

(обложка)

АРХАНГЕЛЬСКАЯ
РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ
БАЗА ФЛОТА:

Вехи истории

1920 – 2010 гг.

**АРХАНГЕЛЬСКАЯ
РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ
БАЗА ФЛОТА:**

Вехи истории

К 90-летию со дня образования
ОАО «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота»
1920 – 2010 гг.

Архангельск
2010

Авторы текста В.И Ившин и В.А. Малютин

Авторы выражают благодарность ветеранам Архангельской ремонтно-эксплуатационной базы флота: А.Г. Иевлеву, Н.Ф. Иевлевой, А.Д. Белых, А.Ф. Савельеву, А.А. Строкиной, С.В., а также родным В.А.Обнорского за архивные записи об истории Исакогорского затона.

Слово к читателю



Книга посвящена истории создания Архангельской ремонтно-эксплуатационной базы (РЭБ) флота и её предшественника Исакогорского затона Архангельского районного управления водного транспорта (Рупвода) Северного областного управления водного транспорта Наркомата путей сообщения РСФСР.

Она рассказывает нынешнему поколению историю образования и развития нашего многопрофильного предприятия. Старшему поколению речников Исакогорки хотелось передать сегодняшним работникам предприятия чувство уважения к тем, кто стоял у истоков Исакогорского затона, судоремонтных мастерских, судоремонтного завода и Архангельской ремонтно-эксплуатационной базы флота, так как у времени есть одно безжалостное свойство – стирать из памяти даже знаменательные события, забывать людей, их творивших. Но у ныне живущих людей никогда не иссякнет потребность знать тех, кто был до нас, думал, действовал, мечтал, ошибался и просто работал, выполняя свой повседневный долг.

История – это деяния старших поколений. Для тех, кто не знает истории – не будет и будущего.

Настоящее юбилейное издание представляет собой попытку изложить кратко историю развития Архангельской ремонтно-эксплуатационной базы флота, показать людей, творивших повседневные дела.

Книга подготовлена на основе архивных документов государственного архива Архангельской области, Северного речного пароходства, нашего предприятия и воспоминаний ветеранов труда Архангельской РЭБ флота.

В.И. Ившин,
ветеран труда Архангельской РЭБ флота,
Северного речного пароходства

Введение

Водный транспорт всегда обеспечивал самый большой объем грузоперевозок страны. Поэтому сразу после окончания гражданской войны и иностранной интервенции на Севере в 1920 г. началось восстановление речного флота. Восстановленное после освобождения Архангельска Архангельское районное управление водного транспорта (Рупвод) Северного областного управления водного транспорта (Облвод) Наркомата путей сообщения (НКПС) РСФСР начало обустройство национализированного Исакогорского затона Архангельского губернского управления земледелия и госимуществ и биржи фирмы «Шалит». В 1923 г. Исакогорский затон перешел в подчинение вновь образованного Северного государственного речного пароходства (СГРП), в 1934 году переименованного в Северное управление речного пароходства (СУРП), а в 1946 году в Государственное Северное речное пароходство (ГСМП).

В 1939 году Исакогорский затон преобразован в Исакогорскую судоремонтную мастерскую.

В годы Великой Отечественной войны в 1943г. мастерские были реорганизованы в Исакогорский судоремонтный завод.

В 1967г. завод переименован в Исакогорскую ремонтно-эксплуатационную базу флота. В 1973 г. база флота преобразована в Архангельский судоремонтно-судостроительный завод. В 1981 г. завод снова переименован в Архангельскую ремонтно-эксплуатационную базу флота.

В 1996 г. произошло акционирование предприятия. Оно вышло из состава ОАО «Северное речное пароходство» и стало самостоятельным. Создано Открытое акционерное общество «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота» (ОАО «Архангельская РЭБ флота») и принят Устав Общества.

Глава I

Прошлое и настоящее Исакогорского затона

Открытое акционерное общество «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота» - современное многопрофильное предприятие, строящее и ремонтирующее суда, выполняющее другие работы и услуги для отечественных и зарубежных заказчиков.

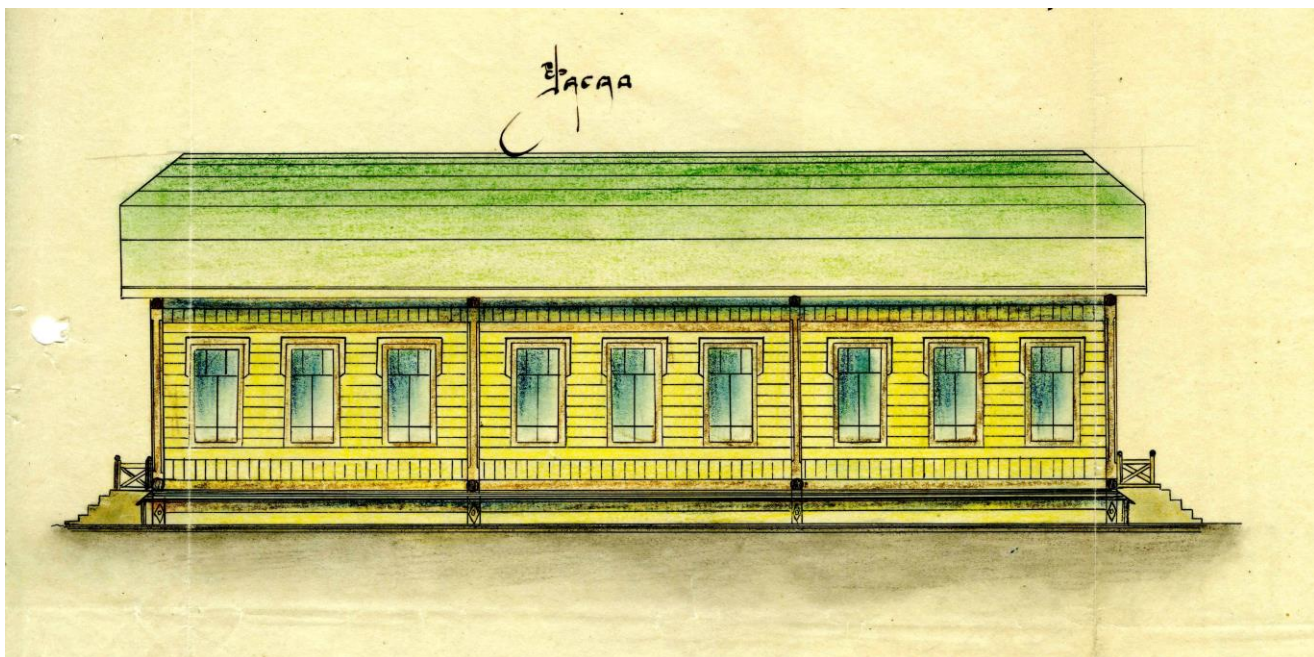
Предприятие расположено на левом берегу Северной Двины в 13 километрах от центра Архангельска на реке Исакогорка, которая впадает в Северную Двину в районе порта Бакарица.

Обладая значительной площадью акватории и глубинами, удобными берегами, Исакогорский затон издавна служил местом зимнего отстоя и представлял безопасную стоянку для зимующих судов.

После национализации речного флота комиссия Архангельского районного управления водного транспорта (Рупвода) Северного областного управления водного транспорта Наркомата путей сообщения РСФСР 20 мая 1920 года произвела осмотр Исакогорского затона. После чего было принято решение построить в Исакогорском затоне мастерскую, кузницу, здание конторы, помещения для судовых команд и охраны, столовую, магазин и другие производственные и служебные помещения.

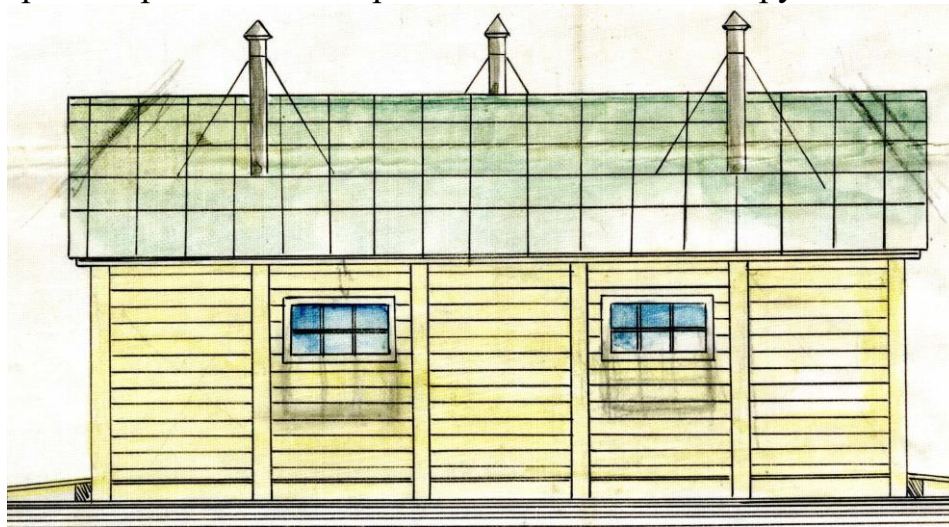
Для этого земельным отделом Архангельского губисполкома был отведен земельный участок и в кратчайшие сроки, уже в декабре 1920 года построены мастерские и кузница. Комиссия произвела приемку зданий и передала их в эксплуатацию, тем самым, создав условия для ремонта судов.

