников.

Вторым объектом после СЛИПа на территории завода СМП (СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЙ ПОЕЗД) построил блок цехов, состоящий из трех участков: судозаготовительного, трубогибочного и кузнечного, общей площадью 2 800 квадратных метров. Ну, о славных делах строителей и их вдохновителей будет рассказано отдельно.



Блок цехов

Одновременно на стапелях завода ведутся последние приготовления к спуску на воду крупнотоннажного сухогрузного теплохода проекта Р-25Б, строительный № 2, грузоподъемностью 2000 тонн, мощностью 1156 лошадиных сил, габаритная длина судна – 97.3 м.

Торжественный спуск на воду и сдача в эксплуатацию этого речного гиганта были посвящены знаменательной дате в истории завода – 100-летию со дня его основания. Начиная с 1978 по 1981 г.г. таких судов было построено 4 единицы.

О судостроении вообще и освоении крупнотоннажного судостроения вспоминает бывший главный инженер завода Протопопов Борис Семенович.

Начало судостроения на Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе, как это ранее отмечалось, история относит к 1912 году. Тогда была произведена сборка двух буксирных пароходов, поставленных «россыпью» на завод из европейской части страны. С этого времени на предприятии внедряется практика регулярной загрузки производства объектами судостроения.

Строительство судов для судоремонтного предприятия, каким был Самусьский затон, было необходимым - давать стабильную загрузку рабочим береговых профессий в период, когда приписной флот уходил в плавание. Пароходство всячески поддерживало эту инициативу, т.к. в бассейне катастрофически не хватало флота. Только этим можно объяснить то, что предприятие в своем техническом развитии получало приоритет по сравнению с родственными предприятиями Западной Сибири.

Рост промышленной базы позволял увеличивать габариты, тоннаж и мощность строящихся судов, что в действительности и происходило.

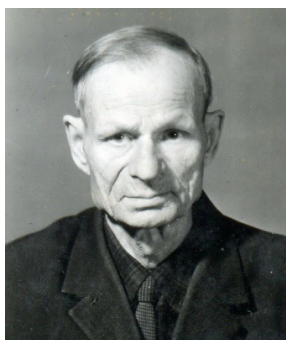
Особенно активно судостроением завод начинает заниматься в послевоенный период. С 1951 года начинается строительство крупной серии пассажирских теплоходов проекта № 544 пассажироместимостью 144 человека.

Архитектурно теплоход представлял собой изящное судно, своими формами выгодно отличаясь от существующих пассажирских судов. И не только формами. Эксплуатационные характеристики были значительно выше аналогичных действующих, особенно скорость и комфортабельность.

Сложные обводы корпуса, а особенно надстройки, заставили строителей искать новые технологии, разрабатывать соответствующую техоснастку, рационализировать свой труд.

Немало проблем создавало отсутствие здания корпусного цеха, когда оборудование располагалось под навесами из дощатого настила, а так же постоянного спускового пути. Все это и многое другое требовало творческого подхода к выполнению большинства технологических операций по строительству теплохода.

Инициаторами в изыскании и использовании резервов повышения эффективности производства того периода зарекомендовали себя: начальник корпусно-сварочного цеха Божок П.П., начальник слесарного цеха Шутов С.И., начальник технического отдела Бендин В.А., начальник ОТК Поляков А.Г., прораб Чириков Н.И., начальник кузнечного цеха Новицкий Е.И., начальник литейного цеха Турунтаев И.М., начальник деревообрабатывающего цеха Тонких В.Г.; мастера корпусного цеха – Самойлов Е.Г., Лушников С.И., Попов В.П., Курганов-Носов М.Г.; мастер слесарного цеха Воронежский К.И.; главный диспетчер Миничев А.С.; судокорпусники Митюкевич А.К., Попов А.П., Юдин С.В., Ванке Ф.К., Ризу Г.В.



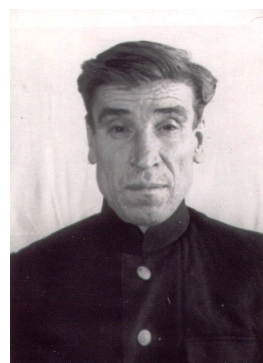
Турунтаев И.М.



Ванке Ф.К.



Ризу Г.В.



Митюкевич А.К.

Электросварщики Мицевич А.Ф., Киревнин И.Г.; кузнецы – Мошкин Н.И., Кумпяк В.А.; слесари Владимиров П.Ф., Некрасов А.П.; токари Комлев В.С., Блошнянец А.Г., Некрасов М.П.; трубогибщики Борзунов М.А., Кузнецов В.И. и другие работники предприятия, благодаря творческому труду которых реализовывались казалось бы неразрешимые проблемы.

Предприятие уверенно выполняло плановые задания производственной программы, в том числе и судостроения, объемы которого на каждый последующий год увеличивались. Росла и номенклатура заказов. Так, если в 1955 году завод строил один проект – пассажирский теплоход проекта 544, то через четыре года, в 1959 году – три проекта. Это – проект 544 (пассажирский теплоход), проект 792 (пассажирский теплоход, для речной переправы) и проект ПЭС-200 (плавающая электростанция мощностью 200 КВа). А еще через 10 лет, в 1969 году, номенклатура судостроения состояла из четырех проектов одновременно строящихся судов. Здесь следует отметить, что в период строительства пассажирских теплоходов произ-

водственная мощность завода прирастала медленно. По-прежнему отсутствовало здание корпусного цеха, краны грузоподъемностью более трех тонн, металлорежущее оборудование для резки листовой стали толщиной более 5мм, отсутствовали стапельные места. Все это снижало возможности предприятия в увеличении объемов судостроения.

Значительно изменилось положение дел с судостроением при вводе в эксплуатацию в 1972 году судоподъемного сооружения – СЛИПа Г-150 номинальной грузоподъемностью 800 тонн. Горизонтальная площадка СЛИПа, способная разместить 980 погонных метров стапельных мест, самоходные тележки, порталный кран грузоподъемностью 16 тонн позволили оборудовать постоянные стапеля с винтовыми тумбами, механизировать грузоподъемные и такелажные работы при сборке и стыковке секций, увеличить размеры блоков корпуса, повысить качество работ по сборке корпуса судна, монтаже валовой линии и сборке движительно – рулевого комплекса и, наконец, механизировать передвижение судов по СЛИПу и спуск их на воду.

С вводом СЛИПа резко увеличиваются объемы, как судоремонта, так и судостроения. Завод одновременно строил пять проектов судов:



Очистная станция – проект 354К, построено 12 единиц;



Бункеровочная база – проект Р16К, построено 12 единиц;



Плавкран
грузоподъемностью 27 тонн.
Проект 721.
Построено 3 единицы.



Плавкран
грузоподъемностью 5 тонн.
Проект Р-99.
Построено 3 единицы;



Плавкран
грузоподъемностью 16 тонн
Проект Р-108.
Построено 12 единиц;

Успешное выполнение коллективом плановых заданий, рост производственной мощности завода породило у руководства Западно-Сибирского речного пароходства идею пополнить флот в пароходстве большегрузными теплоходами. И, хотя, эта идея больше преследовала цель престижности пароходства, чем эксплуатационную необходимость в грузоперевозках, предложение было принято к действию.

Заводу был предложен проект № Р25Б сухогрузного теплохода грузоподъемностью 2000 тонн, мощностью 1156 лошадиных сил. Автор проекта – ЦПКБ г. Москва. Судно представляло собой сухогрузный двухвинтовой теплоход с трюмом, имеющим люковое брызгонепроницаемое закрытие, бак, машинное отделение и надстройку в корме, корпус судна был с внутренними бортами и двойным дном. Назначение теплохода – перевозка генеральных, сыпучих, навалочных грузов, контейнеров и промышленного оборудования. Габариты теплохода: длина – 97.3 метра, ширина – 12.7 метра, высота – от основной линии до несъемных частей -14.0 м, высота надводного борта – 3.4 м, скорость хода с грузом – 19.5 км/час, класс речного Регистра - «О», район плавания – реки и водохранилища Сибири и Дальнего Востока.

Ничего подобного Самусьский завод ранее не строил. Более того, самоходных судов подобных габаритов и грузоподъемности в Обь-Иртышском бассейне до этих пор не было. Возможно, эти обстоятельства и сыграли решающую роль в принятии решения о строительстве теплохода, вызвав профессиональную гордость заводчан за оказанную честь быть первопроходцами в Обь - Иртышском бассейне по крупнотоннажному судостроению.

В свою очередь руководство Западно-Сибирского речного пароходства приняло на себя обязательство оказать помощь в обеспечении предприятия крайне необходимым для строительства такого рода судов оборудованием. В 1976 году завод получил козловой кран грузоподъемностью 20 тонн и колеей 32 метра, тогда же кромко-скалывающий станок СКС-25 для снятия фаски у листовой стали; листогибочную машину И-2220А для гибки листовой стали толщиной 10 мм, чуть позднее – гильотинные ножницы Н-407 с толщиной реза 12мм и листопрямильные вальцы УБР для правки листовой стали толщиной 10мм. Значительно обновилось электросварочное оборудование, в том числе сварочные тракторы для автоматической сварки листовой стали. И самое главное: в титульный список строительных объектов был включен корпусный (судостроительный) цех.

Это касательно объектов, необходимых для дальнейшего развития судостроения.

Вопросы же организации и технологии постройки возлагались на коллектив завода-изготовителя, главными из которых было изготовление технологической оснастки.

Основная нагрузка по разработке технологической документации легла на технический отдел завода. Коллектив техотдела, руководимый инженером Лобастовым О.Ф., с энтузиазмом взялся за работу.

За основу брали собственный опыт, результаты командировок на родственные предприятия, передовой опыт судостроительной промышленности, информационные материалы ЦБНТИ. Все предлагаемые решения рассматривались на техническом совете и только после этого обсуждения рекомендовались к внедрению. Такой порядок принятия решений максимально исключал возможные ошибки и промахи. Проводились тематические конкурсы на лучшее рационализаторское предложение по строительству теплохода.



Лобастов О.Ф.

Проводились тематические конкурсы на лучшее рационализаторское предложение по строительству теплохода.

Наиболее сложным был вопрос применения автоматической сварки при изготовлении корпуса судна. Дело в том, что действующие Правила Речного Регистра требуют, во-первых: удельное значение объема автоматической сварки по изготовлению корпуса должен был составлять не менее 75%; во-вторых, все сварные швы корпуса судов разрядов «О» и «М» подвергаются обязательному инструментальному (рентгенографическому или ультразвуковому) контролю.

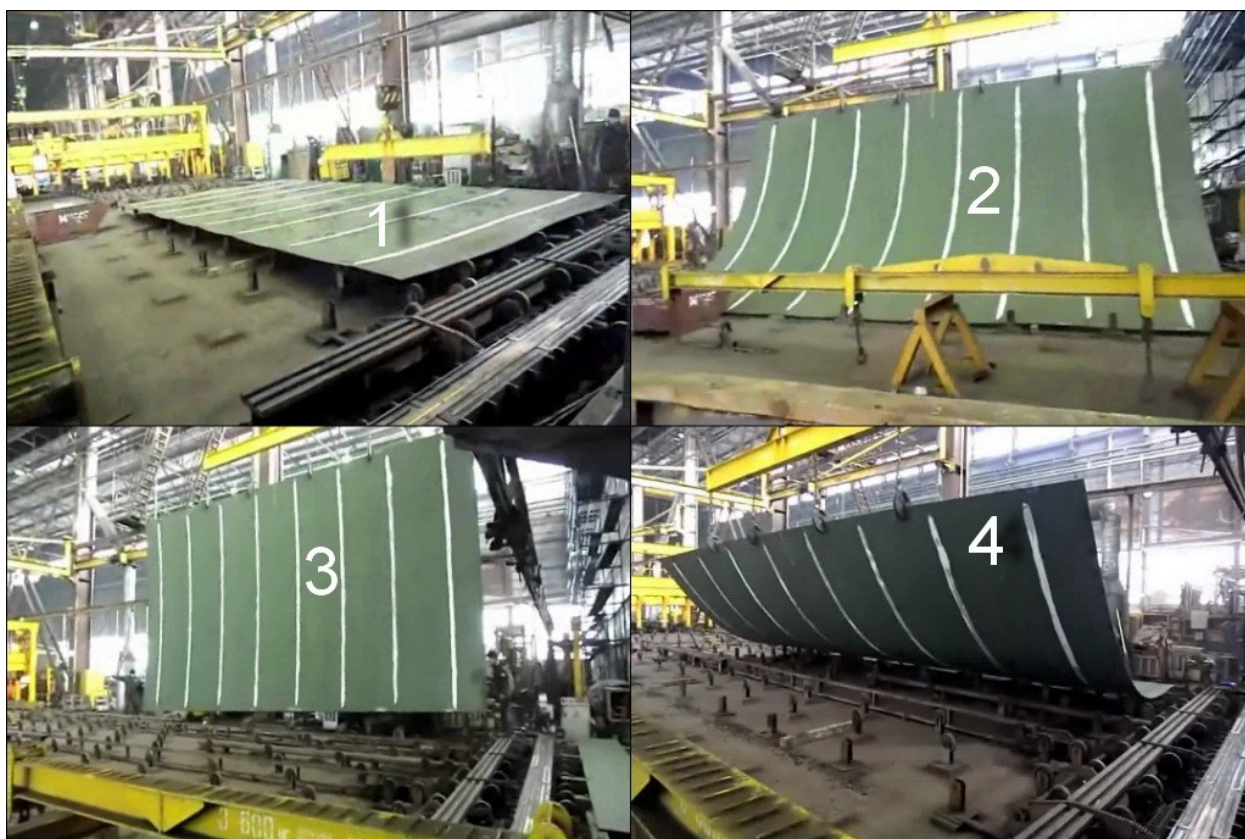
Указанные обязательные требования можно было выполнить только при одном условии: максимальное применение в судостроении автоматической сварки.

Для нашего предприятия сложность вопроса заключалась в том, что автоматическая сварка судовых конструкций должна производиться только в закрытых помещениях, исключающих возможность влияния на процесс атмосферных явлений (ветер, осадки, отрицательные температуры и т.п.), а корпусный цех, да и завод в целом, подобными помещениями не располагал. После тщательного изучения данной проблемы был принят к внедрению вариант выполнения автоматической сварки под флюсом на флюсомедной подкладке с обратным формированием шва. Такой способ обеспечивал высокое качество сварного шва, значительно снижал деформацию свариваемых полотнищ, резко повышал производительность труда за счет высокой скорости сварки и отсутствия необходимости производить сварку обратного шва.

В отношении же закрытого теплого помещения выход был найден следующий. От корпуса списанного буксирного парохода проекта 732 был взят блок машинного отделения и установлен вблизи корпусного цеха в районе действия портального крана грузоподъемностью 8 тонн. В дальнейшем этот блок был перенесен на территорию СЛИПа в зону действия козлового крана грузоподъемностью 20 тонн. В палубе блока был установлен сдвижной люк с размерами, позволяющими подавать краном внутрь помещения листы для сварки полотнищ обшивки корпуса судна. В стене прорезан щелевой люк, через который тяговой лебедкой вытаскивались сваренные полотнища. В середине блока был установлен однолинейный электромагнитный стенд длиной 7 метров с мощными электромагнитными прижимами и медным сердечником с канавкой для размещения в ней флюса. Стык листов размещался строго по оси канавки медного сердечника, предварительно заполняемой флюсом. В помещении блока было установлено сварочное оборудование для обеспечения автоматической сварки и электропитания магнитов. После выверки положения листов и зазора между ними включался электромагнит, устанавливался сварочный трактор на начало сварного шва и начинался процесс автоматической сварки.

Здесь следует отметить, что конструкция стенда, разработанная работниками технического отдела завода, выгодно отличалась от конструкции подобных стендов, спроектированных ЦНИИ РФ и институтом электросварки имени академика Е.О.Патона, которая имела более сложную конструкцию.



