

От затона

до верфи

История Сокольской судовой верфи

Нижний Новгород

ББК 63.3(2Рос-4НН)

УДК 94

ISBN 978-5-91723-078-8

От затона до верфи. – Нижний Новгород: БИКАР, 2013. – 64 с.

О 80

**Сокольская судоверфь –
одно из старейших предприятий сокольского края,
имеющее исторические корни и стародавние традиции,
уходящие в далекий XIX
век. О тех временах, о людях-корабелях-волжанах,
живущих и трудящихся на
сокольской земле рассказывает книга «От затона до верфи».**

ISBN 978-5-91723-078-8

© Отдел культуры администрации Сокольского
района, Текст, 2013

© Издательство «БИКАР», 2013

Уважаемый читатель!

Сокольский край – маленькая частица необъятной России, но в его истории
много ярких
страниц. Трудовые и ратные подвиги сокольчан по достоинству отмечены
высокими правительственными
наградами. Под влиянием трудолюбия, профессионализма, уважения к
опыту старших поколений на производстве сформировались крепкие рабочие
династии.

Сокольчане гордятся своим судостроительным предприятием-старожилом,
сохраняющим
преемственность поколений и традиции, заложенные ещё в начале прошлого
века, и
накрепко связанным нитями судьбы с р. п. Сокольское, рекой Волгой и
историей развития
судоходства и судостроения в России.

Каждая страница этой увлекательной книги посвящена людям, гордо
именующим себя
волгарами, и предприятию «Сокольская судоверфь» – как живому организму,
постоянно
развивающемуся, с высокой степенью устойчивости к потрясениям, с
большим положительным
опытом решения организационных, образовательных, творческих,
экономических
и социальных задач.

Богато иллюстрированное издание позволит вам, дорогой читатель, легко
погрузиться в
атмосферу любого этапа развития Сокольской судоверфи, увидеть лица
истинных героев-
волгарей, восхититься выпускаемой продукцией современного
судостроительного предприятия.

К сожалению, история Сокольской судоверфи ранее не была подробно
изучена, интересные

факты самоотверженности и преданности родному производству не известны
подростающему
поколению. И сокольчане хорошо понимают, что это недопустимо для всех
нас, желающих чтить славное прошлое сокольского края и думающих о его
сегодняшнем и будущем процветании.

Проплывают вдали теплоходы,

Освещенные солнца лучи

И игривые чистые воды

Катят волны в Сокольский затон.

Как прекрасны родные просторы

В этот тихий вечерний закат.

Знаю точно, вот этого ради

Ты, уехав, вернешься назад.

«Там, где Волга раздольно течет...»

Наш народ издавна называл Волгу красавицей,
кормилицей, матушкой. Про Волгу
сложены предания и легенды, былины и песни,
воспевающие её величие и красоту. Волга
помнит на своих берегах костры первобытного
человека и городища наших предков. На
утлых лодочках-долблёнках волжане плавали,
общались с соседними племенами, обменивались
продуктами. С риском для жизни
пускались и в далекие плаванья, достигая
просторов Каспийского моря.

По разведанным смельчаками речным дорогам
поднимались вверх по Волге варяги,
хазары, персы, греки... Они везли товары на
продажу, и на берегах Волги зашумели торги,
а позже – ярмарки.

Археологические раскопки на Волге свидетельствуют
о том, что судоходство на Руси

зародилось очень давно, с незапамятных времен. Простейшие челны, лодки-долблёнки постоянно совершенствовались. Условия Волги требовали лёгких и прочных судов, приспособленных к сложному плаванию и выдерживающих перетаскивание волоком из одной реки в другую. Шитики, ушкуи, струги, гусяны, мокшаны, унжайки, суряги, коломенки – каждый тип отличался формами, размерами. В начале XIX века на Волге появляются расшивы.

К середине XIX века движение по реке судов происходило с помощью и паруса, и бурлаков, и конной тяги. Несомненно, была выгода внедрения на Волге пароходов и других судов. Поэтому вскоре было сконструировано и первое паровое судно в России, чем положено начало новой эпохи в отечественном судостроении.

Волга всегда была в России главной дорогой – как летом, так и зимой. Да и другие реки – тоже. Сухопутные дороги были грунтовыми и проложены не везде, железные дороги появились не во всех районах страны. Развитие пароходства, особенно в применении к торговле, оказалось поразительно выгодным: посредством пароходов достигалось ускорение передвижения грузов и пассажиров в несколько раз, удешевлялись перевозки. Упрочению позиций парового флота способствовал и закон 1843 года, разрешающий частным лицам иметь свои пароходы. Это дало мощный толчок к судостроению на Волге. Однако следует отметить, что покупать пароходы за рубежом было дорогим удовольствием и доступным очень богатым купцам и промышленникам, поэтому и зарождение отечественного парового судостроения

было делом времени. Первым шагом к независимости стала сборка на российских заводах пароходов, все части которых были изготовлены за границей. Собирая суда, русские мастеровые люди приобретали опыт и навыки, что позволило впоследствии применять их на строительстве судов отечественного производства.

Судоходство на Волге очень скоро стало нужным и важным делом, которое охватывало работой и давало заработок сотням тысяч людей, кормило миллионы людей, живших на её берегах.

Со временем число пароходов возрастало. Невероятные темпы увеличения судов привели к впечатляющему результату: к 1907 году Россия имела самый большой флот в

мире, и большая часть его находилась в бассейне реки Волга.

С развитием парового судоходства потребовались затоны на Волге – для зимовки судов и для проведения ремонтных работ на них. Использованию затонов для отстоя судов способствовала сама Волга. Известно, что первые два парохода, которые зазимовали в 1817 году на открытом плёсе реки, весной были срезаны ледоходом и погибли. Так практика показала, что нужны тихие и спокойные места, без подвижки льда по весне. Такими местами для судов и стали волжские затоны – естественные заводи, заливы. К 1900 году на Волге и её притоках насчитывалось свыше 50 малых пароходных обществ, обладавших до 10 судов каждое. А если учесть и отдельных хозяев – владельцев 2-3 собственных пароходов, то это число значительно возрастало.

Становление и развитие Сокольского затона в 1902–1930 годах

На левом берегу Волги в 21 километре ниже города Юрьевца и в одном километре выше села Сокольского возник затон. Сокольский затон (самый верхний из девятнадцати по течению Волги) обслуживал суда Волжско-Унженского пароходства. Кроме этого, затон помогал с ремонтом и зимовкой и некоторым другим пароходствам (в основном малым) или частным судовладельцам. Это стало началом развития большого судостроительного предприятия.

Место для затона на левом берегу у села Сокольское было выбрано не случайно. Естественный

заслон и хорошая, большая акватория создавали удобства для зимнего отстоя и ремонта.

По некоторым источникам, основал Сокольский затон немец Брандт в 1880 году как постоянный пункт зимовки судов. И в первые 20 лет здесь в холодное время находилось в среднем 9–10 судов, а в начале XX века – более 25.

В 1902 году купец-судовладелец Ф.Е. Крепыш приобрёл Сокольский затон, организовав здесь пункт зимовки судов. С этого периода и до 1910 года существовала судоходная частновладельческая фирма «Ф. Е. Крепыш». Эта фирма действовала как самостоятельная до 1910 года. Затем, объединившись с судовладельцами – Немковым из г. Макарьева на Унже, Лапшиным и Плесковым из Юрьевца, фирма «Крепыш» превратилась в судоходное общество, которое стало называться «Волжско-Унженское пароходство». В его распоряжении находились пароходы: «Мантурово», «Малоугоры», «Кологривец» «Унжа», «Никитино», «Шомохта», «Мощный», «Кема», которые принадлежали фирме «Крепыш»; «Макарьеvec», «Леонид», «Могучий» принадлежали судовладельцу Немкову. «Николай», «Гражданка» – судовладельцу Лапшину; «Первый» – Плескому. Буксирные пароходы «Ухтубыш», «Вига» принадлежали фирме «Ф.Е. Крепыш», «Желанный» – судовладельцу Немкову¹.

Владельцы волжских пароходных компаний и судоверфей (начало XX века)

Первые корабли и баржи затона

1 Минх А.Н. Исторические сведения о пароводных обществах за 1898–1907 гг. М., 1908.
С. 12,13.

Как следует из этого перечня, самым состоятельным из судовладельцев был Ф.Е. Крепыш.

Волжские купцы-мукомолы заводили собственные небольшие пароходства для доставки зерна, муки и прочих грузов. Например, флот мукомола Николая Александровича Бугрова, крупного коммерсанта-старообрядца, хозяина большой паровой мельницы, насчитывал в начале XIX века три буксирных парохода, а потом увеличился на 5 пароходов и 30 барж¹.

Суда Н.А. Бугрова неоднократно зимовали в Сокольском затоне наряду с речным транспортом, принадлежавшим судоходному обществу. По окончании навигации сюда же приходили на зимовку суда и других судовладельцев: Духинова, Покровского, Пелёвина и др.

С организацией затона при нём возникали и ремонтные мастерские, которые готовили зимующие суда к следующей навигации. Здесь пароходы чинили, красили, после чего они уходили на волжские просторы. Для выполнения судоремонтных работ управляющие затоном нанимали из ближайших деревень и села Сокольского столяров, маляров, плотников, пильщиков, котельников и других рабочих². На разные черновые работы по очистке корпусов, уборку помещений судов и другие работы, не требующие мужской физической силы, принимались подростки и женщины. Летом, как правило, работы прекращались – наступала горячая пора для земледельческих работ³. В Сокольском затоне зимовали кроме самоходных судов суда не-самоходные (баржи, дебаркадеры), здесь же

производился и их ремонт.

Летом 1917 года владельцы объединённого пароходства, весь флот и мастерские продали генералу в отставке Русских, который стал хозяином и новым владельцем «Волжско-Унженского пароходства». Он купил все суда и мастерские затона. Управляющим в Сокольском затоне был назначен Н.С. Мухлаев. Для выполнения судоремонтных работ он нанимал в ближайших деревнях и в Сокольском столяров, плотников, пильщиков, маляров, кузнецов, котельщиков, а очисткой, оскрабкой корпусов занимались женщины и подростки. Об условиях труда тех лет вспоминает ветеран, кавалер ордена Ленина механик М.И. Болотников:

«Два года я работал в затоне на очистке корпусов и котлов, готовил мочала для матрацев, нагревал заклепки. Смена продолжалась с 6 утра до 18 часов вечера. В трюмах корпусов люди работали с керосиновыми копилками, здесь скапливались газ и копоть. Никакой спецодежды и мыла нам не выдавали. Совершенно отсутствовала какая-либо охрана труда. И за это хозяева платили нам по 25 копеек в день. Бытовых условий для рабочих не создавали, столовой и жилья не было. Жили кто на частных квартирах, кто в сторожках и мастерских.

По веснам молодежь уходила в плавание. Котлы шуровали дровами, которые сами грузили с берега. За такой тяжелый труд хозяева платили по 12–14 рублей в месяц»⁴.

Волна революционных событий 1917 года докатились и до небольшого коллектива

Сокольского затона. Весной принимать
суда из зимнего ремонта приехали управ

Мукомол и судовладелец Н.А. Бугров

1 Цыбин В.М. Пароход на Волге. Саратов, 1996. С. 144, 150.

2 Гарин И. Гордость сокольчан //«Сельская новь». 1984, 13 ноября, С. 2.

3 Цыбин В.М. Пароход на Волге. Саратов, 1996. С. 113.

4 Лобанов Н. Возродить традиции. «Сельская Новь». 1985, 24 января.

ляющие паромом Русских, Кудряшов и Шапошников. Низкооплачиваемые работники – матросы, кочегары – предъявляли им требования о повышении заработной платы. Удовлетворить их начальство отказалось. Тогда все команды судов объявили забастовку, погасили топки котлов.

В течение трех дней управляющие выходили на берег смотреть, работают ли команды судов, но когда убедились, что дым из труб не валит, были вынуждены требование удовлетворить. Только после этого суда пошли в плавание.

5 февраля 1918 года председатель Совнаркома В.И. Ленин подписал декрет о национализации торгового флота. 12 февраля из Нижнего Новгорода в затон прибыл уполномоченный – председатель районной комиссии по национализации флота. На общем собрании речников он прочитал декрет, разъяснил его значение для страны и предложил избрать комиссию по проведению национализации. В нее вошли 15 человек – капитаны В.Г. Смирнов. Талакин, Строев, механики А.М. Острецовский, Леднев, М.М. Цыганов, И.П. Павлов, В.В. Крохин, Е.П. Лямин, А.А. Волков, Г.Н. Прыгунов, Н. Морохин, токарь А.А. Сафонов и другие. На следующий день ее председателем избрали механика А.М. Острецовского. Национализация осуществлялась путем определения данных по каждому судну. Сложности возникали из-за отсутствия документации, приходилось делать десятки замеров. Описанный флот и все береговые производственные здания с имеющимся оборудованием, материальный склад и другие ценности перешли из частной

собственности в государственную. Когда дело дошло до национализации, местные судовладельцы развернули саботаж. На двери помещений вешались амбарные замки, прятались ценные детали машин. Нередко только с помощью оружия их удавалось разыскать и поставить на место.

