



Зосима Алексеевич Шашков родился 30 апреля 1905 года в деревне Новинки Котласского района Архангельской области. В семье было 6 братьев и 2 сестры. Отец – Алексей Прокопьевич работал бакенщиком и в сельском хозяйстве, последние годы жизни работал шкипером на барже, умер на родине в 1933 году, мать – Прасковья Никифоровна.

С 13 лет началась трудовая деятельность З.А.Шашкова. С 1918 по 1929 год он работал бакенщиком, матросом, рулевым, штурвальным, боцманом, таксировщиком, в Сыктывкаре - начальником судоходного надзора. Все эти годы работал в Северном пароходстве.

После окончания Приводинской церковно-приходской школы окончил 3 класса Котласской школы 2й ступени (1921 – 1923 г.г.) – в настоящее время это школа № 76. В период 1922 – 1926 г.г. окончил Северо – Двинский техникум водного транспорта (г. В. Устюг) и получил звание штурмана 1 разряда. В комсомоле с 1923 года, в КПСС состоял с 1928 года.

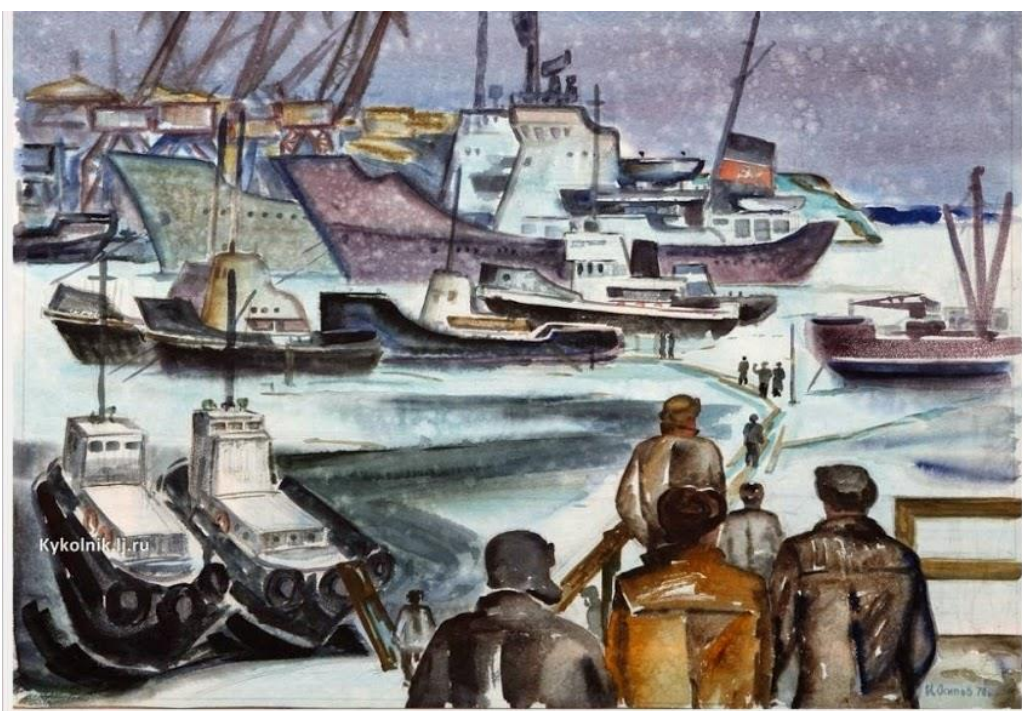


*Казаков Александр Васильевич (1899-1964)
«Пристань-набережная Великого Устюга» 1928*

В 1929 году поступил по конкурсу в Московский институт инженеров транспорта, в 1930 году с образованием Ленинградского института инженеров водного транспорта перешёл в ЛИИВТ, который и окончил с отличием в 1933 году, получив специальность инженера водного транспорта. С 1933 - на преподавательской работе в Горьковском институте инженеров водного транспорта, в 1933-37 декан, в 1937-38 – директор института. В 1938 году окончил аспирантуру и занимался проектированием и строительством водных каналов на реках.