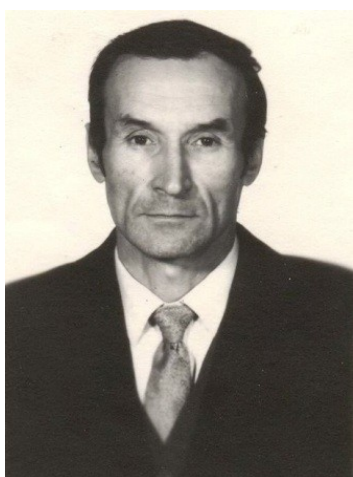


Кантовка сваренного полотнища

В сжатые сроки электромагнитный стенд был спроектирован, изготовлен и успешно освоен. Так была решена одна из главных проблем строительства крупнотоннажного судна. Внедрение стенда позволило применить технологию постройки корпуса, предусматривающую поточность изготовления плоскостных секций с применением автоматической сварки и последующего формирования объемных секций из плоскостных. Конструкцию магнитного стенда, в своем рационализаторском предложении, изложил инженер технического отдела Чурсанов Олег Борисович. Он же разработал все чертежи и электросхемы стенда и магнитов.

В изготовлении и внедрении в производство электромагнитного стенда принимали непосредственное участие: технолог по электросварке Чурсанов О.Б., начальник корпусного цеха Литвинов М.И., главный энергетик цеха Чайковский В.А., мастер корпусного цеха Буньков А.И. Освоение стенда и всю его последующую работу бесценно осуществляли операторы– электросварщики Унжаков Виктор Петрович, Бородин Анатолий Георгиевич. Контроль качества швов автоматической сварки осуществляли: Видяйкина Валентина Павловна - на изгиб, растяжение и структуру металла. Контроль наличия газовых пор, шлаковых включений, непроваров - дипломированный специалист по акустическому неразрушающему контролю Чурсанова Лидия Васильевна.

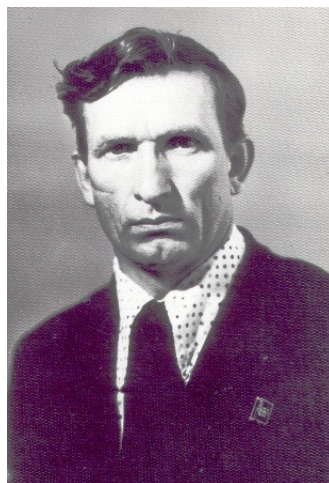
В 1988 году при запуске нового судостроительного цеха фирмы ASPO по чертежам Чурсанова О.Б. были изготовлены две магнитных балки длиной 9 метров и встроены в линии по изготовлению плоских секций, что позволило увеличить производительность этих линий в два раза. Благодаря этому мероприятию соответственно увеличилась производительность судостроительного цеха, т.к. двухсторонняя сварка полотнищ, предложенная поставщиками цеха, сдерживала производительность всего комплекса.



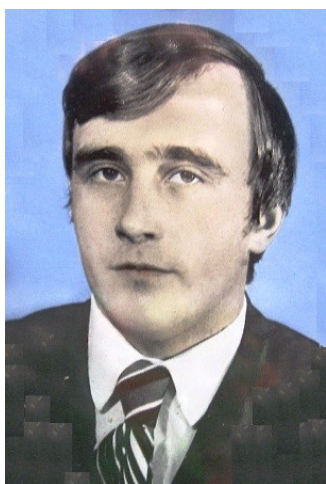
Чурсанов О.Б



Унжаков В.П.



Бородин А.Г.



Чайковский В.А.

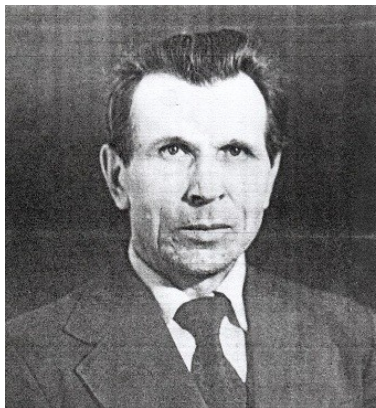


Видяйкина В.П.



Чурсанова Л.В.

Другим узким местом производственного процесса было обеспечение рабочих мест кислородом. Работа по погрузке и выгрузке баллонов производилась вручную и была очень трудоемкой.



Технический отдел завода совместно с ведущим инженером Дерешевым М.Ф. разработал и внедрил контейнерный метод эксплуатации баллонов с помощью вилочного захвата контейнера трактором «Беларусь»

Дерешев М.Ф.

И, наконец, нельзя не сказать о главном факторе, обеспечившем успех освоения постройки головного теплохода. Это люди, профессионалы–судостроители:



Клабуков В.И.



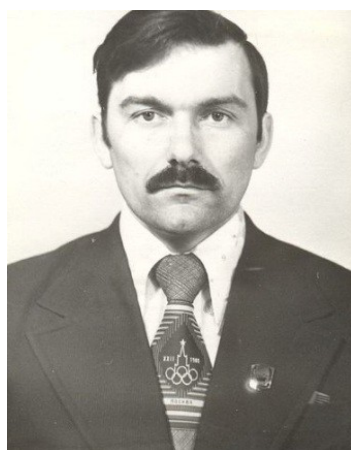
Провоторов А.С.



Шобухов Г.В.



Шевцов И.С.



Максименко А.В.



Григорьев В.С.



Николаев М.М.



Буњков А.И.



Аносов В.В.



Тимофеенко А.П.



Кривошеев П.А.



Безгодкин А.А.



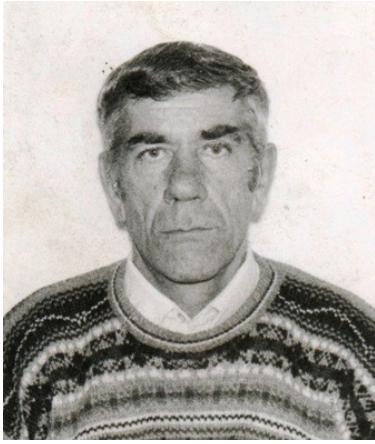
Козиков П.Е.



Новицкий П.В.



Киревнин И.Г.



Ендальцев Н.И.



Шешуков М.А.



Болошко А.Н.



Ясинцев Г.А.



Сергеев А.И.



Рабочие судостроительного цеха

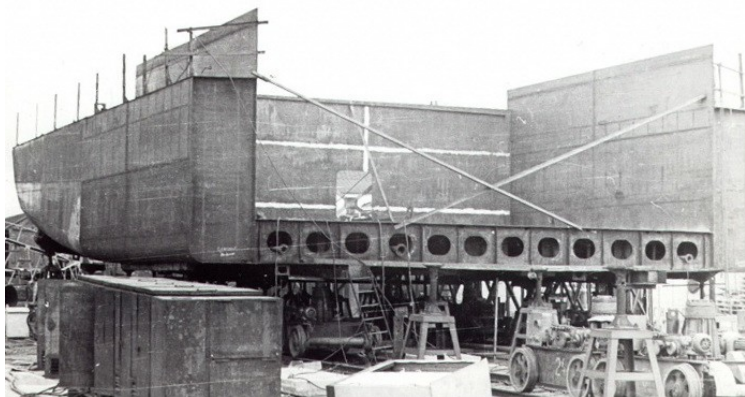


Рабочие механического цеха

Кроме уже упоминавшихся ранее следует отметить и некоторых других. Это и начальник механосборочного цеха Клабуков В.И., начальник ДОЦ Провоторов А.С., начальник ОТК Шобухов Г.В., начальник ОГМ Шевцов И.С., главный диспетчер Горшков М.Г., инженеры технического отдела: Максименко А.В., Севостьянов И.Г., Власов В.С., начальник СЛИПа Григорьев В.С., прораб Николаев М.М., мастера цехов Буньков А.И. Аносов В.В., Зайцев Д.П., Тимофеенко А.П., Дуркин А.В., Лысовский Г.И., Лысовский В.И., судокорпусники Кривошеев П.А., Безгодкин А.А., Козиков П.Е., Шешуков М.А., Иванов Г.А., Моисеев Г.Н., газорезчик Ясинцев Г.А., электросварщики Новицкий П.В., Ендальцев Н.И., Киревнин И.Г., Оглодок Н.В., Филиппи В.А., слесари Корсаков П.Е., Владимиров П.Ф., Андольщик А.А., Воробьев Н.В., токари Некрасов М.П., Комлев В.С., Блошнянец А.Г., Чернаков В.П., Рубцов И.А., строгальщик Сергеев А.И., столяры Карасев И.А., Новиков Ф.Б., Решетников В.С., плотник Скирневский П.Ф., и много других работников завода, чей трудовой вклад способствовал успешному ходу и завершению строительства теплохода.

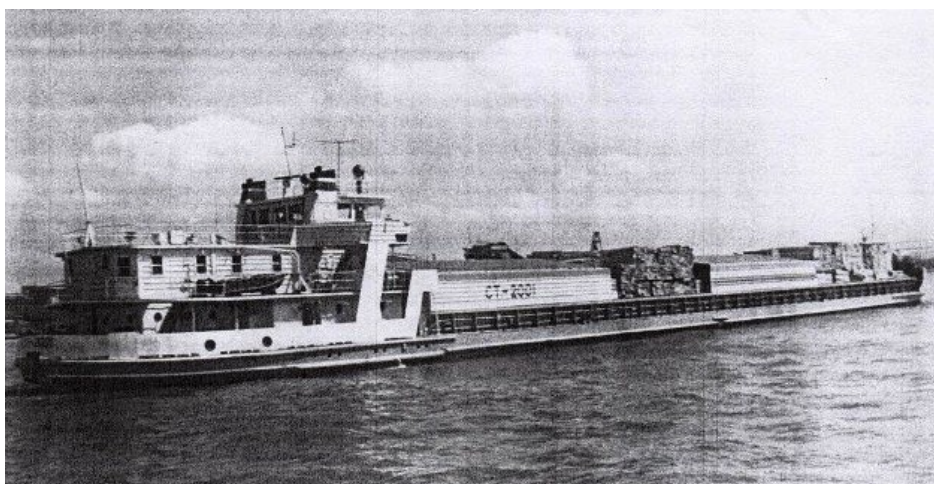


Одновременно строятся: теплоход Р25Б, бункербаза Р16К, плавкран 27 тонн



Блоки Р25Б в сборе:

корма + машинное отделение + начало трюма



В 1978 году головной теплоход проекта Р25Б был спущен на воду и сдан в эксплуатацию.

Длина судна 97.3 м

Заводу минуло 100 лет (1879 – 1979 г.г.)

Подготовка к достойной встрече юбилейной даты развернулась задолго до ее наступления. Десятки бригад, сотни труженников завода становились победителями широко развернутого социалистического соревнования. Пришедшая в последнее время на предприятие молодежь достойно продолжала трудовые традиции своих отцов, матерей и братьев.

Заслуженной славой на заводе достигли комсомольско – молодежные бригады судокорпусников - возглавляемые кавалером Ордена «Трудового Красного Знамени» Анатолием Александровичем Безготкиным и кавалером Ордена Трудовой Славы II степени Василием Васильевичем Кондратьевым.

На заводе трудились замечательные люди. Только за годы девятой и десятой пятилеток орденами и медалями награждены 22 человека, а слесарю механо-сборочного цеха Корсакову Петру Ефимовичу присвоено высокое звание – Герой социалистического труда.



Корсаков П.Е.

Заслуженным авторитетом и признанием на заводе пользуются передовики производства. Среди них прославленные бригадиры судостроители Кривошеев Петр Андреевич, Козиков Петр Егорович, старший мастер судокорпусного цеха Буньков Андрей Иванович, прораб нового судостроения Николаев Михаил Михайлович. К 100-летию завод располагал технически грамотными, высококвалифицированными кадрами, способными решать поставленные перед ними задачи.

За годы девятой и десятой пятилеток построено:

- 8 очистных станций проекта 354 К ;
- 9 бункеровочных баз проекта Р – 16 К;
- 5 плавкранов различных проектов;
- 3 док – кессона;

- 6 барж различной грузоподъемности;
-13 сухогрузных теплоходов проекта 912-В, грузоподъемностью 350 тонн;
-4 сухогрузных теплохода проекта 912-И грузоподъемностью 350 тонн, оборудованных изгибающимся устройством для толкания.
Велось обширное жилищное и культурно – бытовое строительство.

Указ

Президиума Верховного Совета СССР

« О награждении «Самусьского судостроительно – судоремонтного завода Орденом «Знак Почета»

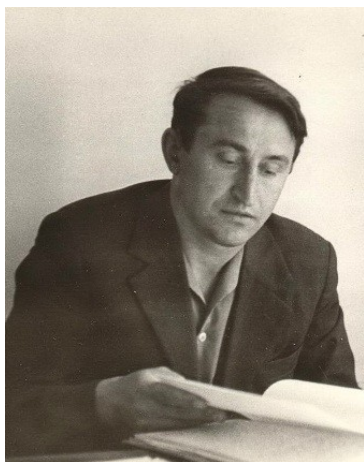
За достигнутые успехи в развитии речного транспорта и строительстве судов для освоения нефтедобывающих районов Западной Сибири наградить Самусьский судостроительно – судоремонтный завод орденом «Знак Почета».

*Председатель Президиума
Верховного Совета СССР
Л.И.Брежнев
Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР
М.Георгадзе*

Поздравления с высокой наградой Родины были получены от первого секретаря Томского обкома КПСС Лигачева Е.К., министра речного флота Богрова Л.В., начальника Западно-Сибирского речного пароходства Гошкова В.В., от многих организаций отрасли водного транспорта и широкого круга речников, эксплуатирующих построенные заводом суда.

Еще задолго до 100-летнего юбилея руководство завода проявило дальновидность и приняло решение о создании **Музея боевой и трудовой славы**, где должна была быть воссоздана вся историческая летопись завода. Организация этого дела была поручена мне, в то время заместителю генерального директора по кадрам и быту и секретарю партийного комитета завода Гуськову Леониду Николаевичу.

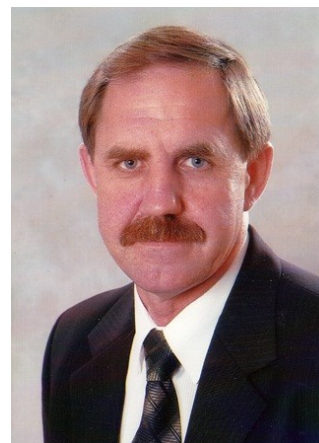
В день празднования 100-летнего юбилея предприятия праздновалось и **открытие музея**. Сегодня он является центром профессиональной и ориентационной работы, воспитания молодежи в духе боевых и трудовых традиций заводчан. В музее проходят встречи с ветеранами войны и труда, проводятся экскурсии школьников.



Гуськов Л.Н.



Бондаренко С.А.



Михайлов Н.А.

Пароход
ГАГАРА
1879 год.
Случайная
зимовка



Изделия из раскопок бронзового века в пос. Самусь



Жилищное и коммунальное строительство



Ранее было много рассказано об основной деятельности судостроительно – судоремонтного предприятия, однако цехом «номер один», конечно условно, в заводе всегда считался сам поселок речников Самусь, развитию которого во все времена уделялось самое пристальное внимание. Одной из главных задач было строительство жилья и создание в полном объеме социальной инфраструктуры поселка речников.

Если проследить этапы развития поселка с тридцатых годов, то наиболее примечательными будут 50 – 60 годы, когда с ростом флота и производства значительно увеличилось количество населения поселка и назрела потребность в жилье. Эта проблема коснулась не только Самусьского завода, но и других предприятий, принадлежащих Западно–Сибирскому речному пароходству. Было принято решение о выделении средств на строительство серии 2-х этажных восьми квартирных домов из бруса. Распиловка леса и заготовка деталей была поручена Моряковской РЭБ флота. Строительство этих домов велось хозяйственным способом вплоть до 1970 года. Всего в поселке Самусь построено 40 домов. Месту застройки присвоили название «53 квартал».

Для сборки и отделки домов, при заводе был создан ремонтно – строительный участок (PCY), начальником которого много лет проработали Капшуков Василий Яковлевич, Игнатов Алексей Григорьевич, и в последствии Ландышко Николай Николаевич. Они были людьми спокойными и дело свое знали хорошо. Да и в коллективе PCY работали люди, на которых можно было положиться.

Это плотники Когтев Иван Ефимович, Гранкин Василий Михайлович, плотники–штукатуры брата Толкмита Роман Карлович и Александр Карлович, каменщик Баранов Виктор Егорович.