Первоначально судоремонтные мастерские представляли собой деревянное здание размером 9х4,5 сажени, высотой 2,25 сажени. Оборудование состояло из токарного, сверлильного станков и 9 слесарных тисков, установленных на верстаках.



Мастерская. Декабрь 1920 г.

Кузница – деревянное здание размером 5х3 сажени, высотой 1,5 сажени, оборудована тремя горнами. Мехи приводились в движение ручным способом.



Кузница на три рабочих места. Декабрь 1920 г.

Ремонт самоходных судов проводился силами судовых команд, а несамоходные суда ремонтировали сезонные рабочие.

Приказом начальника Рупвода Д.Н. Гуторовичем 1 октября 1920 г. Петр Андреевич Окулов был назначен заведующим Исакогорского затона. Этим же документом определена его мера ответственности за организацию ремонта и отстоя судов и сохранность их в весенний период.

Архивные документы свидетельствуют о том, что зимой 1920–1921 годов в Исакогорском затоне зимовало 17 самоходных и 103 несамоходных судна.

Число постоянных работников затона в 1920-1928 годы составляло от 36 в летний до 395 человек в зимний период.

В последующие годы продолжилось строительство цехов и других вспомогательных помещений.

В 1922 году были построены: столярный цех, караван и материальный склад; в 1924 году – склад судового инвентаря; в 1930 г. - деревянное здание цеха судовых команд; в 1931-м - здания кузнечно-литейного, механического цехов и деревянное здание цеха по распиловке древесины.

В механическом цехе было 7 токарно-винторезных станков. Среди них: станок фирмы «VDF» с длиной станины 8 метров для обработки гребных валов, токарно-лобовый станок предназначался для обработки гребных винтов, два вертикально-сверлильных станка, продольно-строгательный - для строгания длинных деталей, болторезный и два поперечно-строгательных станка.

В цехе имелась передвижная кран-балка грузоподъемностью в 1 тонну.

В те далекие годы в цехе работали опытные токари: К.И. Пупцев, А.А. Козлов, И.И. Кривонос и И.Ф.Дементьев.

Вместе с опытными работниками осваивали токарное производство и молодые рабочие, только что окончившие ремесленное училище. Среди них были и девушки: К.П. Карасова, М.В. Боброва, А.И.Обнорская, Е. Шестакова, Т.М. Плеханова и Травникова.

Лучшими производственниками среди слесарей были С.А. Задорин, Н.А. Звягин, Ф.П.Федулов, А. Ермолин и Г.С. Гусев.



Толстиков В.П.

В цехе имелось медницкое отделение, где заливали баббитом подшипники, втулки, производили лужение змеевиков, баков для кипячения и пайку.

Начальником механического цеха тогда работал Василий Павлович Толстиков, а мастером Ф.М. Горбунов.

В кузнечно-литейном цехе, выложенном из шлакоблоков, располагались пять горнов с наковальнями и паровой молот с весом падающих частей в 300 кг.

В цехе трудились кузнецы-передовики – Д.Д. Третьяков, С.Н. Олькин и М.Ф. Салтыков.



В литейном участке производили бронзовые отливки простой и сложной формы. Для плавки бронзы имелась тигельная печь. Специалистом по бронзовому литью был Кононов Алексей Степанович.

Кононов А.С.

После реконструкции и установки вагранки работники освоили и чугунное литье. В 1953 году начальником кузнечно-литейного цеха была назначена Мелешкина Галина Васильевна.



В 1932 году построили котельно-сварочный цех, отопительную котельную и компрессорную. Начальником котельно-сварочного цеха в этот период был Федор Дорофеевич Петров, мастером – Е. Селивоник.

Котельно-сварочный цех был оснащен ручными и механическими пресс-ножницами для резки листовой стали, сверлильным станком, плитой для правки листовых заготовок.

Мелешкина Г.В.

Из сварочного оборудования в то время имелись сварочный агрегат постоянного тока и сварочные трансформаторы.



Длительный период с 1958г. по 1974г. начальником котельно-сварочного цеха работал Колпачников Николай Федорович

В этот период широко применялись пневматический инструмент для рубки металла и клепальные молотки.

Колпачников Н.Ф.

Строя производственные здания не забыли и об обустройстве бытовых условий работников и членов их семей. С этой целью в 1925 году были построены клуб с кинозалом площадью 566 кв.м, в 1927 году столовая на 100 мест и магазин площадью 320 кв.м. В 1934 году построена амбулатория, в которой размещались кабинет терапевта, лаборатория и рентген-кабинет, а также больница-стационар с палатами на 10 коек и родильное отделение.

С каждым годом количество судов, зимовавших и ремонтировавшихся в затоне, увеличивалось. Так, в 1950 году на зимнем отстое находилось 222 единицы флота.



Отстой судов зимой. 1950 г.

Для ремонта подводной части судов остро требовалось современное судоподъемное сооружение.



Буньков Н.Т.

В 1953 году была построена и сдана в эксплуатацию наклонная часть слипа Г-150 с семью подъемными путями. С 1953г. по 1960г. начальником слипа работал Николай Трофимович Буньков электромехаником Роман Михайлович Яковенко.

Тогда же, с увеличением количества флота и ростом его технической оснащенности, для надзора за грамотной эксплуатацией и ремонтом судов был создан цех технической эксплуатации флота (ЦТЭ).

Все зимующие в Затоне суда разбивались на группы. За самоходным флотом наблюдал групповой механик, а несамоходные суда контролировал инспектор несамоходного флота.



Молчанов Ф.К.

Начальником цеха технической эксплуатации флота назначили Молчанова Федора Константиновича, который проработал в этой должности с 1955 по 1964 год.

Групповыми механиками в то время работали Родионов Михаил Михайлович, Попов Георгий Артемьевич, Кокшаров Алексей Дмитриевич.

Родионов М.М. начал свою трудовую деятельность в 1917 году, а в 1953 за безупречную работу на водном транспорте награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В последствии, на должности начальника цеха технической эксплуатации флота успешно и плодотворно трудились:

<i>Шайкин Валерий Никандрович</i>	<i>1964-1965гг.</i>
<i>Егоров Владимир Петрович</i>	<i>1965-1969гг.</i>
<i>Бобрик Евгений Гаврилович</i>	<i>1969-1970гг.</i>
<i>Бан Михаил Михайлович</i>	<i>1973-1978гг.</i>
<i>Токарев Сергей Михайлович</i>	<i>1978-1981гг.</i>
<i>Черепанов Вячеслав Иванович</i>	<i>1981-1983гг.</i>
<i>Пискунов Геннадий Петрович</i>	<i>1984-1987гг.</i>
<i>Малютин Владимир Александрович</i>	<i>1987-1994гг.</i>

В 1962 году после реорганизации Исакогорского судоремонтного завода в Исакогорскую ремонтно-эксплуатационную базу флота деятельность предприятия дополнилась хозяйственно-техническим обслуживанием 54 единиц самоходного и 121 единицей несамоходного флота. Для осуществления этой деятельности в 1964 году проведена реконструкция в кирпичном исполнении цеха судовых команд и его полезная площадь увеличилась до 1736,3 м². В 1967 году к имеющимся семи наклонным путям слипа Г-150 построили еще две дорожки и горизонтальную часть откатных путей длиной 86,5 м. После такой модернизации появилась возможность поднимать и откатывать суда длиной до 85 метров.

В 1966 году на хозяйственно-техническое обслуживание РЭБ поступает первое судно смешанного (река-море) плавания «Морской-21». Экипаж судна с капитаном Е.Корельским с первых рейсов на Мезень подтвердило высокие мореходные качества и перспективность эксплуатации в северных широтах этого типа судов.

Руководство Северного речного пароходства, возглавляемое в то время Рябовым И.М., принимает решение развивать этот новый вид деятельности - морские перевозки.

Для организации грамотной технической эксплуатации флота и особенно этого сложного типа судов в штат Исакогорской РЭБ вводится должность заместителя директора по флоту



Соболев С.В.

На этой должности работали:
с 1966г. по 1969г. Матвеев Владимир Алексеевич
с 1969г. по 1970г. Кривицкий Генрих Львович
с 1970г. по 1985г. Соболев Савватий Васильевич
с 1985г. по настоящее время Загоскин Александр Апполинарьевич.

С этой же целью в 1970 году при Исакогорской РЭБ флота создается новое производственное подразделение- береговой производственный участок (БПУ). Основная цель БПУ – своевременное проведение плановых технических обслуживаний двигателей, вспомогательных механизмов и устройств, проведение электро и радиомонтажных работ, наладка судовой автоматики.

Начальником БПУ назначен Кармашов Александр Осипович. Ему поручено решить кадровый вопрос по подбору необходимых специалистов,- слесарей, электриков, судокорпусников, сварщиков. Численный состав БПУ составил 20 человек. В период судоремонта 1985-1986гг. численность доходила до 44 человек. В навигационный период создавались выездные бригады БПУ, которые производили ремонт и обслуживание судов непосредственно на рейде. Для этой цели был выделен и переоборудован разъездной т/х «Сургут». Капитаном на этом судне вплоть до выхода на пенсию работал Н.Н. Назарьин.

В связи с переходом на другую работу Кармашова А.О. в апреле 1974 года начальником БПУ назначен Черепанов Вячеслав Иванович. В сентябре 1974 года Черепанова В.И. направили в Венгрию на приемку строящегося там теплохода, а начальником БПУ назначили Задорина Бориса Ивановича, который работал до 1997 года. После ухода Задорина Б.И. начальником БПУ стал Заглубоцкий Сергей Александрович.