Рабочие объявили беспощадную борьбу старому режиму.

Для организации отпора управляющим и лицам с антиреволюционными настроениями создавались организации рабочих. Большую работу здесь проводила профсоюзная организация затона, под руководством председателя затонкома П.С. Зорина. Была здесь организована и партийная ячейка РКП(б). К началу навигации 1918 года на Верхней Волге работа по национализации в целом была закончена.

Сокольский затон стал подчиняться Юрьевецкому району управлению местным флотом Волжского государственного речного пароходства. Первым директором Сокольского затона стал М.И. Флорищев, а главным инженером – Н.К. Майков.

Трудностей было много. Когда же зимой был брошен клич: «Отремонтируем все суда к первой советской навигации!», то рабочие с энтузиазмом откликнулись на призыв. Хотя из затона выходили суда под старыми названиями, на них были красные флаги Советской республики. Об этом в газете «Большая Волга» от 26 января 1968 года вспоминал один из членов комиссии по национализации флота в Сокольском затоне,

тогда помощник механика теплохода
«Макарьевец» Н. Морохин, впоследствии
линейный механик:

«Ремонтные мастерские тех лет имели
очень простой вид и очень примитивное оснащение.
Котельная, к примеру, представляла
собой четыре столба, обитых горбушинником
и покрытых лапником. Механическая мастерская
с виду походила на обычный дом, в
одной половине которого к тому же была столярка.
Инструментальной совсем не имели».
Как вспоминает Иван Ефимович Филин,
всё руками и топором делали. По договору
стекольщику Василию Ивановичу Ерёмину
полагалось свой инструмент приносить. В
прошлом кузнец и котельщик Василий Николаевич
Серпов рассказывал, что главным
его инструментом был молоток. С его помощью
он чистил от окалины котловые трубы
пароходов. Котельные работы, как известно,
шумные, по этой причине. В.Н. Серпов потерял
слух.

С восстановлением разрушенного народного
хозяйства развивался и Сокольский затон.
В 1918–1919 годы здесь зимовало около
50 судов – пассажирские и буксирные пароходы,
баржи и дебаркадеры. В тот период
производился текущий ремонт, в основном
мелкий, так как в кустарных мастерских
даже средний ремонт произвести было сложно.
Необходимо было совершенствовать и механи

зировать затон, и поэтому с начала лета 1919 года руководство затона начало заниматься реконструкцией и строительством мастерских, приобретением оборудования.

Были построены кузница на 4 горна и меднолитейная, приобретено несколько металлорежущих станков, установлены металлообрабатывающие станки. Узким местом в развитии производства являлись распиловка круглого леса и паросиловое хозяйство. Корпуса судов, барж, дебаркадеров и маломощных пароходов были деревянными, требовалось много пиломатериалов. Круглый же лес распиливался вручную, а это обходилось дорого¹.

В 1920 году были приобретены лесорама и локомобиль, приступили к постройке лесопилки с лесотаской, большой эстакады, кочегарки с насосом, сушилки для пиломатериалов.

В 1921 году с пуском в эксплуатацию лесопилки и кочегарки отпала необходимость в ручной распиловке леса. Построен первый двухэтажный 10-квартирный жилой дом.

В 1922 году на зимовку прибыл теплоход «Леонид», на котором штурвальным работал комсомолец А. Котляров. Именно он организовал комсомольскую ячейку из восьми человек. Первыми комсомольцами затона, да и всего села Сокольского были Солдатов, А.Е. Лямин, А.Н. Староверов и другие, а секретарем стал А.Ф. Котляров. В январе 1923 года Юрьевецкий УКОМ РКСМ утвердил решение оргсобрания. О трудностях тех лет по вовлечению молодежи в комсомол вспоминал

А.Ф. Котляров:

«Сопротивление новому оказывали сынки торговцев и попов – Красавкины, Смирновы, Покровские, Волковы и другие. Они срывали объявления с приглашениями на собрания, устраивали другие козни и проделки».

В 1923 году появилось новое здание механического цеха с машинным отделением, где установили двигатель в 25 лошадиных сил с приводом для станков и генератором для освещения цехов и жилья.

В 30-е годы были построены силовая станция, водопровод, заменялось старое оборудо

с. Сокольское. Нач. XX века

с. Сокольское, вид с Волги. Нач. XX века

На Сокольской судовой верфи

Один из первых волжских пароходов, прошедший ремонт на Сокольской судовой верфи

Брандвахты – первая продукция судовой верфи

1 «Рабочий край». 1935, 17 октября.

2 Гарин И. Гордость сокольчан //«Сельская новь». 1984, 13 ноября.

вание. Предприятие занималось ремонтом дебаркадеров, пароходов, барж.

В годы Гражданской войны здесь находился на ремонте и приведен в боевую готовность пароход «Коммунист».

С 1924 года началось возведение деревянных барж грузоподъемностью от 250 до 500 т. Таких судов строили по 10–50 штук в год. В дальнейшем новое судостроение, средний и капитальный ремонт стали преобладать в производственной программе. В течение 20-х годов Сокольский затон внешне мало изменился. Однако определённые сдвиги всё-таки произошли. Фактически было положено начало превращению полукустарного производства в завод в полном смысле этого слова, хотя по-настоящему этот процесс развернулся в 30-е годы.

В 1926 году из зерносклада купца Малышева построен клуб.

Ещё до революции 1917 года А.М. Острецовский отлил гудок, который возвещал о начале и завершении работы, который созывал рабочих на работу до 1970 года.

Коллектив управления затона, 1929 год

Теплоход, зимовавший в затоне, полностью отремонтированный, 1925 год

Развитие Сокольской судовой верфи

в период с 1931 по 1940 год

С 1930 по 1940 год началось основное размещение производственных цехов, заменялось старое и устанавливалось новое оборудование. Шло строительство жилфонда, культурно-бытовых объектов. В это время были возведены силовая и водонапорная станции, линия водопровода, столовая, детские ясли и комбинат, больница. Больница относилась к Верхневолжскому пароходству. Первым главным врачом в линейной больнице был Зеликовский Лазарь Исаакович. Его жена Ольга Казимировна заведовала лабораторией, в которой делали анализы. В линейной больнице был хороший коллектив медицинских работников и технического персонала. Это учреждение отличалось чистотой и уютом.

Лазарь Исаакович Зеликовский жил с семьей в доме № 1 по улице Островского (сейчас там проживают семьи Лазаревых и Балакиных). В одной половине жил главный врач линейной больницы с семьей. В другой половине проживала семья Степанова Василия Ильича, который был начальником отдела кадров судовой верфи. Жена его работала в линейной больнице поваром. На улице Рабочей в доме №1 жил Острецовский, который работал в судовой верфи в техническом отделе. Жена его была домохозяйкой. Отличалась эта семья интеллигентностью, добропорядочностью. У них был большой яблоневый сад. В августе, в яблочный Спас, они собирали яблоки, корзинами выносили и угощали всю округу спелыми сочными плодами из своего сада.

На улице Рабочей жил и Белелин Егор. Он работал в судовой верфи технологом. В Ежове жила семейная династия замечательных кузнецов Кузнецовых. Из Кудрина, Ведерниц и Галкина, Бочажного, Патокина работали простые рабочие судовой верфи: мужчины и женщины. Подростки работали подсобными рабочими. На речушке Красный Ключ были в те времена своя хлебопекарня, столовая, баня. В проходной судовой верфи был буфет. Рабочим продавали хлеб, продукты. Баня отличалась необыкновенной чистотой и большими размерами. В столовой работали замечательные повара. Они готовили обеды для рабочих судовой верфи.

В 1931 году завод переходит в разряд специализированных предприятий по деревянному судостроению с новым названием «Сокольская судовой верфь» Верхневолжского речного пароходства. С этого времени начинается новый этап в истории Сокольской судостроительной верфи.

В процессе своей производственно-хозяйственной деятельности судовой верфи постоянно приходилось решать ряд сложнейших проблем: несоответствие требований основной производственной программы верфи и её материально-технической базы; проблемы со снабжением техническими материалами. Их приходилось ввозить гужевым транспортом и в зимний период, тратя на это немалые средства.

Судовой верфь, перейдя на программу нового деревянного судостроения, должна была выпускать суда, полностью готовые к навигации. Монтировался не только корпус судна

со всеми снастями и необходимыми для плавания механизмами, но и оборудовались жилые помещения. Судно комплектовалось до последней мелочи¹.

Особого внимания требовало силовое хозяйство верфи, которое состояло из трёх

Деревянная баржа

¹ Гарин И. Гордость сокольчан //«Сельская новь» 1984, 13 ноября.

изношенных агрегатов. Старое оборудование было сильноизношенным и маломощным: работал с 1923 года двигатель внутреннего сгорания «Аванс 26 ир», позднее – «Аванс 92 ир»¹. Если общая мощность электростанции составляла 150 киловатт, то потребность в энергии всех цехов по действующим моторам выражалась в 240 киловатт. Следовательно, остро стоял вопрос о строительстве новой, более мощной электростанции. В 1938 году, с началом третьей пятилетки, был заложен фундамент под строительство силовой станции мощностью 500 киловатт. В мае 1939 года станция была пущена в строй. Одновременно шла замена старого оборудования: в лесоцехе была установлена новая ленточная пила, для столярного цеха были приобретены горизонтально-долбежный станок и токарный по дереву.

В середине 1935 года предприятие оказалось в очень сложном финансовом положении. «Верфь, имея убыток от выпущенной в отчётом 1934 году продукции в сумме 741 тыс. рублей, потеряла финансовое равновесие. Ещё с 10 июля и до конца отчётного года расчётный счёт верфи не имел свободных средств. Все поступающие технические материалы за этот период остались несписанными (неоплаченными), оплачивались лишь лесные материалы, так как поставлялись под обеспечение специальной внеплановой ссуды Госбанка, гасившейся банком вне очереди». Произошло это по ряду причин. Во-первых, «превышение фактической стоимости постройки деревянных судов против установленной стоимости произошло главным образом за счёт неверно установленных, заниженных стоимостей

этих судов, что признано уже и Управлением пароходства и подтверждено сметами». Во-вторых, удорожание выпускаемой продукции произошло за счёт необорудованности верфи. И в-третьих, в 1935 году произошло значительное увеличение цен по ряду жизненно важных для судовой верфи технических материалов. Как то: круглый лес с 21 руб. 70 коп. до 29 руб. 85 коп.; пакля – смольная с 540 руб. до 1435 руб.; канаты пеньковые с 1670 руб. за тонну до 3750 руб. за тонну; железо листовое с 253 рубля за тонну до 484 руб. за тонну² и т.д.

Эти непростые для судовой верфи годы легли на плечи директора Николая Ивановича Осипова.

Однако, несмотря на трудности, Сокольская судостроительная с момента своего образования выполняла производственные планы на 100% и более, а производительность труда была не менее 102%³.

За годы первой и второй пятилеток в хозяйство судостроительной были сделаны большие капиталовложения. Построены котельный и малярный цехи, расширен столярный цех и силовая станция. К концу 30-х годов капиталовложения в Сокольскую судостроительную ещё более увеличились. Общая сумма составила по некоторым данным 300 000 рублей⁴.

К началу 40-х годов стали производиться новые по техническому назначению суда – углярки, подгалки, брандвахты, колёсные газоходы⁵.

Источники неоднократно свидетельствуют и о новом плановом подходе к подготовке

Николай Иванович Осипов,

директор судовой верфи с 1931 по 1934 год

1 ГАИО, Ф.Р. – 1910. Оп. 42. Д. 673, Л. 24.

2 ГАИО, Ф.Р. – 1910. Оп. 42 Д. 1205 Л. 20, 24, 37, 39, 40.

3 Алексеев В.В. «В годы стахановского движения» // «Сельская новь» 1985.
10 января.

4 «За ударные темпы» 1936, 20 ноября.

5 Там же, 1937. 4 марта.

6 Там же, 1938, 13 сентября.

зимнего сезона на судовой верфи. Все делалось для того, чтобы обеспечить в срок выпуск судов к навигации. Ремонт охватывал до 30 самоходных и 40 несамоходных судов⁶.

В 30-е годы на предприятии широко распространилось движение ударников, а позднее – стахановское движение, названное так после трудовых подвигов Алексея Стаханова. В 30-е годы это движение активно популяризировалось властью. Ударники или позже – стахановцы появлялись повсеместно. Более того, отсутствие таковых на предприятии рассматривалось как серьезный недостаток и повод для того, чтобы попенять его руководству.

Сокольская судовой верфь не осталась в стороне от веяний эпохи. В различных источниках фигурируют разные фамилии передовиков производства. Называют имя комсомольца – сварщика А. Вишнякова, перевыполнявшего нормы выработки в 3–5 раз. В кузнечном деле Красное знамя предприятия держали братья Дмитрий и Павел Кузнецовы. Они же и сын Дмитрия – Николай сделали зимой вручную спицу для парохода «Роза Люксембург» весом в 85 килограммов каждая. До этого судовой верфь никогда цельных спиц не делала, а изготавливались только сварные¹.