В дальнейшем участок PCY расширялся, пополнялся кадровым составом, ему предстояло большое будущее, потому что хозяйственным способом строилось все больше и больше.

В ноябре 1962 года поселок постигло крупное несчастье – сгорел клуб. Культурная жизнь заводчан на время замерла. Однако руководство завода и прежде всего директор Жигулин Евгений Николаевич давно уже приняли решение о строительстве нового Дома культуры. Он был заложен в кирпичном исполнении с главным залом на 400 посадочных мест.

Началась работа по форсированию строительства. На помощь PCY приходили бригады комсомольцев, пенсионеры завода и поселка. В организации строительства активно работала партийная и профсоюзная организации.



Открытие Дома культуры состоялось в апреле 1963 года.

К этому времени директор завода Жигулин Е.Н. был переведен на другую работу и все хлопоты по завершению строительства и оборудованию Дома культуры принял на себя вновь назначенный директором завода Чумак Александр Федорович – энергичный и необыкновенно активный в общественной жизни человек.

Ему, как поселковому лидеру, удалось ликвидировать застой в спорте, пробудить интерес к художественной самодеятельности, повысить чувство гордости за свой завод и поселок.



Наряду с этим, директор был и создателем. Строительство новой школы на 960 мест хозяйственным способом в то время было едва ли посильно Самусьскому заводу, но в 1965 году школа была построена и сдана в эксплуатацию.



Первая школа десятилетка поселка Самусь (сгорела в 1991 году)



Самусьская средняя школа им. академика Пекарского

Пекарский Викентий Викентьевич (1937-1994), академик Российской Академии медицинских наук (РАМН), более 20 лет возглавлял кафедру и клинику общей хирургии Сибирского медицинского института (ныне университета). Сотни излеченных пациентов с благодарностью вспоминают Викентия Викентьевича, хирурга - "золотые руки". Медики чтят память основателя кардиохирургии в Томске, с его именем связывают операции на открытом сердце, разработку совместно с инженерами уникальной аппаратуры для регулирования ритма сердца (дефибриляция, электростимуляция, "электронные таблетки"...).



Для поселка Самусь он - выпускник средней школы (ныне лицей, носящий его имя). Именем академика Пекарского названа центральная улица поселка Самусь. Викентий рос любознательным и общительным подростком. Он часто отпрашивался с уроков, что бы побывать (позднее даже асестировать) на операциях, которые делала его мать Ковецкая Марьяна Георгиевна - главный врач Самусьской линейной больницы. Внешне он походил на своего отца, легендарного обского капитана Викентия Даниловича Пекарского. Такой же высокий, статный, красивый, с сильным "командирским" голосом. Его сверстники поголовно были очарованы рекой, мечтали стать капитанами, водить караваны судов за Полярный круг. Сын же капитана Пекарского все каникулы проводил у матери в больнице. Он рано познал Гиппократову мудрость - "медицина есть поистине самое благородное из всех искусств", и оставался верен этому искусству до конца своей жизни.

Дом быта стал следующим подарком поселку. Построен и сдан в эксплуатацию в 1964 году.

Так уж традиционно повелось в Самуськах, что каждый директор завода оставлял о себе память вкладом в дело социального развития поселка. Большой это был вклад или маленький, зависело от многих обстоятельств и прежде всего от возможности получения государственных капитальных вложений. Для этого сначала должна была быть готова проектная документация, привязка объекта к местности и т.д. Только тогда, имея тесные связи и положительную репутацию по освоению средств по строительству, Министерство речного флота РФ могло пойти навстречу. В этом плане нужно отдать должное директору завода Амосову Владимиру Васильевичу. Умел он находить средства на промышленное и гражданское строительство. Именно при нем, с 1969 года, были реализованы основные планы социального развития поселка. За 31 год его директорской деятельности в поселке произошли коренные изменения.

Построено:

- 13 домов с полным благоустройством, или 807 квартир;
- общежитие ГПТУ на 360 мест;
- общежитие для рабочих на 422 места;
- лыжная база с освещенной лыжной трассой, протяженностью 3 км;
- детские ясли – сад на 280 мест и второй ясли – сад на 320 мест;
- продовольственный магазин по ул. Урицкого.

Все этому предшествовала огромная подготовительная работа. Это, прежде всего, инженерные сооружения: многокилометровые поселковые тепловые сети, водоразборный комплекс со станцией обезжелезивания, канализационно-очистные сооружения и центральная отопительная котельная.

Все это создало необходимую базу для осуществления планомерного строительства в поселке. Прежде всего, ставилась задача образовать центр поселка. Появились трудности, связанные со сносом старого жилья и переселением жильцов. Особенно трудно решались вопросы с жителями частных домов, но все осталось позади – центр поселка получился.

Однажды поселок посетил первый секретарь Томского обкома КПСС Егор Кузьмич Лигачев и, глядя на обустроенную площадь перед заводоуправлением, не удержался от похвалы и посоветовал на то, что даже в городе Томске у него нет такой возможности.

Для руководства всей этой работой в 1972 году в штатное расписание завода была введена должность заместителя генерального директора по строительству, в подчинении которого первоначально находился лишь инженер по техническому надзору Фроловский Юрий

Иванович, внесший, несомненно, большой вклад в дело подготовки строительной документации.

Основным подрядчиком по производству строительных работ по-прежнему выступал трест «Томсктранстрой» в лице его подразделений СМП-347, которым руководил Кулик Вадим Семенович. Впоследствии СМП-735 долгое время руководил Черныш Иван Карпович, многоопытный строитель и прекрасной души человек. Те, кто решал с ним вопросы выполнения работ и подписывали процентовки, никогда не забудут, насколько эти совещания были бурными и где, как говорится, дым стоял «коромыслом».

Для повышения эффективности работы СМП-735, руководство треста решило передислоцировать СМП из д. Копылово, где он находился, в поселок Самусь. С этой целью для строителей был построен целый поселок из двухквартирных щитовых домиков. Факт размещения строительного-монтажного поезда в поселке Самусь говорит сам за себя. Работы для СМП-735 в нашем поселке было очень много.

К итогам жилищно-коммунального строительства мы еще вернемся, а сейчас снова о росте производственных мощностей.

Строительство нового судостроительного комплекса



Место где построены: судостроительный цех, механический цех, пожарное депо.
Время съемки - май 1979 года. Наводнение.



Судостроительный цех



В соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 17.09.1979 г. № 877 «О мерах по развитию речного транспорта в РСФСР в 1981-1985 г. г.» Министерству речного флота была поставлена задача: увеличить объем перевозок народно-хозяйственных грузов, особенно в районы освоения природных ресурсов Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, и в первую очередь на боковых и малых реках. Для этого было необходимо пополнение флота в большом количестве малотоннажными баржами грузоподъемностью до 1000 тонн. Учитывая, что Минсудпром и Министерство речного транспорта выполнить эту задачу в короткий срок были не в состоянии, Совет Министров СССР принял решение через «Автопромимпорт» заключить контракт на покупку в Финляндии и строительство цеха комплектной поставки по производству малотоннажных барж. С учетом использования территории, инженерного обеспечения, наличия трудовых ресурсов и жилья, было признано целесообразным разместить судостроительный цех в поселке Самусь Томской области.

Основные проектные данные судостроительного цеха.

Судостроительный цех предназначался для строительства речных барж проекта 81108. Мощность цеха в натуральном выражении – выпуск 40 барж в год. В денежном выражении – 11.05 млн.руб.в ценах того времени.

Основные данные баржи:

- грузоподъемность – 1300 тонн;
- длина – 69.6м;
- ширина – 14.0 м;
- высота борта – 2.0 м;
- класс Регистра – «О» (лед)

Баржа предназначалась для перевозки минерально – строительных и тяжеловесных грузов, колесной и гусеничной техники.

Основные проектные решения.

Выполнение технологических процессов в судостроительном цехе предусматривалось совершенным высокопроизводительным оборудованием:

- первичная обработка листового профильного проката - на автоматизированной поточной линии;
- резка металла—на координатных газорезательных установках с программным и светооптическим управлением;
- сварка—автоматическая и полуавтоматическая в среде углекислого газа;
- сварка и монтаж объемных секций—в специальных кондукторах с применением кантователей;
- подъемно—транспортные операции—мостовыми электрическими кранами, кран—балками, консольными кранами, мостовыми перегружателями, приводными тележками;
- для контроля производства и технологического процесса предусматривалась промышленная телевизионная установка.

Общая площадь здания вместе с пристройками и служебно— бытовыми помещениями — 30.3 тыс. кв.м.

Другой цех — по изготовлению комплектующего судового оборудования с пристроенными служебно—бытовыми помещениями площадью 3.2 тыс.кв.м. Конструктивные решения—аналогичны судостроительному цеху. Общая площадь территории судостроительного комплекса—11.0 га.

Состав основных объектов комплекса.

- Судостроительный цех с пристроенным блоком служебно — бытовых помещений.
- Цех по изготовлению судового комплектующего оборудования со служебно—бытовыми помещениями.
- Блочная котельная производительностью 12.4 Гкал / час.
- Склад комплектующего оборудования и судового инвентаря.
- Склад масел, красок и химикатов площадью 500 кв.м
- Кислородная станция производительностью 88 куб.м/час
- Гараж на 25 автомобилей, площадью 800 кв.м
- Пожарное депо на 3 автомобиля, площадью застройки 627 кв.м
- Трансформаторная подстанция 35/10 кВ, мощность трансформаторов 2 x 2500 кВт.
- Установка для производства углекислоты.

Общая сметная стоимость судостроительного комплекса — 22683 тыс.руб. в ценах 1983 года.

Строительство и ввод в эксплуатацию в 1987 году судостроительного цеха и цеха по производству комплектующего судового оборудования, а также вспомогательных объектов, сооружений и объектов жилищно—бытового назначения позволили в 4 раза увеличить объем выпускаемой продукции предприятия, превратить его в крупнейший судостроительный комплекс с высоким уровнем механизации и эффективности производства.

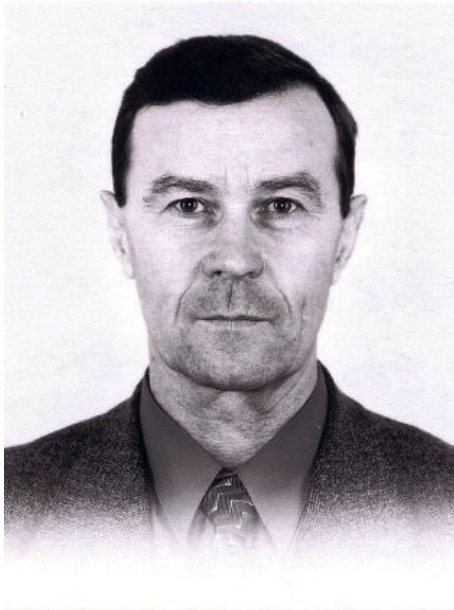
Строительство цеха осуществлял генеральный подрядчик - трест «Томсктранстрой» во главе с управляющим Богач Владимиром Ефимовичем с его подразделением СМП—735, находящимся в поселке Самусь.

К строительству такого крупного объекта было привлечено 15 субподрядных организаций.

Кроме основного строительства на долю СМП—735 выпали объекты жилищно—бытового и промышленного назначения. График выполнения строительных работ находился под неусыпным контролем Томского обкома КПСС в лице второго секретаря Поморова Александра Адриановича.

Ход выполнения работ в значительной мере зависел и от поступления конструкций и оборудования по железной дороге. Всего было отгружено из Финляндии (фирма «ASPO») 800 вагонов, которые нужно было принять, разгрузить и правильно складировать. Эти работы полностью лежали на заводе.

Помощь строителям оказывалась и во многих других вопросах, как обеспечение покрасочными материалами, пиломатериалом, рабочей силой, техникой. Постоянная связь и тесные контакты завода со строителями осуществлялись через вновь созданный в 1984 году отдел капитального строительства (ОКС), начальником которого стал Протопопов Всеволод Борисович.



Шумилов В.И

Отдел был скомплектован из опытных инженеров: Шумилова Владимира Ивановича, Брагина Василия Павловича, Осипенко Владимира Николаевича, Маркина Анатолия Михайловича, Терещенко Олега Михайловича. Все они внесли свой достойный вклад в строительство цеха и дальнейшее социальное развитие поселка. С первых дней закладки комплекса судостроительного комплекса во весь рост встала задача предстоящего комплектования его кадровым составом, рабочими и специалистами.

Прежде всего были назначены первые руководители. В судостроительный цех – Пугин Александр Сергеевич. В цех судового оборудования – Клабуков Виктор Игнатьевич.

Для приемки оборудования и его отгрузки в Финляндию были направлены специалисты завода.

Другие специалисты знакомились с оборудованием и технологическим процессом на однотипном предприятии в поселке Килия Одесской области.

Специалистов по эксплуатации и обслуживанию техники готовили в период проведения пуско-наладочных работ. Первую продукцию судостроительный цех выдал в июне 1988 года ко дню Всесоюзной Партийной Конференции.

По этому случаю состоялся торжественный митинг. Празднично украшенная полотнищами тысячетонная баржа превратилась в импровизированную трибуну. На главном плакате были начертаны слова «Принимай наш подарок, Родина!»

На строительстве первой баржи особенно отличились - судокорпусники: Собянин Василий Афанасьевич, Цивенко Василий Васильевич, электросварщики: Новицкий Петр Викторович, Ендальцев Николай Иванович, Оглодок Николай Викентьевич, Киревнин Иван Григорьевич.

Это было началом, а уже в 1990 году цех вышел на проектную мощность – 40000 тонн тоннажа в год.

Динамика роста основных производственно-финансовых показателей Самуського ССРЗ за 1985-1990г.г.

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерения	Факт. выполн. 1985 г.	Факт. выполн. 1990 г.	Темп роста
1	Валовая продукция	т.руб.	5100	9244	1,81
2	Товарная продукция	т.руб.	4672	8198	1,75
3	Реализация готовой продукции	т.руб.	4760	8241	1,73
4	Численность персонала	человек	546	685	1,25
5	Производительность труда	т.руб.	4401	6454	1,46
6	Средняя з/плата	т.руб.	220	315	1,43
7	Балансовая прибыль	т.руб.	1091	1693	1,55
8	Среднегодовая стоимость основных производственных фондов	т.руб.	11510	42456	3,68
9	Наличие собственных оборотных средств	т.руб.	1331	2551	1,91

Кроме всего уже сказанного о строительстве объектов жилищно–коммунального назначения, связанных с судостроительным цехом и построенных СМП-735, дополнительно были выделены капитальные вложения на строительство домов на 60 и 120квартир, построенных субподрядной организацией ДСК (СУ-17) по улице Судостроителей.

В это же время руководство Самусьского завода выступило с инициативой строительства дома на 90 квартир по улице Октябрьской на долевых началах с участием Западно-Сибирского речного пароходства; Томского технического участка водных путей;



Гошко В.А

органов местного самоуправления и Самусьского завода, взявшего на себя функции по организации строительства. Договор на подрядные работы был заключен с одной из мощнейших строительных фирм в Томской области - трестом «Химстрой».

Другим жизненно важным объектом для завода и поселка в целом было строительство дороги Томск – Самусь с твердым покрытием. Нужно отдать должное и поставить это в заслугу директору завода Амосову Владимиру Васильевичу, который, будучи депутатом Томского областного Совета народных депутатов приложил немало усилий к тому, чтобы эта дорога была включена в областной план строительства. Сегодня на радость жителей она прочно соединяет поселок с областным центром и городом Северском.

Своими воспоминаниями о ходе строительства объектов судостроительного комплекса на базе импортной поставки делится бывший заместитель директор завода по строительству Гошко Владимир Антонович. «Мне очень повезло в том, что я был одним из участников организации строительства этой грандиозной по своим масштабам и объемам стройки, и по своим служебным обязанностям был причастен ко всем большим и малым делам этой «стройки века» с самого начала и до ввода в эксплуатацию судостроительного комплекса.

Все началось 5 ноября 1982 года, когда в Москве был подписан контракт с финской фирмой «АСПО» на проектирование, изготовление строительных конструкций, поставку технологического оборудования и инженерного обеспечения полнокомплектного комплекса по выпуску речных барж. В период с 1983 по 1986 годы из Финляндии были поставлены 800 железнодорожных вагонов с конструкциями и оборудованием судостроительного цеха и цеха по изготовлению судового оборудования, а также блочная отопительная котельная общей стоимостью 15.6 млн. руб., в том числе проектная документация 1.5 млн.руб.