Мелешкин В.А.

Продолжала укрепляться материальная база предприятия.

В 1975 году была произведена реконструкция механического цеха, полезная площадь которого увеличилась до 1262,7 кв.м.

С 1959г. по 1966г. начальником механо-сборочного цеха работал Мелешкин Василий Александрович.

Затем, в связи с ростом промышленных площадей и интенсивным жилищным строительством в 1987 году реконструирована отопительная котельная, в которой установили дополнительные отопительные котлы.

В 70-х годах на предприятие начинают поступать скоростные пассажирские суда типа «Заря». В короткий срок этот тип судов завоевал популярность у пассажиров. Судну не требовалось специальных причалов, оно подходило к необорудованному берегу и пассажиры высаживались прямо с борта судна. РЭБ флота на хозтехобслуживание было передано 7 единиц таких судов. Еще один теплоход «Заря» был переоборудован под молоковоз.



Теплоход ЗАРЯ

В период с конца 70-х до середины 90-х годов на хозяйственно-техническое обслуживание предприятия стали передаваться суда смешанного плавания.

Если в 1978 году к Архангельской РЭБ флота было приписано 4 единицы смешанников, в 1984 году - 9 единиц, в 1989 году - 18 единиц, то в 1994 году на хозтехобслуживании находилось 24 единицы.



Теплоход ВОЛГО-БАЛТ

Расширялась география плавания судов смешанного «река-море» плавания. Кроме Белого и Баренцева морей они стали ходить через Беломоро-Балтийский канал в Прибалтику, а с середины 80-х участвовать в заграничных перевозках.

Для обслуживания и ремонта судов смешанного плавания требовались новые производственные мощности. С этой целью в 1984 году построили блок бытовых помещений для рабочих Архангельской РЭБ флота. Там же разместилось управление РЭБ флота. В 1989 году построено здание электромонтажного цеха площадью 399 м² с участком хранения и обслуживания судовых аккумуляторов. В этом же году пущен в эксплуатацию слип Г-300, способный поднимать суда «река-море» плавания.



Слип ОАО « Архангельская РЭБ флота»

В 1992 году завершено строительство двухпролетного корпусно-сварочного цеха длиной 108 м и площадью 6810 м², оснащенного двумя мостовыми кранами грузоподъемностью 30 и 12 тонн и 5-ти тонной кран-балкой.

Одновременно с развитием производственной базы предприятия активно велось строительство жилых домов и создание бытовой инфраструктуры. В течение 20 лет (с 1974 по 1994 гг.) было построено 10 благоустроенных домов с жилой площадью 64659 квадратных метров.



Благоустроенный дом в п. Затон. 1982 г.



Детский комбинат «Алые паруса» на 280 мест для детей речников

В 1989 году построено благоустроенное общежитие для работников предприятия на 360 мест.

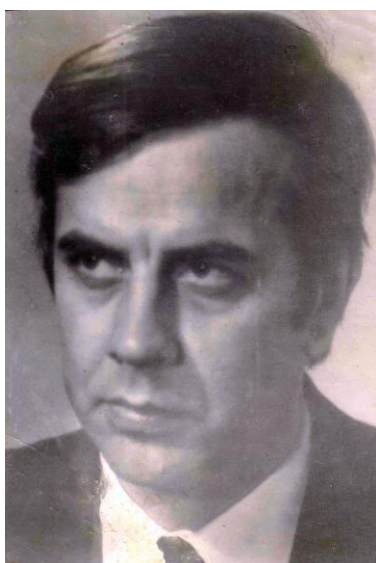
С вводом в эксплуатацию благоустроенных домов многие работники улучшили свои жилищные условия. Поселок речников значительно похорошел и преобразился.

Следует отметить, что активное развитие в 70-80-х годах производственной базы и жилищного строительства в поселке Затон во многом произошло благодаря настойчивости и энергии бывших директоров

Закревского Ю.И., впоследствии ставшего главным инженером парходства и Нечаева В.И. всю жизнь отдавшего нашему предприятию.



Поселок Затон. 2005 г.



Нечаев Владимир Иванович

В 1996 году предприятие выделилось из состава ОАО «Северное речное парходство» и стало самостоятельным.

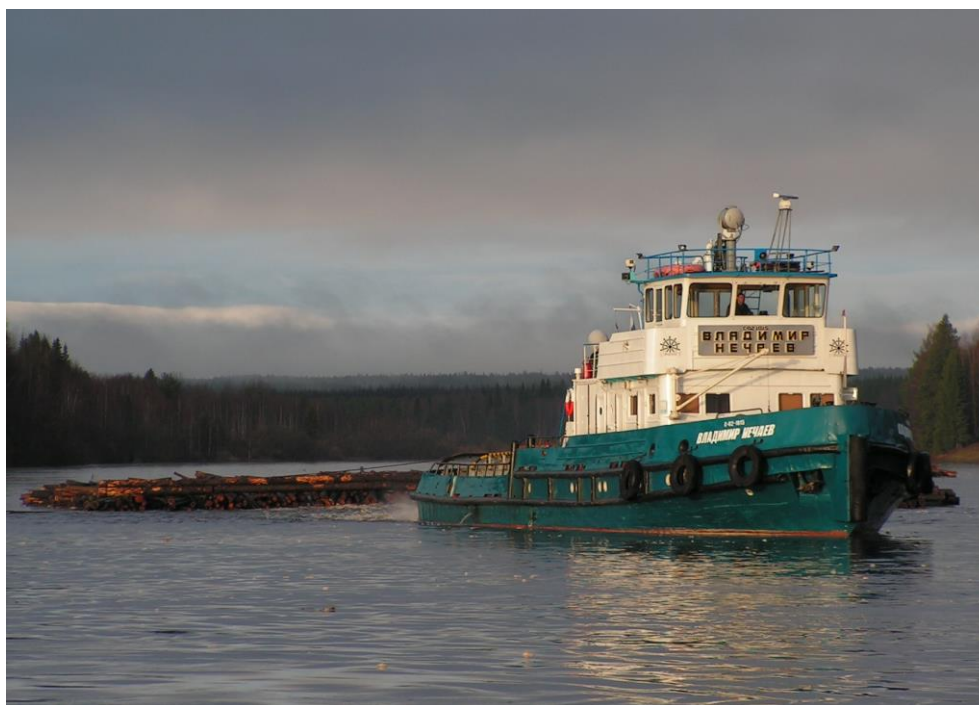
На общем собрании акционеров в декабре 1996 года был принят Устав Общества, образовалось открытое акционерное общество «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота».

Первым генеральным директором общества был избран Нечаев Владимир Иванович.

Трудовую деятельность он начал в 1958 году, работая на нашем предприятии судокорпусником.

Затем окончил институт и продолжил работу инженером-конструктором, главным инженером, с 1976 года директором РЭБ флота, с 1996г. – генеральным директором.

В память о Владимире Ивановиче Нечаеве буксирному судну проекта Р-14А, принадлежащему Судходной Компании ООО «НОРД-ВУД», присвоено название «Владимир Нечаев». Сегодня экипаж теплохода под руководством капитана Елизарова Алексея Вячеславовича успешно трудится на просторах Северной Двины и боковых реках нашей области.



Буксирный теплоход «Владимир Нечаев», принадлежащий СК ООО «Норд-Вуд»

Глава II. Дела и люди затона

Успешная работа речного флота и развитие судоходства на Северной Двине на протяжении десятилетий тесно связаны с трудовой деятельностью коллектива рабочих и служащих Архангельской ремонтно-эксплуатационной базы флота.

Как уже было сказано выше, наше предприятие до 1996 года являлось структурным подразделением Северного речного пароходства. Коллектив предприятия занимался технической эксплуатацией, ремонтом и модернизацией речных судов, судов смешанного плавания, строительством барж, плавучих доков, конвертовкой судов для перегона на реки Сибири.

В 1920–1930 годы было развито деревянное судостроение несамоходного флота. Баржи, построенные из дерева были недолговечны и требовали постоянного ремонта, а это достаточно трудоемкий и в основном ручной труд. В эти годы на ремонте деревянных барж работали плотники Я.А. Фомин, И.В. Ярунов, А.А. Костылев, И.С. Сабуров, А.А. Коновалов, С.Н. Шумилов, М.Ф. Панихин и Е.В. Куликов, В.П. Налетов, впоследствии назначенный инспектором несамоходного флота. После выполнения плотницких работ на корпусе баржи женская бригада конопатчиков в составе А.А. Петуховой, А.М. Яковлевой, А.А. Поповой, Н.А.Вахрушевой, А.Е. Колпачниковой и

А.А.Семеновым уплотняли паклей швы между брусом. После конопатки швов отремонтированный участок смолили.



Ремонт корпуса деревянной баржи

Постепенно объемы деревянного судостроения сокращались. На смену деревянным судам пришли суда с металлическими клепаными корпусами, а впоследствии – суда, построенные с применением электросварки.

Внедрение электросварки потребовало от предприятия серьезной модернизации производственного процесса и повышения квалификации кадров.