Котельщик Смирнов изобрёл несложный рычажок для гнутья баржевых угольников, используя вместо подсобного рабочего старую двухпудовую гирю. Он выполнил норму на 125% и заработал в месяц 512 рублей, в то время как раньше его максимальный заработок не превышал 170 рублей. А.А. Сафонов

по своей личной инициативе стал работать на двух токарных станках одновременно. Свою работу он выполнял без малейших шероховатостей. Его примеру последовали и другие рабочие².

Проводились ставшие традиционными стахановские пятидневки, дававшие очень хорошие показатели. В результате объемы работ были увеличены в среднем на 200–250%, а впоследствии и до 400%³.

Ежегодно проводились внутризаводские конкурсы с целью досрочного выполнения производственного плана. В конкурсах участвовали бригады цехов Сокольской судовой верфи, лесозавода и школы ФЗО. Условиями конкурсов были выполнение плана в срок и ранее заданного срока, 100%-ное качество работы при экономии расходных материалов на 5%, переход на хозрасчёт и участие в общественной работе. За победу в конкурсе устанавливались премии от 200 до 500 рублей (первое место)⁴. Из года в год увеличивалась необходимость построения еще большего количества судов. Среди рабочих были настоящие мастера своего дела: Н. Якимов, Е. Лямин, Г. Прыгунов, Савичевы, Ерёмины, Лукичевы.

В те годы верфи дали правительственное задание на постройку хлебных барж. Предприятие получило полную загрузку своей производственной мощности⁵.

Анатолий Иванович Ногтев,
капитан парохода «Роза Люксембург»

1 Феддер Л. «Суда уходят в рейс» // Рабочий край, 1936. 15 мая. С.4.

2 «За ударные темпы». 1936. 11 февраля.

3 Там же, 1936. 11 февраля. 10 октября.

4 Там же, 1933. 28 августа.

5 Там же.

И если в первые годы советской власти и в первой половине 30-х годов ещё бывали случаи сокращения рабочих за недостатком работ, то во второй половине 30-х рабочей силы зачастую не хватало. Работы проводились уже не только в зимнее, но и в летнее время. В источниках имеются сведения о выпуске судов в августе, сентябре, октябре¹.

С ростом производства требовались технически грамотные кадры, которых в то время крайне не хватало. На Сокольской судовой подготовке рабочих уделялось огромное внимание. Высококвалифицированных рабочих-практиков выдвигали на руководящую работу. Большую роль в подготовке кадров сыграла открытая в 1932 г. школа ФЗО с двухгодичным сроком обучения. Кроме специальных предметов учащиеся (190 человек) проходили курс дисциплин в объеме семилетней школы². Учащиеся школы не только теоретически проходили обучение, но и сами участвовали в производственных работах, особенно в те моменты, когда на Сокольской судовой подготовке не хватало рабочей силы. «Силами учеников выполнено 70% работ на судне. Руками учеников выполнены самые сложные работы – выставка всего судна, вольная обшивка подводной части и бархаутов, пробойка палубы»³.

На судовой подготовке был открыт комбинат рабочего обучения. В нем организовывались всевозможные курсы как для плавсостава, так и для постоянных рабочих судовой подготовки. Днем трудились, а вечером садились за парту. В 30-е годы на Сокольской судовой подготовке существовал

также кабинет рабочего образования.

Здесь главным образом стремились научить рабочих пользоваться новой техникой. Кроме основных специальностей, он давал подготовку по дополнительным специальностям. Всего 7 групп с охватом 245 человек (болтовщики, пробойщики, маляры, плотники)⁴. Высококвалифицированные работники приезжали на Сокольскую судовой верфь по назначению и из крупных городов.

Отправлялись на обучение и свои кадры. Но это было затруднено отсутствием специального финансирования. Не хватало средств на содержание рабочих на рабфаках, в техникумах и втузах⁵. Иногда отправленные на обучение рабочие кадры не возвращались обратно на верфь, а оставались и оседали в городах. Поэтому руководство верфи предпочитало приглашать уже обученных специалистов. К тому же приехавшие инженерно-технические работники и также их семьи способствовали повышению уровня образования в среде рабочих. «Жены инженерно-технических работников за короткое время своей самостоятельной работы проделали очень многое, особенно по культурному обслуживанию рабочих: оборудованы красные уголки, посажены цветы» и т.д.⁶ Были созданы комсомольско-молодёжные бригады, которые устраивали воскресники. Силами юношей и девушек был разбит парк, построена танцевальная площадка и сделано футбольное поле.

Рабочие в 30-е годы принимались на Сокольскую судовой верфь путём заключения договоров с колхозами и колхозниками — в год приблизительно 440–500 человек различных

квалификаций. Договоры также возобновлялись и производилось самозакрепление рабочих за производством приблизительно 360–400 человек в год. Текучесть кадров в значительном размере также имела место.

Ученики и преподаватели ФЗУ при судовой верфи

1 Там же, 26 сентября.

2 «За ударные темпы». 1932. 5 января.

3 Там же, 1933, 5 октября.

4 Там же, 1932. 5 января.

5 Там же, 1932. 26 июля.

6 Там же, 1936. 11 февраля.

Главным образом это случалось по причине слабой механизированности тяжёлых процессов труда (кузнечный цех, например, до конца 30-х годов не имел парового молота)¹. Причиной этому была и «уравниловка» в заработной плате: отдельные чернорабочие получали больше квалифицированных работников. В среднем годовой контингент рабочей силы судовой верфи из года в год имел следующий вид:

В годы первых пятилеток Сокольский затон из пункта зимовки судов с небольшим судоремонтным предприятием превратился в полноценное судостроительное предприятие, хотя и с достаточно узкой специализацией. С 1931 года предприятие обозначалось как судовой верфь и производило достаточно сложный ремонт пароходов, а также строительство деревянных судов, главным образом подсобного характера (брандвахт, понтонов, дебаркадеров, барж и т.д.).

В течение этого периода предприятие было реконструировано, оснащено новой техникой, современным по тем временам промышленным оборудованием. Однако механизация была далеко не полной, доля ручного труда продолжала оставаться достаточно большой.

В 1935 году (образование района) были созданы политотделы. Кроме парторга были и другие штатные работники: библиотекарь, пропагандист, редактор многотиражной газеты «За ударные темпы» – органа Сокольской судовой верфи. К концу тридцатых годов Сокольская судовой верфь осваивала постройки судов уже 60 штук в год с грузоподъемностью

до 36 тыс. тонн, а также строительство таких судов, которые раньше приходилось закупать за границей. Паровой флот ремонтировался на верфи в 20 единиц пароходов и в числе 70 единиц водного транспорта². В целом можно сказать, что Сокольская судовой верфь развивалась типично для эпохи сталинских пятилеток.

Наименование
групп

план

отчёт

план

отчёт

Рабочие

599

541

798

823

ИТР

24

24

25

25

Служащие

23

28

28

29

М О П

—

10

10

12

Ученики ФЗУ

—

36

50

57

Всего:

556

639

973

981

1939

1935

Строительство дебаркадера

1 «За ударные темпы», 1932. 26 июля.

2 Там же, 1933, 5 октября.

Дальнейшее развитие

Сокольской судовой верфи (1940–1970 гг.)

С первых дней Великой Отечественной войны Сокольская судовой верфь перестроилась на выпуск продукции, необходимой фронту. В цехах предприятия изготавливались аэросани, волокуши для транспортировки раненых, а со стапелей спускались на воду тысячетонные баржи для перевозки боеприпасов и военной техники. Во время войны в затоне зимовало и ремонтировалось до 200 судов. В первые месяцы на фронт ушли 79 рабочих судовой верфи.

Вот их имена:

1. Розмахов Сергей Михайлович (слесарь)
2. Стрельцов Александр Петрович (ассенизатор)
3. Исаков Михаил Иванович (слесарь)
4. Ягилева Мария Фёдоровна (медсестра)
5. Вилков Виктор Петрович (слесарь)
6. Шумилова Екатерина Павловна (медсестра)
7. Егунов Михаил Андреевич (слесарь)
8. Громова Валентина Павловна (медсестра)
9. Кукушкин Алексей А. (плотник)
10. Бородинов Дмитрий Капитонович (маляр)

11. Уткин Алексей Трофимович (шлюпочник)
12. Веселов Николай Ефимович (сортировщик)
13. Вангилов Василий Николаевич (плотник)
14. Балберин Александр Николаевич (строгальщик)
15. Рыбаков Фёдор Фёдорович (плотник)
16. Спирин Алексей Григорьевич (плотник)
17. Иконников Борис Иванович (ВОХР)
18. Грибов Алексей Григорьевич (плотник)
19. Астраханцев Иван Александрович (ВОХР)
20. Смирнов Александр Иванович (плотник)
21. Безруков Михаил Иванович (ВОХР)
22. Котов Виктор Макарович (эл/сварщик)
23. Якимов Николай Васильевич (ВОХР)
24. Фокин Владимир Николаевич (эл/сварщик)
25. Слягин Николай Гаврилович (строгальщик)
26. Иванычев Анатолий Дмитриевич (арматурщик)
27. Лукичёв Анатолий Фёдорович (столяр)
28. Варёнов Анатолий Иосифович (ВОХР)
29. Котов Степан Иванович (столяр)

30. Голубев А.Г. (ВОХР)

31. Ионов Никифор Васильевич (столяр)

32. Хуханов Николай Михайлович (ВОХР)

33. Ерёмин Андриан Иванович (столяр)

34. Брусникин Андрей Петрович (пенсионер)

35. Сивухин Владимир Матвеевич (столяр)

36. Томилов Дмитрий Иванович (пенсионер)

Модифицированные аэросани

Волокуши

Ветераны Великой Отечественной войны

Мемориал в честь 40-летия Победы

37. Дудукин Иван Алексеевич (столяр)
38. Колпаков Лука Васильевич (пенсионер)
39. Финеев Николай Яковлевич (столяр)
40. Пахомов Александр Григорьевич (пенсионер)
41. Голубев Александр Иванович (столяр)
42. Мольков Андрей Григорьевич (пенсионер)
43. Чуйков Михаил Макарович (маляр)
44. Карпов Михаил Степанович (бригадир по подв.)
45. Кириллов Иван Михайлович (пенсионер)
46. Сироткин Алексей Петрович (маляр)
47. Сеничев Григорий Григорьевич (пенсионер)
48. Разин Гордей Васильевич (сортировщик)
49. Колобов Михаил Васильевич (пенсионер)
50. Перешахин Василий Михайлович (рамщик)
51. Бурдин Степан Андреевич (пенсионер)
52. Мыльников Аристарх Васильевич (смазчик)
53. Тележкин Анатолий Иванович (рабочий)
54. Гарин Николай Васильевич (кладовщик)

- 55. Мыльников Алексей Васильевич (сортировщик)
- 56. Ромашов Николай Фёдорович (сортировщик)
- 57. Стрельцов Николай Андреевич (сортировщик)
- 58. Звонов Анатолий Михайлович (сортировщик)
- 59. Ширшов Василий Александрович (электрик)
- 60. Родин Анатолий Васильевич (электрик)
- 61. Котов Александр Михайлович (кочегар)
- 62. Суворов Николай Романович (кочегар)
- 63. Смирнов Иван Васильевич (грузчик)
- 64. Дудукин Анатолий Михайлович (грузчик)
- 65. Батманов Николай Фёдорович (грузчик)
- 66. Баюров Тимофей Павлович (шофёр)
- 67. Горячев Николай Иванович (шофер)
- 68. Латыничев Константин Григорьевич (шофёр)
- 69. Гудов Алексей Дмитриевич (начальник ОТЗ)
- 70. Колпаков Леонид Иванович (мастер рем.гр.)
- 71. Маркелов Семён Фадеевич (гл. технолог)
- 72. Опарин Василий Васильевич (техник пилобиржи)

73. Рябкин Георгий Антипович (старший мастер)

74. Матрасов Леонид Никанорович (техник по сметам)

75. Шкаликов Николай Иванович (нормировщик)

76. Ребриков Иван Гаврилович (кладовщик)

77. Лямин Александр Евлапиевич (кладовщик)

78. Мойсенья Георгий Александрович (начальник ОТС)

79. Бураков Александр Николаевич (начальник ЖКХ)

На их рабочие места пришла молодёжь из школы ФЗО. И хотя значительно уменьшилась численность квалифицированных специалистов и кадровых рабочих, повсюду перекрывались напряженные планы. Несмотря на трудное военное время, предприятие ежемесячно перевыполняло производственные задания по выпуску как основной продукции, так и продукции оборонного назначения. За свой трудовой вклад 12 рабочих и инженерно-технических работников удостоены высоких правительственных наград.

Судоверфь 1941-1945 гг.