Первый приезд иностранных специалистов в количестве 3 человек состоялся 14-15 сентября 1983 года. Цель приезда– ознакомление с площадкой строительства и обсуждение вопросов проектирования и монтажа строительных конструкций.

Затем был приезд в поселок Самусь 15 – 23 октября 1984 года рабочей группы в составе 7 человек специалистов и шефмонтажников. После этого приезд иностранных специалистов, шефмонтажников и наладчиков запуска оборудования осуществлялся регулярно в период с 1985 по 1988 г.г. Всего их побывало на стройке 52 человека из различных фирм и стран–изготовителей технологического оборудования.

С 1984 года начались строительные – монтажные работы по образованию территории строительства, забивке свай, монтажу металлических конструкций корпусов цехов.

Как уже говорилось, генеральным подрядчиком был утвержден трест «Томсктранстрой» (директор Богач В.Е.) и его подразделение СМП–735 (начальник Черныш И.К.). Всего в строительстве и монтаже конструкций и оборудования инженерных сетей участвовало около 15 субподрядных организаций Минмонтажспецстроя.

Большой вклад в проектирование вспомогательных объектов комплекса, инженерных сетей, осуществление технологического контроля и в контакты с иностранными проектировщиками внес ГПИ «Сибгипроречтранс» (ГИП Никитин А.С.), выполнивший объем проектно-изыскательских работ на сумму 500.0 тыс.руб. Проектирование осуществлялось в ходе строительства.

Строительство объектов и монтаж оборудования импортной поставки был осуществлен в период с 1984 по 1988 годы. В этот же период производилось и строительство промышленных и жилых объектов, необходимых для нормальной работы судостроительного производства.

В напряженных буднях незаметны были масштабы созидания, а вот теперь, оглядываясь назад и перебирая в памяти перечень, объемы и сроки выполненных работ, поражаешься их грандиозности.

Так, для образования территории строительства площадью 11.0 га было завезено флотом Западно–Сибирского речного пароходства 500.0 тыс. куб.м песка, 150.0 тыс. куб.м гравия, забито 1500 штук свай, уложено 1800.0 куб.м бетона (в основание фундаментов колонн и оборудования), возведены : судостроительный цех площадью 24.0 тыс.кв.м, цех судового оборудования площадью 3.0 тыс.кв.м, смонтировано 150 единиц импортного оборудования, инженерное обеспечение и системы жизнеобеспечения. Сметная стоимость строительства объектов промышленного назначения составила 42.8 млн.руб., в том числе СМР–24.0 млн.руб. На объектах ежедневно работало свыше 500 человек. Это была поистине ударная стройка. Рост объемов освоения капитальных вложений наглядно виден из следующей таблицы (до начала строительства цеха, в разгар строительства цеха):

			1981г.		1986г.		Рост в ... раз	
			Всего	СМР	Всего	СМР	Всего	СМР
1.	Освоение кап.вложений	т.руб.	1030,0	611,0	11721,0	5463,0	11,3	8,94
а.	В т.ч. пром. строительство	т.руб.	715,0	324,0	10281,0	4101,0	4,6	4,8
б.	В т.ч.жилищ. строительство	т.руб.	315,0	287,0	144,0	1362,0	4,6	4,8
2.	Хозспособ	т.руб.	262,0	179,0	328,0	543,0	3,5	3,0

Все эти объемы были выполнены в короткие сроки нашими строителями монтажниками. К сожалению, всех их поименно назвать просто невозможно, отметим лишь тех руководителей строительства, талантливых организаторов производства, которые вложили всю свою энергию и здоровье в дело строительства и оставили заметный след о себе. Это управляющий трестом «Томсктрансстрой» Богач Владимир Ефимович, директор Самусьского завода Амосов Владимир Васильевич, начальник СМП–735 Черныш Иван Карлович, главный инженер МО -101 Музалев Василий Николаевич, главный инженер ТМУ«Сибтехмонтаж» Арешенко Владимир Васильевич, прораб ТМУ «Сибстальконструкция» Кочерга Виктор Дмитриевич, начальник ГИП ГПИ «Сибгипроречтранс» Никитин Александр Степанович. Незабываемы и иностранные специалисты–Аро Маури– руководитель проекта, шефмонтажники–Сильвенонен Марику и Нурминайнен Аймо.

Значительная роль в осуществлении строительства комплекса принадлежит второму секретарю Томского Обкома КПСС Поморову Александру Адриановичу, который ежемесячно проводил совещания на объектах строительства, способствовавшие ускорению темпов строительных работ. В декабре 1987 года был сдан в эксплуатацию пусковой комплекс судостроительного производства и в конце мая 1988 года сошла со стапеля цеха первая баржа грузоподъемностью 1300 тонн.

Самусьский судостроительно- судоремонтный завод в отраслевой рекламе

Предприятие существует уже более 100 лет. Продукция завода хорошо зарекомендовала себя в работе на реках Западной и Восточной Сибири, в Европейской части России. В начале 90-х годов завод вышел со своей продукцией и на международный рынок. По заказу голландской фирмы была построена баржа типа «Европа -2» для эксплуатации на Европейских реках.

Были установлены прочные связи с фирмами Китая и других стран. На экспорт поставлялись оборудование, древесина.

Тщательно отлаженный технологический процесс позволяет предприятию строить надежные суда, отличающиеся повышенной прочностью корпусов. Строительство судов – основной вид деятельности завода. Завод может выпускать практически все виды судов различных модификаций :

- баржи–площадки;
- бункер–базы, нефтеналивные, аппарельные суда; суда для комплексной переработки отходов.

Большим спросом у заказчиков пользовались сухогрузные теплоходы проекта 912–И, грузоподъемностью 350 тонн для работы на малых реках. Они оборудованы краном и изгибающимся устройством для толкания.

Большое внимание на заводе уделяется развитию машиностроения. В сотрудничестве с отраслевыми институтами освоен выпуск пользующихся успехом у заказчиков многих видов продукции, в том числе :

- якорно–швартовый шпиль с тяговым усилием до 5 тонн;
- черпак для землечерпательных снарядов объемом 0.45 куб.м;
- гребные валы для судов на подводных крыльях.

Круглый год осуществляется комплексный ремонт флота.

Одним из крупнейших подразделений завода является СЛИП, на котором ежегодно ремонтировалось до 150 судов.

ХРОНОЛОГИЯ строительства судов на Самусьском ССРЗ с 1912 года

Год постройки судна	Тип судна	№ проекта	Мощность, л.с Грузоподъемность, т.	Название судна	Примечание
1912	Буксирный пароход		100 л.с. 100 л.с.	Тура Конда	Сборка. Поставка из Англии
1935-36гг.	Колесный газоход		80 л.с.	№№ 201, 202, 203, 204	Постройка. Машина из Англии
1936 г.	Буксирный пароход		60 л.с. 60 л.с.	“Чая” “Васюган”	Постройка
1937 г. 1939 г. 1940 г.	Буксирный пароход — “ —	СБ-16	450 л.с. — “ — — “ —	“Степан Разин” “Чапаев” “Латвия”	Сборка. Корпус изготовлен в Зеленодольске
1941 г.	Пассажирский пароход		450 л.с.	“Александр Невский”	Постройка. Корпус изготовлен на 3-де «Ленинская кузница», г. Киев
1942-43гг.	Буксирный пароход	СВ-16	450 л.с.	“Анатолий Серов” “Полина Осипенко”	Сборка. Корпус изготовлен в Зеленодольске

1944 г.	Буксирный пароход	СВ-16	450 л.с.	“Литва”	Корпус изготовлен на з-де “Ленинская кузница” г.Киев
1948 г.	Грузопассажирский пароход		450 л.с.	“Богдан Хмельницкий”	Корпус изготовлен в Зеленодольске
1951-64гг.	Пассажирский теплоход (“Москвич”)	544	150 л.с.	“ПТ-1” — “ПТ-68”	Постройка. Серия 58 единиц
1958-65гг.	Речная переправа	792	54 л.с.	№№ 1 — 40	Постройка. Серия 40 единиц
1959-60 г.г.	Плавучая электростанция		200 кВт	ПЭС-1 ПЭС-2	Постройка
1964-74г.г.	Сухогрузный теплоход г/п 150 т.	890	225 л.с.	Грузовой теплоход мелкосидящий	Постройка. Серия 57 единиц
1969-74гг.	Док-кессон	814А		№№ 1,2,3	постройка
1973-82гг.	Бункербаза	Р16К			Серия 10 единиц
1974-81гг.	Очистная станция	354К		№№ 1 — 9	Построено 9 единиц
1976-78г.г. 1979-85г.г. 1979 г.	Плавкраны			№№ 1, 2, 3 №№ 1 – 12 № 1	г/п 27 т – 3 шт. г/п 16 т – 12 шт. г/п 5 т – 1 шт.
1978 г. 1979 г. 1980 г. 1981 г.	Сухогрузный теплоход	Р25Б	1156 л.с. г/п 2000 т.	№ 2001 № 2002 № 2003 № 2004	Построено 4 единицы
1983-88 гг.	Сухогрузный теплоход	912В	450л.с. г/п 350 т.	№№ 1 — 13	Постройка
1983-91 гг.	Сухогрузный теплоход	912И	450л.с.	№№ 1 — 4	Постройка
1988-91 гг.	Баржа - площадка	81108	г/п1300 т.		Постройка серии 13 единиц
1993г.	Трюмная баржа “Европа-2”	РК-Р 104/2	г/п 2400 т.		Построено 4 единицы
1993-97г г.	Нефтеналивная баржа	81462 81371	г/п 1000 т.		Построено 44единицы
1999г.	Плавучий двухбашенный док	81260	г/п 800 т.		Построено 1 единица
2003г.	Баржа для перевозки самоходной техники с аппарелью	2902	г/п 460 т.		Построено 4 единицы
2004г.	Несамоходное судно комплексной переработки отходов	НСКПО 81108			Построено 1 единица
2004г.	Баржа-площадка класса «О»(лёд)	пр.29.02/С	г/п 475 т	№1 Экс.назв. СВП-502	Постройка
2004г.	Служебно-разъездное судно класса "О"	пр.7.03.	270л.с.	Сизов	Постройка
2004г.	Баржа-площадка с параллельным устройством	пр.47.04.	г/п 200 т		Постройка
2005г.	Служебно-разъездной катер для перевозки служебных лиц класса "Р"	пр.8.02/КС-100А		Звезда	Модернизация

2005г.	Служебно-разъездное судно класса "О2,0(лед20)"	пр.26.03.	2х270 л.с.	Таркус	Постройка
2005г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "Л" и "Р"	пр.82130		-	Постройка
2006г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "Л" и "Р"	пр.104.05	150 л.с.	Путейский-10	Модернизация
2007г.	Брандвахта для проживания экипажа земснаряда	пр.110.05			Постройка
2007г.	Пассажирский т/х судно класса ("О2,0(лед20)А)	пр.105.05	2х525 л.с.	Фарман Салманов	Постройка
2008г.	Дебаркадер "*О2,0"	пр.183.06.		№1	Постройка
2008г.	Баржа-площадка с носовым аппаратным устройством "О2,0(лед20)	пр.47.04.	г/п 200 т	ТК-200-205	Постройка
2008г.	Баржа-площадка с носовым аппаратным устройством "О2,0(лед20)	пр.47.04.	г/п 200 т	ТК-200-210	Постройка
2009г.	Служебно-разъездное судно класса "О2,0(лед20)"	пр. ULBA	2х10055 л.с.	Бэйтерек	Постройка
2009г.	Дебаркадер "*О2,0"	пр.183.06.		№2	Постройка
2010	Понтон				Постройка
2011г.	Служебно-разъездное судно класса "М-ПР"	пр.265.09	1050 л.с.	Атаман Ермак	Постройка
2012г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Чистик" стр.№202	Постройка
2012г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Павлин" стр.№203	Постройка

2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Чиж" стр.№205	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Путейский-147" стр.№206	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Колибри" стр.№208	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Синьга" стр.№209	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Путейский-148" стр.№212	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Сова" стр.№215	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Лунь" стр.№218	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050. 1	280 л.с.	т/х "Вяхирь" стр.№231С	Постройка

2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050. 1	280 л.с.	т/х "Юрок" стр.№232С	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050. 1	280 л.с.	т/х "Турухтан" стр.№236С	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050. 1	280 л.с.	т/х "Ржанка" стр.№237С	Постройка
2013г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Связь" стр.№221	Постройка
2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Саджа" стр.№224	Постройка
2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Путейский-149" стр.№227	Постройка
2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050. 1	280 л.с.	т/х "Путейский-201" стр.№239	Постройка

2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "Путейский-103" стр.№226	Постройка
2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3050	115 л.с.	т/х "444" стр.№225	Постройка
2014г.	Понтон противопожарный			СНПП	Постройка
2014г.	Баржа (доковый вес 244,5тн.)	пр.312.1 1			Постройка
2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3215	150 л.с.	т/х "Жайык"	Постройка
2014г.	Служебно-вспомогательное судно для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроль глубин судового хода класса "*Р 1,2"	пр.3215	150 л.с.	т/х "ЖАРТАС"	Постройка
2015г.	Баржа (блок-секции)	пр. ТСК. 418			Не достроенный
2018г.	Баржа	пр. 590.17		Постройка	АО "Транснефть Центральная Сибирь"
2018г.	Отдельное среднее звено наплавного моста (пантон-3шт.)		до 120 тонн - 1шт.	Постройка	ООО "Ямбургтранс-сервис"

Подготовка кадров

Главная производительная сила общества—люди, трудом которых создаются все материальные ценности. Эффективность этого труда целиком зависит от профессиональной подготовки рабочих кадров. Вот почему на заводе этому вопросу уделялось и уделяется самое пристальное внимание.

Еще в 30-е годы при заводе была создана школа ФЗО. Впоследствии и до 1987 года это уже было профессионально – техническое училище № 3, которое вело подготовку квалифицированных рабочих для Самусьского завода.

Постоянный контингент учащихся составлял 360 человек. Готовились рабочие профессии для флота и береговых служб. Другим видом подготовки и повышения квалификации кадров при заводе являлся учебно-курсовой комбинат, где ежегодно получали новую профессию до 120 человек, проходили обучение на повышение разрядов 40–50 человек. На базе учебно-курсового комбината функционировала школа командного состава (ШКС) флота, ведущая подготовку третьих штурманов. Проводилась аттестация специалистов по линии Госгортехнадзора и газового хозяйства. В деятельность учебного комбината входила и программа все-



Верзакова Т.А.

общей экономической учебы, вдохновителем и организатором которой была начальник комбината Верзакова Тамара Александровна, немало сделавшая для того, чтобы сухая тематика предметов стала жизненной и интересной. Помимо обязательных мероприятий Тамара Александровна проявляла собственную инициативу и в организации культурного досуга заводчан, в том числе проведении литературных вечеров различной тематики с выпуском стенгазет и музыкальным оформлением. Незабываемые вечера помнятся и сегодня!

Другим важным общественным поручением Тамары Александровны была выдача информации о жизни коллектива завода в бассейновскую газету «На вахте», за публикацию серии статей в которой она была награждена значком «Отличник речного флота».

Роль общественных организаций в производственной и общественной жизни коллектива завода

Говоря об успехах коллектива завода в сфере производственной деятельности, развитии материально-технической базы предприятия, улучшении жизни трудящихся, нельзя не отметить ту большую организационную, культурно-массовую и воспитательную работу, которую проводили партийный и профсоюзный комитеты в области организации социалистических соревнований за эффективность и качество труда, обобщения опыта новаторов производства, создания в цехах центров общественно – политической работы (ЦОПР), организации работы местного радиовещания и выпуске газеты мусьский судостроитель». Все эти мероприятия в значительной мере оказывали благотворное воздействие на борьбу с негативными явлениями в коллективе и, наоборот, славил человека труда, несли информацию о жизни завода и поселка в целом. Заметный след по руководству общественной работой в заводе оставили: секретари партийного комитета: Втюрин Иван Павлович, Гуськов Леонид Николаевич, Бондаренко Сергей Александрович; председатель заводского комитета профсоюза никова Людмила Федоровна. Много сил и стараний прикладывали эти люди не только для формирования политико-морального состояния коллектива завода, но и для организации его досуга. Под постоянным вниманием находилась работа коллектива Дома культуры. Организовывались спортивные соревнования и выезды на теплоходе за ягодами и на рыбалку. В социальном плане партийным комитетом завода проделана большая работа по созданию молодежно-жилищных кооперативов (МЖК) для строительства благоустроенного жилья молодым семьям. В результате 70 молодых семей въехали в новые квартиры.

