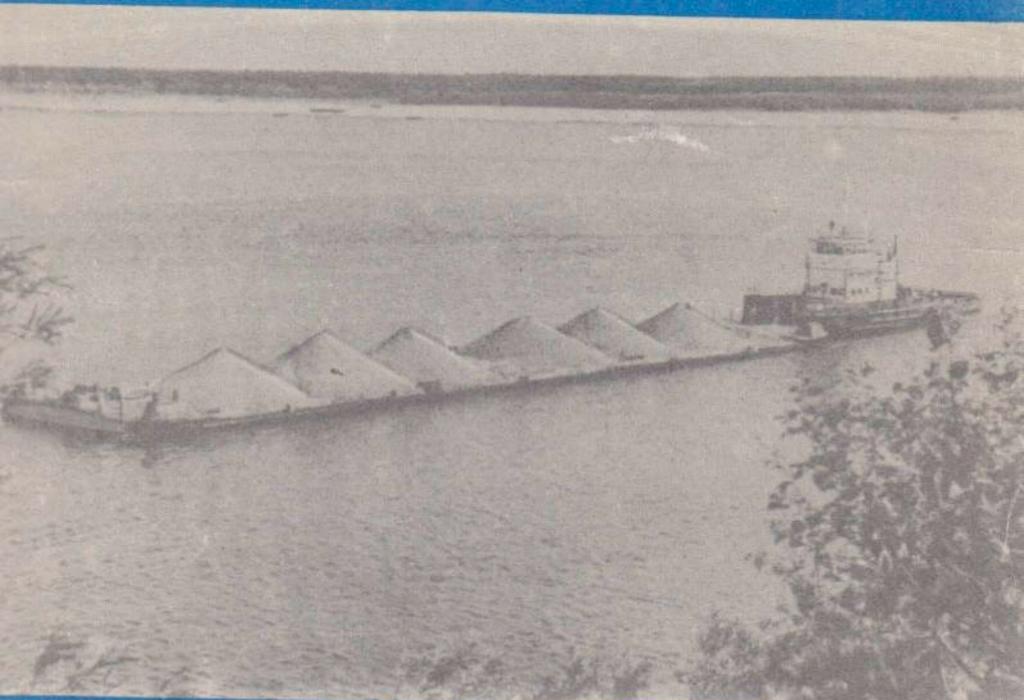


39.4 (2 р. Скд) - 9 к/х  
п.95

# СВЕТ НАД ПЕЧОРОЙ



КОМИ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
•1981•

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК  
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ  
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕ  
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

колич. пред. выдач

15/и 55  
29/и-55  
26.12



3 ТМО Т. 1 млн. 1171—79

К65.637.45-70

М. С. Пыстин

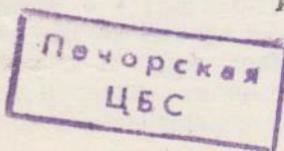
Р95

СВЕТ  
над  
ПЕЧОРОЙ

4/3



Коми  
книжное  
издательство  
Сыктывкар  
1981



Пыстин М. С.

П 95 Свет над Печорой. Печорскому пароходству 50 лет. — Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1981. — с. 120.

Книга М. С. Пыстинина «Свет над Печорой» посвящена 50-летию Печорского пароходства. Автор, основываясь на богатый исследовательский материал, подробно и интересно рассказывает о становлении Печорского пароходства. Книга рассчитана на самый широкий круг читателей.

П 053—050  
М 128(03)—81 54—81 м

39.4

© Коми книжное издательство, 1981.

## *Введение*

Печора-матушка, Печора-кормилица, Печора-труженица, Печора-красавица... Так любовно величали и величают сейчас реку Печору, общая протяженность которой 1809 километров.

Пятьдесят лет тому назад на Печоре было создано Печорское речное пароходство, которое сыграло решающую роль в освоении, казалось бы, недоступного Северного края Коми республики.

Оглядываясь назад и вспоминая прошедшие годы, речники Печоры гордятся своими делами и уверенно смотрят в будущее.

Позади освоение Ухты и Воркуты, труднейшие военные годы, становление и послевоенный период, передовые рубежи на Вуктыле и Усинске, по всему бассейну Печоры.

Речники всегда были в гуще больших дел. Они и сегодня своим самоотверженным трудом принимают активное участие в наращивании мощностей Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса, определенных решениями XXV съезда КПСС, в решении важных задач, поставленных XXVI съездом Коммунистической партии Советского Союза.

Пароходство ныне оснащено современными судами, реконструирован Печорский речной порт, набирают мощности Печорская и Щельяюрская ремонтно-эксплуатационные базы, пристани Троицко-Печорск и Лемтыбож. В пароходстве — замечательные кадры. Им по плечу любые задачи.

## *Неизведанными путями*

---

«Придет ли пора, когда жизнь промышленная озарит богатства здешней пустыни и богатства эти принесут пользу человечеству?»

Впрочем, на все есть пора: рано ли, поздно ли, а придет она».

В. Н. Латкин.

«Дневник путешествия на Печору в 1840 и 1843 годах».

1 июня 1864 года доверенный купца М. К. Сидорова Оленников на 12-сильном винтовом пароходе «Печора», длиною корпуса 70 футов, весом 400 пудов, вышел из речушки Волосница на реку Печору, впервые разбудив эти места протяжными гудками и непривычным шумом. 6 июля пароход благополучно добрался до села Куя, что в устье Печоры, успешно преодолев 1300 километров. «Этот пароход встретили на Печоре с особым торжеством и молебствием, как предвестника оживления их страны», — писал в 1870 году М. К. Сидоров.

Откуда он появился? В своих записях Николай Оленников рассказывает, что Михаил Константинович Сидоров приобрел пароход на озере Ильмень у одного из товарищей для удобства переездов по Печоре и ее притокам. Судно из Волхова до Твери (ныне г. Калинин) было доставлено в разобранном виде по железной дороге, а оттуда, вновь собранное, с 15 апреля 1864 года своим ходом оно преодолело огромное водное пространство, более 3 тысяч верст, пробираясь по Волге и Каме. Путь с верховий Камы к верховьям Печоры шел реками Вишеркой, Колвой, Чусовским озером, речками Березовкой и Богулкой. От речушки Богулки до речушки Волосницы на протяжении восьми километров пароход тащили по волоку, а потом по крайне мелководной и извилистой речушке Волоснице, где пришлось срыть 25 вдающихся в речку мысов и соорудить несколько искусственных запруд. Дорога от Твери до Якши заняла полтора месяца. Но, как писал Н. Оленников, энергичный исследователь Сибири и Европейского Севера Сидоров не жалел средств и настойчиво требовал во что бы то ни стало доставить пароход на Печору. Что и было сделано. Это диктовалось сложившимися к тому времени социально-экономическими потребностями Печорского края. Перегоняя паровое судно на Печору, Сидоров не только преследо-



Первый пассажирский пароход «Доброжелатель» на Печоре (ф. 1894 г.)

вал удобства перемещения и оказание помощи морским кораблям в Печорской гавани. Он испытывал ухтинскую нефть для двигателя парохода.

На Печоре люди жили с давних времен, но первые населенные пункты стали появляться с начала XVI века. В 1499 году в самом устье Печоры воеводами Ивана III князьями Семеном Курбским, Петром Ушатым и Василем Гавриловым был заложен острог, названный Пустозерском, который стал административным и торговым центром Печорского края.

В одном из центральных государственных архивов нашей страны хранится уникальный документ—Книга-платежница «Поморские Пустозерские волости», датированная 1574—1575 годами, свидетельствующая о том, как и кем заселялись и осваивались низовья Печоры, что представлял из себя древний центр этого края Пустозерск, чем занимались его жители. В Пустозерске имелось к тому времени дворов: русских — 92, пермяцких — 52, а всего — 144 двора, а людей в них русаков и пермяков — 282 человека. Если иметь в виду, что переписью охвачены были только лица мужского пола, несущие тягло, то вместе с женщинами всех возрастов здесь проживало в 1574 году уже до пятисот человек. В книге перечисляются по имени, отчеству и фамилии (прозвищу) все 282 пустозерца. Знакомство\* с ними позволяет узнать имена тех, кто в числе первых осваивал низовья Печоры и морское побережье, откуда они прибыли. Из числа русских встречаются Дитяты, Кожевины, Никоновы, Шевелевы, Пономаревы, Поповы, а из выходцев пермской земли — Сумароковы, Хабаровы, Филипповы, Бараковы, Истомины, Корепановы.

С тех пор прошло четыреста лет, но фамилии своих предков и сегодня носят сотни и сотни тружеников Печорского пароходст-

ва — Кожевины, Пономаревы, Поповы, Филипповы, Истомины, Корепановы...

Заброшенный далеко в глубь суровой тундры, Пустозерск был плацдармом, с которого начиналось освоение всего Печорского края, а затем и побережья Сибири и островов Арктики.