Девушки-добровольцы вместе с командиром перед отправкой на фронт

Бухгалтерия судоверфи в годы войны

Районная газета «Ударный труд» сообщила, что судовой верфь заняла первое место в соревновании речников, за что награждена переходящим Красным знаменем ВЦСПС и Наркомфлота и премией. Среди передовиков, выполнявших нормы выработки на 150–230%, отличились А.И. Шалашов, Г.П. Ногинов. В конце 1944 года коллектив судовой верфи выполнил и увеличил выпуск продукции против 1943 года на 37%.

Школа ФЗО выпустила тысячи новых рабочих различных профессий. Некоторые из этих подготовленных школой рабочих побывали на фронте и там проявили себя как хорошие сапёры и воины. «Сокольское дало фронту много терпеливых, выносливых, упорных и сильных бойцов. Такие люди, знаменитые русские воины, за боевыми делами которых с восхищением смотрел весь мир, – плотники, столяры, конопатчики, кузнецы, слесари, работая дни и ночи под огнём противника, могли быстро навести мост, расчищать минные поля, прорывать неприступные вражеские линии обороны, проходить с боями без сна сотни километров и сохранять при этом силы и бодрость духа», – писал о сокольских фронтовиках и, в частности, о рабочих Сокольской судовой верфи писатель М. Шошин в своей книге «Наши города» (ОГИЗ ИВгиз, 1945 г.).

Их наградили за трудовые отличия в годы

Великой Отечественной войны

№

Фамилия, имя

отчество

Профессия или

должность

Какие имеет

награды

1

Денисов

Фёдор Матвеевич

Плотник

Орден Трудового Красного Знамени

2

Любезнов

Анатолий Андреевич

Нач.

мех. цеха

Орден «Знак Почёта»

3

Бобков Е.И.

Рабочий

Орден «Знак Почёта»

4

Перепёлкин

Василий Тимофеевич

Столяр

Медаль «За трудовую доблесть»

5

Балберин

Петр Павлович

Мастер

Медаль «За трудовую доблесть»

6

Баклагин

Андрей Андреевич

Кузнец

Медаль «За трудовую доблесть»

7

Дудукин

Алексей Иванович

Нач.

судоцеха

Медаль «За трудовое отличие»

8

Веселов

Анатолий Ефимович

Плотник

Медаль «За трудовое отличие»

9

Уварова

Любовь Ивановна

Рабочая л/цеха

Медаль «За трудовое отличие»

10

Малахов

Николай Иванович

Секретарь

п/ бюро

Медаль «За трудовое отличие»

11

Александров

Григорий Иванович

Плотник

Медаль «За трудовое отличие»

12

Бодрецов

Евстафий Иванович

Плотник

Медаль «За трудовое отличие»

В связи со строительством в 1953 г. Горьковской ГЭС и образованием водохранилища на реке Волга судостроительная верфь оказалась в зоне затопления. В период 1953–1956 гг. производство переведено в новые цехи. Площадь промышленной территории предприятия составила 21 га.

С 1956 года верфь осваивает железобетонное судостроение. Начали выпускать дебаркадеры, брандвахты, спасательные станции, пассажирские понтоны. Было построено самоходное судно «Карчекран» для очистки рек от топляков. Наибольшее строение таких судов было в период с 1967 по 1973 год (построено 377 судов на железобетонном корпусе). Продукция судостроительной верфи была удостоена серебряной медали ВДНХ. Основными профессиями стали электромонтажник, электросварщик, трубопроводчик, арматурщик, бетонщик.

Баржа проекта Р-89

Управление судостроительной верфи (1956 г.)

1964 год – бригада столяров Сокольской верфи

Бригада передовых рабочих судостроительной верфи 70-е годы

Строительство цехов

70-е годы. Бригада плотников

Бригада шлюпочников,

70-е годы

Бригада сварщиков, 70-е годы

Бригада судоплотников Сокольской судовой верфи, 70-е годы

С 1974 году верфь переходит на металлическое судостроение. В этом же году была сдана в эксплуатацию первая металлическая баржа. С переходом верфи на металлическое судостроение и дальнейшим его развитием пришлось готовить новые кадры судосборщиков металлических судов и электросварщиков. В этом году было снято с производства строительство дебаркадера понтонов длиной 30 м и понтонов проекта 146.

В 1976 году сдано в эксплуатацию 3 металлические баржи, в том числе 2 полубункерные баржи проекта Р-89 и головная баржа-площадка нового проекта № 942. С 1977 году было снято с производства строительство спасательных станций и сокращён выпуск брандвахт проекта 95-А до 12 единиц.

Вместо устаревших типов судов в 1977 году был запланирован выпуск головной брандвахты на железобетонном корпусе длиной 35 м. проекта Р1-140, 12 брандвахт проекта 95А и понтонов берегоукрепления. К 1978 году объем металлического судостроения значительно увеличивается. Ежегодно сдается в эксплуатацию 4 баржи, 2 брандвахты, док-кессон. Начато строительство первого в СССР судна составного теплохода с изгибающимся устройством для малых рек. Сдано в эксплуатацию в 1981 году.

В период с 1973 по 1980 год большой объем продукции выпускался вспомогательными цехами: до 3 тыс. шт. в год контейнеров и поддонов, 400 шлюпок, вся мебель для судов.

На многих реках можно было встретить продукцию сокольских мастеров.

В 1984 году построено три баржи проекта 942, 4 брандвахты Р1-40 и новая баржа проекта 81100. Это первое судно из новой серии, на которые верфь перешла с 1985 года.

В 1985 году закончилось строительство причальной стенки из железобетонных понтонов.

Длина стенки 40 м, глубина у стенки 4,5 м.

Введение в эксплуатацию причальной стенки позволило значительно улучшить работы по достройке судов и вести погрузочно-разгрузочные работы транзитного транспорта.

В 1987 году за строительство и сдачу тентовой баржи (приставки) проекта 81450 к самоходным судам-овощеводам были награждены медалями ВДНХ СССР: бригадир судосборщиков Кораблёв Л.А. – серебряной; судосборщики Воронин С.Д. и Спиричев А.Н., инженер-технолог Ванина Л.Ф. – бронзовой.

С расширением судовой верфи улучшилось и бытовое обслуживание рабочих, возросло число благоустроенных квартир. Динамика роста такова: если судовой верфь в 1921 году имела один жилой дом, то уже в 1936 году – 13, а в 1967 году – 41 жилой дом.

В период с 1970 по 1977 год в Сокольском выросли целые улицы судостроителей: ул. Приволжская, Восточная, Заречная, Строителей. Большинство рабочих получили новые благоустроенные квартиры. Жилищный фонд судовой верфи на конец 1978 года насчитывает 46 жилых домов. С 1979 по 1986 год

Новый этап развития производства Сокольской судовой верфи

Брандвахта проекта Р1-140

Улица Садовая

возведен новый микрорайон – ул. Садовая: 8 жилых домов, детский сад на 140 мест, магазин. В 1989 году построен 16-квартирный дом методом комсомольской стройки. В общей сложности добрая половина жилищного фонда поселка Сокольское построена усилиями судостроителей.

В 1990 году судовой верфь сдала в эксплуатацию головное судно – плавучий ремонтный док проекта 81260 грузоподъемностью 800 тонн; брандвахту на железобетонном корпусе проекта Р1 40М – 3 судна; баржу-площадку проекта 81100 – 2 единицы; произведено переоборудование лихтера в судно – сборщик отходов.

В 1991 году были сданы в эксплуатацию брандвахта на ж/б корпусе проекта Р140М – 2 единицы; баржа-площадка грузоподъемностью 1100 тонн проекта 81100 – 2 единицы; один плавучий ремонтный док проекта 81260.

Судовой верфь стала участником международной выставки-ярмарки «Речфлот-91», которая была представлена двухдечной брандвахтой на железобетонном корпусе, и была отмечена почетным дипломом за активное участие в выставке.

Улица Кирова

Цех судовой верфи

Микрорайон Садовой

Плавучая казарма (проект Р-140М)

Дом культуры судовой

В декабре 1992 года постановлением главы администрации Сокольского района предприятие реорганизуется в ОАО «Сокольская судовой верфь». Руководящими органами являются: общее собрание акционеров, наблюдательный совет и директор судовой верфи в лице Лазарева А.А. Число постоянных рабочих предприятия – 86 человек. В настоящее время открытое акционерное общество «Сокольская судовой верфь» является самостоятельным юридическим лицом. Учредителями являются физические лица. Доля государственной собственности в уставном капитале отсутствует.

В существующих условиях рынка резко снизилась потребность и возможности в судах гражданского назначения. Тем не менее предприятие сохранило техническую базу и судостроительный профиль.

В 1993 году в соответствии с планом приватизации предприятие акционировалось по второй модели. В последующие годы были сданы в эксплуатацию:

1993–1995 годы – плавучее многофункциональное судно;

1994 год – плавучая казарма проекта Р-140М;

1996–1998 годы – реконструкция пассажирских теплоходов в плавучие рестораны;

1999 год – деревянная яхта по оригинальному норвежскому проекту (создал проект Коллин Аргер);

1999 год – заказы ВМФ на спасательные шлюпки;

1999 год – плавучий штаб пр. Р-140М;

2000 год – теплоход «Москва» переоборудован в плавучий ресторан;

2001 год – плавучая мишень пр. 436-Б;

2003 год – катер связи пр. 1388Н;

2004 год – плавучая мишень пр. 436-Б;

2005 год – моторная яхта «ОСТ-2» пр. 82440;

2005 год – малый десантный катер пр. 1176;

2005 год – плавучая мишень пр. 436-Б.

Ушли на заслуженный отдых ветераны, и ощутилась острая нехватка квалифицированных судосборщиков, сварщиков, столяров-плотников. С 2005 года в ПУ № 29 было организовано обучение профессии судостроителей-судоремонтников металлических судов; сварщиков для электросварочных и газосварочных работ.

Численность рабочих на 1 января 2006 года составила 110 человек.

В настоящее время 98% объемов производства составляет гособоронзаказ. Для ВМФ России предприятие строит самоходные и несамоходные суда, артиллерийские мишени, катера связи. Все производственные помещения,

построенные еще в советское время,
сегодня работают и поддерживаются в хорошем
состоянии. Обновлено сварочное оборудование,
приобретена машина плазменного
раскроя металла. Разработан и находится на

Катер связи проекта 1388Н

Десантный катер (проект 1176)

Вид с акватории

согласовании план модернизации предприятия, рассчитанный на три года. Предстоит ремонт горизонтальной части слипа (устройства для подъема и спуска на воду кораблей). Планируется закупка нового кранового оборудования, продолжится ремонт цехов. Следующим этапом будет закупка современного металлорежущего, металлообрабатывающего, сварочного оборудования, гидропрессов. Главная цель плана модернизации – увеличить производительность труда, снизить себестоимость выпускаемой продукции и сохранить конкурентоспособность на рынке современного судостроения.

В настоящее время на предприятии трудятся 130 человек, примерно половина из этого числа – молодежь. Наставниками молодежи, на которых держится производство, являются судосборщики: Аркадий Михайлович Смирнов, Михаил Борисович Куликов, Владимир Викторович Раев, Валерий Борисович Киселев; сварщики: Алексей Павлович Котов, Владимир Сергеевич Макаров, Николай Юрьевич Малунов; техник – технолог Михаил Константинович Карпов.

Родившись на заре прошлого столетия, разделив со страной все исторические катаклизмы, пережив периоды становления, расцвета и упадка, в двадцать первый век ОАО «Сокольская судовой верфь» вступило в новом качестве, сохранив за столь долгую жизнь свои традиции. Старейшее, некогда градообразующее предприятие ныне по-прежнему живет, работает и продолжает развиваться.

И это вселяет надежду на завтрашний день

и в то, что не утрачена слава сокольских корабелов.

Баржа проекта 942

Судно-мишень

Плавучий штаб

Спасательная шлюпка

Яхта

Листая страницы истории

Постоянная зимовка судов в затоне началась с 1880 года. В первые 20 лет здесь зимовало в среднем 9–10 судов ежегодно.

1902 год – затон принадлежал частновладельческой фирме «Ф.Е. Крепыш».

1910 год – фирма «Крепыш» с другими судовладельцами объединилась в судоходное общество «Волжско-Унженское пароходство».

1917 год – владельцем «Волжско-Унженского пароходства стала генерал Русских.

1918 год – затон был национализирован, назначен первый директор Сокольского затона Флорищев М.И.

1919 год – начата реконструкция и строительство мастерских, приобретение оборудования.

1921 год – был построен первый двух-этажный 10-квартирный жилой дом.

1924 год – начато строительство деревянных барж грузоподъемностью от 250 до 500 т.

1931 год – затон переходит в разряд специализированных предприятий по деревянному судостроению с названием «Сокольская судовой верфь». Начато строительство крупных деревянных барж грузоподъемностью 150 т.

1932 год – открыта школа ФЗО – фабрично-

заводское обучение.

1936 год – судовой верфь имеет 13 жилых домов.

1941–1945 годы – на предприятии выпускается продукция, необходимая фронту: аэросани, волокуши, а со стапелей спускались тысячетонные баржи для перевозки боеприпасов и военной техники. В первые месяцы войны на фронт ушли 79 рабочих судовой верфи.