Секрета-

Секретарю партийного комитета Втюрину Ивану Павловичу принадлежит инициатива по установке памятника В.И.Ленину и создание сквера памяти погибшим войнам – односельчанам в Отечественную войну 1941 – 1945 г.г.



Втюрин И.П.



Архипов	И.В.	Быстрицкий	В.Ф.
Баранов	Н.И.	Бачевский	Я.И.
Бекшенеков	М.Г.	Бедерников	В.Я.
Бекшенеков	П.Г.	Бедерников	Я.Н.
Бекшенеков	П.Е.	Берзаков	В.А.
Белкин	К.П.	Внуков	Г.Х.
Белявский	В.Н.	Военов	Г.Н.
Зембель	И.С.	Войцеховский	С.О.
Бескровных	А.С.	Воробьев	А.К.
Бестужев	К.	Воробьев	А.Ф.
Вогоменов	В.Л.	Востров	Н.К.
Вокарев	В.П.	Гайдамаков	А.А.
Волотов	Н.И.	Гайдамаков	И.А.
Ворковский	А.И.	Гайдамаков	П.А.
Вормотов	А.Ф.	Терасимов	В.И.
Букин	В.В.	Голубев	Н.Г.
Букин	М.А.	Голубев	Н.И.

Горбунов	А.И.	Ефанов	Р.С.
Горелов	Г.	Жидков	В.
Грачев	П.Я.	Жилин	А.Н.
Григорьев	В.И.	Завьялов	В.Т.
Губин	Г.К.	Завьялов	И.В.
Губин	Н.А.	Завьялов	И.Т.
Губин	Н.И.	Загородский	И.П.
Гудяев	В.Я.	Зайшев	М.
Гуляев	А.Я.	Закревский	Л.Я.
Данилов	В.А.	Зимин	М.Е.
Деттярев	П.З.	Игнатов	А.Г.
Деттярев	С.А.	Карпов	В.Я.
Дерешев	Ф.С.	Киревнин	А.Г.
Добровольский	А.И.	Киряков	Г.
Добров	М.А.	Киряков	М.А.
Дальшев	Ю.П.	Клетченко	М.П.
Дремкин	Л.А.	Клинов	М.П.

Марташкин	А.И.	Песняк	М.Н.
Марков	В.Д.	Пичугин	Н.
Микаев	А.И.	Подмогильников	В.
Микаев	Е.И.	Поздняков	Т.
Милькевич	Н.	Полевченко	Г.К.
Молодцов	П.А.	Полов	П.П.
Молчанов	В.И.	Прокопович	И.И.
Мосин	В.Т.	Прокопович	П.И.
Москвин	Н.	Путинцев	А.И.
Никонов	А.Н.	Путинцев	А.К.
Никонов	Н.И.	Путинцев	А.Т.
Смелянский	С.А.	Раузики	А.И.
Осипенко	А.В.	Радзик	Н.И.
Ошепков	В.И.	Рожнев	А.К.
Павлович	В.А.	Рожнев	Г.Г.
Пайгин	Ф.А.	Русецкий	А.И.
Пекин	А.К.	Русия	В.Д.

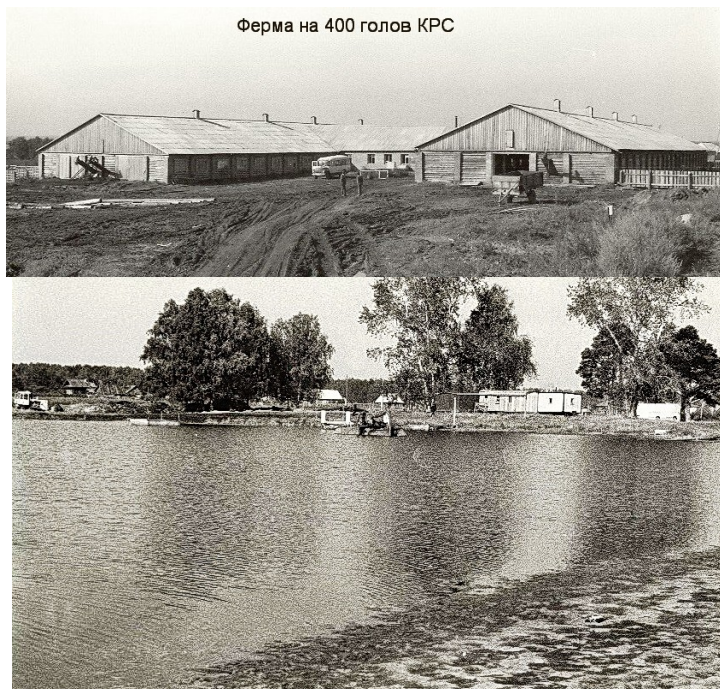
Кобелев	Н.В.	Курилович	В.А.
Ковешников	И.И.	Лесников	С.Н.
Ковешников	П.Н.	Логинов	Н.А.
Козлов	Н.М.	Лоскутов	В.В.
Козловский	В.И.	Лоскутов	В.И.
Кокорин	Д.Г.	Лоскутов	П.И.
Корсаков	П.Е.	Лукоянов	П.С.
Корчуганов	П.	Лушников	А.С.
Кридан	С.К.	Лушников	Г.П.
Крылов	Н.Е.	Лычников	Т.П.
Кузнецов	Н.	Лях	М.Н.
Кузьмин	А.Т.	Ляхов	С.П.
Кулманаков	А.Е.	Махаров	С.А.
Кулманаков	В.Е.	Малков	В.Т.
Кулманаков	Г.Я.	Мальцев	А.И.
Кулманаков	Н.Я.	Мальцев	А.Л.
Курда	А.В.	Мальцев	К.Л.

Рябов	В.П.	Старинщиков	П.С.
Савченко	И.П.	Страдин	А.
Сапегин	М.А.	Струков	К.Ф.
Сафонов	А.Г.	Стыков	П.С.
Семенов	В.Г.	Сыркин	Я.П.
Семенов	В.И.	Сытнянский	Л.П.
Семилетов	М.А.	Терентьев	П.
Сергеев	И.И.	Титов	А.
Сеченов	П.А.	Толкачев	Н.К.
Симонов	Н.Г.	Толкачев	К.И.
Соболевский	Ф.С.	Томин	А.П.
Соколов	П.А.	Трибуцкий	Е.Р.
Солюянов	И.	Трушин	Н.А.
Ставский	М.З.	Уласевич	П.А.
Старинщиков	А.М.	Уфимцев	Е.В.
Старинщиков	И.В.	Филпченко	А.И.
Старинщиков	М.В.	Фоминых	К.

Хадаков	Н.В.	Шамраев	В.А.
Хапенко	П.Н.	Шамраев	М.А.
Хахалкин	А.Н.	Шляев	В.Т.
Хлюпин	Г.И.	Шушканов	Б.А.
Цыганков	М.А.	Яков	С.
Цыганков	Н.А.	Яковский	В.С.
Чернаков	П.М.	Яковский	В.Г.
Чумаков	Н.Т.	Яковский	Г.Р.
Чуприков	А.Н.	Яшин	И.М.
Чураков	К.И.	Ануфриев	И.П.
Чурсанов	М.П.	Болтрушевич	В.А.
Чурсанов	М.П.	Болтрушевич	В.А.
Шадрин	В.	Березин	М.П.
Шадрин	К.И.	Губин	В.Л.
Шадрин	П.Е.	Рожнев	П.Г.
Шадрин	Н.А.		
Шадришкин	В.В.	Соловьев	М.С.

Строительство подсобного хозяйства

В 1984 году на областном партийном уровне было принято решение «О создании на предприятиях подсобных хозяйств по выращиванию свиней для помощи в обеспечении мясопродуктами рабочих столовых». Далеко не все руководители вняли этому призыву и старались больше для «галочки». Решение же директора завода Амосова В.В. было совершенно иное. Зачем мы будем тратить свои усилия на каких-то 50–60 свиней? Давайте создадим крупное подсобное хозяйство речников Томской области.



Ферма на 400 голов КРС

Предложение оказалось интересным и в райкоме КПСС получило одобрение, только вряд ли кто в душе верил в его осуществление. Думали, Амосов В.В., «отмазывается». Тем временем подготовка к строительству началась. Прежде всего была достигнута договоренность о совместном участии в строительстве с руководителями Томского порта: Драчевым П.Т., Томского технического участка водных путей Сячиным В.М., Моряковской РЭБ флота Яворовским Н.А. Всю организационную работу по проектированию и выделению земель для сельхозугодий Самусьский завод взял на себя

Рыборазводной участок в д. Семиозерки



Проект животноводческого комплекса мясо-молочного направления вскоре был готов. Выполнил его Новосибирский НИПИ «Агропром». Так же был решен вопрос о выделении земель и сельхозугодий общей площадью 2061 га, в т.ч. сельхозугодий—552 га, пашни—205 га, сенокосов—347 га.

Место для центральной усадьбы в плане географии лучше нельзя было и придумать, это деревня Кижирово на живописном берегу реки Томи в трех километрах от поселка Самусь.

Будущее подсобное хозяйство окрестили флотским названием «Маяк».

Ждать выделения капвложений не стали и первый год строительство велось за счет собственных средств и помощи со стороны участников долевого строительства.

В последующий год удалось добиться финансирования.

Строительство жилья и дома животноводов

В штатном расписании завода появилась должность заместителя директора по сельскому хозяйству. Им стал Цыро Борис Платонович, который имел значительный опыт работы на руководящих должностях в сельском хозяйстве.

За три года, с 1984 по 1987 на подсобном хозяйстве было построено:

- ферма на 400 голов крупного рогатого скота с молочным блоком;
- дом животноводов;
- убойно-санитарный пункт;
- кормоприготовительный цех;
- зернохранилище на 1000 тонн;
- крытая стоянка сельхозмашин на 24 единицы;
- водозаборное сооружение с башней;
- свинарник на 60 голов;
- силосная яма в бетонном исполнении;
- омшаник на 95 пчелосемей;
- рыбозаводной участок в д. Семиозерки;
- 8 двухквартирных жилых домов.

Строительство велось хозспособом, силами ремонтно – строительного участка с привлечением сезонных бригад в количестве 10 – 15 человек. Руководил РСУ Ландышко Николай Николаевич.

Постепенно приобретался крупный рогатый скот в Латвии. К 1987 году общее стадо насчитывало 640 голов, в т.ч. 250 фуражных коров. Надой на одну фуражную корову достигал 3,5 тысяч литров в год.

В заготовке кормов для подсобного хозяйства участвовал не только коллектив завода, но и привлекались другие организации поселка Самусь.



Рабочие механического цеха Самусьского ССРЗ на покосе подсобного хозяйства

Не сразу появилась уборочная техника и механизированные звенья. В основном, на первом этапе, преобладал ручной труд. Непросто было научить судостроителей заготавливать сено и закладывать силос, но все видели в этом ощутимую пользу и работа спорилась. Молока хва-

тало на весь поселок, излишки увозили на переработку в город Томск на молочный завод. Рабочая столовая завода была полностью обеспечена мясом с подсобного хозяйства. Кроме того создавался запас для продажи его в цехах для рабочих по доступным ценам.

Не забывало заводскую столовую цеха и рыборазводное хозяйство, внося свой вклад в продукцию подсобного хозяйства. Пчеловодство, правда, больших успехов не добилось, но угостить гостей ароматным медом возможность была.

Создание крупного подсобного хозяйства решило проблемы коллектива завода. Это прежде всего стабильное обеспечение общественного питания дешевыми продуктами животноводства и растениеводства (молоком, мясом, картофелем и другими овощами). Увеличилось количество рабочих мест, особенно для женщин. Из общего количества занятых в подсобном хозяйстве (60 человек) работало 40 женщин.

Заброшенная деревня Кижирово оживилась и превратилась в сельскохозяйственный поселок с подъездными дорогами. Заросшие бурьяном сельскохозяйственные угодья получили новую жизнь и снова увидели плуг и хозяина.

Посмотреть на сельскохозяйственные дела самусьских судостроителей приезжали многие делегации и руководители предприятий Томского района и области. Не зря хозяйство было названо «Маяком».

*Верзаков Е.А. Винты с шумом
Врезаются в воду
И над плесами
Стелется дым.
Речники трудовому народу
Служат честно,
Всем сердцем своим.
Каждый славы своей достигает
Только Родину крепче любви.
Ведь недаром страна награждает
Речников полноводной Оби.*

Награжденные высокими правительственными наградами

1. **Корсаков П.Е.**- слесарь, награжден орденом Ленина, золотой медалью Героя Социалистического Труда.

2. **Мошкин В.М.** – капитан, награжден двумя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, лауреат Государственной Премии.

3. **Верзаков А.С.**- капитан, награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета».

4. **Амосов В.В.** –директор завода, **награжден** орденом Октябрьской Революции, орденом «Знак Почета».

Орденом Ленина награждены:

1. Пекарский В.Д. – капитан.
2. Старинщиков М.Ф. –капитан
3. Старинщиков М.С. – капитан
4. Хвостов С.А. – капитан
5. Тегичев А.С. – капитан
6. Носов С.Е. – штурман
7. Дробов В.Е. – штурман
8. Бурев А.А. –капитан

Орденом Октябрьской Революции

награжден Григорьев И.А.- механик.

Орденом Трудового Красного Знамени

награждены:

1. Куксенко М.Г –начальник отдела кадров.
2. Безготкин А.А. – бригадир –судокорпусник.
3. Провоторов А.С. – капитан.
4. Добровольский В.А. – механик.
5. Невротов Л.И. –линейный механик.
6. Вдовин В.Г. – механик.
7. Озеров Г.М. – капитан – механик.
8. Буньков А.И. – старший мастер ССЦ.

- 9 Яковлев В.И. – капитан.
10. Литвинов М. И. - начальник ССЦ.
11. Сапунов В.Я. – капитан –механик.

Орденом «Знак Почета» награждены:

1. Макарова Н.К. - обрубщик–выбойщик.
2. Милицкова Л.В. – электросварщик.
3. Ванчугов Н.С. – механик.
4. Пугин А.С. – начальник судокорпусного цеха.
5. Немцев Г.Т. – капитан.
6. Кривошеев П.А. – бригадир – судокорпусник.
7. Леухин В.И. – механик-капитан-дублер.
8. Козиков П.Е. – бригадир – судокорпусник.
9. Дерешев М.Ф. – инженер-конструктор.
10. Толкмит А.К. – штукатур.

Орденом «Дружбы народов» награжден

Фалин В.Н. – капитан.

Орденом Трудовой Славы III степени

награждены:

1. Ясинцев Г.М. – судокорпусник.
2. Марьин В.С. – капитан.
3. Сухотский Е.И. – электросварщик.
4. Драгоненко А.А. – электросварщик.
5. Шешуков М.А. – судокорпусник.
6. Кондратьев В.В. – судокорпусник.