В 1542 году новгородцем Ивашкой Дмитриевым Ласткой была основана Усть-Цильма, а в 1564 году здесь уже числилось 14 дворов с населением 19 человек (взрослых мужчин). В 1567 году была основана Ижемская слобода. Население Цильмы было в основном русское, а в Ижме — коми. Обосновавшись в низовьях Печоры, жители Пустозерска, Усть-Цильмы и других населенных пунктов стремились расширить связи со своими соседями. На морские острова Баренцева моря приезжали двиняне, устюжане, пинежане, чтобы бить зверя, ловить рыбу, обмениваться нехитрыми товарами.

И все же заселение этих суровых мест шло очень медленно. Более чем через сто лет — в 1679 году в Усть-Цильменской и Ижемской слободах насчитывалось всего лишь 68 крестьянских дворов. Известно, что уже в 1635 году на Вое и Соплеске стали добывать точильный камень, выделять бруски и точила примитивным образом. Изделия брусяного промысла славились хорошим качеством и имели спрос не только на местных, но и на крупных русских рынках.

По данным переписной книги 1678 года, подлинник которой хранится в Москве в Центральном государственном архиве древних актов, август 1674 года становится датой возникновения «на устье речки Мылвы» починка Кузьминского из 5 дворов. Эти первые жители сюда перебрались с верховьев Вычегды. В 1710 году в переписных документах уже числился погост Печора с 14 дворами и населением в 46 человек. Позднее стал называться Троицко-Печорском, признанным центром Печорской волости. В 1787 году в селе числилось 50 дворов, 342 жителя обоего пола, а всего на Верхней Печоре было 13 деревень, в которых насчитывалось 153 двора и 1047 душ населения того и другого пола.

В 1721 году мезенец Григорий Черепанов обнаружил в районе Ухты на лесной речке нефтяной ключ. Об этом было доложено Петру Первому, который дал распоряжение «освидетельствовать и учинить пробу».

В 1745 году архангельский купец Федор Савельевич Прядунов на берегу Ухты построил первый в мире нефтяной промысел. Выходящую на поверхность со дна речки нефть Прядунов ловил с помощью бревенчатого четырехугольного сруба. Добытую нефть направляли в Москву, в Петербург и другие города, где продавали как лекарство. Но дальше дело не пошло. Не получив

поддержки от царского правительства, Федор Прядунов разорился и закончил свою жизнь в долговой тюрьме.

В конце XVIII — в начале XIX веков возник еще ряд населенных пунктов: 1700 году — пристань Хорошая бичевка в устье р. Волосницы, 1775 году — Усть-Уса, 1810 году — Лыжа, 1825 году — Колва, 1871 году — Петрунь. В Ижемской и Усть-Цилемской волостях с 1829 г. по 1855 г. население увеличилось в 2,2 раза.

Побывав в 1841 году в Усть-Усе, В. Н. Латкин писал, что в деревне Усть-Уса дома порядочные, печи везде с трубами, окна большие, полы чисто вымыты, жители крайне добры, трудолюбивы и гостеприимны.

Одним из организаторов исследования Печоры в начале XVIII века был русский государственный деятель Николай Петрович Румянцев. В 1771—1772 гг. по территории Коми края проехал академик И. И. Лепехин. Позднее Коми краем интересовался академик П. С. Паллас. В 1840-х годах в бассейне Печоры и в Северном Приуралье проводили исследования известные учёные путешественники А. Кайзерменг и П. Крузенштерн.

В 1839 году на Печоре побывал русский путешественник, член императорского Русского географического общества Ф. И. Истомин.

Первопроходцы открыли дорогу, по которой пришли сюда в XIX веке купцы и промышленники Василий Николаевич Латкин, Михаил Константинович Сидоров, Александр Михайлович Сибиряков, а в начале XX века учёные и исследователи Федосий Николаевич Чернышев, Андрей Владимирович Журавский, Владимир Александрович Русанов, Александр Александрович Чернов, Алексей Петрович Павлов и другие. Предпримчивых и пытливых людей манили печорский лес, ухтинская нефть, каменный уголь, другие полезные ископаемые, поиски путей на Обь, Каму и Урал, несметные богатства Сибири.

«Есть на Северо-Востоке Европейской России край пустынный, малоизвестный, но таящий огромные богатства всех трех царств природы... Это край Печорский... Я стремился туда с целью исследовать и описать его и, если возможно, учредить компанию, чтобы с помощью ее капиталов развить там промышленность, пользоваться природными богатствами края, до сих пор как будто забытыми и не приносящими никакой пользы», — писал В. Н. Латкин в своем дневнике.

В 1840 году Василий Николаевич Латкин и его зять Михаил Константинович Сидоров организуют «Печорскую компанию» и принимают энергичные меры по изучению водных путей на Севере, а также начинают лесоразработки.

14 февраля 1841 года В. Н. Латкин представляет министру го-

сударственных имуществ проект развития промышленности на Печоре. Он писал: «По чувству искреннего желания добра моей Родине и пламенному стремлению по мере сил и возможности быть полезным моим одноземцам и отечеству, я неоднократно предпринимал путешествия с той целью, дабы обозреть пустыни этого обширного и малоизвестного края и разведать о произведениях, коими он изобилует».

В 1843 году Латкин отправился в свое третье путешествие, чтобы окончательно решить вопросы: не препятствуют ли льды доступу морских судов в устье Печоры и возможно ли устроить судоходство между реками Печора и Обь через их притоки и строительство между ними канала или железной дороги. Как его изыскания, так и исследования направленной сюда экспедиции Академии наук России подтвердили возможность захода судов в устье реки Печоры. Свои взгляды он изложил в «Дневнике», над которым работал долго, много лет, и только в 1853 году он был издан в полном объеме в «Записках императорского Русского географического общества».

«Дневник» представляет большой труд по географическому, экономическому и этнографическому исследованию зырянского края. Его описания охватывают почти все населенные пункты края, сопровождаясь многочисленными экскурсами в область далекого исторического прошлого и размышлениями о судьбах народа коми.

Кроме предложения об использовании лесных богатств края, Латкин выдвинул проект соединения рек Оби и Печоры через Уральский хребет. В устье Печоры Латкин предлагал развернуть строительство порта и судоверфей с тем, чтобы развить русское торговое мореплавание, которое кроме экономических выгод принесет, по его мнению, и другую пользу — сближение народов, «размен мыслей, наблюдений и опыта».

Эти же идеи выдвигались во втором номере журнала «Парус» в 1859 году. В нем писалось, что необходимо завести паровое судоходство и организовать пароходство на Печоре. Открыть Печорский порт и посредством буксировки доставлять корабельный лес, построить в устье Печоры корабельную верфь. Доставлять в устье Печоры каменный уголь.

Зимой 1855—56 годов впервые на Печоре было заготовлено 2384 отборных бревна, а для вывозки леса на Вычегду к 1859 году была проложена трактовая дорога от Помоздино до Троицко-Печорска протяженностью 146 км.

В 1860 году впервые на зафрахтованном морском корабле «Диана» печорский лес был доставлен в город Нант.

В 1861 году было зафрахтовано еще три корабля. Загрузившись печорским лесом, все три корабля на этот раз благополуч-

но прибыли в место назначения — Лондон и Бордо. Печорская лиственница, отправленная на этих судах, демонстрировалась Латкиным и Сидоровым на второй Всемирной выставке в Лондоне в 1862 году и получила высокую оценку, как ценнейший корабельный лес.

19 августа 1863 года был подписан Указ правительствающего сената о предоставлении В. Н. Латкину, М. К. Сидорову и генерал-майору П. Н. Волкову 10-летней привилегии на учреждение пароходства по реке Печоре и ее притокам. Причем указывалось, что если они в течение трех лет не откроют пароходство, то они теряют право привилегии.

В 1867 году М. К. Сидоров на своем корабле из Печоры в Кронштадт доставил лиственничный лес. Это был первый корабль, который пришел с реки Печоры в Финский залив. В этом же году на фрахтованном корабле из Кронштадта на Печору было доставлено 9100 пудов хлеба. Всего за период с 1867-го по 1876 годы с Печоры в Кронштадт Сидоров доставил леса на 70 судах.

Торговые связи с Печорой стали расширяться. Об этом говорит тот факт, что за период с 1860-го по 1876 годы в устье Печоры побывало 130 кораблей: норвежских, голландских, прусских, датских, шведских, русских...

В это время на Печоре проживало уже около двадцати тысяч человек. Хотя очень медленно, но расширялись экономические связи, население втягивалось в торговый оборот, росли перевозки. А единственным путем, по которому шел грузопоток в короткий навигационный период, была река Печора. По ней тянулись груженые каюки и баржи за конной тягой или бурлацкими лямками. Н. А. Некрасов писал о стоне волжских бурлаков. Но эти стоны были слышны и на Печоре. Бурлаки брели по берегам Печоры, и печорские дали оглашались их печальными надрывными песнями. От устья Печоры до Якши — таков был полный соленым потом и горькими слезами тяжкий, более чем тысячекилометровый изнурительный путь печорских бурлаков.