1953-1956 годы – в связи со строительством Горьковской ГЭС и образованием водохранилища на р. Волга верфь перенесли на новое место.

1967–1973 годы – размах железобетонного судостроения, начат выпуск дебаркадеров, брандвахт, спасательных станций, пассажирских понтонов, построено судно «Карчекран» для очистки рек от топляков. Всего за эти годы построено 377 судов на железобетонном корпусе.

1960 год – построен пионерский лагерь «Чайка».

1965 год – возведён Дом культуры, построен стадион «Водник».

1967 год – построен первый жилой дом в кирпичном исполнении на ул. Матросова. Судовой верфь имела уже 41 жилой дом.

1973 год – начато стальное судостроение.

1974 год – сдана в эксплуатацию 1-я металлическая баржа грузоподъемностью 1000 т.

1978–1981 годы – строительство первого в СССР теплохода с изгибающимся устройством для малых рек пр. Р-143.

1977 год – выпуск брандвахт на железобетонном корпусе и док-кессонов.

1978 год – жилищный фонд судовой верфи насчитывает 46 домов.

1979 год – директором судовой верфи назначен Степанов В.А. – почётный гражданин п. Сокольское с 1992 года. Начато строительство жилых домов со всеми удобствами в новом микрорайоне по ул. Садовая.

1984 год – построено головное судно-баржа пр. 81100. 1986 г. Сданы в эксплуатацию 8 жилых домов, детский сад на 140 мест, магазин на ул. Садовой.

1987 год – за строительство баржи-приставки к овощевозу награждены медалями ВДНХ СССР: судосборщик Кораблёв Л.А., судосборщик Спиричев А.Н., инженер-технолог Ванина Л.Ф.

1989 год – построен 16-квартирный дом на ул. Садовой методом комсомольской стройки. Будущие хозяева строили жильё для себя.

1989 год – построено здание бытовых помещений, столовая.

1991 год – судовой верфь стала участником международной выставки-ярмарки «Реч-флот-91», на которой была представлена двухдечная брандвахта в железобетонном

корпусе и отмечена почётным дипломом за активное участие в выставке.

В декабре 1992 года постановлением главы администрации Сокольского района предприятие реорганизуется в ОАО «Сокольская судовой верфь». С 1993 года предприятие после приватизации получает новый юридический статус – акционерное общество открытого типа.

Сегодняшняя судоверфь – это небольшое, компактное предприятие с численностью работающих около 90 человек, располагает необходимой судостроительной базой и оборудованием, квалифицированными инженерным и рабочими кадрами. Предприятие имеет свидетельство о признании Российского Речного Регистра, лицензию на производство судов обеспечения для Военно-Морского Флота. Военные заказы сегодня составляют 70% в общем объеме производства. Гражданские заказы в основном представляют собой переоборудование дебаркадеров, теплоходов типа «Москва», ОМ и т.п., изготовление спасательных шлюпок.

Перспективы судоверфь связывает с дальнейшим сотрудничеством с ВМФ и увеличением объемов гражданских заказов. Так, в 2003 году запланировано начать строительство прогулочного катера длиной 30 м.

Директора Сокольской судоверфи

1. Мухлаев Н.С. – управляющий 1914, 1915, 1916 гг.
2. Чуфарин 1917 г.
3. Волков А.А. 1918 г.
4. Флорищев М.И. 1919–1922 гг.
5. Голятин В.Е. 1923–1926 гг.
6. Баринов 1927 г.
7. Малышев 1928 г.

8. Рожков И.Я. 1929–1931 гг.
9. Осипов Н.И. 1931–1934 гг.
- 10.Ежов Н.С. 1935–1937 гг.
- 11.Широков В.С. 1938–1941 гг.
- 12.Колесов 1942–1943 гг.
- 13.Козлов В.Н. 1944–1948 гг.
- 14.Васильев 1949–1951 гг.
- 15.Кожевников В.Г.1952–1961 гг.
- 16.Кривцов Б.М. 1961–1968 гг.
- 17.Смирнов М.В. 1968–1976 гг.
- 18.Масленников А. 1976–1979 гг.
- 19.Степанов В.А. 1979-1993 гг.
- 20.Сиденин В.Ф. 1993–1998 гг.
- 21.Лазарев А.А. 2001 г. – окт. 2007 г.
- 22.Уланов Н.В. С 2007 г. по настоящее время.

Степанов Владимир Александрович

Степанов Владимир Александрович родился в 1936 году в г. Городце Горьковской области в рабочей семье. В 1954 году окончил 10 классов средней школы. Год работал электриком. С 1955 по 1959 год служил на надводных кораблях Северного военно-морского флота.

В 1959 году, досрочно демобилизовавшись, поступил в Горьковский институт инженеров водного транспорта на дневное отделение эксплуатационного факультета. В 1965 году окончил институт, получил специальность инженера судоводителя-механика. Во время учёбы в периоды навигации работал в штатных должностях на судах разных заводов.

После окончания института был направлен в Волжскую РЭБ флота, где прошел школу от штурмана теплохода до заместителя директора по эксплуатации флота. В июле 1979 года В.А. Степанов назначается на должность директора Сокольской судовой верфи. Его назначение совпало по времени с началом реконструкции производственных мощностей и настоящим всплеском в строительстве объектов соцкультбыта. Благодаря инициативе и упорству В.А. Степанова производственная программа по выпуску предприятием основной продукции в эти годы многократно увеличилась.

Сиденин Владимир Фёдорович

Сиденин Владимир Фёдорович родился в 1951 году в г. Городце Нижегородской области в семье служащих. Свою трудовую деятельность начал в 1973 году, после окончания Горь

ковского института инженеров водного транспорта. Работал старшим инженером Волжского объединения речного пароходства.

В 1977 году в должности главного инженера направлен в Сокольскую судовой верфь. В 1985 году избран вторым секретарём Сокольского райкома КПСС, где работал до 1991 года. С 1991 по 1993 год – директор малого частного предприятия. В сентябре 1993 года избран генеральным директором АО «Сокольская судовой верфь». В должности генерального директора АО «Сокольская судовой верфь» проработал до 1998 года. Грамотный специалист, требовательный руководитель, под руководством которого начались грандиозные преобразования. При его непосредственном участии в деятельности предприятия появилось еще одно направление – строительство деревянных яхт по оригинальному проекту XIX века. Благодаря чему стабилизировалось финансовое положение предприятия.

Лазарев Александр Анатольевич

Лазарев Александр Анатольевич, родился 28 мая 1954 года в п. Октябрьский Горьковской области в семье служащих. После окончания средней школы А.А. Лазарев проходил действительную службу в рядах Вооружённых Сил в танковых войсках под Владимиром.

После службы в армии поступил в ГИИВТ на факультет кораблестроения. В августе 1980 года после окончания института А.А. Лазарев начал свою трудовую деятельность в Сокольской судостроительной верфи в должности инженера-технолога. Затем работал мастером, старшим

мастером цеха стального судостроения, начальником технического отдела судовой верфи.

С 1984 по 1986 годы Александр Лазарев занимал должность первого секретаря райкома ВЛКСМ Сокольского района.

С 1986 года снова работает в Сокольской судовой верфи главным инженером.

В 1993 году назначен заместителем директора судостроительной верфи. С февраля 2001 г. Александр Анатольевич Лазарев стал директором ОАО «Сокольская судовой верфь».

А.А. Лазарев неоднократно награждался почётными грамотами за большой вклад в развитие судовой верфи, творческий подход и самоотдачу при исполнении обязанностей.

Уланов Николай Владимирович

Уланов Николай Владимирович родился в 1964 году в селе Ново-Ликеево Кстовского района Горьковской области. Окончил Волго-Вятскую водную академию государственной службы по специальности «менеджер». На работу в Сокольскую судовой верфь

поступил 15 ноября 2001 года в должности главного инженера, с июня 2004 года занимает должность заместителя директора по техническим вопросам. С 2007 года и по сей день является директором предприятия. До этого периода возглавлял работу жилищно-коммунального хозяйства р.п. Сокольское. В настоящее время 98 процентов объемов производства составляет гособоронзаказ. Для ВМФ России предприятие строит самоходные и несамоходные суда, артиллерийские мишени, катера связи. Предприятие под его руководством работает ритмично, качественно выполняя заказы. На верфи идет техническое перевооружение и реконструкция предприятия, переоснащение современного оборудования.

Гордость Сокольской судовой верфи

За выполнение высоких производственных заданий в 1967 году орденом Трудового Красного Знамени награждён Козлов А.С., медалью «За трудовое отличие» – Лукичёв И.Ф., Болотников Н.П. В 1974 году орденом «Знак Почёта» награждён бригадир судосборщиков Максимов М.В., орденом Трудовой Славы 3 ст. бригадир арматурщиков Волков А.С.

За высокие производственные показатели в 1976 году орденом «Знак Почёта» награждён Кораблёв Л.А., в 1977 году орденом Трудовой Славы 3 ст. – Шилов Н.А.

Указом Президиума Верховного Совета СССР в 1987 году орденом «Знак Почёта» награждён Степанов В.А., директор судовой верфи, медалью «За трудовое отличие» – судосборщик Спиричев Н.И., медалью ВДНХ СССР –

судосборщик Кораблёв Л.А., Бородкин С.Д.,
Спиричев А.Н., Пелёвин Н.П., Дудукин А.П.,
инженер-технолог Ванина Л.Ф., главный инженер
Сиденин В.Ф.

Медалью «За трудовое отличие» награждены:
Зыкова З.Н., заместитель главного бухгалтера;
Слягин В.И., судосборщик.

Орденом Трудового Красного Знамени –
Фокин В.Н., электросварщик, Борисов Н.И.,
мастер участка.

Лукичев

Иван Федорович

Шилов

Николай Александрович

Козлов

Александр Степанович

Волков

Александр Семенович

Трудовые династии судостроителей

Династия Лукичёвых

В далёком 1902 году предприниматель Крепыш нанял из числа местных жителей плотников для строительства барж.

В числе самых опытных умельцев был Фёдор Михайлович Лукичёв. Именно с того времени он навсегда покинул деревню и перебрался в Сокольское. Росла и крепла судостроительная верфь, а вместе с ней крепили и корни рода Лукичёвых.

Все четыре сына Фёдора Михайловича работали на Сокольской судовой верфи.

В 1930 году на смену отцу пришёл старший сын – Александр. Начал учеником электрика, а затем стал классным специалистом. На глазах Александра Фёдоровича проходило оснащение предприятия новым оборудованием и техникой. Стал мастером своего дела, обучил своей специальности 12 молодых рабочих, которые теперь трудятся на судовой верфи. За отличные показатели в социалистическом соревновании Лукичёв – лучший по профессии – был награждён нагрудным знаком Министерства речного флота РСФСР «Отличник социалистического соревнования».

А.Ф. Лукичёв неоднократно избирался депутатом районного Совета. Он – активный общественник, член завкома. В 1967 году Александр Фёдорович ушёл на заслуженный отдых, но связи с родным предприятием не прерывает до сих пор.

В 1939 году на предприятии влился в рабочую семью следующий представитель династии – Анатолий Фёдорович. Однако долго ему не пришлось потрудиться – война заставила столяра надеть серую солдатскую шинель. Два ранения, ряд правительственных наград – так отмечен ратный путь солдата. А демобилизовавшись, вновь умелец за любимой работой.

В трудном военном 1942 году пришёл пареньком на судовой верфь Иван Фёдорович Лукичёв. Ему было 15 лет. Начал он столяром. Около 50 лет Иван Фёдорович отдал развитию и становлению родного предприятия. Не одно поколение парней, ставших в будущем высококвалифицированными рабочими, обучались у Ивана Фёдоровича профессионализму и мастерству. Его любили и уважали. А ещё верили ему.

С 1952 года стал бригадиром в заготовительном цехе, выпускали заготовки для столов и дверей. Иван Фёдорович был лучшим столяром предприятия, ударником коммунистического труда. Он был членом райкома КПСС, дружинником в милиции. Награждён знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года». Ивану Фёдоровичу присвоено звание «Заслуженный работник Сокольской судовой верфи».

Младший представитель династии Лукичёвых – Михаил. Более 25 лет проработал судосборщиком.

Все они были корабелями, гордостью рабочего класса.

Династия Гульневых

Григорий Дмитриевич Гульнев родился
22 января в д. Абакумово Гарского сельсовета.
Окончил 4 класса. Потом в тринадцать
лет поступил в школу ФЗО.

Лукичев

Александр

Федорович

Гульнев

Григорий

Дмитриевич

Свою трудовую биографию начал строителем барж. Затем его направили в г. Кадом Рязанской области, где строил 75 метровую баржу. Оттуда ушёл в самом начале Великой Отечественной войны добровольцем на фронт. После войны вернулся в Сокольское и сразу начал работать на судовой верфи. 25 лет возглавлял на судовой верфи бригаду маляров. Производили окраску шлюпок, брандвахт, железных доков, которые шли для ремонта пароходов.

