

СУДА РЕЧНЫЕ, МОРСКИЕ, ОКЕАНСКИЕ

К ветеранам красноярского производства, несомненно, относится наш судоремонтный завод, или, как мы говорили в Красноярске, по-простому, затон. Затон — это место отстоя судов, но в затоне находился и завод по ремонту судов, и нередко завод занимался пусть и небольшим, но судостроением. А скажем, в последнее десятилетие он уже выдал замечательное судно для подъема судов в Казачинском пороге «Туер-Енисей». Это уже относится к классу крупного судостроения. Таким же ветераном можно назвать и судоверфь, предприятие небольшое, но солидное по возрасту, наверно, одно из старейших. И пускай не было крупных судов у этой верфи, но это была на самом деле настоящая верфь по строительству речных катеров, барж и необычных, так сказать, транспортных средств: десятки понтонов, которые шли для переправ, паромов, ну а в последнее время, когда возникла необходимость заготавливать корма в пойме рек, то судоверфь выпустила два плавучих завода по заготовке кормов, на которых стояли и брикетировщики, и грануляторы. Эти плавучие кормовые «базы» понравились селянам, ибо пойма давала большой зеленый материал, его надо было использовать на корм для животноводства.

Несколько помоложе, но тоже очень уважаемый, солидный коллектив, — это наш Красноярский судостроительный завод, или, как в свое время, в годы войны, он назывался, — авиаремонтный завод, Завод-84-й, завод имени Побежимова. Завод вырос на базе авиаремонтных мастерских, которые занимались ремонтом гидросамолетов и летающих лодок, помогая освоению Северного морского пути.

На завод был эвакуирован Таганрогский завод гидросамолетов, с его конструкторским бюро. Это один из основных заводов Союза, и на базе вот этих авиаремонтных мастерских начал развиваться завод и по ремонту авиационной техники и по уже большому судостроению. Я хорошо знал этот завод, он находился перед нашим домом через остров. Мы знали буквально каждое здание, видели часто, будучи еще школьниками, как поднимали по слипу самолеты из реки и производили необходимый ремонт. Одним словом, завод Побежимова был на глазах, это действительно в самом центре Красноярска.

Завод выполнял большие задачи, но наиболее продуктивный, созидательный характер я

бы связал все-таки с периодом второй половины 50-х и последующих годов. И связал бы это с именем Николая Анастасьевича Псомиади, директора судостроительного завода, Владимира Павловича Бирюкова, Павла Степановича Колина, которые в истории этих заводов прописаны навечно, и память о них должна сберегаться. С первых дней Псомиади очень критически смотрел, что имеется на заводе, что можно сделать. Эта страсть к реконструкции, страсть к строительству была в крови директора. Псомиади любил строить. Завод ремонтировал гидролодки «Каталины», «Консолитейты». Невдалеке от завода был специально построен поселок коттеджей для инженерных специалистов, когда директором завода был Шелухин, так поселок получил название «Шелухинская деревня».

Завод сыграл большую роль в освоении Севера и Северного морского пути. Вот что об этом сказал бывший начальник Управления полярной авиации Главсевморпути Герой Советского Союза генерал-лейтенант М. И. Шевелев: «Без этого завода не могло быть бурного развития полярной авиации и не было бы столь быстрого развития северных районов нашей страны».

На заводе расстраивались корпуса, новые цеха, появилась отстойная дамба, своего рода затон, провели колоссальные работы по строительству нового слипа, появился громаднейший корпус крупного судостроения, да и речку Панюковку, которая в то время протекала через завод, взяли в трубу. Красноярцы сейчас, нынешняя молодежь, и не знают, что через город и завод протекает речка. С годами наращивали мощности производства, появлялись все новые виды продукции, баржи 3-тысячтонные, баржи саморазгружающиеся методом кренования, появились морские сухогрузы, самоходные баржи, или самоходки типа «река — море» по проекту «Лена». Завод также успешно освоил и морские сухогрузы-пятитысячники типа «Байкал», «Балхаш».