Люди трудовой славы завода

Они трудились в разное время и оставили свой заметный след в становлении и развитии Самусьского завода:

1. Лысовский Владимир Ильич - мастер МСЦ.
2. Лысовский Гавриил Ильич – инструментальщик
3. Лушников Семен Иванович – начальник литейного цеха.
4. Шутов Сергей Иванович – главный диспетчер.
5. Николаев Михаил Михайлович – прораб судостроения.
6. Медведев Леонид Васильевич – начальник ОТК механического цеха.
7. Козиков Петр Егорович –судокорпусник.
8. Самойлов Ефрем Григорьевич –мастер котельно-сварочного цеха.
9. Солдатов Захар Тимофеевич – модельщик литейного цеха.
10. Бирючевский Михаил Тимофеевич – разметчик.
11. Васильев Федор Кузьмич –инженер технического отдела.
12. Васильев Александр Петрович- техник –сметчик.
13. Гоздан Сбигнев Иосифович – капитан
14. Ризу Георгий Васильевич –судокорпусник
15. Старинщиков Виктор Васильевич –механик
16. Капшуков Василий Яковлевич – начальник РСУ
17. Игнатов Алексей Георгиевич – начальник РСУ
18. Хвостов Семен Алексеевич – капитан
19. Хромин Иван Андреевич – заведующий гаражом
20. Белявский Александр Николаевич -групповой механик.
21. Самойлов Анатолий Николаевич – начальник газового хозяйства.
22. Куксенко Михаил Тихонович – капитан
23. Втюрин Иван Павлович – заведующий партийным кабинетом.
24. Дерешев Михаил Федорович- инженер – конструктор технического отдела.
25. Шикин Александр Николаевич –водитель.
26. Воробьев Николай Васильевич – слесарь – инструментальщик.
27. Зайцев Дмитрий Панкратьевич - мастер ССЦ.
28. Оленев Николай Валентинович –главный энергетик.
29. Устьянцев Владимир Николаевич – инженер БПУ.
30. Оглодок Николай Викентьевич –электросварщик.
31. Павлович Павел Антонович – токарь.
32. Провоторов Леонид Степанович –начальник ДОЦ.
33. Шобухов Георгий Владимирович –начальник ОТК.
34. Тимофеев Александр Павлович –мастер МСЦ.
35. Ванчугов Николай Сергеевич –механик теплохода.
36. Соколов Анатолий Яковлевич –караванный капитан.
37. Шевцов Илья Семенович –начальник ЭМО.
38. Григорьев Виктор Семенович – начальник СЛИПа.
39. Леппа Роберт Александрович –мастер ОТК.
40. Дуркин Александр Викторович –инженер ТО.

41. Токарев Виктор Васильевич –начальник ОМТС.
42. Протопопов Борис Семенович –главный инженер.
43. Литвинович Владимир Павлович –начальник БПУ.
44. Буньков Андрей Иванович – старший мастер ССЦ
45. Безгодкин Анатолий Александрович –судокорпусник
46. Шумилов Владимир Иванович –главный инженер
47. Шешуков Михаил Александрович –судокорпусник
48. Буреев Александр Андреевич –начальник отдела кадров.
49. Колобов Дмитрий Федорович –начальник спец.отдела.

Они стояли у главного штурвала завода

1934 – 1936 г.г. – Семенов Василий Григорьевич.		1961 – 1969 г.г. – Чумак Александр Федорович
1936 – 1937 г.г. – Верходубов Дмитрий Иванович.		1969 – 2000 г.г. – Амосов Владимир Васильевич
1937 – 1939 г.г. – Рябов Валентин Яковлевич.		2000 – 2002 г.г. – Пугин Александр Сергеевич
1940 – 1941 г.г. – Борисов Николай Васильевич		2002 – 2010 г.г. – Комарчев Александр Викторович
 1941 – 1945 г.г. - Флейшман Николай Николаевич		2010 – 2016 г.г. – Шварц Виктор Густавович
 1945 – 1950 г.г. - Славороссов Павел Иннокентьевич		2016 - Ушаков Олег Игоревич
 1950 – 1961 г.г. – Жигулин Евгений Николаевич		

Вот он, сравнительно небольшой список директоров Самусьского завода.

Работа каждого из них стала исторической вехой в становлении и жизни завода и поселка речников.

Акционирование завода и экономические проблемы

Новая экономическая политика государства, основанная на создании рыночных отношений и преобразование государственных предприятий в акционерные общества застала Самусьский завод в расцвете его технических возможностей. Президентский Указ требовал в сжатые сроки провести реформы по созданию акционерных обществ. Руководство Западно-Сибирского речного пароходства предложило заводу акционироваться по принадлежности в составе пароходства.

Однако, поразмыслив и обсудив создавшуюся ситуацию, руководство завода и коллектив решили акционироваться отдельно. За это говорили многие факты экономической зависимости и не всегда справедливого распределения прибыли.

6 апреля 1993 года завод был преобразован в акционерное общество открытого типа. Что последовало за этой сменой вывески на воротах завода? Прежде всего деление созданного совместно за десятки лет имущества пароходства и завода. Разделились и люди – на «наших» и «не наших». Плавсостав перешел в пароходство, береговые рабочие остались в заводе. Итогом всего явилась передислокация приписанного ранее к заводу флота Западно-Сибирского речного пароходства в Моряковскую РЭБ флота. Многие специалисты-речники остались без работы не только по причине разделения, а еще и потому, что большое количество вновь созданных акционерных обществ, испытывая финансовые трудности, прекратили свое развитие. Резко упала потребность в перевозках грузов и, как следствие, упала потребность во флоте. Поэтому пароходство вынуждено было поставить 60% судов на холодный отстой.

Первые два года после акционирования прошли без особых перемен. Много еще оставалось незавершенного производства, большой была дебиторская задолженность, выполнялись несвойственные предприятию заказы, все это пока шло в копилку завода.

Но вот настал момент, когда государственные заказы полностью прекратились, а другие сторонние в своем большинстве не отвечали специфике судостроительного производства и не обеспечивали загрузки цехов. Стало очевидным, что одного производственного направления для поддержания экономики завода мало. В этих условиях Совет директоров принял решение об образовании на базе завода несколько дочерних самостоятельных предприятий, таких как ООО «Судостроитель» (директор Пугин А.С.), ООО «Строитель ВГТ» (директор Мустафин Р.К.), ООО «Харбин» (директор Михайлов Н.А.), ООО «Северская судоходная компания» (директор Шварц В.Г.). Это позволило несколько стабилизировать вопросы своевременной выплаты заработной платы, поскольку выделенные фирмы были выделены с чистыми счетами, а основное бремя долгов по налогам осталось на основном предприятии. Шло время но, несмотря на принятые руководством завода меры, экономическое положение не улучшалось. Росла задолженность по налогам и пеня за несвоевременную их уплату в бюджеты различных уровней, отсутствовали заказы за «живые деньги», процветал бартер.

Над проблемой выхода из создавшегося положения работал не только Совет директоров. Активные действия предпринимала и администрация города Северска под руководством Главы Администрации Кузьменко Н.И. При его непосредственном содействии удалось заключить долгосрочный договор по отсрочке непогашенных долгов по налогам.

Между тем Самусьским заводом заинтересовались две преуспевающие фирмы из Новосибирска, это ООО «Модус» и ООО «КСК», которые нашли поддержку в министерстве транспорта России и приступили к процедуре банкротства предприятия и скупке акций Самусьского завода. В короткий срок им удалось завладеть значительным пакетом акций, дающим право иметь преимущество при решении стратегически важных вопросов в деятельности акционерного общества.

23 марта 2000 года на очередном собрании акционеров был избран новый состав Совета директоров, состоящий из представителей этих компаний и администрации города Северска. Председателем Совета директоров был избран заместитель Главы Администрации города Северска Николаев Е.В., генеральным директором – ранее занимавший пост директора ООО «Судостроитель» Пугин А.С.

Прежде чем предпринять какие-либо шаги к выводу завода из тяжелейшего экономического положения, новому руководству и хозяевам необходимо было провести углубленный анализ

финансового состояния предприятия и установить причины, которые привели его к кризисному состоянию.

Как показал анализ, основными причинами явилось:

- объективное снижение объемов судостроения, текущего и капитального ремонта судов;

- отсутствие агрессивной политики в поиске заказов и освоению новой номенклатуры;

- неготовность экономических служб завода функционировать в новых условиях рыночной экономики.

Эти и другие причины повлекли за собой недостаточность финансовых средств, задолженность бюджету и внебюджетным фондам, задержку выплаты заработной платы работникам и как следствие – жесткие штрафные санкции. Все это значительно усугубило кризисное состояние завода и поставило его на грань банкротства.

Новому составу Совета директоров и руководителям завода предстояло многое сделать для решения вопросов снятия процедуры банкротства путем заключения мирового соглашения с кредиторами, бюджетными и внебюджетными фондами, добиться рассрочки в уплате местных налогов и многое другое.

21 июля 2000 года на общем собрании акционеров была утверждена программа финансового оздоровления завода, которая реально определила пути выхода из экономического кризиса.

Программой предусматривалась полная загрузка судостроительного комплекса новым судостроением, переоборудованием судов и капитальным ремонтом; разделка старых судов на металлолом, а так же изготовление непрофильной продукции со 100% денежным обеспечением, что позволило бы создать стабильную финансовую базу, пополнение оборотных средств и получение достаточной прибыли.

В этих условиях сегодня активно ведется освоение рынка, делается многое, чтобы производственные мощности предприятия были востребованы.

Этим живет завод и история его продолжается.

Отдых заводчан и особо охраняемая природная территория (ООПТ)

Умеют люди в Самусьсках хорошо работать и отдыхать. Для этого в поселке имеются определенные условия. К услугам любителей спорта прекрасный стадион в парковой зоне на берегу озера, лыжная база с освещенной лыжней, хоккейная коробка. Недаром многие районные и областные соревнования по зимним видам спорта проводились именно в Самусьсках.

Гордостью завода всегда была хоккейная команда «Судостроитель» - победитель многих районных и бассейновых соревнований.

Успешно выступала в 90-е активные спортивные годы и команда лыжников в числе которой победителями мужского зимнего многоборья на областных соревнованиях стали капитаны судов Сапунов В.Я., выполнивший норматив мастера спорта СССР и Мартемьянов Ю.Н., выполнивший кандидатский норматив мастера спорта. Интересными были футбольные баталии между цехами завода, где первенство за собой всегда оставлял корпусно – сварочный цех.

Другим занятием заводчан является образованное в 1979 году садоводческое товарищество «Речник». Оно возникло на землях, выделенных для этой цели в восьми километрах от поселка и быстро превратилось в дачный городок.. Много сил и стараний в техническое обеспечение этого участка вложили председатели садоводческого товарищества Гилев Ю.С., затем его сменил Шевцов И.С. Это добрые и отзывчивые люди, которые по складу своего характера всегда готовы прийти на помощь. Многие предпочитают отдых на реке. В личном пользовании жителей поселка более 400 моторных лодок, 1240 мотоциклов, 325 автомобилей, 4 катера.



Хокейная команда Самусьского судостроительно-судоремонтного завода

Одним из древнейших занятий самусьчан была и есть охота и рыбалка. Создано Общество охотников и рыболовов. Отведены охотничьи и рыболовные угодья. Общество насчитывает более 200 членов.



**ДУМА ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ЗАКРЫТОГО АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
СЕВЕРСК ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ
РЕШЕНИЕ**

от 21 декабря 2006 г. N 26/7

**О СОЗДАНИИ ОСОБО ОХРАНЯЕМОЙ ПРИРОДНОЙ ТЕРРИТОРИИ
МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ "ОЗЕРНЫЙ КОМПЛЕКС ПОС. САМУСЬ
ЗАТО СЕВЕРСК"**

В целях сохранения уникального природного комплекса, обладающего высоким рекреационным и научно-познавательным потенциалом, в соответствии с Федеральным [законом](#) от 14 марта 1995 года N 33-ФЗ "Об особо охраняемых природных территориях", [Законом](#) Томской области от 12.08.2005 N 134-ОЗ "Об особо охраняемых природных территориях в Томской области", статьей 27 Устава городского округа ЗАТО Северск Томской области Дума ЗАТО Северск решила:

1. Создать на территории ЗАТО Северск Томской области особо охраняемую природную территорию местного значения "Озерный комплекс пос. Самусь ЗАТО Северск" площадью 3732 га в границах согласно приложению 1.
2. Утвердить Положение об особо охраняемой природной территории местного значения "Озерный комплекс пос. Самусь ЗАТО Северск" согласно приложению 2.
3. Рекомендовать администрации ЗАТО Северск в срок до 01.06.2007 разработать Программу развития территории местного значения "Озерный комплекс пос. Самусь ЗАТО Северск" с указанием объема финансирования для ее реализации.

"Озерный комплекс пос. Самусь ЗАТО Северск" Томской области служит местом отдыха местных жителей и жителей городов Северск и Томск. Рядом с озерным комплексом проходит дорога с асфальтовым покрытием: Томск-Самусь-Орловка. Озерный комплекс, учитывая тысячи отдыхающих, нуждается в постоянном, системном благоустройстве и охране.

**ОСОБО ОХРАНЯЕМАЯ
ПРИРОДНАЯ ТЕРРИТОРИЯ
МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ
«ОЗЕРНЫЙ КОМПЛЕКС пос.САМУСЬ
ЗАТО СЕВЕРСК»**



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ МОТОЛОДОК И ГИДРОЦИКЛОВ,
ЛОВЛЯ РЫБЫ СЕТЯМИ, РУБКА ЛЕСА, СВАЛКА ОТХОДОВ,
СТРОИТЕЛЬСТВО, МОЙКА АВТОМОБИЛЕЙ, ДВИЖЕНИЕ
АВТОТРАНСПОРТА ВНЕ ДОРОГ ЗАПРЕЩЕНЫ!**

**Комитет охраны окружающей среды и природных ресурсов
Администрация ЗАТО Северск (83823) 904-400**

Природный комплекс поселка Самусь города Северска, Томской области, состоит из семи таежных озер - "Яково", "Мальцево", "Мальцево малое", "Дмитриево", "Круглое". Два из семи озер с течением времени превратились в болота - "Клюквенное" и "Дурной лог".

Уровень озера "Яково" находится на три метра выше озера "Круглое". Все озера соединены ручьями. Движение воды от озера "Яково" через все озера в озеро "Круглое" и далее в реку Томь.



ХАРАКТЕРИСТИКА ОЗЕРА "ЯКОВО"

Длина - 1400 м, ширина - 700 м, глубина около - 5 м.

В озере водится рыба - в основном окунь. Иногда попадаются особи весом до 2 кг.

Примерно десятая часть берега - пологая и песчаная, пригодная для отдыха и купания.



ХАРАКТЕРИСТИКА ОЗЕРА "МАЛЬЦЕВО"

Длина - 720 м, ширина - 600 м, глубина около - 5 м.

В озере водится рыба разного размера. Вес до 3 кг: окунь, карп, сазан.

Примерно треть берегов удобны для купания.



ХАРАКТЕРИСТИКА ОЗЕРА "МАЛЬЦЕВО МАЛОЕ"

Длина - 200 м, ширина - 200 м, глубина ориентировочно - 3 м.

В озере водится рыба - карась весом до 1 кг. В восьмидесятые годы это озеро использовалось для разведения и выращивания рыбы.

В дали видно «Клюквенное болото».



ХАРАКТЕРИСТИКА ОЗЕРА "ДМИТРИЕВО"

Длина - 680 м, ширина - 150 м, глубина около - 5 м.

В озере водится рыба: карась мелкий, длиной до 10 сантиметров, и другой породы весом до 2 кг.

Берега болотистые, заросшие мелким сосновым и березовым лесом. Происходит процесс превращения озера в болото.



ХАРАКТЕРИСТИКА ОЗЕРА "КРУГЛОЕ"

Седьмое по течению воды озеро "Круглое" ("Окуневое") – жемчужина среди озер системы. Окруженное сосновым золотистым лесом. Длина - 700 м, ширина - 500 м, глубина около - 4 м. Вода прозрачная, настоенная на таежных травах. В озере водится рыба - окунь. Берега песчаные, пологие - удобные для купания. Длина пляжа около 2.2 км.



Заводская здравница



Так привыкли называть работники завода свой здравпункт, задачей которого являлось профилактика и оздоровление работников завода, оказание первой медицинской помощи.

На протяжении многих лет здесь вели прием опытный цеховой врач Глеб Л. В. и медсестра Селянина Т. П. Заведовала здравпунктом более 20 лет Болошко Г. Г. Они анализировали заболеваемость по цехам, выявляли причины и определяли меры по снижению количества дней нетрудоспособности. Проводили лечение больных. Здесь можно было получить УВЧ, тубусный кварц, электрофорез, ультразвук, сеанс микроволновой терапии. Одно время здравпункт очень хорошо сотрудничал с Томским кардиоцентром. Специалисты кардиологи обследовали больных, назначали лечение, которое проводилось на месте. Один раз в месяц в здравпункт наведывались узкие специалисты, такие как невропатолог, ЛОР, стоматолог, окулист. Проводился медосмотр плавсостава и рабочих, занятых с проф. вредностью.