На судовой верфи начали свою трудовую биографию и оба сына. Старший, Николай, в бригаде маляров проработал год. А младший сын Дмитрий проработал в механическом цехе сварщиков до реорганизации судовой верфи.

Династия Дудукиных

Представителем первого поколения династии был отец Иван Александрович Дудукин, отец большого семейства. Семерых детей вырастили они с женой Марией Никифоровной. Старшие сыновья, Павел и Михаил, будучи подростками, пришли работать туда же, где трудился их отец, в Сокольский затон. Это было ещё до революции.

В семье Дудукиных Михаила Ивановича и Серафимы Фёдоровны родился первый сын Анатолий. К началу войны ему исполнилось 17 лет. Он окончил фабрично-заводскую школу и поступил работать на судовой верфь, которая была на военном положении. Анатолий начал работать учеником плотника, а его младшая сестра Антонина, которой исполнилось только 13 лет, училась столярному делу. В 1942 году Анатолию Михайловичу исполнилось 18 лет,

и он добровольцем ушёл на фронт.

В 1955 году после окончания Кинешемского медицинского училища поступила на работу в больницу судовой верфи Руфина Михайловна Дудукина. Муж Руфины, Игорь Михайлович, более 20 лет проработал в судовой верфи в лесоцехе.

Игорь Михайлович работал судосборщиком в цехе стального судостроения с 1962 г. Длительное время Игорь Михайлович работал инструктором по физкультуре и спорту на стадионе «Водник». Много туда вложил он в начальное развитие спорта на судостроительной верфи.

Представители 2-го поколения трудовой династии Дудукиных были связаны судостроением. Павел Иванович был плотником, мастером по строительству деревянных судов, а затем Алексей Иванович длительное время работал начальником цеха. На это же производство поступил на работу и его сын Николай Алексеевич. В 1952 году Николай Алексеевич окончил ремесленное училище. Был активным общественником. Вместе с двоюродным братом Игорем Михайловичем вкладывал силу и энергию в развитие спорта на родном предприятии.

Александр Иванович – брат Михаила Ивановича после окончания техникума уехал работать на Север. Долгое время трудился на Свирской судовой верфи, позднее был директором судостроительной верфи в Чувашии. Выйдя на пенсию, вёл большую общественную работу. Ему присвоено звание «Почётный гражданин г. Нарва» Эстонии, где он жил последние годы. Александр Георгиевич Мойсеня – тоже одна из ветвей славной династии корабелов. Он активный

общественник, спортсмен. Работает на
судоверфи в цехе стального судостроения.

Дудукин Сергей Николаевич работает в лесоучастке
более 15 лет. Сергей Николаевич
представитель 4-го поколения трудовой династии
Дудукиных. Славная, трудолюбивая династия
корабелов Дудукиных внесла весомый
вклад в дело развития производства Сокольской
судоверфи.

Династия Ульяновых

Валерий Иванович родился в 1932 году в
Борском районе п. 40 лет Октября Горьковской
области.

Дудукин

Александр

Павлович

Дудукин

Анатолий

Михайлович

Его родители были коренными сокольчанами. Они ходили по Волге на барже от затона им. Молотова. После одной из навигаций остались в Сокольском, стали работать на судовой верфи. С 1944 года Валерий Иванович двенадцатилетним начал свою трудовую биографию, помощником кочегара. После войны зимой учился, летом с родителями ходил на барже. В 1948 году поступил в ремесленное училище в г. Правдинске. После окончания училища в 1950 году приехал работать на судовой верфь столяром.

С 1954 года – помощник секретаря комсомольской организации (секретарём был Александров В.А.). На VI Всемирном фестивале был молодым делегатом в Москве.

В 1957, 1958 годах был директором Дома культуры. Потом вернулся на судовой верфь мастером пилорамы. Затем стал старшим мастером лесопилоцеха. А также работал в технической группе, был секретарём партийной организации, председателем заводского комитета.

Награждён медалью «Ветеран труда». Был участником художественной самодеятельности, пел в хоре, сам ставил спектакли.

Растеряева Тамара Анатольевна

Тамара Анатольевна Растеряева долгое время работала в отделе кадров судовой верфи, хорошо знает историю становления и развития предприятия и трудового коллектива.

Родилась 9 января 1943 года в п. Сокольское в семье рабочих.

Отец – Гарин Анатолий Иванович, 1915 года рождения, с 1936 по 1961 год работал на судовой литейщиком. Был передовым рабочим. В годы Великой Отечественной войны находился на броне Сокольской судовой. Выполнял литейные работы для ремонта судов, отливая свистки для пароходов. Свисток на судовой, который давал гудок, извещал рабочих о начале и окончании работы, был отлит Гариным А.И.

Из воспоминаний Т.А. Растеряевой: «Кроме меня в семье было ещё трое детей. Нас воспитывали няни. Родители и бабушка с бабушкой были заняты трудом, очень много трудились, и было большое подсобное хозяйство.

В 1950 году я поступила учиться в первый класс Сокольской начальной школы. Директором была Буянова Анна Никаноровна. Первым учителем была Трухина Валентина Александровна.

В 5 класс пришла учиться в Сокольскую восьмилетнюю школу (ныне Сокольское ПУ № 29). Директором был Гаричев Николай Васильевич, и он же был классным руководителем.

В 9 класс пошла учиться в Сокольскую среднюю школу Сокольского района при Сокольской судовой. В средней школе кроме учёбы, нас обучали профессии маляра, а ребят обучали столярному делу. Учителем по труду был Осипов Алексей Дмитриевич. Практику проходили в Сокольской судовой. Была очень тесная связь школы с судовой. Наставником маляров был Сироткин Алексей Петрович. Он работал в судовой бригадиром маляров,

был передовым рабочим. По окончании школы нам был присвоен разряд маляра. Кроме этого в школе увлекалась спортом. Ходила в секцию по баскетболу, ездили на соревнования в г. Иваново, Пучеж, Юрьевец, Чкаловск и другие.

После окончания школы уехала в г. Горький (Н. Новгород), где поступила на работу на завод. Работала станочницей, выпускали продукцию для космоса.

В 1966 году вернулась в родной поселок Сокольское. В феврале 1979 года пришла на работу в Сокольскую судовой верфь. Работала сначала расчётным бухгалтером, а затем переведена на должность начальника отдела кадров. За работу в Сокольской судовой верфи неоднократно награждалась Почётными грамотами, заносилась на Доску почёта. Имею награды: медаль «За доблестный труд» (1970) и медаль «Ветеран труда».

Годы работы в Сокольской судовой верфи – это лучшие годы моей жизни! Много было интересного, много трудностей. Много трудились, много внедряли. Судовая верфь в этот период была в фазе интенсивного развития. Расширялось производство, осваивался выпуск новой продукции, строились новые цеха, улучшался соцкультбыт. Организован был ОКС, которым велось строительство нового микрорайона «Садовая». Были построены детский сад, столовая, магазины, пионерский лагерь, Дом культуры, благоустраивалась больница. Судовая верфь перешла на металлическое судостроение. Строились баржи, металлические суда с изгибающимся устройством для смешанного су

доходства река-море, парходы, док-кессоны, дебаркадеры.

Требовались специалисты, новые творческие мысли. Ввели приём на работу рабочих, приглашали специалистов из других регионов, областей. Давали заявки на специалистов в вузы, заключали договоры со специалистами. Численность рабочих в с/в была 365 чел., а к 1997 году она выросла до 556 чел. Много тогда проводилось воспитательной, культурно-массовой, спортивной работы. При судовой был стадион «Водник», на базе которого организована группа здоровья. Работали различные кружки на общественных началах.

Оказывали помощь подшефным колхозам «Мир» и «Маяк» круглый год. Я в судовой выполняла общественную работу – была заместителем секретаря первичной партийной организации. Партийная организация была одна из крупнейших в районе».

«Не хлебом единым»

Богатая история старейшего предприятия района – это не только строительство судов различного класса. Она неразделима с историей Сокольского, его развитием во всех направлениях. Все новое, хорошее в жизни соколяч так или иначе связано с судовой. Сегодняшний облик районного центра – наша гордость, плод усилий многих трудовых коллективов и судовой в первую очередь.

Крыша над головой – одно из слагаемых благополучия человека. Именно в судовой в этом плане сделаны первые шаги. До 1921 года рабочие предприятия жили в больших

многосемейных общежитиях типа бараков, а в 1921 году построен первый 10-квартирный жилой дом. После этого началось строительство подобных домов на улицах Приволжской и Набережной. В 50-х годах жилье для судостроителей сдано на улицах Калинина и Кирова.

Но качественный скачок в решении жилищной проблемы произошел в 80-е годы.

Говорит заслуженный судостроитель России, почетный гражданин Сокольского района Владимир Александрович Степанов:

«Я был назначен директором судовой верфи в 1979 году. Встречаясь с рабочими, сделал вывод: людей волнует проблема жилья. Очередь в поселковом Совете практически не двигалась. Понимал, что человек, у которого все силы и настроение посвящены только работе, способен выложиться с наибольшей пользой. Сообща мы нашли выход в решении вопроса. Создали комсомольско-молодежный строительный кооператив. Желавшие получить благоустроенное жилище в микрорайоне улицы Садовая принимали активное участие в строительстве многоэтажек в свободное от работы время. Это позволило снять проблему жилья для молодых судостроителей и в итоге закрепить их в коллективе».

Судовой верфь сумела создать все условия для своих работников. На ее балансе долгое время находились детский комбинат, загородный пионерский лагерь «Чайка», столовая, отдел рабочего снабжения Кинешемского порта с тремя магазинами. Еще в 1926 году из склада купца Малышева был построен

клуб на 350 мест, которому было присвоено звание «Клуб речников имени 8 Февраля». При нём стал работать драмкружок. Клуб проводил постановки спектаклей, вечера отдыха, в нём показывались кинофильмы. В середине 30-х годов были приобретены музыкальные инструменты для создания духового оркестра. В начале 60-х годов строится современный Дом культуры с сетью кружков. Судостроители привлекли в театральный кружок поселковую интеллигенцию и радовали зрителей спектаклями по произведениям писателей – классиков и современных авторов. Душой коллектива Дома культуры стала Ариадна Павловна

Растеряева Тамара Анатольевна, начальник отдела кадров судовой верфи, вручает памятный подарок молодой работнице

Болдыревская – настоящий профессионал. Она сумела привлечь в агитбригаду «Волжанка» лучшие творческие силы поселка. Коллектив в период навигации обслуживал суда на линии Астрахань–Москва. В 1973 году агитбригада выступала на сцене Кремлевского Дворца съездов и стала лауреатом Всероссийского смотра художественной самодеятельности.

Были построены детские учреждения: школа, детские ясли-комбинат. С июня 1937 года открыт детский санаторий для детей школьного возраста, рассчитанный на работу с детьми водников в летнее время. Кроме этого, детям выдавались путевки в пионерские лагеря. («За ударные темпы». 1937. 10 июня.)

Много внимания уделялось спорту. В 1923 году в ходе субботников комсомольцы судоверфи построили стадион на месте сегодняшнего пищекомбината. На предприятии были созданы комсомольско-молодёжные бригады, которые часто устраивали субботники и воскресники. На заработанные деньги покупали спортивный инвентарь. Силами юношей и девушек в северной части посёлка был разбит парк, построена танцевальная площадка и сделано футбольное поле. В посёлке также устраивали соревнования по сдаче норм ГТО по лыжам. Только от судоверфи на старт выходило до 200 человек.

В конце 50-х годов появился стадион «Водник» на улице Матросова, рядом с территорией базы райпо, а в 1962 году на месте ремонтных мастерских был разбит стадион «Водник» в нынешнем варианте. На счету спортсменов-судостроителей заслуженные

победы в районных соревнованиях по лыжам, соревнованиях по легкой атлетике, многоборью ГТО, шашкам, шахматам, волейболу.

В 1964 году команда «Водник» стала чемпионом областного Совета ДСО «Водник» по хоккею с мячом, победив в финале коллективы строителей Городца, Бора, Горького и Балахны. Хоккеистам был присвоен первый разряд по этому виду спорта.

Волейбольная команда «Водник» в 1974 году стала вторым призером областных соревнований ДСО «Водник», переиграв шесть команд из Горького, а также спортсменов еще восьми городов Горьковской области. Сильнейшими спортсменами судовой верфи стали: Василий Малышев, братья Катковы, Смирнитские, Дудукины, Александр Кирилов, Юрий Вангилов, Павел Бобков, Юрий Ширшов, Николай Бебенин, Алексей Ногинов, Сергей Чернышов, Николай Седунин.

Количество судостроителей, ставших членами ДСО «Водник», превышало 300 человек.

С ними проводились секционные занятия, праздники спортивных семей, сдача нормативов комплекса ГТО.

Занятия в художественной самодеятельности, спортивных секциях положительно влияли на производственные показатели Сокольской судовой верфи на протяжении всей ее славной истории.