Изнывали бурлаки. Но не легче жилось и остальному трудовому люду, обретенному на вымирание. В. Н. Латкин писал в своем дневнике: «Зимой у бедных жителей Печоры хлеб — редкость; те считаются богатыми, у кого есть корова и немного муки для примеси в кач-кашу, сваренную из осиновой коры... Крестьяне нередко променяют здесь последнюю корову для покупки хлеба на поправку».

Несколько позже об этом писал ссылочный врач С. В. Мартынов, побывавший на Печоре: «К рождеству запасы хлеба начинают истощаться, а с великого поста уже примешивают к

хлебу различные суррогаты — мякину, рябиновый лист и так называемый «борщ». Эти примеси к муке употребляются вовсе не во время голодных годов, как можно было бы это предполагать, а составляют обычную пищу населения каждый год, начиная с весны и до сбора новых хлебов...»

Жестокий гнет, бесправие и нищета вызывали стихийные недовольства. Особенно упорными и продолжительными были волнения крестьян Ижемской волости в 1833—1838 годах.

Но царские сановники были глухи к нуждам коми народа. Когда упомянутый нами М. К. Сидоров обратился к наследнику царя с запиской, которая именовалась «О средствах вызволить Север России из бедственного положения», воспитатель наследника генерал-адъютант Зиновьев наложил на нее резолюцию: «Так как на Севере постоянные льды и хлебопашество невозможны и никакие другие промыслы немыслимы, то по-моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутрь страны государства, а вы хлопочете наоборот и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на севере быть не может. Такие идеи могут проводить только помешанные».

Между тем, экономические связи жителей Печорского края продолжали развиваться, особенно с Архангельском через устье Печоры, а с Чердынью — верховьев Печоры через Якшинскую пристань.

Вся торговля с Печорским краем со стороны Камы находилась в руках чердынских купцов. В Якше, как писал Н. Оленников в 1864 году, у них было около 140 амбаров, каждый из которых вмещал от 500 до 2 тысяч кулей по 9 пудов весом. Здесь хранились разные грузы: мука, крупа, чай, холсты, сахар, косы, ножи, гвозди, свинец и т. д., которые привозили зимой на лошадях из Чердыни до 160 тысяч пудов (2560 тонн) в год.

Для перевозки грузов по Печоре в то время пользовались в основном двумя типами деревянных судов: каюками и баржами. Каюк — осмоленное снаружи палубное судно длиной 8—12 сажен, шириной от 3 до 5 аршин, с двускатной крышей и каютами на корме, поднимал от 6 до 10 тысяч пудов груза. В конце 70-х годов чердынцы стали строить баржи, которые по своим размерам превосходили каюки. Длина их колебалась в пределах от 15 до 25 сажен, ширина — до 9 аршин. При меньшей, сравнительно с каюками, осадке баржи поднимали груз от 20-ти до 25 тысяч пудов.

До учреждения срочного парового судоходства на Печоре ограничивались весенним сплавом и осенней взводкой груженых судов. При вскрытии реки суда чердынцев грузились хлебом и другими товарами на Якше, там формировались караваны и сплавлялись вниз по течению, делая остановки в селениях по

Печоре. Обыкновенно к 20 августа часть судов возвращалась на Якшу под парусом и при помощи бечевы. Этот обратный караван назывался весенним, так как его груз состоял преимущественно из рыбы весеннего улова. Часть судов оставалась в низовьях реки Печоры. Забрав рыбу осеннего улова, они спешили до наступления морозов вернуться на Якшу. Этот последний караван, называвшийся осенним, приходил на Якшу около 20 сентября. А затем начинались зимние перевозки гужом между Якшей и Чердынью.

Так было на протяжении десятков лет. Но грузопоток все увеличивался. Немногочисленные каюки, баржи и лодки не могли обеспечивать грузоперевозки. Нужны были новые транспортные средства, нужен был самоходный флот, который в то время уже имелся на некоторых реках Российской империи.

Первое судно появилось в России в 1815 году в Петербурге на Неве, а потом пошли пароходы по Каме, Волге. В 1842 году было создано «Пароходное общество по Волге», которое дало толчок более быстрому развитию парового судоходства. За короткое время пароходное дело достигло большого совершенства. К началу 1860-х годов на Волге плавало уже 220 пароходов, вытеснив бурлацкие артели и коноводные суда.

Знал обо всем этом М. К. Сидоров, и все больше и больше заражался идеей организации парового судоходства на Печоре. И это время пришло.

Один пароход, конечно, ничего еще не решал. Но толчок судоходству был дан. Нашлись его последователи. В 1868 году в Усть-Цильме была построена яхта «Святой Николай». В 1872 году в Усть-Ухте построили пароход для испытания нефтяного отопления.

Предприимчивый чердынский купец И. А. Суслов в 1880 году построил, а в 1881 году спустил на воду тридцатипятисильный пароход «Печорец». В навигацию 1886 года на Печоре уже ходили три колесных парохода: два у И. А. Суслова — «Городок», «Печорец» и один у А. М. Черных — «Чернуха», имеющих мощность от 25 до 40 л. с. За свою инициативу в развитии судоходства И. А. Суслов получил золотую медаль от «Общества содействия русской промышленности и торговле».

Золотопромышленник и видный общественный деятель того времени А. М. Сибиряков в письме, которое он 8 ноября 1884 года послал в журнал «Русское судоходство», писал, что Печора — хорошая река, по крайней мере от устья до Оранца (Аранец) мы не встретили никаких препятствий для судоходства. В настоящее время уже по этой реке летом ходят три парохода.

А. М. Сибиряков очень энергично искал торговый путь от Оби на Печору, а далее в Архангельск, чтобы вывозить сибир-

ские товары Северным морским путем на заграничные рынки и Европейский Север России. Им был проложен в 1885—1887 годах 180-километровый зимний тракт между Ляпином по реке Сосьве Обского бассейна и Усть-Щугором на Печоре, получивший название «сибиряковский». По этому тракту доставлялись на Печору, а затем вывозились морем сибирский хлеб, соль, пушнина, сало, кожа, кедровые орехи, но в дальнейшем в связи со строительством Сибирской железной дороги этот путь потерял свое значение.

Не осуществился его замысел и о строительстве зимней дороги, которая связывала бы верховье Печоры с Сибирию вдоль реки Илыч через Урал.

Пароход «Норденшельд», принадлежавший А. М. Сибирякову, в течение десяти лет (с 1885—1895 годы) регулярно совершал рейсы между Архангельском и Печорой, а также несколько раз ходил в Англию и Норвегию. Для обслуживания «Норденшельда» на Печоре плавал пароход «Обь».

В 1886 году в записке Архангельского губернатора говорится, что судоходство на Печоре начинается, как правило, с половины мая и длится до сентября и простирается от Якшинской пристани до устья Печоры.

В той же записке приводятся данные о движении грузов через Якшинскую пристань. В сторону Печоры прошло 230 тысяч пудов ржаной муки и 60 тысяч пудов соли. На Чердынь, т. е. в сторону Камы прошло 50 тысяч пудов сигов и другой белой рыбы, до 2 тысяч пудов семги, а так же до 5 тысяч пудов сала.

Большое внимание уделил судоходству на Печоре Н. А. Варпаховский, который был послан летом 1897 г. на Печору Министерством земледелия и государственных имуществ по ходатайству Комитета для помощи поморам Русского Севера для выяснения положения рыболовства на Средней и Низовой Печоре, обследования торгового пути между Камой и Печорой и грузооборота по нему.

Данные, приводимые Н. А. Варпаховским, свидетельствуют о том, что на Печоре постепенно увеличивается количество пароходов и растет их мощность. Что касается деревянных судов, то на смену традиционным каюкам приходит баржа больших размеров и соответственно большей грузоподъемностью. Всего к этому времени у крупных торговцев на Печоре было 33 деревянных судна, из них 26 барж.

Крупнейшими судовладельцами на Печоре в указанное время были А. М. Черных, И. А. Суслов и С. Н. Норицын, в распоряжении которых находилось пять пароходов и 22 баржи, в то время как на долю остальных пяти торговцев приходилось лишь 11 барж и другие более мелкие деревянные суда.

Приведенные данные говорят о том, что судоходство постепенно становится самостоятельной производительной отраслью на Печоре. В то же самое время на Печоре, наряду с буксирным пароходством, развивается сплавное и взводное судоходство, которым занимаются прибрежные жители. В их распоряжении было до 20 каюков и паузков, не говоря уже о повсеместном распространении лодок. Естественно предположить, что эти более мелкие суда принадлежали наиболее зажиточным крестьянам, игравшим роль торговых посредников между чердынцами и местным населением.

В самых отсталых отраслях экономики в глухих окраинных районах торгово-ростовщический капитал сохранил свою самостоятельность. В. И. Ленин писал: «Чем захолустнее деревня, чем дальше она стоит от влияния новых капиталистических порядков, железных дорог, крупных фабрик, крупного капиталистического земледелия,— тем сильнее монополия местных торговцев и ростовщиков, тем сильнее подчинение им окрестных крестьян и тем более грубые формы принимает это подчинение».