Шефом и заботливым наставником здравпункта являлась Самусьская линейная больница. Главный врач Валдер А.И.



Глеб Л.В.



Селянина Т.П.

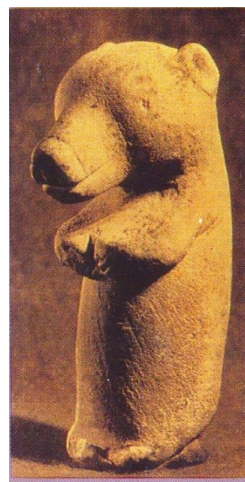
Поселок речников Самусь

Е.А.Верзаков

*Где просторы речные и зори,
Где озер голубые глаза
Наши предки поселок создали
И назвали его «Самусьска».
Пусть название это не броско
И к примеру, не Солнечногорск,
А «Самусь» – это узкое место
Означает в устах речников
Здесь не просто селились и жили,
Здесь всегда был рабочий настрой.
По гудку на работу ходили
И с гудком возвращались домой.
А случится, надолго уедешь,
То тоской наполняется грудь.
Вспоминаются детство и юность,
И любимый поселок – Самусь!*

Основанием в 1879 и признанием в 1895 году и дальнейшим развитием поселок полностью обязан своему родителю Самусьскому судостроительно – судоремонтному заводу.

Герб поселка учрежден 25 июня 1995 года решением Самусьского Совета депутатов трудящихся в ознаменование 100-летнего юбилея поселка. Он представляет собой зеленый щит с изображенным на нем фигуры медведя. Щит укреплен на двух скрещивающихся между собой якорях золотого цвета обвитых почетной лентой синего цвета. На ленте год возникновения поселка. Верх щита венчает изображение герба Томской области на фоне кирпичной кладки – символа строительства и процветания.



Там, где стоит сегодня поселок Самусь, более пяти тысячелетий назад процветала цивилизация. Люди в этих местах знали бронзовое литье, керамику и вели культурный обмен с населением Западной Сибири.

В 50-х годах двадцатого века были произведены раскопки могильника, где была найдена уникальная фигурка медведя, изготовленного из мягкого песчаника желтого цвета.

Именно эта фигурка, датируемая VI – V тысячелетием до нашей эры, стала основой для герба поселка.

Что из себя представляет сегодня поселок Самусь? По словам бывшего Главы администрации поселка Войткова С.И. – это прежде всего уникальный уголок сибирской природы, это люди, в большинстве своем – отзывчивые, доброжелательные и талантливые.

Таков уклад жизни самусьчан, не свойственный жителям городов и сел.

Самусь органично сочетает в себе черты городской и сельской жизни, наполнен особым, неповторимым колоритом.

Не любить Самусь просто невозможно (из брошюры к 100-летию поселка).

Население поселка составляет 5,5 тысяч человек, в том числе пенсионеров – 1982 человека, участников Великой Отечественной войны – 45 человек.

В поселке имеются :

- Дом культуры с залом на 450 посадочных мест;
- Центр образования (школа) имени земляка академика В.В.Пекарского, где обучается 1124 учащихся, учебно-воспитательный процесс организуют 124 педагога, из них 3 заслуженных учителя РФ, 5 кандидатов наук, 15-отличников просвещения, 26 – учителя высшей категории;
- музыкальная школа;
- детский сад «Сказка» на 280 мест;
- школьный интернат;
- поликлиника, больница, аптека;
- автовокзал;
- почта, телеграф;
- филиал Сбербанка;
- православная церковь;
- милиция;
- стадион;
- столовая;
- сеть промышленных и продовольственных магазинов;
- библиотека;
- музей боевой и трудовой славы;
- крытый рынок;
- пожарная часть;
- лесничество;
- МУП «Самусь ЖКХ»;
- лыжная база;
- автозаправочная станция;
- отдел внегородских территорий ЗАТО Северск, в территориальном подчинении которого находится поселок Самусь.

На центральной площади перед заводом установлен памятник В.И.Ленину. В сквере Дома культуры возвышается стела войнам – самусьчанам, погибшим в сражениях Великой Отечественной войны. Установлены мемориальные доски: академику В.В.Пекарскому на школе, Герою Социалистического труда Корсакову П.Е. – на доме, где он жил.

Сегодня, не смотря на перестроечные трудности и бюджетные катаклизмы, нахлынувшие на город Северск, поселок продолжает развиваться. Строится больничный комплекс, жилой дом на 200 квартир, асфальтированы главные улицы поселка. В этом немалая заслуга Главы администрации города Северска Кузьменко Николая Ивановича, по чьей инициативе произошло территориальное объединение Северска и Самусь.

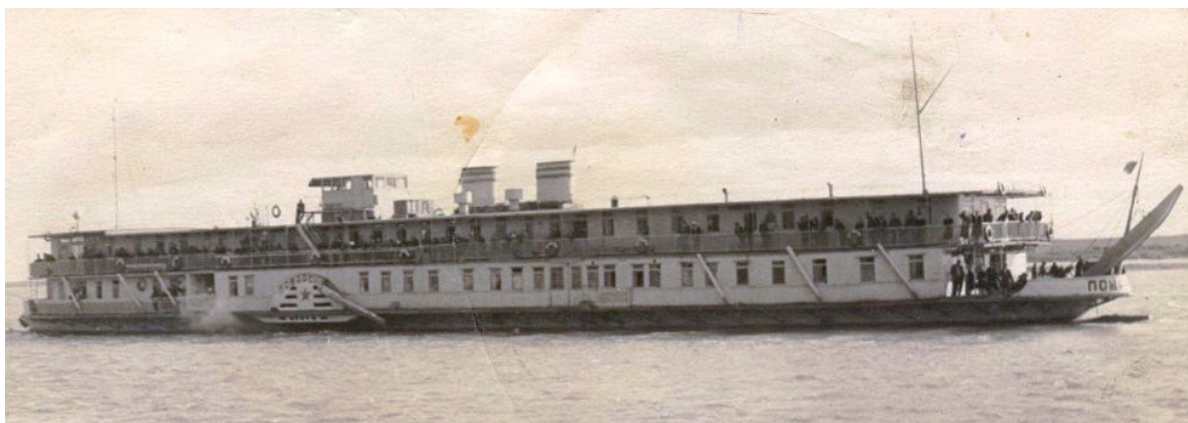








Последний рейс парохода «Пожарский»



Несмотря на поздний октябрь, погода в Томске в тот день выдалась на редкость благоприятной. По летнему грело солнце, и небо радовало глаз своей голубизной. Лишь старый «Пушкинский сад» перед пристанью напоминал своим золотым убранством о конце лета. На мостках, что вели из сада к пассажирской пристани, толпилось много народу, здесь же сновали взад и вперед матросы и грузчики, заканчивая погрузку почты и багажа на пароход. От пристани готовился отправиться в завершающий эту навигацию рейс до Колпашева грузопассажирский пароход «Пожарский».

Среди судов такого типа он являлся флагманом Обского пароходства. Его габаритная длина составляла 80 метров, высота двухдечной надстройки – 14 метров. Пассажировместимость – более 300 человек. Мощность паросиловой установки 450 лошадиных сил обеспечивала ему скорость по течению реки 25 километров в час. В общем, этот белоснежный лайнер с двумя дымящимися трубами и колесными движителями выглядел внушительно и красиво.

Отправление в рейс было объявлено в 12 часов по местному времени. Теперь пассажиров и провожающих разделял трап и узкая полоска воды между пароходом и пристанью. Слышались последние напутственные слова и пожелания доброго пути. Все это перемешивалось с шумом вырывающегося из машины пара и трансляцией марша по судовому радиоузелу. Заглушая этот общий шум, раздался гудок парохода и с капитанского мостика поступили команды: «Убрать трап, отдать швартовы!» Клубы пара с еще большей силой вырвались из цилиндров машины и на какой-то момент скрыли пароход и причал. Медленно развернувшись вниз по течению, пароход быстро стал набирать ход, оставляя за кормой длинный шлейф черного дыма. Рейс начался.

Справа и слева за бортом проплывали бакены, на встречу куда то спешили большие и малые суда.

Между тем погода менялась, юго-западный ветер сменился на северный, потянуло холодом, осень напомнила о себе. С наступлением темноты ветер крепчал и в его сильных порывах пробивался снег. Тогда видимость совершенно терялась и казалось, что река кончилась и плыть дальше некуда. По каким-то приметам и каким-то чудом капитан находил правильный курс и лишь из-за предосторожности сбавлял ход. Временами из темноты вырывался берег и, освещенный огнями иллюминаторов, стремительно надвигался на судно, грозя столкновением, но в последний момент проносился мимо, совсем рядом с бортом и исчезал за кормой.

Капитанская вахта – дело не легкое, она проходит в самое трудное время суток – с 22-х до 4-х часов утра и требует максимального напряжения и отдачи.

В рулевой рубке было темно и тихо, только слышались команды капитана о корректировке курса и стук рулевой машины при перекладке руля. Замазанная асбестом лампочка, через крошечное отверстие освещала шкалу аксиометра положения руля. В этой кромешной тем-

ноте любая вспышка света может ослепить судоводителя и тогда ориентировка вообще невозможна, поэтому только в исключительных случаях капитан позволял себе пользоваться прожектором, с трудом находя не горящие знаки судоходной обстановки.

Еще одна капитанская вахта заканчивалась и на смену ему в 4 часа утра вышел старший штурман. Капитан спустился с мостика на нижнюю палубу и по своей давней привычке перед сном обходил судно. Яркий электрический свет в пролетах парохода резал глаза, еще не привыкшие после темноты. Свежевымытая палуба сверкала чистотой и отражала в себе потолочные светильники.

В среднем пролете собрались сдающие и принимающие вахту матросы, слышался громкий разговор и смех. Капитан прошел в кормовую часть судна и остановился на румпельной палубе, где с самой весны и все лето жил медвежонок Димка, поиграть с которым было очень забавно. Бывало, пассажиры часами наблюдали за его проказами и испытывали от этого огромное удовольствие.

Сейчас мишки уже не было, он значительно вырос и стал агрессивным, пришлось подарить его знакомому бакенщику Ивану Егоровичу. На месте медведя теперь был привязан за пиллерс молодой жеребец, купленный в Томске одним из пассажиров для работы в деревне. Капитан ласково потрепал его за гриву и пошел к себе в каюту отдыхать.

Утром пароход прибывает на конечную пристань Колпашево, будет много хлопот по подготовке в обратный рейс, выгрузка, погрузка, заправка топливом и много других дел. А пока все шло своим чередом. Одни пассажиры спокойно отдыхали в своих каютах, другие, с билетами подешевле дремали в третьем и четвертом классе на нижней палубе, прислонившись к своим рюкзакам и поклажам. Несмотря на то, что было уже 6 часов утра, рассвет наступать не спешил, только сплошная крошечная тьма стала отдавать синевой и кое – где на небе появились звезды.

Проверяя в очередной раз правильность курса, штурман включил прожектор и сразу же в его лучах прямо по курсу обозначилось непонятное судно без всяких сигнальных огней. Столкновение было неизбежным. Бешено застучала рулевая машина, раздались тревожные гудки. В машинное отделение парохода поступали команды об изменении хода. В это же время ощутился мощный толчок в правый борт и послышался скрежет разрываемого металла. На минуту наступила мертвая тишина, все как бы прислушивались к тому, что произошло. В следующий момент из машинного отделения на пост управления судном поступила информация: «В районе котельного отделения по правому борту большая пробоина, котельное отделение интенсивно затопляется водой, заделать пробоину нет никакой возможности». Для опытного штурмана, проплававшего более 30 лет, ситуация была понятна более чем кому-то другому.

Не теряя дорогих минут судно нужно вывести на мелкое место. Усилия поднятой по тревоге команды направить на предупреждение возникшей паники среди пассажиров. Разбуженный шумом и криками капитан выскочил на мостик, не успев надеть верхнюю одежду. Усиленно заработала машина: нужно было успеть дойти с середины реки до левого берега. Глубины в этом месте изрядные, а ширина реки превышает 1.5 километра. Несмотря на полный ход, судно продвигалось медленно, тормозили впившиеся в борт два счалившихся между собой катера с толкаемым ими груженым паузком.

Теперь рассвело и было видно, что катера находились перпендикулярно к борту парохода, тем самым отрицательно влияли на управляемость судна, заставляя его идти к берегу по кривой. В котельном отделении вода уже вышла на поелы журча и пенясь, переливалась через порог машинного отделения. До полного затопления отсека оставались считанные минуты. Во избежание взрыва котлов механик уже в третий раз запрашивал рубку о разрешении стравить давление пара. И вот такая команда поступила. Мокрые, по колено в воде, члены машинной команды выполняли торопливые указания механика. Движок, работающий на освещение внутренних помещений парохода, сбавил обороты и все кругом погрузилось во мрак, только слабое аварийное освещение тускло проливалось свет на приборы и электрические щиты.

На палубе, с трудом сдерживая панику среди пассажиров, команда продолжала эвакуацию их на второй дек, и только когда все ощутили спасительный толчок парохода о берег, порядок стабилизировался. Все стали послушны и исполнительны.

Ткнувшись носом о берег, судно продолжало быстро погружаться. Баранакровский яр отнюдь не был мелким местом. Поэтому с носовой части пассажиров быстро переводили по трапу на берег. Другая часть экипажа во главе со штурманом уже по пояс в воде обследовала идущие под затопление кормовые каюты. Людей больше не обнаружили, только с самой кормы доносилось ржание привязанного жеребца. Это заставило штурмана проплыть дальше и отвязать бедное животное, но это оказалось нелегко. Конец веревки уже был под водой. Флотская находчивость подсказала штурману выход, он схватил проплывающую мимо бутылку и, разбив ее о пиллерс, перерезал привязь. Жеребец поплыл, но почему-то не в сторону берега.

Обратно возвращаться пришлось другим путем, поскольку входные двери в надстройку уже ушли под воду. Вскарabкиваясь на полузатопленную палубу второго дека, штурман услышал глухой крик человека, явно доносившийся из под палубы затопленной каюты – значит проглядели при осмотре, не разбудили крепко спавшего.

Позвав на помощь двух матросов, находившихся в шлюпке, штурман схватил пожарный топор и стал рубить настил палубы, временами проверяя по ответному стуку место нахождения узника. В готовом прорубе появилась голова насмерть перепуганного практиканта – рулевого из ремесленного училища.

Теперь судно окончательно село на грунт и над водой остался только второй дек носового салона и кончики труб.

На берегу пылали костры, толпились пассажиры в ожидании вызванной еще раньше по рации помощи. В этой суматохе никто не заметил отсутствия на берегу жеребца и только несколько позже хозяин рассказал печальную историю. Будучи уже на берегу, он видел, как был освобожден жеребец и как поплыл почему-то в другую сторону. В результате его занесло сильным течением под подзор, ниже стоявшего паузка и стало медленно затягивать под его днище. Выбываясь из последних сил, жеребец попытался пересилить течение, жалобно ржал и звал на помощь, несмотря на мощные усилия, стихия оказалась победителем.

К месту катастрофы первым прибыл из Колпашева буксирный пароход «Панин». На нем расположилась команда погибшего судна и пассажиры. В дальнейшем, после того как пассажиры были отправлены в Колпашево другим судном, пароход «Панин» стал плавучим штабом по организации спасательных работ. Спустя сутки на место происшествия прибыли руководители Самусьской РЭБ флота, к которой был приписан пароход «Пожарский». Комиссию возглавлял директор Е.Н.Жигулин. Несколько позже, на служебном теплоходе, подошел начальник пароходства А.М.Платонов. С ним, кроме работников пароходства, прибыли представители НИИВТа.

Решался вопрос о вариантах подъема парохода. Формулы и расчеты писали мелом прямо на габаритной стенке баржи, спорили, доказывали, предлагали и после долгих дебатов приняли решение: подъем производить не лихтерами, а затоплением двух барж грузоподъемностью по 1650 тонн.

К работе приступили 20 октября. Много ушло времени на подготовку. Отыскивались скобы, талрепы, тросы–все это нужно было скомплектовать и доставить, а времени до осеннего ледостава оставалось совсем мало. Большой сложностью оказалась заводка тросов под днище парохода, на это ушло немало времени. Закачивать баржи водой, а также выкачивать тоже оказалось делом не простым и опять же требовало много времени.