1980-е гг. Торжественный вечер посвящения в

рабочие судовой верфи

Хоккей на стадионе «Водник»

СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ СОКОЛЬСКОЙ СУДОВЕРФИ

В начальном периоде становления Сокольского затона материально-бытовые условия рабочих были достаточно тяжёлыми, хотя в целом по стране после революции они несколько улучшились. Особенно заметно это улучшение обозначилось в Иваново-Вознесенске, который из большой и грязной деревни к концу 20-х годов стал превращаться в современный город.

Но в целом, особенно на мелких предприятиях, расположенных вдали от крупных индустриальных центров, в глубинке, мало затронутой новыми веяниями, условия труда и быта изменялись в лучшую сторону очень медленно.

Начало тридцатых годов в этом смысле было не самым благоприятным временем. Хотя Ивановская область и не была затронута голодом 1933 года, но ухудшение условий жизни, введение нормирования всех видов товаров имело место и здесь. Опять-таки с наибольшей силой это ухудшение почувствовали в сельской местности, наиболее пострадавшей в период коллективизации. Сокольское как раз относилось к этой местности.

Некоторые положительные сдвиги произошли в сфере народного образования, чему способствовала государственная политика ликвидации неграмотности.

В начале века крестьяне села Сокольское в основном были неграмотными. В Сокольском были лишь одна школа на 30 мест, где

учились дети торговцев и состоятельных людей. Затем открылась земская школа для 1–3 классов¹. Хотя и были в школе способные ученики, но далее третьего класса идти им было некуда. К началу 30-х гг. в Сокольском были начальная школа и школа ФЗО, дававшая общее образование по программе школы-семилетки, правда, всего за два года.

В 1903 году появилось в Сокольском медицинское учреждение. Это был приёмный пункт, в котором практиковал фельдшер А.Ф. Сергеев. Позднее приехал врач-хирург Марченко и был открыт стационар на 25 коек².

В те времена в селе была непролазная грязь, которую месили лапти бедняков. Но это не тревожило ни волостное управление, ни зажиточных хозяев. Были здесь и очаги культуры: две церкви с четырьмя попами, пятью дьяконами и дьячками, четыре трактира, две чайные, две пивные³. Десятилетия потребовались для того, чтобы в село пришли хотя бы крохи культуры. Но и тогда Сокольское оставалось захолустьем, лишенным благ цивилизации. Можно сказать, что жизнь крестьян села Сокольское и окрестных деревень, низкие урожаи, нужда заставляли их искать отхожие промыслы, наниматься к кулакам, торговцам, тянуть лямку с ватагой бурлаков по песчаным, обрывистым берегам матушки-Волги. Многие из них приходили в Сокольский затон, чтобы заработать в зимнее время, а с началом весны вновь вернуться к земледелию. Однако были и такие, кто приходил в Сокольский затон и оставался там работать долгое время. Так, подростками пришли в затон и стали впоследствии ветеранами труда Сокольской судовой и речного флота М.И. Болотников, начавший свою деятельность с

1912 года, А.И. Крюков, М.И. Дудукин (с 1914 года), В.И. Ерёмин (с 1917 года), А.Н. Шаров, А.А. Софонов (с 1918 года)⁴.

До революции условия труда и быта, рабочих на Сокольском затоне мало занимали управляющих. Для выполнения судоремонтных работ из ближайших деревень и Сокольского управляющий нанимал столяров, плотников, пильщиков, маляров, кузнецов, а очисткой и отскрабкой корпусов занимались женщины и подростки. Смена продолжалась с 6 до 18 часов. Отсутствовала охрана труда. Бытовых условий для рабочих не создавали, столовой и жилья не было. Котлы шуровались дровами и за этот тяжёлый труд хозяева платили по 12–14 рублей в месяц⁵.

1 Назарова Л. «Плыли соколы по Волге» //«Сельская новь». 1985. 5 июня.

2 Там же.

3 Там же.

4 Гарин И. Гордость сокольчан //«Сельская новь». 1984, 13 ноября.

5 Гарин И. Изменения существенны, зримы... //«Сельская новь» 1985, 18 мая.

Революционные события 1917 года не обошли стороной и Сокольский район, они же затронули и небольшой рабочий коллектив Сокольского затона. Весной 1917 года принимать пароходы из зимнего ремонта приехали управляющие пароходством Кудряшов и Шапошников. В их приезд произошёл конфликт. Команды пароходов, особенно низкооплачиваемая часть работников: матросы, кочегары, масленщики – предъявили управляющим требования о повышении заработной платы. Удовлетворить требования рабочих управляющие отказались. Тогда все команды судов объявили забастовку. В течение трёх дней управляющие выходили на берег смотреть, работают или нет команды на судах, но когда убедились, что котлы на пароходах не горят и дымок из труб не валит, были вынуждены требования рабочих удовлетворить, и только после этого суда пошли в плавание.

С приходом к власти большевиков и национализации речного флота жизнь и заинтересованность в трудовой деятельности рабочих меняется. Именно в это время в Сокольском затоне создаётся профсоюзная организация. К этому моменту относится и начало деятельности партийной ячейки, подчиненной Юрьевоцкому комитету ВКП(б), и комсомольской организации, утверждённой в январе 1923 года.

В результате к 1935 году – году становления Сокольского района на учёте в 13 первичных партийных организациях района состояло 96 коммунистов¹. Районная комсомольская организация объединяла в 1935 году 609 членов ВЛКСМ.

В послереволюционные годы первичные партийно-комсомольские организации играли огромную роль в повседневной жизни трудящихся, их роль отнюдь не ограничивалась политическим просвещением и мобилизацией на трудовые подвиги.

Партийные организации в сталинский период вполне соответствовали определению руководящей и направляющей силы советского общества. Без согласования с ними или без их участия не мог быть положительно разрешен практически ни один производственный, бытовой, агитационный вопрос или проблемы культурного строительства. Известно, что партийные организации в советский период сплошь и рядом подменяли собой органы государственной власти, а «диктатура пролетариата» практически с самого начала выродилась в партийную диктатуру. И партийно-комсомольские первичные организации были низовыми звеньями этой диктатуры. С другой стороны, нужно было иметь в виду, что партийно-комсомольские первичные организации для наиболее социально активной части рабочих являлись важным средством самовыражения, позволяли им ощутить свою причастность к управлению делами производства и действительно реально участвовать в этом, разумеется, в определённых пределах. Для участников этих организаций весьма важным было прививавшееся в них чувство сопричастности к общему делу, делу строительства социализма, что в сталинский период отнюдь не было пустым звуком. Кроме того, первичные партийно-комсомольские организации были в это время необходимой начальной ступенью в карьере начинающих функционеров, которые в

перспективе могли занять весьма высокие посты в советской государственной иерархии.

Главным же, что давали первичные партийно-комсомольские организации, была все-таки возможность для рабочих влиять на решение повседневных проблем (производственных, бытовых и проч.). Одним из (подчас весьма действенных) способов подтолкнуть начальство к решению какой-либо наболевшей проблемы, будь то грязь в столовой, нерешённый жилищный вопрос или беспробудное пьянство какого-нибудь сотрудника как раз и являлась деятельность партийно-комсомольских активистов, а также тесно связанных с активом рабкоров.

Жилищная проблема стояла остро на всем протяжении существования Сокольского затона, а впоследствии и верфи.

До 1917 года рабочие затона решали эту проблему самостоятельно, снимая жильё за свой счет или находя себе приют в мастерских затона.

Но уже в начале 20-х годов строительству

1 Цифры и факты //«Сельская новь». 1985, 16 марта.

жилья для рабочих уделяется достаточно большое внимание. В 1921 году силами тружеников Сокольского затона был построен первый двухэтажный 10-квартирный жилой дом, а в 1922 году – двухэтажное здание управления затоном.

Основное расширение производственных цехов, строительство жилищного фонда, культурно-бытовых объектов происходило с 1930 по 1940 год.

К 1937 году Сокольская судовой верфь имела 13 жилых домов, а к 1940-му – 151. В 1937 году общая жилая площадь, принадлежащая судовой верфи, составляла около 5 тыс. кв. метров, в том числе только за 1937 год было введено в эксплуатацию 267 кв. метров. Общее число проживающих в жилых домах составляло 548 человек. Но сохранились и бараки, где ещё проживали рабочие семьи².

Жилые дома были оборудованы освещением. Но водопровод, канализация, центральное отопление были проведены значительно позднее. Были возведены силовая станция, водонапорная башня, линия водопровода, столовая. Велась работа по охране здоровья рабочих и служащих. Одна из трёх больниц была построена на средства судовой верфи и имела 23 больничных места³.

В улучшении жилищно-бытовых условий принимали участие сами рабочие. Особенно это касалось молодёжи Сокольской судовой верфи. Создавались комсомольские бригады, которые часто устраивали субботники и воскресники, во время которых на общественных началах

осуществлялись работы по сооружению жилья и объектов социально-культурного назначения.

Так в 1926 году из склада купца Малышева был построен клуб на 350 мест, который был назван «Клуб речников имени 8 Февраля».

Клуб проводил постановки спектаклей, вечера отдыха, в нём показывались кинофильмы. В середине 30-х годов были приобретены музыкальные инструменты для создания духового оркестра⁴.

Улица Кирова

Амбулатория линейной больницы водников

1 ГАИО. ФР. – 1910. Оп. 42, Д. 3349. Л. 16.

2 Там же, Оп. 42, Д. 2224. Л. 17.

3 Там же, 143. Оп. 1. Д. 7. Л. 16.

4 «За ударные темпы», 1932, 11 ноября.

На предприятии были созданы комсомольско-молодёжные бригады, которые часто устраивали субботники и воскресники. На заработанные деньги покупали спортивный инвентарь. Силами юношей и девушек в северной части посёлка был разбит парк, построена танцевальная площадка и сделано футбольное поле. В посёлке также устраивали соревнования по сдаче норм ГТО по лыжам. Только от судоверфи на старт выходило до 200 человек¹.

Каждый выходной юноши и девушки Сокольского сдавали нормы на значки «Ворошиловский стрелок». В клубе речников имела отличная по тем временам спортивная база: одних лыж – более 100 пар, а кроме того большое количество коньков. Под духовой оркестр около клуба, на катке, сделанном в затоне, молодёжь каталась на коньках. Летом на стадионе проводились интересные футбольные матчи с соседями из Юрьевца, Пучежа, Кинешмы².

В области гражданского строительства проводились и другие работы: строились овощехранилище, свинарник, перестраивалась баня³.

С зимы 1932 года при Сокольской судоверфи была организована диетическая столовая для профилактического лечения и поправки здоровья трудящихся⁴. Были построены детские учреждения: школа, детские ясли-комбинат. С июня 1937 года открыт детский санаторий для детей школьного возраста, рассчитанный на работу с детьми водников в летнее время. Кроме этого, детям выдавались путевки в пионерские лагеря⁵.

После победы революции поддержка

материнства и детства стала одним из приоритетов новой власти. Семьи состояли в основном из 6–12 человек, а детей в семье в среднем рождалось соответственно от 4 до 10. В июне 1936 года был издан закон, по которому многодетным матерям, имеющим до 10 детей, выплачивалось пособие 2000 рублей в год до достижения младшим ребёнком возраста пяти лет. Многодетным матерям, имевшим 11 и более детей, выплачивалось единовременное пособие – 5 тыс. рублей и 3 тыс. рублей в год до достижения младшим ребёнком 5-летнего возраста⁶.

В производстве и в советский период применялся женский труд: в 30-е годы из 700–900 рабочих судовой женщины насчитывалось 150–200. Главным образом женщины находились на неквалифицированной работе, хотя стремление к женскому образованию прослеживается уже в конце 30-х годов⁷. На произ

Пионерский лагерь «Чайка» при судовой

Стадион «Водник»

Детский сад судовой ул. Садовая

1 «За удачные темпы», 1932, 22 декабря. 5 Там же, 1932. 11 ноября.

2 Лобанов Н. Указ. соч. С. 2. 6 Там же, 1937. 10 июня.

3 Там же, 1932, 11 ноября. 7 Там же, 1936. 11 ноября.

4 Там же, 1932, 22 декабря.

водстве же женщины-ударницы труда, случалось, зарабатывали больше своих мужей.

В 30-е годы улучшилось материальное положение рабочих. Для сравнения: до революции рабочий Сокольской судовой верфи получал заработную плату в 20–30 рублей, в начале 30-х годов – 160–200 рублей, с началом стахановского движения до 500–600 рублей.

Зарплата рабочих на Сокольской судовой верфи напрямую зависела от выполнения производственного плана. (см. таблицу)¹.

Надо иметь в виду, что в начале 30-х годов повсеместно существовала карточная система, что значительно ухудшало реальное положение дел. Если продовольствие ещё можно было купить на рынке, то с промтоварами существовали большие проблемы. Особенно в таком глухом месте, как Сокольское. К тому же финансовое хозяйство судовой верфи часто находилось в плохом состоянии, что приводило к задолженности предприятия за расходы на материалы и по заработной плате рабочим судовой верфи².