К числу таких неразвитых окраин, в которых с наибольшей остротой ощущалось засилье капитала в торгово-ростовщической форме, относился и Печорский край. Современники, наблюдавшие за торговлей чердынцев, отмечали ее грабительский характер. «Торговля,— писал врач С. В. Мартынов,— велась и до сих пор еще ведется в кредит, и пучорец всегда состоял в неоплатном долгу у чердынских торговцев-скупщиков».

Чердынцы эксплуатировали этот народ, как хотели. Пучорцы платили тройную цену за товары, двойную—за хлеб, а свои промыслы продавали за половину их стоимости. Если на камских пристанях в 60—80-е годы куль ржаной муки (весом 9 пудов) стоил от 2 рублей 50 копеек до 4 рублей, а с доставкой на Печору обходился чердынцам около 7 рублей, то здесь продавался за 12—15 рублей. В иные годы, по сведениям С. В. Мартынова, цена на ржаную муку поднималась на Печоре до 2 рублей — 2 рублей 50 копеек за пуд. Камская, довольно плохого качества соль, пуд которой стоил в Усолье и Чердыни 10—12 копеек, обходилась чердынцам с доставкой на Печору около 30 копеек за пуд, а продавалась по 75 копеек и до 1 рубля и дороже.

Не удивительно, что при таком невыгодном для жителей Печорского края, неэквивалентном обмене большинство их находилось в постоянном долгу у чердынцев. Положение крестьян осложнялось еще и тем, что брать товары в долг в обмен на свою продукцию им приходилось из третьих рук — у местных торговцев-скупщиков (зажиточных крестьян Печоры, Ижмы, Усть-Цильмы и Пустозерска), с которыми обычно заключали торговые сделки чердынцы. «По Печоре,— писал побывавший

там летом 1887 г. архангельский губернатор князь Н. Д. Голицын,— почти в каждой деревне есть такой кулац, который, скучив в долг на деньги или в обмен на промысловые продукты у чердынцев хлеб, продает его затем односельчанам, беря за него не деньгами, а рыбой, пушниной, устанавливая свою цену».

В печорских деревнях у каждого купца были свои покупатели и, надо сказать, ни один из чердынцев, как правило, не стремился перехватить чужих покупателей-крестьян, хотя острая конкурентная борьба шла и в их среде. Каждый чердынец норовил затруднить путь следующему за ним купцу, чтобы раньше него поспеть на рынок. Все свои товары чердынцы раздавали непосредственно крестьянам-промысловикам в долг под будущую добычу. Характерной особенностью торгово-ростовщического капитала являлся, как отмечалось выше, неэквивалентный обмен. Чердынские купцы, действуя согласованно, назначали произвольно высокие цены на свои товары и низкие на продукцию крестьянских промыслов. Даже печорские исправники неоднократно указывали в своих отчетах, что большинство промысловиков «при хитрых расчетах торговцев всегда состоят у них в долгу, хоть насколько ни будь удачен промысел». При этом чердынцы стремились не получать весь долг полностью, чтобы иметь надежного должника и покупателя в будущем. Таким образом, подобная торговля означала, по существу, скрытую форму кабальной эксплуатации промыслового населения края.

В обзоре Печорского уезда за 1899 год писалось, что чердынские торговцы за выгодную для себя цену дают хлеб (ржаную муку) благонадежным крестьянам до марта следующего года, бедные же крестьяне также преимущественно в кредит под промыслы получают этот же хлеб от местных торговцев, но, конечно, с надбавкою цены. В результате огромная масса закабаленного крестьянства находилась в неоплатном долгу у торговцев-скупщиков. Так, в 1900 году одному чердынскому купцу В. Н. Алину были должны 572 крестьянина из 76 деревень Печорского уезда. К концу навигации этого года долг населения В. Н. Алину составлял 123,6 тысячи рублей.

Учитывая настоятельное ходатайство промышленников и торговцев, 8 мая 1895 года было издано распоряжение царского правительства об устройстве на реке Печоре регулярного почтово-пассажирского сообщения, а также между Архангельском и устьем Печоры. На содержание парового судоходства между Архангельском и Печорой был заключен контракт с купцом А. М. Сибиряковым, а на содержание судоходства по реке Печоре — с ижемским купцом С. Н. НорицЫным.

Первые суда мало были приспособлены для перевозки пасса-

жиров. Профессор В. П. Амалинский, побывавший на Печоре в 1893 году, в своей книге «По Ледовитому океану и Печоре» пишет:

«Ижма» — так назывался наш новый пароход — вблизи оказался еще хуже, чем можно было представить, наблюдая издали. Тяжелый запах соленой воды, невыделанных шкур, смазочных масел боролся с другими — промозгло-кислым запахом, исходившим из жилых помещений палубы, и спретым запахом, висевшим тяжелым слоем над тряпьем, среди которого на полу расположились палубные пассажиры...

Ночь провели очень беспокойно. «Ижма» много раз садилась на мель, два раза подолгу стояли на месте, пока матросы, то бродя в холодной воде, то в лодках, отыскивали фарватер, по которому можно идти дальше. Все время шли тихим ходом, беспрестанно давая задний ход и меняя направление, последние 40 верст шли 12 часов; наконец, в 8 часов утра достигли конечного пункта — Усть-Кожвы».

Но купца С. Н. Норицына мало беспокоили условия труда матросов и удобства для пассажиров. Он делал деньги и имел огромную прибыль от перевозок. Если в навигацию 1898 года пассажирский пароход Норицына «Доброжелатель», совершив 10 рейсов, перевез 1197 пассажиров и 6352 пуда груза, то через 8 лет, в 1906 году, было перевезено 4497 пассажиров и 31 549 пудов груза.

Норицын с каждым годом все расширял и увеличивал свое дело, и в 1906 году был одним из крупных судовладельцев на Печоре. Он имел 4 парохода и 15 барж. В их числе был и грузопассажирский пароход «Доброжелатель» (при Советской власти «Советская республика»), буксиры пароходы «Печора» («Отмель»), «Ижма» и «Помощник» («Георгий Иванов»). Чердынский купец М. В. Черных имел два буксира парохода — «Александр» и «Михаил» и небольшой винтовой катер «Алексей» и несколько барж. Третьим судовладельцем была Ижемская артель, которая имела два парохода — «Артельный» и «Межень» и 4 баржи. Чердынский купец И. А. Суслов содержал пароход «Москва» и 2 баржи. Всего же на Печоре было 10 пароходов и около 30 барж.

Весной 1906 года пароходовладелец Черных построил новый пароход — «Михаил Черных», который стал самым мощным на Печоре. В Якше он взял на буксировку по Печоре караван из 9 барж, а в Троицко-Печорске забуксировал еще 4 баржи. Такого еще на Печоре не было. А вверх по Печоре он поднял караван из 18 барж, правда, расчленив его на две части. Подняв одну половину километров 100—150 и причалив ее к берегу, пароход возвращался за другим составом. И так благополучно

доставил их в Курью. Черных стал явным конкурентом у судовладельца Норицьна, тем более в 1908 году у последнего сгорел пароход «Печора». В 1911 году Черных покупает у Норицьна пассажирский пароход «Доброжелатель», переименовав его на «Александра» и упрочает свое превосходство на Печоре.

Камнем преткновения для печорского судоходства был участок Малой Печоры. Чтобы преодолеть этот отрезок пути в 100 верст, от впадения реки Ильча до Якши, буксируемые караваны тратили до трех недель и больше, тогда как на все расстояние от Пустозерска до Ильча в 1200 верст с остановками в прибрежных селениях и на тонях в низовьях Печоры уходило не более 17—19 дней. Продвигаться приходилось в тяжелых условиях. На буксирных пароходах команда состояла всего из 14 человек: 1-й лоцман, 2-й лоцман, 2 штурвальных, механик, пом. механика, 2 масленщика, 4 матроса и 2 кочегара. Вот и попробуй протащить пароход на перекатах.

Пароходчики так и не удосужились до революции провести элементарные работы на этом участке Печоры, чтобы очистить дно ее от каменных завалов, расширить в узких местах русло реки. И это несмотря на то, что судам причинялись всевозможные повреждения при протаскивании через завалы, пороги, снятия с мелей, вынуждало держать на баржах лишнюю рабочую силу. Нередко случалось и так, что караваны так и не доходили до Якши, и останавливались зимовать на порогах, что грозило гибелью судов и барж при весеннем вскрытии реки.

Судоходство на Печоре осложнялось и тем, что ее фарватер не был изучен и обставлен судоходными знаками. Сетуя на трудности, с которыми встретилась экспедиция вологодского губернатора Хвостова в Печорский край из-за отсутствия казенных пароходов, его сопровождающий Бессонов в своем отчете о ней писал, что на Печоре нет никакой организации, блющей водные пути, и она не состоит ни в каком заведывании у ведомства путей сообщения.