22 февраля 1938 г. был назначен заместителем Наркома водного транспорта, а в 1939 году назначен Наркомом речного флота СССР. Руководителем этой отрасли Зосима Алексеевич проработал почти 22 года.

В июне 1939 г. правительство утвердило структуру Народного комиссариата речного флота СССР, которая затем стала структурой Минречфлота и просуществовала без изменений до 1953 года. Наркомату речного флота были подчинены 39 пароходств, 20 бассейновых управлений пути, 211 промышленных предприятий, в том числе 69 судоремонтных и судостроительных заводов, 29 верфей деревянного судостроения. Однако техническая реконструкция флота и пристаней не была завершена. Количество судов, мощность и грузоподъемность речного флота в 1940 г. не достигли уровня даже 1913 г. Примерно две трети самоходного (по мощности) и более половины несамоходного (по грузоподъемности) флота приходилось на долю судов, построенных еще в начале века. Почти четверть всех речных судов относилась к категории ограниченно годных к эксплуатации.



Осипов Иван Иннокентьевич (Россия, 1927) «Скоро навигация»

За три предвоенных года основные фонды судоремонтной промышленности возросли вдвое. При этом производственно-промышленная часть основных средств возросла на 176%. На речном транспорте накануне войны работало 232 525 человек.

В годы Великой Отечественной войны З.А. Шашков провел большую работу по эвакуации флота, регулярности воинских оперативных и снабженческих перевозок речным транспортом. Во время Сталинградской битвы 1942-1943 гг., являясь уполномоченным ГКО, лично руководил работой речников по обеспечению армии.

В годы Великой Отечественной войны организовывал эвакуацию речного флота, обеспечение воинских оперативных и снабженческих перевозок. Будучи членом Транспортного комитета при ГКО, руководил обеспечением войск в период Сталинградской битвы, работой переправ через реку Волгу.



Родионов Игорь. Огонь кораблей под Ленинградом

14 февраля 1942 г. в Центральном Комитете партии состоялось объединенное заседание Политбюро ЦК ВКП(б) и Государственного Комитета Обороны. Кроме членов Политбюро и ГКО присутствовали приглашенные наркомы и ряд других руководящих работников.

Решался вопрос о необходимости создать Транспортный комитет при Государственном Комитете Обороны. Объединенное заседание высказалось за создание Транспортного комитета при ГКО. З.А.Шашков вошел в состав Транспортного комитета. В годы Великой Отечественной войны, являясь членом Транспортного комитета при ГКО, руководил организацией Ладожской переправы во время блокады Ленинграда, а также снабжением по рекам войск Сталинградского фронта. О тех трудных днях З.А.Шашков поделился воспоминаниями в книге «Речники в боях за Родину», год издания 1975.



Родионов Игорь. Перевозка войск 2-й ударной армии

В 1946 году З.А.Шашков назначен Министром речного флота СССР, а в 1953 году был назначен Министром морского и речного флота СССР. После разукрупнения Министерства морского и речного флота СССР был назначен Министром речного флота СССР и РСФСР (1954-1960).

Послевоенные годы жизни Зосимы Алексеевича – это годы созидания. Начало их связано с выполнением четвертого пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства страны 1946-1950 годов, в котором на речном транспорте предусматривалось завершение работ по восстановлению речного транспорта в районах, подвергшихся оккупации; увеличение грузооборота на 38% по сравнению с довоенным 1940 годом: улучшение использования Волги и ее притоков, а также сибирских и северных рек, усовершенствование речных портов, повышение скорости доставки грузов; пополнение речного флота самоходными и несамоходными судами, в том числе и судами технического назначения для выполнения дноуглубительных и других работ на водных путях.