Одним из наиболее серьезных положительных сдвигов советского времени был связан с развитием здравоохранения. Выше было отмечено появление в Сокольском медперсонала и здравоохранительных учреждений. Разумеется, это было большим прогрессом. Однако охрана здоровья людей предполагает не только развитие медицины, но и обращение внимания на санитарию и гигиену. А здесь положение обстояло далеко не так благополучно, как бы хотелось:

слишком велика была пропасть, которую надо было преодолеть при переходе от дореволюционного отсутствия какой бы то ни было гигиены и санитарии к высокому их уровню.

Многотиражка предприятия содержит большое количество материала, показывающего весьма неблагоприятное состояние этих сфер на верфи. Публикация таких материалов была одним из средств привлечения внимания администрации к существующим проблемам, которым пользовался рабочий актив.

В первой половине 30-х годов многотиражка неоднократно заявляет об антисанитарной обстановке и скудном меню в столовой судовой верфи. Газета, выпускаемая на судовой верфи, уделяла внимание и разоблачению происков «врагов народа», и идейно-политическому воспитанию коллективов. Большую активность проявлял созданный при судовой верфи политотдел. В газете шла разъяснительная работа по предупреждению и профилактике различных заболеваний.

Сокольская многотиражка являлась хорошим средством привлечения внимания к различным проблемам не только руководства предприятия, но и простых рабочих. В частности, на её страницах активно велась антирелигиозная пропаганда. В газете неоднократно прослеживается негативное отношение к религиозным праздникам, высмеивались все, кто хоть как-то был замечен в отмечании церковного праздника. «В храмов день» (7 сентября) волна религиозного дурмана, которая держит в своих когтях крестьян-старух, стариков, захлестнула и рабочих Сокольской судовой верфи, ударников и даже руководителей производства...

» Далее идёт список участвовавших в

Продовольственный магазин ОРСа судовой верфи,
ул. Матросова

Рабочие

Процент

выполнения
плана

Дневной

заработок

Плотники

136%

104%

7,48 руб.

5,58 руб.

Болтовщики

131 %

103 %

6,26 руб.

5,05 руб.

Не выполняющие
план

97 %

74 %

4,78 руб.

3,66 руб

1 «За ударные темпы». 1935. 12 января.

2 Там же, 1938. 17 ноября, 14 июня 1939.

празднике. Или: «49 предпасхальных дней церковники настраивают верующих на рабский покорный лад»... и т.п. Часто встречаются статьи рубрики «Как возникла религия», в основном проводящие мысль, что «не Бог создал человека, а люди в своём воображении создали богов по образу и подобию своему».

В годы первых пятилеток социальное положение рабочих несколько улучшилось по сравнению с дореволюционным временем, хотя при этом сохранялось много нерешенных проблем в области быта, здравоохранения, обеспечения основными потребительскими товарами. Тем не менее эти проблемы постепенно решались. В этот период у рабочих появилась возможность оказывать некоторое влияние через партийные, комсомольские организации, многотиражную прессу на администрацию для решения каких-либо социально-бытовых проблем.

История Сокольской судовой верфи является достаточно интересной, но малоизученной страницей истории нашего района. Предприятие возникло в конце XIX столетия, а в 1902 году сформировалось окончательно в качестве ремонтной базы и места для зимовки и отстоя судов Волжско-Унженского пароходства.

В годы первых пятилеток произошло существенное расширение предприятия, превращение его из судоремонтного в судостроительное, специализирующееся на сооружении деревянных несамоходных плавсредств (барж, понтонов, шлюпок, брандвахт). Предприятие получает новое оборудование, что делает его в полном смысле слова промышленным, а не

полукустарным, как ранее.

Улучшаются условия жизни и быта рабочих судовой верфи. Начинает решаться жилищный вопрос, принимаются меры по защите здоровья и охране труда.

Но необходимо отметить, что финансовое положение предприятия было довольно шатким, что сдерживало его реконструкцию.

Предприятие в годы первых пятилеток пережил период становления, как и вся советская промышленность. Сокольская судовой верфь становится индустриальным центром Сокольского. Во многом благодаря её деятельности село с 1938 года получает статус рабочего посёлка. Сокольская судовой верфь продолжает своё существование и в настоящее время это Сокольский судостроительный завод, сохраняющий традиции, заложенные ещё с начала века, и строящий и ремонтирующий суда технического назначения.

Церковь Всех скорбящих Радость

Дом культуры судовой верфи

Хор участников художественной

самодетельности судовой верфи

ИСТОРИЯ СУДОВЕРФИ

В ФОТОГРАФИЯХ

Акватория судовой верфи

Строительство нового цеха

В электроцехе

Бригада Уткина

Бригада судоплотников

Бурдин Сергей

Ширшов Василий Александрович

Вручение кубка Тренину В.А.

Бригада столяров

Яишенкин Анатолий

Смирнов Павел Ильич

Токарный станок

Лесовоз (водитель
Спиричев Н.И.

Лукичев

Иван Федорович

Зимин Василий и Богачев Анатолий (судосборщики)

Дудукин Александр

Производственное собрание

Строительство брандвахт

Журилов Василий

и Болотников Михаил

Встреча Котлярова

Встреча директора судовой верфи Степанова В.А с ветеранами ВОВ судовой верфи

Строительство шлюпок

На субботнике

Слягин Василий

Заготовка хвой

Борокин Станислав Дмитриевич (электросварщик)

Тарасов Анатолий

Изготовление шлюпок (Спиричев Павел Александрович, Дудукин Александр Павлович)

Уборка территории

Подготовка к планерке

Пионерский лагерь «Чайка» судовой верфи

Начало строительства яхты

Лесоцех судоверфи

Строительство ДОКа

Электросварщики

Стальное судостроение

Список источников и литературы

Источники

Архивные источники

Российский архив Ивановской области. Фонд Р-1910. Ивановское областное статистическое управление Центрального статистического управления при Совете Министров СССР.

Опись 42, дело 2224

Опись 42, дело 673

Опись 42, дело 1205

Опись 42, дело 3349

Фонд Р-2264 Управления Волжского государственного речного пароходства Народного комиссариата путей сообщения СССР Ивановской области 1917–1937. Оп. 1.

Периодическая печать

«За ударные темпы» Орган Сокольского комитета ВКП(б), сельсовета и затонкома, позднее Сокольской судовой верфи. (1932–1940 гг.)

«Рабочий край». Орган Ивановского областного комитета ВКП(б) (1930–1940 гг.)

Справочные издания

Ивановская промышленная область. Иваново, 1929.

Индустриальное развитие Ивановской области 1926–1941. Сборник документов. 1976.

Культурное строительство в Ивановской области 1917–1987. Сборник документов, Ярославль, 1987.

Народное хозяйство Ивановской промышленной области. Иваново, 1932.

Основные итоги соцсоревнования по Ивановской области. Цифровой материал. Иваново, 1937.

Литература

Александров В.В. В годы стахановского движения // Сельская новь. 1985. 10 января.

Балдин К.Е., Ильин Ю.А. Ивановский край в истории Отечества. Иваново, 1998.

Балдин К.Е. Семенов А.М. Иваново: история и современность. Иваново, 1996.

Богданов Б.В. 70 навигаций ветерана. Горький, 1987.

Веселов А.Н. Профессионально-техническое образование СССР. М., 1981.

Гарин И. Гордость сокольчан // Сельская новь. 1984, 13 ноября с.2.

Гарин И. Изменения существенны, зримы // Сельская новь. 1985, 18 мая.

Говорят строители социализма. М., 1959.

Дробижев В.Э. Социальная политика Советского государства и рабочий класс: Некоторые итоги и задачи изучения проблемы // История СССР. 1984. № 2.

Ежов М.П. Рассказы волжского штурмана. Горький, 1975.

Живое творчество масс: Документальный летописный труд героизма и соцсоревнования.

Иваново, 1984.

Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР,

1933–1937 гг. М., 1978.

Зиновьев М.Н. Коммунистическая партия и повышение культурно-технического уровня

рабочего класса. Л., 1977.

Из истории рабочего класса СССР. ИвГУ, 1974.

Индустриальное развитие Ивановской области (1926–1941 гг.). Ярославль, 1976.

История советского рабочего класса: В 6-ти томах. Т. 2 Рабочий класс – ведущая сила в

строительстве социалистического общества, 1921–1937 гг. М., 1984.

Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования. М., 1985.

Колябин В.В. и др. На рубеже веков. Горький. Волго-Вятское кн. изд., 1988.

Коровин Н.Р. Рабочий класс России в 30-е годы Иваново, 1994.

Коровин Н.Р. Рабочий класс Центральной России в 1926–1937 гг. Ивановский госуниверситет,

1985.

Коровин Н.Р. Социалистическая индустриализация и изменения в рабочем классе Центральной

России (1926–1937 гг.): Учебное пособие. Иваново, 1985.

Кузьминов И.И. Стахановское движение – новый этап социалистического соревнования.

М., 1940.

Лацис О. Проблема темпов в социалистическом строительстве: Размышления экономиста
// Коммунист. 1987. № 18.

Лельчук В.С. Историография социалистической индустриализации и рабочего класса
СССР // Очерки истории исторической науки в СССР: Т. 5. М., 1985.

Лобанов Н. Возродить традиции // Сельская новь. 1985, 24 января.

Лукьянов И. Ивановская область на стройке. Иваново, 1932.

Маркус Б.И. Труд в социалистическом обществе. М., 1939.

Минх А.Н. Исторические сведения о пароводных обществах за 1898 1907 гг.
М., 1908.

Назарова А. Плыли соколы по Волге // Сельская новь. 1985. 5 июня.

Народное хозяйство СССР: Стат. справ. М.–Л., 1932.

Палькин Н.Е. О Волга! М., 1985.

По земле ивановской. Очерки. 1985.

Путеводитель во Волге, Каме, Оке. Волга с притоками. М., 1911.

Рабочий класс – ведущая сила в социалистическом преобразовании СССР.
Иваново,
1980.

Рабочий контроль и национализация крупной промышленности в Иваново-Вознесенской
губернии. Иваново, 1956.

Семёнов Тян-Шанский и др. Путеводитель по Волге. Волжское
государственное пароходство.
НКПС, 1925.

Соколов А.К. Рабочий класс и революционные преобразования в социальной структуре советского общества. М., 1987.

Социалистическое развитие рабочего класса и крестьянства Ивановской области. ИвГУ., 1989.

Стахановцы. М., 1935.

Тарасов Л.К. От расшивы до крылатых кораблей. Горький, 1988.

Текстильный край. Историко-экономический очерк. Иваново, 1948.

Торсунков А.И. Путь на капитанский мостик. Горький, 1988.

Тридцатые годы: взгляд сегодня.

Труд в СССР: За 15 лет жилищно-бытовое строительство СССР. М., 1932.

Трудовая активность рабочего класса и крестьянства Ивановской области. 1987.

Тюрин И.И., Чернобровцев П.М., Экземплярский П.М. Текстильный край. Иваново, 1948.

Феддер Л. Суда уходят в рейс // Рабочий край. 1936. 15 мая С. 3–4.

Чеботарев М.М. и др. Речное судоходство в России. М., 1985.

Чернобровцев С.В. Ивановская область за годы советской власти. Иваново, 1959.

Шошин И. По родной области. 1949.

Шошин М. Наши города. ОГИЗ, 1945.

Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М., 1927.

История Сокольской судовой верфи составлена по архивным документам Сокольской судовой верфи, исследовательским материалам центральной районной библиотеки им. А.С. Пушкина, архивам Сокольского краеведческого музея и опросу работников предприятия. В истории судовой верфи использована курсовая работа педагога Сокольской средней школы Королёвой (Сисягиной) И.А.

Работники музея благодарят всех, кто принял участие и предоставил материалы о Сокольской судовой верфи. Совет музея будет признателен за уточнение и дополнение информации, предоставление новых материалов для углубления и расширения выставки о Сокольской судовой верфи.

СОДЕРЖАНИЕ

«Там, где Волга раздольно
течет...»

Становление и развитие Сокольского затона в 1902–1930 годах. Волга –
главная

водная артерия
страны

Развитие Сокольской судовой верфи в период с 1931 по 1940
год

Дальнейшее развитие Сокольской судовой верфи (1940–1970
гг.)

Новый этап развития производства Сокольской
судовой верфи

Листая страницы
истории

Трудовые династии
судостроителей

«Не хлебом
единым»

Социально-бытовое положение рабочих и служащих Сокольской
судовой верфи

История судовой верфи в
фотографиях

Список источников и
литературы

6

11

17

23

27

31

34

36

43

60

Научно-популярное издание

От затона до верфи

Редактор В. Ф. Карпенко

Компьютерная верстка и дизайн А. В. Карпенко

Корректор Л. А. Зелексон

ISBN 978-5-91723-078-8

ООО «БИКАР»

Н. Новгород, ул. Зайцева, 17/1

тел./факс (831) 229-72-42

www.bikar-nn.ucoz.ru

Отпечатано в ООО «РАСТР-НН»

Н. Новгород, ул. Белинского, 61.

тел./факс (831) 278-78-17

Подписано в печать 24.07.2013. Формат 84x108/16

Гарнитура «Times New Roman Cyr»

Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 5,6. Уч. изд. л. 4,2.

Тираж 700 экз. Заказ