Судовладельцы все убытки перекладывали на торговцев, а те, в свою очередь, на население Печоры. Пароход и баржи после закрытия навигации уводили на зимовку в Пожегский и Куринский затоны, где были небольшие мастерские по их ремонту. При незначительных расходах на содержание и эксплуатацию каждый пароход на Печоре в среднем приносил своему владельцу за навигацию около 10 тысяч рублей чистой прибыли.

Преимущества доставки грузов и перевозки пассажиров пароходами были очевидны для местных жителей. Но дорогие фрахты, а также большие интервалы, с которыми совершали рейсы пароходы срочной линии, вынуждали печорцев по-преж-

нему прибегать к услугам земских лодочных станций. Особенно это было широко распространено в верховьях Печоры.

Централами деревянного судостроения на Печоре были деревни Усть-Уньи и Усть-Волостница в верховьях Печоры в пределах Чердынского уезда, а также прибрежные деревни Усть-Кожвинской волости на Печоре, где в основном строили лодки и неизначительное количество каюков по заказам чердынских и местных торговцев.

С появлением пароходов на Печоре совершенно прекратилось бурлачество, оно безвозвратно ушло в прошлое. Жители Усть-Цилемской волости, которые издавна занимались заготовкой и сплавом леса для населения низовья Печоры, начали заготавливать дрова для пароходов С. Н. Норицына и А. М. Черных.

Регулярное пароходное сообщение по Печоре и из ее устья в Архангельск и железнодорожное сообщение Архангельск — Вологда — Москва и Котлас — Вятка — Пермь расширили и упрочили торговые связи Печорского края, способствовали установлению непосредственных контактов местных торговцев с архангельским и другими рынками. Продукты местных промыслов, не имевшие раньше сбыта (птичий пух, крылья белой куропатки и др.), стали вывозиться за границу. Крылья белой куропатки, употреблявшиеся для украшения дамских шляп, пользовались там большим спросом. Через устье Печоры, Архангельск, Вологду и Котлас ускорилась и стала дешевле доставка печорской рыбы и дичи в Москву и Петербург и ввоз на Печору хлеба и разных товаров.

В 1907 году к Архангельскому порту через устье Печоры было вывезено более 200 тысяч пудов разного товара, кроме леса, а объем торговли между Чердынью и Печорой достиг в 1907 году миллиона ста тысяч пудов (17 600 тонн).

Инженер Н. В. Попов, который возглавлял экспедицию Министерства путей сообщения по изысканию водных путей между Камой и Печорой, в 1909 году в журнале «Русское судоходство» писал, что «в настоящее время на реке Печоре для перевозки грузов имеется 22 буксирных парохода. Наибольший из них пароход «Новый» мощностью 60 лошадиных сил принадлежал чердынскому купцу А. М. Черных. Далее он пишет, что «не считая мануфактуры и бакалейного товара, в низовья Печоры с Якшинской пристани ежегодно отправляется свыше 400 тысяч пудов хлебных грузов и до 50 тысяч пудов соли. С Печоры на реку Каму доставляется рыбный груз свыше 140 тысяч пудов, в том числе 15 тысяч пудов семги, 120 тысяч пудов сига и 6 тысяч пудов икры». Он горячо убеждал царское правительство построить канал между Печорой и Камой.

Инженер Н. В. Попов был не первым изыскателем водных путей между Печорой и Камой. В 1890 году с замыслом соединения Камы и Печоры выступил Ю. М. Шокальский.

В 1903 году энергичный исследователь и видный общественный деятель В. А. Русанов предпринимает экспедицию с целью выяснения возможности проведения нового пути из Печоры в Волжский бассейн, а затем совершает большую поездку в низовья Печоры до Ледовитого океана. На основании своих изысканий он предложил наиболее удобное решение соединения Печоры с Камой. Во время этой поездки он знакомится с геологией Печорского края, изучает выходы горных пород на берегах Печоры и посещает горные промыслы на реках Вое и Большом Соплясе.

В. А. Русанов представляет докладную записку Вологодской губернской земской управе, в которой указывает, что ввиду отсутствия нормальных путей сообщения такая «могучая водная артерия», как река Печора, с огромным бассейном в 316 тысяч квадратных верст и 40-тысячным населением, по существу изолирована от основных жизненных центров страны.

В заключительной части своей докладной записки В. А. Русанов предвещал, что построив канал, две великие речные системы, северная и южная — Печора и Волга — сольют свои воды на благо промышленного развития и культурного подъема Родины.

Но все эти смелые проекты царским правительством были положены под сукно. Царизм не тяготил себя заботой о жителях Печоры. Жажда наживы, алчность, стремление обогатиться, конкурентная борьба способствовали росту грузооборота, расширению торговли, развитию судоходства и некоторых очагов промышленности. Население эксплуатировалось самым хищническим и самым беззастенчивым образом. Купечество, духовенство и царские сатрапы «сдирали последнюю шкуру» с рыбаков и охотников, ремеслового люда. Вся Печора стонала от двойного и тройного ига. Депутат III Думы от Архангельской губернии, куда входил Печорский уезд, при обсуждении сметы расходов по губернии на заседании 27 июня 1908 года признавал, что в губернии «все земли обложены таким налогом, какого ни в одной губернии нет». Чтобы не вымереть в суровой борьбе за существование, многие вынуждены были искать сезонные работы, уходя в Сибирь и на Урал. Только в 1913 году на промысловые заработки из Печорского уезда выезжало 2720 человек. А тысячи людей, отчаявшись от постоянного голода, различных болезней, стали покидать насажденные земли своих предков в поисках лучшей жизни.

Тогда же началось и постепенное прозрение народа. Большой

толчок дала первая русская революция 1905—1907 годов. Этому же способствовали политические ссыльные, высланные на Печору царским самодержавием за революционную деятельность. Политссыльных в Печорском уезде было около 200 человек. Среди них член большевистской партии с 1898 года Е. Н. Адамович, близко знавшая В. И. Ленина; большевики Е. И. Поздняков, К. Н. Козырев, Н. Е. Сапрыйгин, К. Э. Славинский, И. С. Белостоцкий, И. С. Тепляков, А. Е. Васильев и другие. Члены РСДРП были наиболее активной частью среди политических ссыльных. В глухом захолустном крае они раздували искры ленинской правды и нашли себе многих единомышленников.

В 1905 году в Усть-Цильме была организована артель «оселочников», являвшаяся легальным прикрытием политической группы, в которую принимались не только ссыльные, но и сочувствующие им местные крестьяне. Возглавлял ее член партии с 1903 года С. Н. Калмыков.

Большую политическую работу вел высланный на Печору как «неблагонадежный» фельдшер Г. В. Хатанзейский, ненец по национальности. С целью создания прочных связей с населением он поступил на лесопильный завод, построенный в 1903 году иностранно-русским лесопромышленным товариществом «Стелла Поляре».

Первая первомайская демонстрация в Усть-Цильме совпадает с подъемом революционного движения в России в 1905 году. Организатором ее был политссыльный Евгений Михайлович Тарасов. Как докладывал в Архангельск местный исправник, 18 апреля (1 мая по новому стилю) в 4 часа пополудни 25 человек политссыльных собрались на поле возле Усть-Цильмы, пропели песню и с двумя красными флагами, на одном из которых была надпись «Да здравствует 1 Мая!», а на другом — «Долой самодержавие!», прошли переулком к квартире политссыльного Е. М. Тарасова.

1 Мая 1906 года политссыльные отметили в Ижме. Полиция пытала разогнать демонстрантов, но встретила решительное сопротивление. «Все равно не сегодня-завтра самодержавию придет конец», — бесстрашно заявили демонстранты полиции и с пением революционных песен и красным флагом, на котором была надпись «Долой самодержавие!», прошли по селу.

29 июля 1907 года на пристани в Усть-Цильме и на пароходе «Доброжелатель», отправляющемся вверх по Печоре с политссыльными на борту, возникла демонстрация с красными флагами и возгласами «Да здравствует революция!», «Долой самодержавие!». А 8—9 августа 1907 года в пути следования на «Доброжелателе» вспыхнул бунт политических ссыльных, который завершился схваткой со стражниками. Был убит один по-

литссыльный и двое ранены. На палубе парохода пролилась кровь за народное счастье. «Доброжелатель» повернул обратно в Усть-Цильму.

А в уездном центре уже шли демонстрации с красными флагами и пением революционных песен. Над гробом убитого товарища политссыльные поклялись до конца бороться с самодержавием.

В Архангельск ушла телеграмма: «Бунт на пароходе, срочно высыпайте солдат!» Прибыла рота солдат для «наведения порядка» в Усть-Цильме. Позднее в село прибыл отряд стражников из Архангельска в количестве 25 человек. В Усть-Цильме был учрежден жандармский пост: на 87 политссыльных стало 40 полицейских.

1 мая 1907 года выступили и рабочие на лесопильном заводе «Стелла Поляре». Забастовало около 900 рабочих, в том числе коми крестьяне-сплавщики. Демонстранты несли красные флаги с лозунгами: «РСДРП», «Да здравствует 1 Мая!», «Да здравствуют мир и свобода!».