Большую роль в реализации заданий четвертого пятилетнего плана сыграло постановление Совета Министров СССР от 1 сентября 1947 г. № 3092 «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта», подписанное председателем Совета Министров СССР И.В. Сталиным. Постановление было подготовлено по инициативе З.А. Шашкова исходя из анализа фактического состояния речного транспорта, целей и задач предстоящего периода развития страны. И сегодня это постановление поражает детализацией и обоснованностью планируемых мероприятий на базе достижений науки и техники. Оно объемно не по количеству страниц, а по составу, глубине и широте рассматриваемых мероприятий. Конкретизация заданий и исполнителей в условиях разрушенного войной хозяйства служила гарантией исполнения намеченного.

В соответствии с постановлением около 100 малых рек и озер было передано из ведения Министерства речного флота в полное хозяйственно-финансовое обеспечение местных органов власти, которые исходя из экономической целесообразности могли их использовать. Осуществление такой детально разработанной

программы сказались положительно на общих интересах выполнения пятилетки речным транспортом.

Так уже в 1948 г. резко возросли поставки новых судов и судового оборудования с отечественных заводов, и уже к 1950 г. грузооборот речного транспорта превысил довоенный уровень 1940 г. на 27%, возросла культура эксплуатационной грузовой и коммерческой работы флота. Одновременно шло восстановление путевого хозяйства, а также интенсивное освоение новых глубоководных путей на Днепре, Беломорско-Балтийском канале и канале имени Москвы. Начатая реконструкция речного транспорта и водных путей, создание производственно-материальной базы были продолжены в следующем, пятом пятилетнем плане развития СССР на 1951-1955 гг.

Крупным строительством объектов стал канал Волго-Дон. При З.А. Шашкове, министре речного флота СССР, был построен открытый в 1952 г. Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина с Цимлянским гидроузлом на реке Дон – крупнейшее в мире межбассейновое соединение. На реках Волге и Каме строились гидротехнические комплексы, был реконструирован Волго-Балтийский водный путь.



Овчинников Николай Васильевич (Россия, 1918-2004) «Посадка деревьев на набережной Волго-Балтийского канала» 1952

С 1961 года З.А.Шашков назначен зам. начальника отдела транспорта Госэкономсовета СССР, а с реорганизацией Госэкономсовета назначен зам. начальника Отдела транспорта и связи Госплана СССР. В Госплане вёл работу по планированию работы министерств морского и речного транспорта, воздушного флота, министерств связи и гидрометслужбы. В 1967 году ушел на пенсию.

Решением Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание генерал – директора речного флота СССР. Награждён тремя орденами Ленина (1943, 1953, 1955), Трудового Красного Знамени (1940), и девятью медалями «За оборону Сталинграда» (1943), «За оборону Москвы» (1944), «За оборону Кавказа» (1944), в память 800-летия Москвы (1947) и другими.

З.А.Шашков – автор более 50 научных трудов, а также учебника для вузов «Общий курс внутреннего водного транспорта».



Климашин Виктор Семенович (1912-1960) «Канал Москва-Волга» 1940-1950-е

З.А. Шашков был человеком простым, доброжелательным и общительным. Как министр он был доступен, но строг и требователен. Умел отличать проступки и нарушения, допущенные из-за халатного отношения к делу, безответственности или недисциплинированности, от ошибок, произошедших вследствие недостатка опыта и профессиональной подготовки.

Умер З.А.Шашков 14 июля 1984 года. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

В городе Котласе на здании управления Севводпути открыт памятный горельеф (2005), на родине Шашкова в деревне Новинки Котласского района – памятный знак (2005). Великоустюгскому речному училищу присвоено имя Шашкова (2000), в училище открыта мемориальная доска (2002), установлен бюст (2005). Именем З. А. Шашкова назван трехпалубный пассажирский туристический теплоход «Зосима Шашков» (Онежское озеро).



З.А. Шапков