Я помню первый «Байкал», — это маленькое, емкое, компактное морское судно, и оно было тем прекрасно, что могло с места, взять груз в Игарке, довести его буквально, так сказать, до дома покупателя, зайти, скажем, в Темзу, подойти к Лондону и довести груз до двора, они были небольшие, но проходимые. Интересно, что когда нам надо было вывести в низовье Енисея такой первый сухогруз, то,



Красноярский судостроительный завод. На стапеле морской сухогруз «Балхаш»

поскольку была большая осадка, надо было кормовую часть на понтонах поднимать, и только тогда сплавом он мог спуститься на большие глубины Енисея вниз по реке.

Когда «Байкал» спускали на воду, то с нами была легендарная Ирина Левченко — подполковник, командир танкового полка, известная писательница. Такой гостье все и предложили разбить традиционную бутылку шампанского о борт «Байкала», тем самым благословив плавание, что Ирина Левченко и сделала. Завод имел плотную загрузку, судов нужно было производить все больше с учетом освоения Енисейского бассейна и роста нагрузок, связанных с освоением Севера и особенно расширением строительства Норильского комбината.

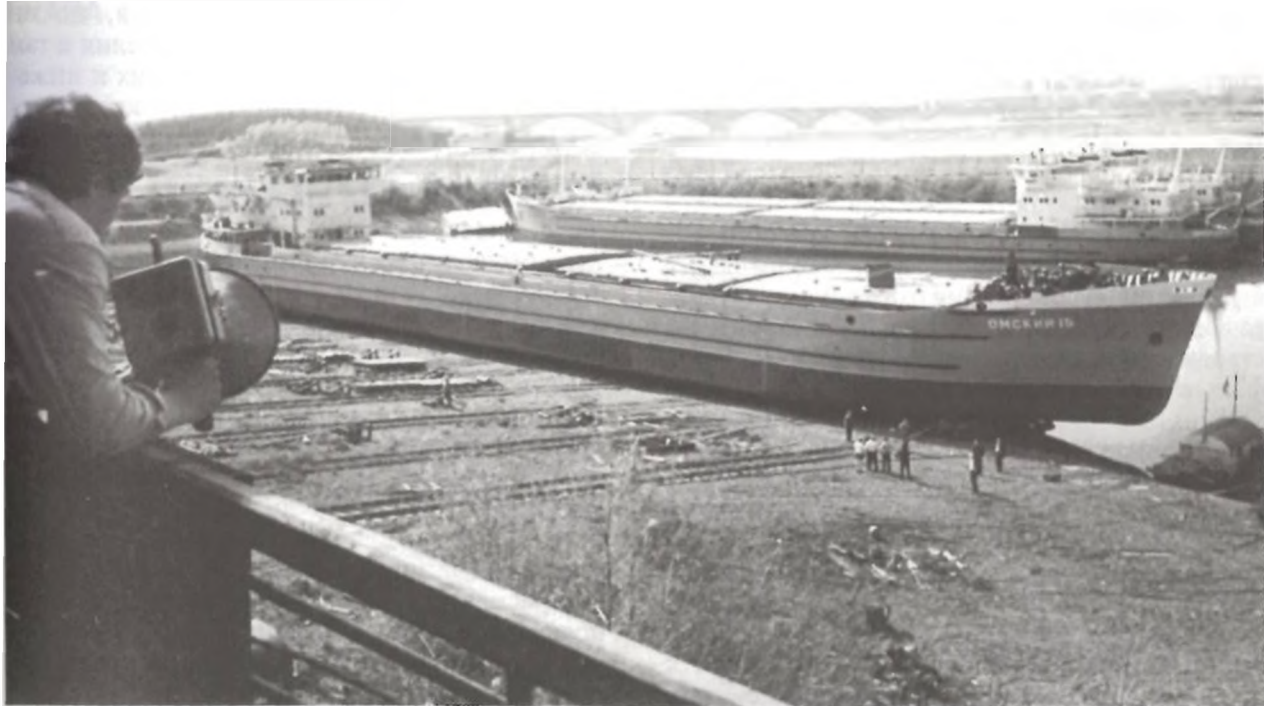
Завод жил в обстановке напряженного плана. Как правило, план выполнялся четко. Хотя иногда приходилось просить корректировать план. Все больше и больше завод втягивался и в оборонное судостроение. Собственно говоря, Псомиади и был заинтересован, да и министерство судостроения давало заказы очень важные. Серьезнейшей работой было производство уже новой для завода продукции, такой, как плавающий транспортер, способный не только перевозить личный состав, солдат, но и транспортировать с прицепом на

плаву 45 мм противотанковую пушку. Освоение этой продукции, а также производство парков понтонных переправ требовало большого опыта, оборудования. Это было уже, по сути, речное автомобилестроение, транспортеры показывали хорошие результаты, это были крупные амфибии.