На страницах газеты «Архангельск» сообщалось, что 15 августа 1907 года на пароходах С. Н. Норицына «Ижма», «Печора» и «Помощник», а также на всех баржах команды и рабочие, которые состояли в основном из крестьян Печорского уезда, объявили забастовку и предъявили пароходовладельцу ряд экономических требований (увеличение заработной платы и улучшение условий труда).

Ссыльные большевики не жили изолированно от мира. Они устанавливали связи с центральными городами.

В 1913 году ЦК РСДРП устанавливал связь с большевиками, находившимися в селе Ижма, а в начале 1914 года ЦК большевистской партии установил контакты с политссыльными села Усть-Цильма. Через политссыльных в этот отдаленный край проникала большевистская газета «Правда».

В 1913—1914 годах большевики собирали деньги на ее издание, писали в газету заметки.

В предреволюционные годы в деревне Щугор появился М. Е. Никифоров. Открыл маленькую торговую лавку. Прошло немного времени и бедный люд села и окрестностей проникся уважением к новому человеку. Политссыльный раскрывал беднякам глаза на правду, рассказывал о партии большевиков, о Ленине. Он держал связь с политссыльными соседних деревень, оказывал им материальную и духовную поддержку. Здесь он и погиб на посту первого председателя комитета бедноты в феврале 1919 года.

Работа политссыльных и местных активистов в массах не прошла даром. Это подтвердили годы Октябрьской революции

и гражданской войны, когда подавляющая часть населения Печоры активно боролась за победу Советской власти.

В 1910 году по реке Печоре плавало 18 пароходов. К 1913 году пассажирские пароходы были все в руках купца А. М. Черных, так какижемский пароходовладелец С. Н. Норицын не выдержал конкуренции и продал свои пароходы, а А. М. Черных построил еще 2 новых парохода: «Алексей» и «Северок». В 1912 году паровой флот на Печоре состоял из 16 пароходов и 30 барж. Объем грузоперевозок в те годы наблюдался от 1 млн. до 1,5 млн. пудов в год.

Развитию судоходства на Печоре способствовали увеличение объемов лесоразработок на Печоре и возрастающий вывоз печорского леса и пиломатериалов за границу. Занимая монопольное положение на Печоре, хищнически истребляя ее лесные богатства и жестоко эксплуатируя рабочих на лесозаготовках и на сплаве, иностранные лесопромышленные товарищества здесь загребали баснословные прибыли. Только на заводе «Стелла Поляре» они увеличили выпуск пиломатериалов с 38 760 кубометров в 1909 году до 44 365 кубометров в 1912 году. В 1913 году на двух шведских и 2 норвежских судах было вывезено с устья Печоры за границу мачтового леса и пиломатериалов более 69 тысяч кубометров.

Возрастающее засилье иностранного капитала вызвало возмущение передовых людей России. Так, на одном из собраний инженеров путей сообщения России начальник партии по исследованию Ухты говорил: «Спрашивается, за какие же заслуги, оказанные нам шведами, норвежцами и англичанами, мы снабжаем их чуть ли не даром единственным в мире по качеству строевым лесом и даем возможность бесконтрольно хозяйствничать в наших лесах, тогда как в большинстве наших губерний за никуда не годный лес крестьянин, чтобы выстроить себе избу или клетушку, платит громадные деньги».

В официальном сообщении за 1914 год писалось, что на Печоре плавало 20 пароходов и 20 несамоходных судов грузоподъемностью от 10 тысяч до 25 тысяч пудов, не считая болеемелких.

К концу 1917 года в Печорском бассейне имелись два грузопассажирских колесных парохода с металлическими корпусами, восемь буксирных колесных пароходов, три буксирных винтовых парохода, до 30 деревянных барж, четыре деревянных дебаркадера. Кроме того, лесозавод «Стелла-Поляре» для своих производственных нужд имел семь самоходных паровых судов и 6—8 деревянных барж морского типа.

Судовладельцы и купцы не держали не только пароход или баржу, но и суденышки, и баржонки, не держали на них ни од-

ного лишнего человека, если он не «делал» для них деньги. Они выжимали из судов и судовых команд все, чтобы получить прибыль.

Надвигающаяся мировая война не сулила дальнейшего развития Печорского края, а в годы войны и вовсе наблюдался застой в экономическом развитии. Стали затухать немногочисленные очаги промышленного производства, сократились лесозаготовки, пришло в упадок сельское хозяйство. Сократились рыбные и охотничьи промыслы. Тысячи людей голодали.

Тяжелую лямку тянули в те времена судовые команды. Частные судовладельцы чинили препятствия, часто заставляя работать судокоманды сутками, а обычная смена длилась по 10—12 часов. Получали же они мизерную заработную плату, которой едва хватало на питание. Ни о каких выходных днях и отпусках не было и речи. И некому было встать на их защиту — никаких профсоюзов на Печоре не было.

В подтверждение этого приведем несколько примеров.

Долгие годы мытарств и лишений уроженца Пермской губернии И. Г. Федосеева в 1903 году привели на Печору, где он стал работать на пароходе «Михаил Черных». Позже вместе с ним стали работать его дети: Николай, Виктор, Анатолий. Сохранилась расчетная книжка машиниста парохода «Михаил Черных» за 1917 год. В ней говорится: «Заслуга (заработка) И. Г. Федосеева 1200 рублей в год, сыновьям — Николаю за 6 месяцев по 30 рублей в месяц и за 6 месяцев по 50 рублей — итого 480 рублей; Виктору за 6 месяцев по 25 рублей в месяц — 150 рублей; Анатолию — 309 руб. 44 коп. Общий заработка составил 2139 руб. 44 коп. Забрано деньгами и продуктами 2448 руб. 63 коп.— перебор 309 руб. 19 коп.». А ведь И. Г. Федосеев в то время был самым высококвалифицированным специалистом на Печоре.

Участник революции 1907 года, красный партизан, сорок лет проплававший на судах по Печоре Е. Г. Терентьев, награжденный за трудовые подвиги медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовое отличие» и орденом «Трудового Красного Знамени», рассказывал: «Пришел я на баржу матросом. Не успел снять котомку, как сунули мне в руки метлу. Потом колол дрова, мыл посуду, чистил сапоги хозяину, бегал в лавку, чтобы ему же купить папиросы,— и так до глубокой ночи. Спал в кубрике на рваных вонючих мешках. Да спал ли? Зычный голос поднимал меня: «Вставай, бездельник! Дрова коли! Чай грей! Да живо!» И так изо дня в день. А платили 14 рублей в месяц».

Речное судоходство несколько оживило экономику Печорского края, но «озарить богатства здешней пустыни» не смогло.

Оно и само не могло получить до революции сколько-нибудь большого развития без промышленного освоения естественных богатств края — леса, угля и нефти.

Подытоживая вышесказанное, следует единственный вывод, что в результате политики царского правительства в Печорском kraе, находящемся к северу от Вологды, с его несметными богатствами, до Октябрьской революции по меткому определению Владимира Ильича Ленина царила «...патриархальщина, полу-дикость и самая настоящая дикость». И только после Великой Октябрьской социалистической революции и установления Советской власти началось возрождение этого глухого края, народ Печоры был избавлен от нищеты и вымирания.

## Годы становления

---

«Объявить общегосударственной неделимой собственностью Советской республики судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предприятиям и владеющие морскими и речными судами всех типов, служащими для перевозки грузов и пассажиров, со всем движимым и недвижимым имуществом, активом и пассивом этих предприятий».

(Из Декрета о национализации флота, принятого Советом Народных Комиссаров и подписанный В. И. Лениным 23 января (5 февраля) 1918 года).

С первых дней создания социалистического государства осуществлялись радикальные меры по восстановлению и развитию в стране речного транспорта. Но осуществление Декрета о национализации флота являлось крайне трудным делом. Задача состояла в том, чтобы собрать в единое транспортное хозяйство разрозненный торговый флот, создать в центре и на местах органы управления государственным водным транспортом, провести ремонт флота и подготовить его к предстоящей навигации.

Судовладельцы всеми силами старались сорвать или затруднить практическое проведение национализации, уговаривали рабочих саботировать мероприятия, проводимые Советской властью.

Это наблюдалось и на Печоре. Судовладелец А. М. Черных после навигации 1917 года не стал ремонтировать пароход «Чердынец», а на пароходах «М. Черных» и «А. Черных» вместо капитального ремонта сделал лишь текущий ремонт. Да и какой ремонт смогли бы сделать 7 человек, в том числе 3 подростка от 13 до 16 лет, без каких-либо мастерских?

К июню 1918 года в Советской республике было создано 11 областных управлений водного транспорта. Предусматривалось, что судоходство на Печоре будет подчинено Пермскому районному управлению Волжского управления водного транспорта, но фактически в сложившихся условиях национализация флота на Печоре в 1918 году не была проведена. Суда по-прежнему оставались у судовладельцев.