Утро становилось холодным, палубы барж и тросы покрывались инеем и это тоже создавало дополнительные неудобства в работе и влияло на настроение команды. Лучше всех себя чувствовали водолазы: они имели доступ в затопленный ресторан, а там было...

Первая зарядка тросов, затопление и выкачка барж, дала возможность окончательно выбрать слабинку и распределить равномерную нагрузку на все тросы. Далее суть подъема состояла в том, чтобы, откачав баржи, оторвать затопленный пароход от дна реки и во взвешенном состоянии доставить его в ближайший пункт зимовки «Ильинку».

На этот раз все шло по плану и удалось как нельзя лучше, если не считать, что в самом завершении подъёмки трос не выдержал и лопнул, пришлось его заменить дублером. С рассветом 30 октября 1961 года странный караван медленно двинулся в путь вниз по реке. Ему предстояло преодолеть лишь одно препятствие – Баранакровский пережат, где по предварительным промерам глубины были только–только под обрез и лишь узенькая бороздка самого глубокого места была обставлена вешками. Риск был большой, но выбора в этот поздний период навигации уже не было.

Суда медленно вошли в пережат и, когда казалось все уже было позади, раздался сильный треск, посыпались искры от рвущихся тросов. Баржи как коробки, освободившись от нагрузки, отпрыгнули в стороны от парохода. «Пожарский» зацепил грунт и остался стоять на пережате. Все остальные суда по инерции и под силой течения проследовали дальше, пока не встали ниже пережата на якорь. Все было кончено. Начинать все работы сначала уже не было смысла, вот-вот пойдет шуга.

Тоскливо разносились над рекой прощальные гудки уходящего по своим зимовочным пунктам каравана судов и лишь белые деки затонувшего парохода сиротливо возвышались над черной холодной водой.

Стихия сделала свое дело: осенним, а затем весенним ледоходами срезало и унесло деревянную надстройку парохода, сорвало трубы и только верхние части корпуса в самую большую межень теперь показываются над водой, напоминая о случившейся трагедии. Прошло много лет, но по сложившейся на флоте традиции проходящие мимо суда до сих пор приветствуют «Пожарского» коротким звуковым сигналом.

Р. С. Капитаном парохода «Пожарский» был в то время Николай Тимофеевич Селиванов, старшим штурманом – Михаил Михайлович Гнипов. Оба покойные.

Дела ледовые

Эта трудоемкая работа по зимнему и весеннему отстоя флота на акватории ковша была самой тяжелой. Технологией тех давних лет предусматривалась обязательная очистка и вывоз снега с поверхности льда, сухая околка судовых корпусов для покраски ватерлиний, выморозка гребных колес и рулей. А ближе к весне периметр акватории ковша проходили открытой майной, чтобы при колебаниях уровней воды лед и вмерзшие в него суда не деформировало.

Другой громадной работой было освобождение ковша от ледяного покрова. Для этого в начале апреля начинали прорубать во льду Кижировской протоки двор открытой воды протяженностью 1–1,5 км с тем, чтобы в него выводить льдины из ковша. Работа эта выполнялась вручную пешнями с длинными черенками. В этот период численность работников караванного цеха достигала 200 человек и только в начале 50–х годов в заводе появился теплоход РБТ (рейдовый буксирный теплоход) мощностью 300 лошадиных сил.

Два винта и небольшие габариты теплохода обеспечивали ему хорошие маневровые качества, а после укрепления корпуса ледовым поясом он стал незаменимым на ледокольных работах. С тех пор канул в историю гигантский человеческий труд по выполнению ледовых работ. Однако трудности по проведению отстоя флота и всякого рода непредвиденные обстоятельства всегда были.

В 1961 году весна была ранней и довольно полноводной. По Томи шел ледоход. Зимующий в ковше флот был надежно расчленен между собой и за береговые причалы. Казалось, что безопасность полностью обеспечена.

По традиции в Доме культуры проводился вечер проводов плавсостава. Празднично одетые речники отдыхали. В разгар самого веселья вдруг раздался тревожный заводской гудок, извещающий о нештатной ситуации на флоте. Все кинулись на свои суда.

Произошло непредвиденное: в результате сброса воды с Новосибирской ГЭС, Обь подперла сток реки Томи и лед пошел против течения, по крайней мере на расстоянии 20–25 километров от устья.

Зимующий в ковше флот стало забивать льдом, разворачивать и обрывать швартовые тросы. Многие суда получили значительные повреждения, а пароход «Салехард» даже унесло в Борунчуковое озеро, что расположено выше по течению поселка.

На этом ночное происшествие еще не закончилось. После этого вода начала резко падать, образовалось сильное течение в обратном направлении. Оторвало сухогрузный теплоход «СТ-204» и вместе со льдом унесло по реке. На спасение теплохода был вызван вертолет, который доставил на борт судна экипаж. Запустив двигатель речники сумели вырваться из ледового плена и укрыться в Лабозной протоке.

Так уж повелось, что человек и стихия всегда находились в противостоянии. С годами и самусьчане научились защищаться от пагубных явлений матушки природы. Обычно ледоход на Томи проходит за 4–5 дней. Это время является потерей для судов, которым необходимо пройти ходовое испытание. И здесь самусьчане нашли выход. Они противопоставили ледоходу счалы несамоходных барж, закрыв ими верхнее устье Кижировской протоки и этим самым создали чистую воду на протяжении 12 километров, что позволило беспрепятственно проводить ходовые испытания и досрочно сдавать суда в эксплуатацию.

Строительство ледозащитной дамбы



Как известно, затоном называется акватория, защищенная от внешних воздействий ветра, течения и ледохода. Все эти критерии, конечно же, были учтены в проекте при строительстве затона, а в устье речки Самусь одним из главных элементов которого было строительство ледозащитной дамбы, потому что при высоких горизонтах воды весной лед с реки мог попадать в ковш. Дамба представляла собой насыпь глинистого грунта на фашинной постели шириной 5 метров, высотой 4 метра, длиной 800 метров.

На строительство были привлечены силы жителей окрестных деревень и тигельдеевские татары с конными повозками. Все работы по вязанию фашин и погрузке–разгрузке грунта велась вручную более двух лет и была закончена в 1914 году. Для пропуска через дамбу реки Самусь был оставлен пролет, она по-прежнему впадала в ковш и это считалось идеальным вариантом, потому как ее свежая вода делала ковш проточным и препятствовала образованию закиси донного грунта, в противном случае выделялось бы много аммиака, а это создавало бы неблагоприятные условия для производства выморозочных работ.

Попадет, бывало, такой пузырь в уже почти готовом колодце и из него как из брандсбойта под давлением начнет поступать вода. Ладно выморозчик не растеряется и заткнет пузырь специально приготовленным для этого салом, а иначе колодец затопит, жди тогда, когда мороз снова сделает свое дело, а ремонт судов не ждет, зима хоть и длинная, но в судоремонтном смысле очень короткая.

Шли годы. На реке появились судоподъемные сооружения – доки, лари, в которых можно было производить ремонт подводной части корпуса судна. Отпала необходимость в производстве тяжелых выморозочных работ. Теперь и речка Самусь стала причинять больше вреда, чем пользы. Впадая в ковш, она несла значительное количество наносов, вынуждая ежегодно проводить дорогостоящие дноуглубительные работы. Вот тогда и было принято решение о перекрытии пропуска речки Самусь через дамбу и направить ее по новому руслу в Кижировскую протоку, что и было сделано в 1953 году. Новое русло в виде ручейка копали вручную при участии школьников, учащихся ремесленного училища и работников завода. Далее речка Самусь сама размывала себе дорогу и течет поныне по новому руслу.

Там, где она ранее протекала, теперь построен судостроительный цех.

Взрыв в судостроительном цехе

Это случилось в понедельник 18 июля 1994 года в 8 часов 25 минут. Сильный взрыв потряс территорию завода. Как по команде работники выскакивали из цехов и заводоуправления, не спрашивая ни о чем, бежали в ту сторону, откуда донесся этот зловеющий взрыв.

Все понимали, что случилось что-то необыкновенное, выходящее за рамки штатной ситуации. Силу такого взрыва можно было отнести к кислородной станции, но это была не станция. И, только тогда, когда перед взором бежавших предстал судостроительный цех, все увидели огромные разрушения, которые причинил взрыв.

Стапельный блок цеха представлял из себя одни голые колонны, лишённые всякой обшивки. Гигантские ворота и оконные рамы были разбросаны по всей прилегающей территории. Произошло невероятное.

Готовая к выкату из цеха баржа грузоподъемностью 1300 тонн в воскресный день была окрашена внутри пульверизатором (что категорически запрещено), внутри корпуса сконцентрировались пары краски. Придя в понедельник на работу, сварщица, не зная о том, что баржа была окрашена без всякого на то разрешения, решила поправить качество ранее произведенного сварочного шва. Этого было достаточно, чтобы произошел взрыв большой мощности. В результате взрыва разнесло часть цеха и травмировало 9 человек. Сама сварщица погибла.

Служба речного флота при Министерстве транспорта России, заслушав доклад директора завода Амосова В.В. о взрыве, решила однозначно: «Вы являетесь акционерным обществом, поэтому финансовой помощи на восстановление цеха от нас не ждите». Но в итоге все-таки пообещали сполна вернуть долги перед заводом.

Для восстановления цеха были привлечены, прежде всего организации, которые когда-то участвовали в строительстве этого цеха, трест «Сибстальконструкция» и другие. Так же были задействованы все цеха завода.

Перед заводом стояла очень сложная задача, во что бы то ни стало, к зиме закончить все восстановительные работы, поскольку при минусовой температуре импортное оборудование работать не может. Рабочие, понимая всю значимость поставленной задачи, трудились, как говорится, по ударному и к концу октября цех был восстановлен. Затраты вылились в четыре миллиона рублей.

Из истории приказов по заводу

В 1946 году министром речного флота был утвержден Устав «О дисциплине работников речного транспорта СССР». В этом же году на речном транспорте была введена новая форма одежды и погоны. Это в значительной мере повысило уровень дисциплины и ответственность за порученное дело. В разделе Устава «Дисциплинарные взыскания» предусматривалось наказание за нарушение трудовой дисциплины вплоть до ареста. Вот два из многих приказов того времени.

Приказ

директора Самусьского судоремонтного завода

от 6 июня 1950 года

4 июня 1950 года для разгрузки паузка с водкой ОРСУ завода, была направлена бригада рабочих из цехов. В момент разгрузки рабочий «Н» припрятал две бутылки водки. На основании изложенного приказываю:

1. Рабочего «Н» подвергнуть аресту на трое суток без отрыва от производства, без выплаты заработной платы за эти дни. Арест произвести 7 июня 1950 года в 17-00.

Директор завода старший лейтенант речного флота

Е.Н.Жигулин

Приказ
директора Самусьского завода
от 10 сентября 1950 года.

8 сентября 1950 года техник технического отдела «Н» был направлен на судно для замера штока поршня ЦНД. Выполнив работу «Н» возвратился в отдел в нетрезвом состоянии и вступил в пререка-
ния с начальником отдела. На основании выше изложенного
приказываю:

1. Техника «Н» подвергнуть аресту с отрывом от производства на двое суток. Арест произвести 10 сентября 1950 года в 17-00.

Директор завода старший лейтенант речного флота
Е.Н.Жигулин.

От автора

Я взял на себя смелость прикоснуться к более чем столетней истории Самусьского завода лишь только потому, что являюсь одним из свидетелей одного, уже прожившего, поколения, которое представлял мой отец, другого, которому уже тоже пришла замена, представляю я сам. Поэтому моя книга базируется в основном на собственных воспоминаниях, знании многих людей того времени. Более древнюю часть истории завода, его возникновение и развитие пришлось раскапывать в архивах города Томска и в тех немногих изданиях, которые повествовали о развитии судоходства в бассейне Оби и Иртыша.

Большим подспорьем мне послужили издания Б.Головина «Годы огневые Обь–Иртышских речников», «Возникновение пароходства в Обь–Иртышском бассейне», автор Г.Титов.

При написании книги я встречался со многими ветеранами завода и родственниками умерших. Многие события нельзя осветить из-за разноречивости и недостоверности фактов. Нелегким делом оказался и поиск редких фотографий.

Работая над книгой, меня не покидало ощущение, что я вновь нахожусь среди тех людей, которых уже давным–давно нет и которых я знал с самого раннего детства, а затем начинал с ними работать. Да, они действительно оставили глубокий след в истории завода. Сейчас, мысленно общаясь с этими людьми, я получаю огромное удовлетворение.

Не все, конечно, удалось осветить, слишком много людей и событий пережил завод за сто с лишним лет, но главные вехи жизни коллектива и развитие завода в хронологической последовательности все таки получились.

Я выражаю искреннюю благодарность всем людям, которые оказывали мне всяческую помощь и поддержку в работе над этой книгой. Это Протопопов Борис Семенович, Гошко Владимир Антонович, Леухин Владимир Ильич, Бутнарь Татьяна Александровна.

Верю, что пройдут года и новые поколения продолжат славную историю нашего завода, где будут востребованы производственные мощности, а судостроение станет необходимостью.

Е.Верзаков

Краткие сведения о реке Обь

Самусьский судостроительно–судоремонтный завод расположен на реке Томь в тридцати километрах от места впадения ее в реку Обь, а поскольку река Томь является правым притоком реки Оби и входит в состав ее бассейна, то и все речники называют себя обскими. Вот почему к реке Обь у нас особый интерес.

С вершины Сибири–горы Белухи, зарождается первый исток Оби–река Катунь длиной 630 километров.

Второй исток – река Бия, вытекает из Телецкого озера, расположенного на высоте. Сведения об ее географии и гидрологическом режиме могут заинтересовать каждого. Обь имеет два истока. Оба они берут начало в горах Алтая. В ледниках хребта Катунские белки на южном склоне высочайшей горы 473 метра над уровнем моря. С предгорья Алтая Катунь принимает справа и слева несколько притоков. Это и большие реки Кокса, Аргут, и многоводную Чую и Чемал. В Бию впадает несколько притоков справа самый большой – река Лебедь, слева – Пыжа и Каракокша с Уйменем.

КРУПНЫЕ РЕКИ РОССИИ

Название реки	Длина, км
Обь (с Иртышом)	5410
Обь (от слияния Бии и Катунь)	3650
Лена	4400
Амур (с Аргунью)	4440
Енисей	4102
Волга	3531
Колыма	2129

Ниже города Бийска Бия и Катунь, сливаясь, образуют Обь. Отсюда начинается одна из самых больших равнин земного шара – Западно-Сибирская низменность. Обь пересекает ее всю и впадает в Карское море, преддверие Ледовитого океана.

Западно–Сибирская низменность характеризуется очень слабым наклоном к северу. От слияния Бии и Катунь до устья Оби больше трех тысяч километров, а падение реки составляет всего 150 метров. Уклоны русла очень невелики, в верхней части течения 8–10 см на километр, а в низовьях от устья Иртыша до Обской губы–всего 1см на километр, поэтому сравнительно невелики и скорости

течения воды по фарватеру- от 0.5 метра до 1 метра в секунду.

В пределах бассейна Оби до десяти рек, в том числе Чулым, Ишим, Тобол, Вах, Кеть и Конда, имеющие длину более 1000 километров каждая. Даже некоторые второстепенные притоки тянутся не менее чем на 500 километров.

Всего же в системе Оби используется для транспорта 36 рек. Длина водных путей Западной Сибири составляет почти 40 тысяч километров. За каждую секунду Обь приносит в Обскую губу 12.5 тысяч кубометров воды, что примерно в два раза больше Волги и в восемь раз больше Днепра.

Самым могучим притоком Оби является река Иртыш. Длина его составляет 3,5 тысячи километров, а площадь Обь-Иртышского бассейна в целом занимает 3 миллиона квадратных километров.

Автор текста Е.А.Верзаков

Председатель редакционной коллегии - Протопопов Б.С.

Редакционная коллегия:

Р.А.Леппа

В.И.Леухин

М.И.Литвинов

Фотосъемка: И.В.Крамаренко, А.А.Веснин,

В.И.Русский, О.М.Королева, О.Б.Чурсанов

Дизайн, верстка - О.Б.Чурсанов

08.08.2018 г.