Одним из первых в стране завод производил крупные аэродромноуборочные машины-пылесосы на кременчугских машинах и другую технику. Я вспоминаю, с какой ответственностью они подошли к производству танковых парков-переправ. Владимир Павлович Бирюков показывал на заводе, как делались торсионные валы. Это была новая продукция, очень точная и требовала действительно опыта не только судостроения, но и машиностроения, автомобилестроения, и вот с этими возрастающими из года в год задачами инженерные кадры, рабочие, руководство завода справлялись успешно.

Я любил этот завод. Наверно, не было месяца, чтобы я не побывал там, да было и приятно, и полезно бывать. Чувствовался порядок, культура производства, люди заняты, не болтались без дела. Бывая на заводе, я сам обогащался крупицами нового, интересного, прогрессивного.

Псомиади был беспокойный руководитель.



Судостроительный завод. Спуск на воду судна класса «река — море». Май 1979 г.

Он на месте не сидел и все время думал, как бы совершенствовать производство, как его реконструировать, как его модернизировать. Одной из крупных работ был выпуск так называемых РБТ (рейдо-буксирных теплоходов), которые имели утолщенный корпус и могли в условиях даже небольшого ледостава вести рейдовые работы.

Кстати, наши катера поставлялись и во Вьетнам, где использовались вьетнамцами в боевых действиях. Наши РБТ были на больших морских кораблях для выполнения рейдовых работ.

Была у Псомиади особая черта — любил стройку. Завод строился, постоянно оснащался новыми сооружениями, зданиями, появлялся новый современный завод. Псомиади умел строить отношения и с трестом Жилстрой-1, с трестом Промстрой и каждый год, несмотря на лимит подряда, строил жилье, детские сады, профилакторий. Главное управление в Москве холодно относилось к оценке нашего завода, видимо, не считая его большим судостроительным заводом.

Начальнику главка Иванову не нравился характер Псомиади. Собственно говоря, характер Псомиади не нравился не только ему, а многим другим. Из года в год накапливалось у него негативное отношение к директору, и наконец главк решительно поставил вопрос о снятии его с работы. Мы собрались у Алексея Ивановича Крылова, второго секретаря крайкома партии, послушали начальника главка, спросили:

— За что же вы его хотите снимать? Стро-

ит он много, себя не жалеет, деньги осваивает, а вы — «такой-сякой, недопонял нас, недооценил». Характер не нравится? Да, не сахар. Но важно, что дела идут, создается новый завод, мы видим, как растет, как крепнет коллектив. А вы снимать! Снимать мы Псомиади не дадим, вы можете уезжать в столицу и рассказать все министру. Мнение наше однозначное.

Мы поддержали Псомиади, и так он дальше и работал. Я думаю, что это был хороший пример работы с руководящими кадрами. Под стать директору завода был и главный инженер Владимир Павлович Бирюков. Выпускник Горьковского института, он вошел в коллектив, хорошо и четко зная работу, директор и главный инженер не вмешивались в работу друг друга. Бирюков тянул свою лямку главного инженера и надежно вел работу на заводе. Характерной для него была напористость к познаниям, новому, передовому. Если уж брался внедрять, то внедрял тоже настойчиво. Бирюков пользовался большим уважением на заводе, много делал для освоения производства оборонной техники, ко всему еще был прекрасным политическим пропагандистом.

Передовой опыт, внимание к научно-техническому прогрессу, к внедрению новинок в судостроении, чистота, высокая культура производства были характерны для завода. Одним из первых завод получил звание предприятия коммунистического труда. Выполнял стратегические задачи с учетом особенностей Красноярского края, Енисея и его притоков. Но ведь вспомнить только: 16 тысяч рек Енисей-

ский бассейн вобрал в себя! (Недавно я для себя сделал открытие — и 110 тысяч притоков!) Какой безбрежный океан возможностей для развития малого судостроения, для освоения глубинных районов края!

Это все перспектива, это все будущее, это великие возможности освоения крупнейшего края страны. Стратегия нашего краевого комитета партии и министерства речного флота в развитии судостроения тогда была четкой: развивать судостроение, развивать строительство и самоходок, и барж в паре с судовой, с судоремонтным заводом.