Но все же дыхание Советской власти чувствовалось, на флоте произошли заметные перемены. С открытием навигации

1918 года на судах Печорского бассейна стали создавать судовые комитеты профсоюза водников. Первый судовой комитет был избран на пароходе «М. Черных», где председателем судового комитета избрали А. А. Федосеева, секретарем — И. К. Мезенцева. На пароходе «Александр» председателем судкома был избран Ф. Я. Филиппов, секретарем — А. Е. Мотовилов. Их примеру последовали и команды других судов.

Судовые комитеты решали всевозможные вопросы: добивались улучшения условий труда, восьмичасового рабочего дня, оплачиваемого отпуска, разрабатывали новые ставки заработной платы, проводили разъяснительную работу. Они были на судах органами Советской власти, защищали интересы трудящихся. При встрече пароходов в пути следования проводились общие собрания судовых команд. К примеру такое собрание, вспоминает Николай Иванович Федосеев, провели в Усть-Усе команды пароходов «М. Черных», «Александр» и «Алексей». Собрание приняло решение переименовать название пароходов: «М. Черных» — на «Красноармеец», «Александр» — на «Советскую республику», «Алексей» — на «Социализм». Были обсуждены и другие вопросы.

Процесс становления и упрочения Советской власти на Печоре был сложным. В первой половине января 1918 года вернувшиеся в село фронтовики в Красноборе создали большевистскую партийную организацию, куда записались около 40 человек. 25 января 1918 года бывшие фронтовики созвали свой съезд в селе Мохча. В решении съезда говорилось: «Время настало, дальше откладывать вопрос о создании на Печоре Советской власти нельзя». Собрание избирает волостной совет в составе 30 человек. Его председателем стал бывший политзаключенный, участник первой русской революции Н. И. Зыков.

К концу марта 1918 года волостные Советы в Печорском уезде имелись в Ижме, Мохче, Бакуре, Сизябске, Гаме, Красноборе, Щельяюре, Усть-Ухте и Пустозерске.

Первый Печорский уездный съезд Советов состоялся 20 марта. Но переход власти в руки Советов не был провозглашен.

14 апреля 1918 года в Усть-Цильме состоялся второй съезд Советов крестьянских депутатов, который под давлением трудящихся масс принял решение об установлении Советской власти во всем уезде, избрании исполнкомов и ликвидации земских управ. Однако практических мер по выполнению этого решения не было принято. В 13-ти из 22-х волостей и в самой Усть-Цильме наряду с Советами продолжали существовать земские управы, ставшие гнездом антисоветских элементов.

В становлении и упрочении Советской власти на Печоре

большую роль сыграл красноармейский отряд под командованием члена Архангельского горкома РКП(б) Степана Николаевича Ларионова, который был назначен военным комиссаром Печорского края. Отряд должен был оказать помощь Советам в борьбе с кулаками, провести расследование дела об убийстве Н. И. Зыкова.

Кратчайший путь по тракту Архангельск — Пинега — Лешуконское — Усть-Цильма из-за весенней распутицы пришел в негодность, и С. Н. Ларионов со своим отрядом выехал на Печору через Усть-Сысольск (Сыктывкар), где провел большую работу по укреплению партийной организации и Совета в Сыктывкаре. Затем путь на Печору лежал по Вычегодскому тракту до Троицко-Печорска. В июне-июле отряд Ларионова на пароходе спустился по Печоре от Троицко-Печорска до Усть-Цильмы. В составе отряда были и уроженцы Печоры С. Г. Торопов, К. Ф. Торопов, И. Г. Поздеев, И. Д. Кычин.

В населенных пунктах по пути следования проводились собрания граждан, на которых разъяснялась политика Советской власти, налаживалась работа волостных Советов. Отряд Ларионова воодушевлял трудовые массы Печоры на усиление борьбы за новую жизнь. Трудящиеся Усть-Цилемской волости на собрании, состоявшемся 10 июля 1918 года, единогласно приняли следующее постановление: «Красную Армию, как оплот защиты завоеваний, приветствуем, людей, сеющих вражду между нами, презираем».

В связи с обострившейся обстановкой на Севере С. Н. Ларионов отзывается в Архангельск. На пути около Пинеги отряд Ларионова попал в руки белогвардейцев. Коммунист С. Н. Ларионов погиб, но пребывание его отряда на Печоре навеки вошло в историю установления и упрочения Советской власти в Коми крае.

В эту тяжелую годину на помощь трудящимся Печоры пришел рабочий класс Урала. Троицко-Печорская, Савиноборская и Щугорская волости по просьбе населения были переведены в подчинение Чердынского уезда Пермской губернии, что было вызвано сложившимися экономическими связями жителей верховьев Печоры.

Уральским областным комиссариатом снабжения была организована и направлена на Печору в сопровождении охранного отряда под командованием М. А. Черемных экономическая экспедиция, руководимая большевиком Сергеем Иоакимовичем Морозовым, с хлебом, с солью, боеприпасами и другими товарами крайней необходимости. К середине июля основная масса грузов экспедиции была сосредоточена в верховьях Печоры на якишинских складах. Здесь же были конфискованы и присоеди-

нены к запасам экспедиции товары купцов, завезенные ранее на Печору. Но их было не так уж много. В Троицко-Печорске экспедицией были национализированы купеческие пароходы.

С приходом экспедиции С. И. Морозова в июне 1918 года в Троицко-Печорске был организован волостной Совет во главе А. П. Пыстиня.

Одним из наиболее острых и неотложных вопросов, которые приходилось решать Советам и вокруг которых развертывалась борьба в стране весной и летом 1918 года, был продовольственный вопрос. Кулаки и купечество, а в их руках находились основные запасы хлеба, прекратив продажу его, вызвали голод, пытаясь сорвать проведение Советской властью первых социалистических мероприятий.

Особенно подобное обстоятельство сказалось на Печоре. Население ежегодно нуждалось в привозном хлебе, а после Октябрьской революции со стороны Чердыни ввоз хлеба по существу прекратился. К тому же урожай 1918 года с тех мизерных участков посева, имевшихся у крестьян, из-за ранних заморозков оказался очень низким или погибшим. Отсюда понятно, в каком положении оказалось население, и в первую очередь беднейшая его часть.

ЦК партии и Советское правительство приняли решительные меры для обуздания кулачества. 11 июня 1918 года ВЦИК Советов принял по предложению В. И. Ленина Декрет об организации в деревне комитетов бедноты (комбедов). Беднота и батрачество повсеместно встретили Декрет с большим удовлетворением.

29 июня 1918 года один из руководителей экспедиции — Бабин с двумя груженными баржами на буксире сусловского парохода «Москва» отправился из Якши вниз по Печоре. Вслед за Бабиным через некоторое время из Якши отправился другой караван, состоящий из одного каюка и нескольких паузков с хлебом.

«В коми деревнях, расположенных по Печоре, мы увидели потрясающую картину народного голода,— писали впоследствии участники экспедиции, уральские рабочие (отец и сын) Д. М. и В. Д. Бобылевы.— Люди пухли и умирали от постоянного недоедания. Из-за отсутствия пороха и свинца пошли в ход дедовские луки... У рыбаков не было ниток для восстановления погнивших сетей. Не было соли. Мы произвели первые выдачи хлеба, продовольственных товаров и соли... Трудно описать ту великую радость, с которой встречали крестьяне помочь уральских рабочих, спасавших их от голодной смерти. Со слезами на глазах благодарили они уральских рабочих и родную Советскую власть за отеческую заботу».

Дальнейшее упрочение Советской власти на Печоре было прервано гражданской войной. Ареной первых вооруженных столкновений в гражданской войне в Кomi крае была территория Печорского уезда.

2 августа 1918 года при поддержке англо-французской военной эскадры в Архангельске был совершен контрреволюционный переворот, в результате которого было создано «Верховное управление Северной области» во главе с эсером Чайковским. Власть сосредоточилась в руках интервентов.

Получив известие о перевороте в Архангельске, Печорский уисполком 9 августа, а 12 августа созданный в Усть-Цильме съезд Советов при меньшинстве большевистских делегатов и сочувствующих им, высказалась за признание «правительства» Чайковского. Было решено распустить Советы и восстановить земство. Контрреволюция в Усть-Цильме организовала вооруженный отряд численностью в 100 человек и начала военные операции против находящихся на Печоре небольших разрозненных отрядов Красной Армии, которые даже не были объединены общим командованием. Бои шли с переменным успехом.

В начале августа в Усть-Цильму с верховьев Печоры на пароходе «Александр» прибыл красноармейский охранный отряд в составе 26 человек во главе с М. А. Черемных, потом спустился до устья Печоры. Здесь он был встречен белогвардейским отрядом подпоручика Можаева, прибывшего из Архангельска. Силы были слишком неравны. И отряд М. А. Черемных решил отступить в Усть-Цильму, не зная, что там уже совершен контрреволюционный переворот.

Белогвардейцы ликовали, готовились захватить пароход с отрядом М. А. Черемных и учинить зверскую расправу.