Для этого при Исакогорских мастерских в 1932 году была создана школа ФЗУ, организована техническая учеба и подготовка рабочих по различным специальностям. На учебу были направлены 75 человек – это лучшие специалисты мастерских. Приобретать необходимые знания, навыки и опыт молодым рабочим помогали передовики производства котельно-сварочного цеха - А.М. Аристов, Г.В. Беляев, П.В. Кобылин, А.П. Грошев, М.Ф. Резвый, А.В. Колпачников, А.С. Мелентьев, А.А. Парфенов, начальник цеха Ф.Д. Петров и мастер Е. Селивоник.



Школа ФЗУ. Курсы повышения квалификации токарей и слесарей. Руководитель И.И. Кривонос. 1935 г.

В 30-е годы прошлого столетия изготовление сварного корпуса судна являлось новшеством. В 1935 году коллектив предприятия приступил к постройке буксирного катера «Ухостров», корпус которого был сварным. Сварные швы обшивки корпуса были выполнены «внахлестку» и проваривались с двух сторон. В 1937 году уже по новой технологии был построен пожарный катер «Гигант» для треста «Северолес». С применением новых качественных электродов листы обшивки корпуса сваривались «в стык». Фасонные изгибы обшивки корпуса выбивались вручную по шаблонам. Постройку катеров производила опытная бригада котельщиков под руководством Г. В. Беляева. Сварку выполняли лучшие сварщики того времени М.Ф. Резвый, А.В. Колпачников.

Это были первые объекты судостроения с применением сварки на предприятии.

Следующим объектом судостроения был построенный в 1940 году пассажирский пароход «Коммунар». Прототипом его стал пароход № 9, построенный в начале 30-х годов на заводе «Красная Кузница», корпус которого был клепанный.

Конструкторская группа Исакогорских судоремонтных мастерских переработала конструкторско-технологическую документацию на сварной вариант корпуса и пассажирского салона. По вычерченным на плазе обводам корпуса были изготовлены шаблоны шпангоутов и килевой балки. Изготовленные по шаблонам детали набора были выставлены и закреплены на стапельной площадке. Листы обшивки корпуса подрезались уже на месте. Фасонные изгибы обшивки выбивались вручную по шаблонам.

Строительство корпуса судна было поручено опытной бригаде котельщиков Г. В. Беляева.

После испытания сварных швов на герметичность, монтажа гребного вала и руля судно было установлено на сани и электролебедкой его стащили в воду. Операциями по спуску этого и других судов руководил Г.И. Мошарев.

После спуска на воду корпус парохода «Коммунар» был поставлен к причальной стенке для монтажа парового котла, паровой машины и производства достроечных работ.

После успешного проведения ходовых испытаний было принято решение построить еще один пароход. Но в 1941 году началась Великая Отечественная война и все работы по строительству второго парохода были временно приостановлены. Только в 1944 году судно было построено и получило название «Балхаш».

В 50-е годы прошлого века проектно-конструкторское бюро Северного речного пароходства разработало проект капитального ремонта буксирного парохода «Партизан». По технологии, успешно примененной при постройке пароходов «Коммунар» и «Балхаш», нашим предприятием был изготовлен новый сварной корпус, установлены паровой котел и паровая машина.



В этот период главным инженером завода работал Обнорский Владимир Александрович.

Обнорский В.А.

В 1955 году завод приступил к строительству металлических плашкоутов грузоподъемностью 60 тонн. Стапельная площадка, на которой из плоскостных секций собирались плашкоуты, была расположена в районе малярного участка.

Планированием строительства металлических плашкоутов занимался планово-производственный отдел. В период с 1954г. по 1974г. планово-производственный отдел возглавлял Окулов Петр Иванович



Готовые плашкоуты двумя буксирными пароходами стаскивались по склизу (наклонной части) на воду.

Таким же способом в 1956 году строились и спускались на воду баржи проекта 1-Д, грузоподъемностью 100 тонн, в 1957-1963 гг. - баржи проекта 183-П и Б-51 грузоподъемностью 122 тонны.

Рабочие деревообделочного участка М.Ф. Марков и Н.П. Сивков при постройке барж проекта 183-П и Б-51 применили метод секционной постройки деревянных надстроек.

Окулов П.И.



Баржи проекта 1-Д перед спуском на воду

С 1948 года и ежегодно предприятие выполняло заказы Спецморпроводок по конвертовке судов для перегона их на реки Сибири. Сроки подготовки судов к перегону, регламентированные коротким арктическим летом, были всегда ограниченными, но коллектив предприятия всегда успешно справлялся с этой задачей.



Сбулдин В.А.

Через предприятие проследовали сотни судов различных проектов и назначения.

Успешно в те годы трудились и экипажи судов. Перевозки в основном осуществлялись баржебуксирными составами. Экипаж буксира «Ударник» следуя примеру буксира «Кубань» был одним из первых, кто в 1953 году применил новый метод транспортировки - метод толкания барж.

В результате план перевозок значительно увеличился, снизились эксплуатационные расходы.

Механиком буксира «Ударник» в то время был Сбулдин Василий Александрович. За безупречную работу на водном транспорте он в 1966 году награжден орденом «Знак Почета».

Заканчивалась эпоха парового флота. На смену пароходам пришли теплоходы. Начиная с 1962 года наше предприятие приступило к переоборудованию буксирных паровых судов «Массовик», «Ударник», «Пятилетка», «Соревнователь», «Кубань», «Производственник», «Партизан» на дизельные. Проект переоборудования пароходов был разработан проектно-конструкторским бюро Северного речного пароходства. После замены клепаной обшивки корпуса на сварную на суда устанавливались немецкие дизели 8НВД-36, дизель-генераторы, паровые вспомогательные механизмы менялись на электрические. Установка главного двигателя и вспомогательных механизмов, прокладка валопровода поручена опытным слесарям-монтажникам: Заглубоцкому С.А., Коковину В., Петрову П.М., Сбулдину В.А., Костылеву А.А. Трубопроводы судовых систем выполняли трубопроводчики: Соколов Н., Цветков И., Щербин И.С.



Теплоход «Ударник» после переоборудования

С поступлением дизельных судов требовались специалисты-дизелисты. В 1961 году на базе Велико-Устюгского речного училища было создано вечерне-заочное отделение при Исакогорском судоремонтном заводе, где работники предприятия без отрыва от производства могли получить специальное техническое образование. Большая заслуга в этом инженера отдела кадров Корякина Ивана Васильевича.



Работа по подбору учащихся-курсантов была поручена инспектору отдела кадров Дорошкевич Марии Павловне. Первая группа курсантов была сформирована к началу 1961 учебного года.

С 1965 года формированием групп курсантов на вечерне-заочное отделение Велико-Устюгское речного училища занимался начальник учебного комбината Нерадовский Николай Николаевич.

В 1965 году после прохождения всей учебной программы и сдачи государственных экзаменов выпускники первой группы в количестве 26 человек получили дипломы об окончании Велико-Устюгского речного училища.

Дорошкевич М.П.

Через такую форму обучения, каждые пять лет учебы выпускники получали дипломы с присвоением квалификации техник-судомеханик.

При подготовке кадров других заводских специальностей применялась форма индивидуального обучения непосредственно на производстве с

последующей сдачей теории по специальности и выполнением контрольной работы на разряд.

Наряду с судостроением от предприятия постоянно требовались услуги по ремонту флота пароходства и других заказчиков. Выполнялись ремонты судовых механизмов, систем и трубопроводов, винто-рулевого комплекса, корпусных конструкций, плотницкие и малярные работы.

На ремонте самоходных и несамоходных судов работали судокорпусники: Н.А. Анисимов, А. Дурасов, А.А. Ергин, В.И. Косопалов, В.А. Станюлис, В.И. Хаймусов, А.П. Егоров и другие.



Судокорпусники. 1970 г.

Отличительной чертой семидесятых, а впоследствии и восьмидесятых годов было рационализаторское и изобретательское движение. Лучшим изобретателям и рационализаторам присваивались звания «Лучший рационализатор», вручались грамоты и денежные премии. ИТР, рабочие и плавсостав нашего предприятия приняли активное участие в этом движении, за что в 1972 году Исакогорской РЭБ было присуждено звание «Лучшее предприятие пароходства».

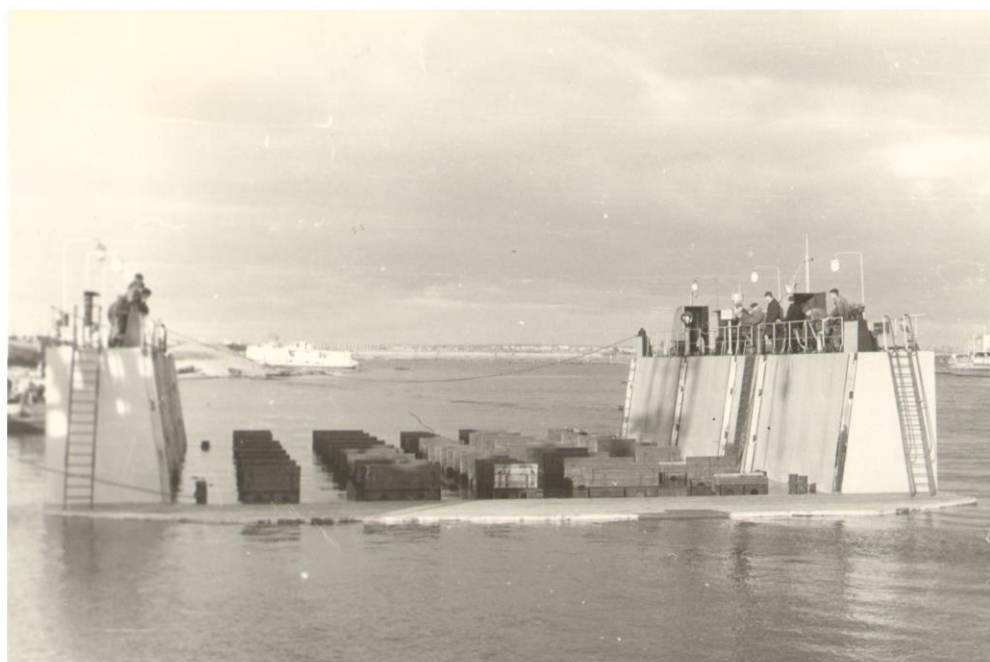
Приобретенный опыт позволил перейти к серийному строительству судов различного назначения.