Нам надо было к крупным кораблям делать мелкотоннажный флот, заниматься специальным судостроением. И только рекой мы могли пройти в отдаленные районы края, где работали геологи, бурили нефтяники и газовики, где были первопроходцы освоения края.

Как-то мы договорились с Леонидом Васильевичем Багровым — министром речного флота Российской Федерации — рассмотреть широкую программу развития малого судостроения. Мы обменялись с ним мнениями в крайком партии, он тоже очень заинтересованно подходил, и такая программа начала готовиться.

Решению вопросов развития нашего судостроительного завода помогало министерство. Мне приходилось несколько раз бывать у Игоря Сергеевича Белоусова — министра судостроительной промышленности.

Крайком партии и Минречфлот наметили поистине грандиозные планы по развитию малого судостроения. Их осуществление могло бы развитию края. Но планам не суждено было осуществиться...

Игорь Сергеевич Белоусов стал заместителем председателя правительства у Николая Ивановича Рыжкова, он отвечал за судостроение, курировал оборонную промышленность, правоохранительные органы. Работая в Москве, я часто бывал у него по делам, и иногда мы вспоминали наш Красноярский судостроительный завод. Сам Игорь Сергеевич был крупнейшим руководителем строительства атомных подводных лодок и, конечно, обладал колоссальным опытом.

Мне приходилось обращаться к нему как министру очно, чаще телефонными звонками, и я не помню случая, если вдруг не оказалось министра на месте, чтобы спустя какое-то время министр сам не позвонил в Красноярск и спросил: «Какие у вас вопросы, во что необходимо вмешаться министерству?» Это была хорошая черта приличного стиля в работе и обоюдного уважения. Хотя, к сожалению, не все министры обладали этим качеством. Министр с пониманием и симпатией относился к нашему заводу, он знал, что завод ма-

ленький для объемов судостроения, но он знал, что там делаются хорошие изделия и там работает дружный коллектив рабочих и инженеров, работает и энергичный директор.

Директор Псомиади громаднейшее внимание уделял развитию соцкультбыта на заводе, это строительство и столовой, и детского сада, и жилья, и всегда ему хотелось, чтобы у него было лучше: строительство пионерского лагеря, лыжной базы и многое другое. Псомиади старался для своего завода, для своих рабочих сделать получше, поуютнее. Со строителями работал дружно, сплоченно, иногда мог пожаловаться, но это были больше не жалобы, а так, информация, но со строителями он мог говорить и в сердцах. Псомиади был шумливый, ершистый директор, но уважаемый на заводе. Сочетал слово и дело, бился за завод, был патриот Кировского района, города Красноярска, и одним из первых на заводе появился и музей истории завода. Здесь бережно хранились традиции многих красноярских судостроителей и их династий.

При всем при этом Псомиади был горячий человек, деловитый, требовательный, переживал за предприятие. Это был его мир, его родной дом, он сделал действительно на месте старых авиамастерских замечательный завод речного судостроения, единственное, чего не хватало на заводе, — не было своих железнодорожных подъездных путей, и приходилось готовую продукцию грузить несколько поодаль. Завод активно участвовал в реконструкции своего района, в затоне имел свой испытательный бассейн для плавающих транспортеров. Директор часто сердился, не проходил мимо недостатков, повышал требовательность. Как-то перед слетом передовиков я был на заводе, шум стоял коромыслом: директор наводил порядок.

Собрались на слет, и Псомиади, этот требовательный, суровый директор, вручил ста шестидесяти передовикам производства именные часы как поощрение за работу и высказал каждому добрые пожелания. Он всегда старался поддержать, принять посильное участие в строительстве, благоустройстве города. На заводе трудились уважаемые красноярцы, прекрасные рабочие: Иван Иванович Замятин, которого избрали членом бюро городского комитета партии, Владимир Павлович Бирюков, прекрасный организатор судостроения, Колин Павел Степанович, Владимир Николаевич Кременецкий, Валентин Николаевич Лазуткин. Директорами позже работали Кузнецов, крупный судостроитель, пришедший с завода Красмаш Саблин и много других замечательных инженеров, специалистов, техников, имена которых Красноярск хорошо знал.