В 1970 году после разработки техническим отделом завода технологического процесса секционной постройки начато серийное строительство двухбашенного дока проекта Р-39 и сухогрузно-наливной баржи проекта Р-93.

На строительстве дока проекта Р-39 работала бригада судокорпусников под руководством В.И. Листова: В.П. Карлашов, В.Н. Антонов, В.В. Мажуко, Н.А. Галладий, С.П. Мигунов, М. Киселев и В.Е. Чумак.



Бригада В.И.Листова. 1975 г.



*Испытание двухбашенного металлического дока
проекта Р-39. 1973 г.*

На строительстве баржи проекта Р-93 работала бригада под руководством бригадира В.Д. Шахова: Е.С. Щеколдин, Ю.К. Козлов, А.А. Водченников, В.С. Богданов и С.А.Ильин.

Носовые и кормовые объемные секции баржи проекта Р-93 в кондукторах готовила бригада судокорпусников В.И. Беякова: А.В. Сивков, Синекевич и А. Маслов.



Бригада В.Д. Шахова за работой



Сухогрузно-наливная баржа проекта Р-93 на Слпие перед спуском

За достигнутые высокие показатели в труде и умелую организацию работы бригадир судокорпусников Листов Вячеслав Иванович награжден орденом Трудового Красного Знамени; Шахов Валерий Дмитриевич - Орденом Трудовой славы 3 степени.

С середины 70-х годов предприятие начинает обслуживать новые скоростные пассажирские суда типа «Заря». На судах был установлен мощный 900 сильный двигатель, корпус и надстройка изготовлены из алюминиевого сплава. Техническое обслуживание и ремонт двигателей, а так же ремонт корпуса этих судов требовали от специалистов предприятия освоения новых технологий и специального оборудования. Коллектив ЦТЭ и БПУ успешно справились с этим и выполняли ремонты двигателей и корпусов не только судов

приписанных РЭБ флота, но и других подразделений пароходства. Следует отметить работу группового механика ЦТЭ Лопатина В.И. руководившего этой группой судов, группового механика Ефремова В.И., проводившего ремонт группы судов вспомогательного флота, а так же сварщика БПУ Антонова В.Н. в короткий срок освоившего сварку алюминиевых сплавов и выполнявшего эту работу всегда добросовестно и с высоким качеством.

Успех эффективной и безаварийной работы приписанных к Архангельской РЭБ флота судов во многом зависел от работающих на них экипажей. Командный состав был, как правило, постоянным:

«Заря-213Р» - капитан Н.И.Лужинский, механик Л.С.Амахин

«Заря-219Р» - капитан А.П.Каплин, механик В.И.Сорокин

«Заря-251Р» - капитан В.Ф.Попов, механик А.Н. Золотков

«Заря-262Р» - капитан Н.А. Юдин, механик В.А. Рябов

«Заря-268Р» - капитан В.Старцев, механик Ю.А.Коптяев

«Заря-276Р» - капитан Г.С. Лочехин, механик С.А. Костылев

«Заря-324Р» - капитан А.И.Рыбин, механик В.И.Овечкин.

Капитаны и механики годами трудились на одном и том же судне, в навигацию перевозя грузы и пассажиров, а в зимний период, выполняя ремонт судов. Эти люди всю свою жизнь отдали флоту, а завершив плавательскую карьеру, продолжили работу в других подразделениях нашего предприятия, либо перешли на другие предприятия, так или иначе связанные с флотом.

В 70-80 годы на хозтехобслуживании нашего предприятия находилось до 50 единиц несамоходного флота. Половина из барж были с экипажами. Шкиперами и матросами на них работали муж и жена, а в летние каникулы к ним присоединялись и их дети. Для сокращения сроков весеннего завоза грузов в притоки Двины реки Пинега, Вага применялась так называемая «весенняя погрузка», когда баржи грузили продовольственными и промышленными товарами со льда еще во время нахождения их на зимнем отстое.



Весенняя загрузка барж в боковые реки

Для создания плавучести баржи обкалывали по периметру, груз по ледовой дороге на автомобилях доставляли прямо к борту баржи. Это позволяло сразу после ледохода брать баржи на буксир и вести в боковые реки.

За досрочное выполнение навигационного плана по перегрузке судов в



1971 году шкипер баржи 2107 Звягина Галина Михайловна награждена орденом «Знак Почета»

Освоение судов смешанного плавания – особая веха истории РЭБ флота. Специфика их эксплуатации и технического обслуживания требовала от экипажей опыта и навыков работы, как в море, так и в реке. Особенно это касалось судоводителей. С учетом этих особенностей и подбирались экипажи. В основном они состояли из коренных северян прошедших подготовку в морских учебных заведениях Архангельска.

Звягина Г.М.

Особый вклад в освоение и развитие перевозок судами смешанного плавания внесли капитаны Шмидт А.А., Шелопугин В.П., Масленников А.А., Узунов П.Г., Комиссаров Н.К., Дроздов А.М., Коптяев А.В., Аверкиев С.В., Шинкарук В.В., Никашин В.Б., Гафаров В.М., Некрасов А.Н., Стукалин В.Ф.

В начальный период эксплуатации смешанников их зимовка и ремонт производились на акватории РЭБ флота. До постройки слипа Г-300 ремонт винто-рулевой группы, забортной арматуры, частично корпуса иногда приходилось выполнять на плаву путем выполнения «выморозок», которые совместно с береговыми специалистами выполняли и экипажи судов. Межнавигационный ремонт двигателей, механизмов и устройств ложился на плечи судовых механиков. От качества выполнения этих работ проводимых под руководством старших механиков зависела безаварийная работа судов, а следовательно и выполнение плановых заданий по перевозкам груза. В этой связи следует отметить старших механиков Подсекина П.П., Бугаева Е.А., Чудинова А.Т., Ермишкина Ю.Б., Коптяева П.А., Кожина Б.Г., Попова Г.С., Кулакова Н.В, Мелентьева Ю.А. и многих других механиков честно и ответственно выполнявших порученные им обязанности.

Контроль за выполнением ремонтных работ и модернизации судов по требованию Международных конвенций проводили групповые механики цеха технической эксплуатации Заглубоцкий С.А., Филиппов К.Г., Рябинин В.А., Осотов И.А.

С получением судов типа СТК значительную часть капитанов и старших механиков, после определенной переподготовки, назначали из числа плавсостава работавшего на речных судах Архангельской РЭБ флота и Лимендского ССРЗ. Надо отдать им должное, в короткие сроки они сумели освоить новые

современные суда, построенные в ГДР. Это Пугачев В.В., Котельников В.В., Лочехин Г.С., Визжачий С.В., Тартынских В.В, Клементьевский И.Н., Ошонков В.М., Родин Л.С. и др. Штурманами на эти суда назначались молодые выпускники мореходных училищ, которые в последствии сами стали капитанами. Среди них Сапожников Ю.А., Кильдяшов А.Н., Старшов А.Б., Лисовский В.Ю.

Большую роль в комплектовании членов экипажей судов смешанного плавания и других судов сыграл заместитель директора по кадрам Жегалов В.В., умевший найти подход к людям и правильно оценить не только их профессионализм, но и другие жизненные качества.

Многие капитаны, старшие механики и другие члены экипажей, накопив необходимый опыт и знания, работая на судах, приписанных к Архангельской РЭБ флота, и сегодня трудятся на судах Северного речного пароходства и других российских и зарубежных компаний, некоторые из них сами руководят судоходными компаниями. Другие, связав свою жизнь с флотом, работают в качестве лоцманов, руководящих специалистов в морской администрации порта Архангельск, МЧС и других организациях.



Лочехин Г.С.

Есть среди них, кто в период работы в Архангельской РЭБ флота награждены государственными наградами. Члены экипажа т/х «Морской-18» старший механик Подсекин П.П. – орденом «Трудового Красного Знамени», повар Войтюк В.А. – орденом «Трудовой Славы» 3 степени, механик Просвирнин В.И. – медалью «За трудовое отличие».

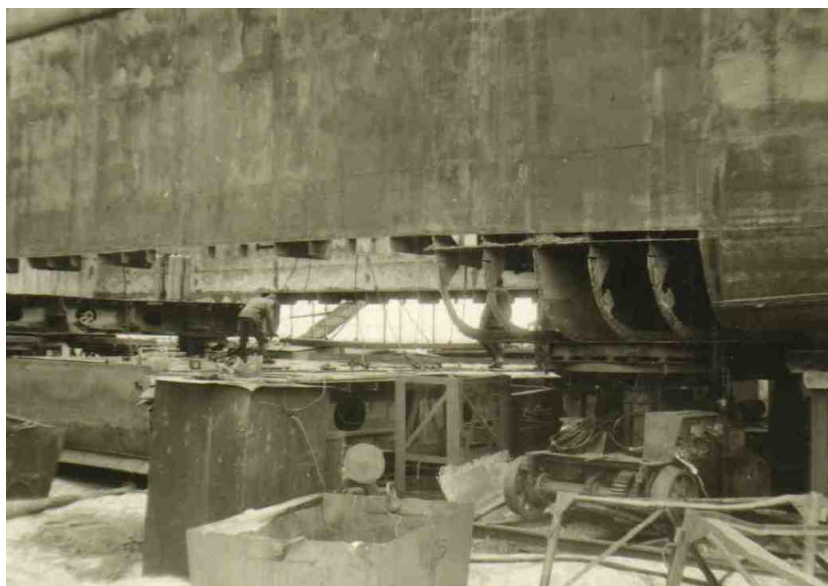
Члены экипажа «Советский Север»: капитан Комиссаров Н.К. – медалью «За трудовую доблесть», начальник радиостанции Песков Н.Ф. – медалью «За трудовое отличие».

В 1986 году капитан т/х «СТК-1006» Лочехин Герман Степанович награжден Орденом «Дружбы народов».

Пуск в эксплуатацию слипа Г-300 позволил приступить к полноценному ремонту судов смешанного плавания и предприятие одним из первых применило блочный метод ремонта судов проекта 2-95.

В 1990 году на слип был поднят теплоход «Волго-Балт-133» для ремонта обшивки корпуса. После дефектации и замеров остаточных толщин было принято решение сменить днищевую обшивку и обшивку второго дна в районе 44-85 шпангоутов блочным методом. Выполнение работ поручили бригадам судокорпусников: Петухов Н.П. – бригадир, Мелехов А.М., Казаков Н.И., Лупачев В.В., Шумилов С.В., А. Бобыкин, В.Д. Шахов – бригадир, Е.С. Щеколдин, Ю. Козлов, А.Л. Водченников, В.С. Богданов, С.А. Ильин. По проектным чертежам судна они изготовили двенадцать объемных блок-секций и

с помощью стапельных тележек слипа вмонтировали их в корпус судна. Бригады успешно справились с этой работой за 3,5 месяца.



*Теплоход «Волго-Балт-133» проекта 2-95.
Ремонт подводной части корпуса*



Литов В.И.

В 1983 году в честь 60-летия со дня образования Северного речного пароходства и высокие показатели, достигнутые в судостроении и судоремонте наше предприятие (директор – В.И. Нечаев), коллектив механосборочного участка (начальник Ю.И. Смолин), бригадир судокорпусников В.И. Литов занесены в Книгу трудовой славы пароходства.

В 1988 году Архангельская РЭБ флота награждена Дипломом второй степени Главным комитетом ВДНХ СССР за строительство баржи проекта 81370.

Для изучения опыта строительства судов руководство предприятия приняло решение направить группу рабочих-электросварщиков на судостроительный завод в Чехословакию, г. Комарко, где рабочим предстояло изучить опыт работы по сварке корпуса судна.

В 1996 году ОАО «Архангельская РЭБ флота» вышла на международный рынок, начав строить для зарубежных заказчиков морские понтоны, трюмные сухогрузные баржи, корпуса танкеров, рыболовных сейнеров.

В 2001–2009 годы для зарубежных заказчиков построено 36 судов различных типов.

Главное в каждом деле – это люди! И речники затона за 90 лет его славной истории это доказали. Они трудились в годы восстановления предприятия из разрухи после Гражданской войны, героические и горячие годы первых пятилеток, тяжелые будни Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., трудные годы восстановления в нелегкие послевоенные годы, с достоинством прошли и испытания 90-х годов прошлого века.

Мы, современное поколение работников с уважением и благодарностью относимся к этим людям, работавшим на предприятии простыми рабочими, мастерами и начальниками цехов и участков, начальниками отделов заводоуправления, главными инженерами и заместителями директоров:

Окулов Петр Иванович, трудовая деятельность с 1936 года, участник Великой Отечественной войны. С 1954г. по 1974г. – начальник планово-производственного отдела;

Чуркин Сергей Михайлович – с 1951г. по 1974г. – начальник технического отдела;

Молчанов Федор Константинович, участник Великой Отечественной войны. С 1955г. по 1964г. – начальник цеха технической эксплуатации флота;

Мелешкин Василий Александрович. Участник Великой Отечественной войны. С 1949 года мастер инструментального участка. С 1959г. по 1966г. – начальник механического цеха;

Рыбалко Иван Иванович, участник Великой Отечественной войны. С 1949г. по 1953г. – технолог механического цеха, с 1953г. по 1959г. – начальник механического цеха;

Колпачников Николай Федорович, участник Великой Отечественной войны. С 1958г. по 1974г. – начальник корпусно-сварочного цеха;

Гагарин Иван Павлович – с 1934г. механик Исакогорского Затона. С 1939г. по 1951г. – главный механик Исакогорского судоремонтного завода;

Горочный Николай Степанович, трудовая деятельность с 1933 года, участник Великой Отечественной войны. С 1945 года начальник лесопильного участка;

Тихонов Иван Федорович – с 1955г. по 1966г.- мастер дока, 1966-1972гг. – заместитель директора по кадрам и быту, с 1972г. по 1984г. – начальник ДОУ, 1984-1986гг. – начальник КСУ. Награжден Орденом «Знак Почета»;

Жегалов Владимир Васильевич – с 1972г. по 1979г. – начальник ОТЗ, с 1979г. по 1995г. – заместитель директора Архангельской РЭБ флота по кадрам и быту;

Соболев Савватий Васильевич – с 1970г. по 1985г. – заместитель генерального директора Архангельской РЭБ по флоту. С 1985г. по 1991г. – механик-наставник цеха технической эксплуатации флота;

Дурасов Леонид Михайлович – с 1942г. по 1986г. – мастер механического цеха;

Мелешкина Галина Васильевна - с 1951г.по 1953г. – мастер кузнечного цеха. С 1953г. по 1957г. – начальник кузнечного цеха, с 1958г. – старший инженер по технике безопасности;

Кононов Алексей Степанович – с 1936г. по 1939г. мастер литейного участка. Участник Великой Отечественной войны. Воевал в партизанском отряде «Сталинец», погиб в 1942 году.

Пихтин Борис Кириллович – с 1952г. по 1987г. – инженер-технолог технического отдела;

Ившин Виктор Ильич – с 1941г. по 1956г. – токарь, с 1956г. по 1960г. – мастер механического участка, с 1960г. по 1967г. – мастер отдела главного механика, с 1967г. по 1974г. – конструктор технического отдела, с 1974г. по 1986г. – начальник технического отдела;

Пиличев Гурий Михайлович – с 1942г. по 1960г. – работал на судах речного порта, с 1960г. по 1967г. – конструктор технического отдела, с 1967г. – инженер второго отдела;

Пискунов Геннадий Петрович с 1965г. по 1981г. – работал на судах Северного речного пароходства, с 1981г. по 1984г. – старший мастер ОТК, с 1984г. по 1987г. – начальник цеха технической эксплуатации флота;

Тарнавский Виталий Эдуардович – с 1964г. по 1969г. – киномеханик клуба «Речник», с 1969г. по настоящее время начальник автотранспортного участка;

Мохнаткин Николай Петрович – с 1951г. – технолог технического отдела, с 1952г. по 1960г. – главный механик завода;

Щербин Иван Степанович – с 1955г. по 1969г. – слесарь-трубопроводчик, с 1973г. по 1990г. – начальник корпусно-сварочного цеха

Глава III

Трудные годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. и послевоенное время

22 июня 1941 года мирный труд северян был нарушен. Фашистская Германия напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. Война стала серьезным испытанием для речников Севера.

С нападением врага началась перестройка всей работы судоремонтного предприятия. Деятельность его была направлена на выполнение оборонных заказов.

Лучшие специалисты судоремонтного дела ушли на фронт. На смену им пришли молодые рабочие из школы ФЗО и ремесленного училища. В процесс обучения и подготовки включились старые опытные кадры.

Обстановка на фронте осложнялась, для Победы требовались материальные ресурсы. Исакогорские судоремонтные мастерские стали выполнять заказы по ремонту военно-морских судов. Речные паровые буксиры «Кубань», «Обь», «Соревнователь», «Энтузиаст», «Ванцетти», «Сакко», «Кострома», «Анри Барбюс», переоборудованные в тральщики на Исакогорской

судоремонтной мастерской, совместно с кораблями Беломорской флотилии Северного флота участвовали в тралении судового хода реки Северной Двины. Пароходы «Желябов», «Каляев», «Ломоносов», «Добролюбов», «Вычегжанин» были переоборудованы в плавучие военные госпитали.

Повсеместно проводилась организация народного ополчения. Подразделение ополченцев было создано и в Исакогорских мастерских. Ополченцы изучали стрелковое оружие, приемы и методы борьбы с врагом.

17 августа 1941 года во время проведения всесоюзного воскресника в Исакогорских судоремонтных мастерских трудились 439 человек, которые заработали в этот день 3,7 тыс. рублей. Все заработанные средства были перечислены в Фонд обороны страны.

Народ свято верил в единственный исход войны – полную Победу над вероломным врагом. Но война – это тяжелое испытание для солдат, воюющих на фронте, и тружеников тыла, обеспечивающих фронт всем необходимым.

В течение всего военного времени на предприятии самоотверженно трудились:

токари – И.И. Кривонос, К.П. Пупцев, К.П. Карасова;
слесари – Г.С. Гусев, Ф.П. Федулов, С.Н. Назаров, Л.М. Дурасов;
котельщики – Р. Козлов, Г.В. Попов, И. Воронин, А.А. Аристов, А.Н. Евстафьев, Н.А. Третьяков;
кузнецы – Д.Д. Третьяков, С.Н. Олькин, В.Е. Попов;
плотники – В.В. Родионов, Я.Ф. Фомин, А.Л. Жилин, И.С. Сабуров, К.Ф. Лисицин, Н.А. Сивков;
столяры – Н.П. Сивков, М.Ф. Марков;
электрики – А.М. Карасов, А.А. Петров, В.Д. Вахрушев;
маляр – А.О. Козлов.

Велик был вклад тружеников тыла в победу. За выполнение заданий Комитета Обороны и досрочный ремонт кораблей Беломорской флотилии Северного флота командующим флотилией группа работников судоремонтных мастерских была награждена знаком «Отличник Военно-Морского Флота РСФСР». Этим знаком удостоены В.А. Обнорский, В.П. Толстик и Ф.П. Федулов; Почетной грамоту получили А.М. Аристов, Л.М. Дурасов и Н.А. Третьяков; денежную премию – К. П. Карасова, А. Я. Калашников и И.А. Шикулин; объявлена Благодарность директору предприятия Н.В. Мошкину и главному инженеру И.Я. Шлием.

Долгожданный День Победы не для всех принес радость в дом. На полях сражений остались навсегда молодые солдаты - работники завода и жители поселка Затон, им было по 20 и чуть более лет. Навсегда остались на полях сражений и не вернулись домой:

М.М. Антонов
Н.М. Баев
И.Ф. Белавин
Г.Г. Жилин
Н.Ф. Желобов
Н.А. Крюков
М.П. Костоправкин
В.А. Кузнецов
А.К. Пихтин

Н.П. Петухов
Е.К. Пупцев
А.А. Петухов
П. Первушин
И.В. Рудаков
Н.Е. Суханов
Б.В. Толстиков
А.А. Тряпицин
В.К. Никитин

Это лишь те воины, которых удалось выявить по архивным документам.

Для увековечения их памяти в 1968 году к празднованию Дня Победы руководство Исакогорской РЭБ флота совместно с общественными организациями оборудовали сквер с зелеными насаждениями, в нем был установлен обелиск с именами погибших. Теперь ежегодно, в День Победы, в сквер приходят работники предприятия и жители поселка с детьми и внуками, чтобы вспомнить погибших и возложить цветы к обелиску.



*Цветы у Обелиска – это дань памяти и уважения
погибшим воинам-речникам за их бессмертный подвиг
в годы Великой Отечественной войны, 9 мая 2010г.*

Закончилась Великая Отечественная война 1941–1945 гг. Воины-победители возвращались домой к мирному труду. Многие из них были награждены за воинские подвиги орденами и медалями Советского Союза.

Вернулись домой и жители поселка Затон. Большинство из них предпочли работу на родном предприятии. Это – Н.И. Анисимов, Н.А. Волков, К.А. Волыхин, Н.А., Я.А. Вячеславов, Н.С. Горочный, С.А. Заглубоцкая, А.Г. Иевлев, П.В. Кобылин, Н.Ф. Колпачников, А.В. Колпачников,

Д.В. Кузнецов, И.А. Коновалов, И.И.Кухарский, В.В. Лябин, В.П.,
В.П. Мохнаткин, В.А. Мелешкин, В.П. Налетов, В.П. Орехов, И.О. Орехова,
П.И. Окулов, В.Н. Петухов, Д.В. Родичев, И.И. Рыбалко, В.А. Сбулдин,
М.С. Чуркин, А.Я. Шаньгин, Е.М. Церлинский, М.Е. Юницин и другие

Некоторые из демобилизованных солдат ушли работать на суда
Архангельского речного порта и Северного речного пароходства.

Мирная жизнь выдвигала новые задачи перед вчерашними воинами.
Времена были трудные, но жить и работать все равно было надо.

Остро стоял вопрос обеспечения жильем участников Великой
Отечественной войны, а также других работников предприятия.

Большую помощь в ускорении строительства домов оказал метод
«народной стройки». Зимой работники плавсостава, уходя в отпуск, принимали
активное участие в строительстве деревянных жилых домов. Строили жилье для
себя. Таким методом дом возводили «под крышу» за 3-4 месяца и начинали
внутренние отделочные работы. Общая площадь построенных домов в период с
1952 по 1959 годы составила 9283 квадратных метра. Таким методом был
застроен пустырь на улице Речников, появились жилые дома на улице 263-й
Сивашской Дивизии.



*Строительство деревянных домов методом «Народной стройки»
на улице Речников. 1954 г.*

В 1960 году началось строительство кирпичного благоустроенного дома на
64 квартиры по улице Речников общей площадью 10730 квадратных метров.



Строительство 64-квартирного дома по улице Речников. 1963 г.

В послевоенные годы старые опытные кадры стали уходить на заслуженный отдых. На смену им пришли молодые специалисты. В кузницу – А.Н. Семенов, Г.А. Суховерхов, М.Д. Алиневский, Н.А. Бровков, в механический цех – токари: К.Д. Вахрушев, В.И. Ившин, Е.М. Кремлев, В.В. Кузнецов, Д.В. Родичев, П. Сорокин, слесари-станочники: Г.С. Кисляков, А. Жолобов и С. Чецкий., после окончания ремесленного училища молодые специалисты – слесари-станочники – Е.П. Кудрявина, В. Клубикова, Г.А. Суханова, В. Томилова и З.Н. Тряпицына. Корпусно-сварочный цех пополнился выпускниками Архангельского ремесленного училища № 4. Молодым специалистам предстояло в короткий срок освоить работу и добиться высоких показателей в труде.

Жизнь одного из старейших предприятий нашей области продолжалась.

ГЛАВА IV НОВАЯ ИСТОРИЯ

Открытое акционерное общество «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота» одно из немногих структурных подразделений вышедших из состава Северного речного пароходства сумело сохранить свой производственный и кадровый потенциал. Сегодня общество стабильно и динамично развивается и заслужило деловой авторитет, как у отечественных, так и у зарубежных заказчиков. Все это достигнуто благодаря многолетнему опыту коллектива, профессионализму и умению руководства прогнозировать ситуацию и ориентироваться в условиях рынка.

В настоящее время ОАО «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота» представляет собой производственно-хозяйственный комплекс с производственными и вспомогательными подразделениями: корпусно-сварочным, механо-сборочным, деревообрабатывающим и малярным участками,

участком главного механика, отопительной котельной, участком отстоя и эксплуатации флота.

Судоподъемное сооружение – поперечный слип Г-300 позволяет поднимать суда с доковым весом до 2500 тонн, длиной до 130 метров и осадкой до 4 метров. Общая длина горизонтальной части слипа 225 метров и ширина 50 метров.

Горизонтальная часть слипа оборудована четырьмя кранами грузоподъемностью 20 и 5,8 тонн.



Теплоход «СТК-1029». Ремонт на слипе

На акватории предприятия площадью 0,254 кв.км можно разместить для безопасного отстоя до 150 единиц судов различных проектов.



Акватория ОАО «Архангельская РЭБ флота». 2009 г.

Основными направлениями деятельности РЭБ флота являются:

- судостроение;
- судоремонт, модернизация и переоборудование судов;
- изготовление металлоизделий и выполнение работ по металлообработке;
- отстой судов;
- транспортные услуги по перевозке грузов на внутренних водных путях, в том числе буксировка судов, плотов и других плавучих объектов;
- производство тепловой энергии для всех категорий потребителей.

При постройке и ремонте судов широко применяется автоматическая сварка под флюсом, полуавтоматическая сварка в среде углекислого газа, автоматическая наплавка валов углеродистой и нержавеющей проволокой.

С целью получения высокого качества судостроительной продукции очистка металла, межоперационная грунтовка и раскрой стального проката производится в цехах ПО «Севмашпредприятие».

Работы выполняются под надзором Российского Речного Регистра, Российского Морского Регистра Судоходства, Бюро Веритас. Качество выпускаемой продукции подтверждено сертификатом соответствия ИСО 9001-2000.

Численный состав ОАО «Архангельская РЭБ флота» составляет около 330 человек, из них рабочих, занятых на производстве – 245 человек. В случае необходимости к выполнению работ привлекаются специалисты фирм-субподрядчиков Архангельска и Северодвинска.

Современное поколение рабочих и инженерно-технических работников Архангельской РЭБ флота добросовестно и творчески относятся к делу и искренне стремятся к тому, чтобы продукция предприятия выпускалась с высоким качеством и была востребована заказчиками, чтобы предприятие жило и развивалось. Юбилей только повод остановиться, оглянуться назад, посмотреть, что сделано, и снова, смотреть вперед, ведь наша жизнь не знает остановки.



Спуск на воду теплохода «Нарьян-Мар» после модернизации



*Морская самоподъемная платформа «SAPPOTER»,
оборудованная для ОАО «Межрегионтрубопроводстрой»*



*Строительство корпуса танкера BANZYSTAD для голландской фирмы RENSEN
SHIPBUILDING BV. Сентябрь 2009 г.*

V. ВЕХИ ИСТОРИИ

Наименования предприятия

- 1920-1923гг.* - Исакогорский затон Рупвода
1923-1939гг. - Исакогорский затон
1939-1943гг. - Исакогорский судоремонтная мастерская
1943-1967гг. - Исакогорский судоремонтный завод
1967-1973гг. - Исакогорская ремонтно-эксплуатационная база флота
1973-1981гг. - Архангельский судоремонтно-судостроительный завод
1981-2001гг. - Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота
2001-2010гг. - Открытое акционерное общество «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота»

Директора предприятия

- 1920-1923 гг.* Окулов Петр Андреевич
1923-1934 гг. Сивков Яков Федорович
1934-1936 гг. Стрекаловский Николай Иванович
Июль 1936г.- Ядрихинский
декабрь 1936 г. Пантелеймон Николаевич
1936-1939 гг. Нерадовский Николай Васильевич
1923-1934 гг. Сивков Яков Федорович
1939-1943 гг.
1943-1947 гг. Мошкин Николай Васильевич
1947-1967 гг. Гуляев Павел Федорович

1967-1970 гг. Емелин Виктор Александрович

1970-1973 гг. Егоров Владимир Петрович

1973-1976 гг. Закревский Юрий Иванович

1976-2001 гг. Нечаев Владимир Иванович

2001-2007 гг. Савельев Анатолий Федорович

2007-2010гг. Фокин Василий Леонидович

С мая 2010г. по настоящее время Батраков Александр Викторович

Главные инженеры предприятия

Бурак Михаил Васильевич

Никитин Владимир Александрович

Иовлев Вячеслав Михайлович

Померанцев Николай Иванович

Оглоблин Василий Иванович

1943-1950гг. Шлеим Исаак Яковлевич

1950-1966гг. Обнорский Владимир Александрович

1966-1968гг. Тестов Владимир Семенович

1968-1970гг. Егоров Владимир Петрович

1970-1976гг. Нечаев Владимир Иванович

1976-2001гг. Савельев Анатолий Федорович

К сожалению, в архиве Архангельской РЭБ флота не сохранились данные о периодах работы первых главных инженеров.

Судостроительная продукция с 1970 до 1998 года

- двухбашенные плавучие доки проекта Р-39 грузоподъемностью 250 тонн;
- сухогрузно-наливные баржи проекта Р-93 грузоподъемностью 400 тонн;
- понтоны для пассажирских причалов проекта ПК-104А;
- баржа-площадка проекта 81100 класса «Р».
- баржа-площадка с горизонтальными прямоугольными цистернами на палубах проекта 81370;
- зачистная станция проекта 81070;
- сухогрузно-наливные баржи проекта 81540;
- сухогрузно-наливные баржи проекта 81542;
- самоходные баржи буксировщики проекта 124 класса КМ ® III
- мелкосидящие пассажирские суда для переправ «Вознесенье», «Тойнокурье», «Конецдворье» проекта 82220
- мелкосидящий грузовой теплоход «Яреньга» проекта 82220 «П»



Баржа буксировщик проекта. 124



Судно для переправ «Тойнокурье»

Судостроительная продукция после 1998 года

название судна проект	год постройки	заказчик	описание судна
1	2	3	4
«NP-245» Пр.PON-204	Октябрь 1998	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 30,0 м. ширина 11,0 м. высота борта 2,5 м вес 141800 кг.
«NP-246» Пр.PON-204	Октябрь 1998	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 30,0 м. ширина 11,0 м. высота борта 2,5 м вес 141800 кг.
«NP-261» Пр.PON-202	Август 1999	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 50,0 м. ширина 14,0 м. высота борта 3,0 м, вес 286000 кг.
«NP-262» Пр.PON-202	Июль 2000	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 50,0 м. ширина 14,0 м. высота борта 3,0 м, вес 286000 кг.
«ATLANTIS» пр. 2315	Октябрь 2001	Ruytenberg Transport en Duwwerk BV. Голландия	толкаемая баржа для ВВП, длина 89,44 м, ширина 11,45 м, высота борта 4,50 м, вес 600000 кг,
«NP-268» Пр.PON-204	2001	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 30,0 м. ширина 11,0 м. высота борта 2,5 м вес 141800 кг.
BHD-02	2002	Ruytenberg Transport en Duwwerk BV. Голландия	10 понтонов для поддержки трубопроводов дноуглубительной машины, длина 9,0 м, ширина 3,0 м, высота борта 2,0 м, общий вес 102190 кг.

1	2	3	4
«NP-274» пр. PON-202	2002	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 50,0 м. ширина 14,0 м. высота борта 3,0 м, вес 286000 кг.
«NP-275» пр. PON-202	2002	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 50,0 м. ширина 14,0 м. высота борта 3,0 м, вес 286000 кг.
«ОПХ» Пр.8220 ПМ	2002	НарьянМарское опытное производственное хозяйство	Мелкосидящий грузовой теплоход длина 20,0 м, ширина 4,0 м, осадка 0,6 м, мощность 135 л.с.,
"ROB" пр. 2348	Октябрь 2002	Ruytenberg Transport en Duwwerk BV. Голландия	толкаемая баржа для ВВП, длина 89,44 м, ширина 11,45 м, высота борта 4,50 м, вес 582000 кг,
"NP-277" пр. PON-204	Июль 2003	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 30,00 м. ширина 11,0 м. высота борта 2,5 м, вес 141800 кг.
"NP-278" пр. PON-278	Июль 2003	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 36,0 м, ширина 8,0 м. высота борта 2,0 м, вес 111224 кг.
“KUIPER-I и KUIPER-II” пр. 928	2003	Ruytenberg Transport en Duwwerk BV. Голландия	Два понтона с комплектом закольных свай, длина 18,00 м. ширина 4,50 м. высота борта 1,00 м.
"EMS PONTON-7"	2004	"EMS OFFSHORE SERVICE BETEILIGUNGS GMBH" Германия	несамоходный морской палубный пonton длина 72,0 м., ширина 18,99 м., высота борта 4,5 м, вес 830000 кг.
“ROMA-8”	2005	Ruyven v.o.f. Голландия	толкаемая баржа для ВВП, длина 109,9 м, ширина 11,5 м, высота борта 4,5 м, вес 728000 кг.
пр. PON-202	Октябрь 2005	Neptune Marine Service B.V. Голландия	морской понтон длина 50,0 м. ширина 14,0 м. высота борта 3,0 м, вес 286000 кг.
“JAN- HENDRIK”	2006	Ruyven v.o.f. Голландия	толкаемая баржа для ВВП, длина 89,5 м, ширина 11,5 м, Высота борта 4,5 м, вес 581588 кг.
“ODINA”	2006	Ruyven v.o.f. Голландия	Корпус самоходного танкера длина 70.00 м, ширина 11,0 м, высота борта 4,6 м, вес 399402 кг.
Плавучий причал	Сентябрь 2006	Морской специализированный порт «ВИТИНО»	Причальный комплекс из трех понтонaв пр.PON-278, общий вес 410350 кг

1	2	3	4
“FRIENDSHIP”	2007	Rensen Shipbuilding B.V. Голландия	Корпус самоходного танкера Длина 135,0 м, ширина 15,0 м, высота борта 5,4 м, вес 1327000 кг
“ТОPAZ”	июнь 2008	Rensen Shipbuilding B.V. Голландия	Корпус самоходного танкера Длина 135,0 м, ширина 15,0 м, высота борта 5,4 м, вес 1367000 кг
“NOORDSTER”	ноябрь 2008	Rensen Shipbuilding B.V. Голландия	Корпус самоходного танкера Длина 135,0 м, ширина 15,0 м, высота борта 5,4 м, вес 1325000 кг
“BARCELONA”	Июнь 2009	Rensen Shipbuilding B.V. Голландия	Корпус самоходного танкера Длина 135,0 м, ширина 15,0 м, высота борта 5,4 м, вес 1328000 кг
“BANZYSTAD”	Ноябрь 2009	Rensen Shipbuilding B.V. Голландия	Корпус самоходного танкера Длина 110,0 м, ширина 13,5 м, высота борта 5,8 м, вес 1029000 кг
“MYRIAM”	Июль 2010	Rensen Shipbuilding B.V. Голландия	Корпус самоходного танкера Длина 110,0 м, ширина 13,5 м, высота борта 5,8 м, вес 1142000 кг
“GRANTON” Пр. 070	2011	Silden Holding Норвегия	Корпус рыболовного сейнера длина 34,0 м, ширина 9,5 м, высота борта 6,6 м, вес 250000 кг
“LYN” Пр. 070	2011	Silden Holding Норвегия	Корпус рыболовного сейнера длина 34,0 м, ширина 9,5 м, высота борта 6,6 м, вес 250000 кг



Грузовой теплоход «ОПХ»



Морской понтон проекта PON-202



Баржа ATLANTIS



Баржи "JAN HENDRIK", "ODINA"



Причал в порту Витино



Корпус танкера ТОРАЗ



Танкер FRIENDSHIP

ОГЛАВЛЕНИЕ

Ившин В.И. Слово к читателю.....	
Введение	
Глава I. Прошлое и настоящее Исакогорского затона.....	
Глава II. Дела и люди затона.....	
Глава III. Трудные годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. и в послевоенное время.....	
Глава IV. Новая история Архангельской РЭБ флота.....	
Глава V. Вехи истории	