Положение отряда было чрезвычайно опасное. На совещании, где присутствовал председатель судового комитета парохода Ф. Я. Филиппов, было решено пробраться вдоль Усть-Цильмы ночью 24 августа. Бойцы отряда и все члены судовой команды готовились к бою, устроив баррикаду из мешков, заполненных песком и гравием, устроив бойницы для пулеметчиков и стрелков. Дерзкий прорыв под носом у белогвардейцев удался — пароход «Александр» под покровом ночи без единой царапины миновал Усть-Цильму и взял курс на Щугор. Это еще один из примеров, когда судовые команды всецело поддерживали Советскую власть.

В помощь охранному отряду М. А. Черемных для защиты Советской власти на Печоре прибывает отряд под командованием чердынского военного комиссара Э. Аппоги, а затем еще отряд численностью 75 человек во главе его брата Ф. Аппоги.

5 сентября в Усть-Цильму из Архангельска прибыл бело-

гвардейский отряд во главе с полковником Естифеевым с большим запасом оружия. На отряд была возложена задача — организовать белогвардейские формирования из местного населения, но желающих вступить в ряды белогвардейцев не оказалось. Естифеев смог увеличить белогвардейскую дружины за счет кулацких сыновей лишь до 160 человек. Он организовал на пароходах операцию в верховья Печоры, но в селе Усть-Щугор эта операция 17 сентября закончилась поражением.

Вооруженная охрана Уральской продовольственной экспедиции из 15 бойцов под командованием М. А. Черемных и разведотряд из 8—10 человек под командованием Э. Аппоги преподали им путь в верховья Печоры. Белые вынуждены были вернуться в Усть-Цильму, а Естифеев, захватив 23 арестованных, 21 сентября выехал в Архангельск. Очевидцы рассказывали, с каким бесстрашием вели бой с превосходящими силами бойцы М. А. Черемных и Э. Аппоги, поддержанные судовой командой парохода «Москва». Потери белых были неизвестны, а на пароходе «Москва» был убит штурвальный, ранены лоцманы И. В. Суслов и И. М. Федосеев.

Почти одновременно с кулацким переворотом в Усть-Цильме белогвардейский отряд, направленный также из Архангельска, разоружил отряд Красной гвардии в низовьях Печоры — на заводе «Стелла Поляре», распустил рабочий комитет, арестовал организаторов ячейки РКП(б) Г. А. Хатанзейского и Е. З. Ануфриева. В Усть-Цильме и в низовьях Печоры установилась кулацко-белогвардейская власть.

Появление белогвардейцев в районе Печоры и активизация кулачества вынудили командующего войсками Котласского района А. И. Геккера направить туда специальную экспедицию из корпуса войск советской охраны под командованием М. Мандельбаума. Прибыв в середине сентября в Троицко-Печорск с отрядом не менее 100 человек, он на пароходах спустился по Печоре и 27 сентября без малейшего сопротивления занял Усть-Цильму. По дороге конфисковали встретившиеся пароходы. 30 сентября на собрании с участием 500 граждан был избран волостной Совет. Но отряд М. Мандельбаума здесь больше не задержался и на пяти пароходах поднялся до Щугора.

Для упрочения Советской власти 11 октября 1918 года на пароходе «М. Черных» в низовье Печоры отправился отряд во главе с А. П. Андриановым в составе 30 человек. По пути следования отряд пополняется добровольцами. Сначала отряд прибывает в Ижму и затем отправляется в Усть-Цильму, где восстанавливает уездный исполнительный комитет. Председателем исполкома был избран большевик В. Ф. Батманов.

По реке пошла шуга. Надвигалась расputница. Было прика-

зано срочно вывезти красноармейцев с низовьев Печоры и со- средоточиться в Щугоре. Дойдя до Усть-Усы, пароход «М. Черных» пошел по реке Усе искать пароход «Алексей», захваченный белогвардейцами. Пройдя по реке Усе 40 километров, и не обнаружив пароход, было решено обратно вернуться в Усть-Усу. И каково же было удивление в отряде, когда увидели пароход «Алексей» стоявшим у пристани. На поданный свисток он сразу же ответил и пошел навстречу, подняв красный флаг. Оказалось, что когда белогвардейцы вышли на берег Усы в районе села Петрунь для развлечений, не оставив даже часовых на пароходе, команда под носом у белых угнала пароход в низовья Усы, оставив белогвардейцев на песке. А. П. Андрианов вынес благодарность всей команде парохода «М. Черных» за успешное завершение рейса и выдал ей месячный паек вперед.

Отряду А. П. Андрианова, а после его ранения И. М. Зарубина, в ноябре удалось захватить деревню Ляпино и организовать по 180 километровому «сибиряковскому» тракту вывоз сибирского хлеба, но из-за необеспеченности транспортом и большого расстояния вывезти удалось только 12 тысяч пудов хлеба из 250 тысяч пудов. Но и это было большим подспорьем для голодавшего населения.

Прослеживая военные действия на Печоре 1918 года, следует отметить, что на пароходах «Александр», «М. Черных», «Москва», «Урал» и других находились красноармейские отряды М. А. Черемных, М. Мандельбаума, А. П. Андрианова и Э. Аппоги. К концу навигации все суда, кроме «Помощника» и «Красноборца», которые из-за большой осадки не могли ходить в верховья Печоры, были в руках Советов. Экипажи судов оказывали всяческую помощь красноармейским отрядам в преследовании и разгроме белогвардейцев.

Воспользовавшись тем, что в районе Усть-Цильмы не оказалось в достаточном количестве советских вооруженных сил, белогвардейцы с помощью местного кулачества в конце ноября 1918 года снова захватили Усть-Цильму, а затем в их руках оказался ряд других сел на Ижме и Печоре. Белогвардейцы зверски расправлялись со сторонниками и защитниками Советской власти. В Усть-Цильме был убит председатель Печорского уисполкома большевик В. Ф. Батманов. От рук белогвардейских бандитов пало около 20 советских милиционеров и красноармейцев. Советский партийный актив уезда в количестве 150 человек по зимним лесным дорогам отступил в деревню Аранец. Здесь собралось около двухсот человек. Командование отрядом взял М. А. Черемных. Отряд поставил перед собой задачу — освободить от белогвардейцев все Печорские села до Усть-Цильмы и села по Ижме. В середине декабря 1918 года отряд двинулся по

Печоре. В деревне Усть-Кожва отряд разбрался на две части. Небольшой отряд под командованием С. М. Ногиева спустился вниз по Печоре до Брыкаланска. Основной же отряд под командованием Черемных в составе 120 человек пошел по зимнику на Ижму, где было около трехсот белогвардейцев, и после решительного боя 18 декабря захватил село.

Таким образом, в конце декабря 1918 года линия фронта на Печоре стала стабилизироваться. К концу декабря — началу января 1919 года штаб Мандельбаума объединял около 1000 бойцов-партизан, но вооружены были только 600—700 бойцов.

К концу 1918 года превосходящие силы колчаковских войск продолжали наступление против третьей армии Восточного фронта. 25 декабря они захватили Пермь. Крупные силы белогвардейцев в январе 1919 года вытеснили отряд И. М. Зарубина из района Ляпино. Отряд отступил в Усть-Щугор. Со стороны Перми колчаковцы проникли в верховья Печоры и 30 января захватили селенья Якшу, Мамыль, Порог. С появлением белогвардейцев кулаки вновь активизировались. В ночь на 5 февраля 1919 года кулаки подняли контрреволюционный мятеж в Троицко-Печорске. Было убито около 150 человек. В последующие дни мятежники захватили Покчу, Савинобор, Подчерье и Щугор и, устраивая зверские расправы, распространили свою власть на всю верхнюю Печору.

В конце марта Ижмо-Печорский полк, оказавшись в полукоцце белогвардейцев, по приказу командования отошел с Печоры на Вычегду по Ижмо-Эжвинскому тракту.

Общие потери красногвардейцев и красных партизан Коми края в боях на Печоре, за Уралом, на Ижме, включая и потери во время Троицко-Печорского мятежа, составили свыше 360 человек.

Готовя против Советской власти восстание, кулачество и контрреволюционные элементы развернули бешеную агитацию среди верхнепечорских крестьян. Они широко использовали факт начавшейся вывозки хлеба из Ляпино на Вычегду, провокационно заявляя, что этим Советская власть хочет оставить голодающее население Печоры без хлеба.

Год хозяйничали белобандиты и интервенты на Печоре. К концу 1919 года Красная Армия разгромила интервентов и белогвардейцев на главных фронтах гражданской войны. Это предопределило судьбу их на Севере. В феврале 1920 года был освобожден Архангельск. Белогвардейцы, находившиеся на территории Коми края, были лишены баз снабжения. В их рядах началось быстрое разложение. Военные действия прекратились. Советская власть победила окончательно.

Переход к мирному строительству происходил в обстановке огромных экономических и политических трудностей, но при большом энтузиазме трудящихся масс и беспредельной вере в Советскую власть. Об этом ярко свидетельствуют решения волостных и уездных Советов и партийных конференций.

В январе 1920 года был проведен Усть-Кожвинский волостной съезд Советов. Почетным председателем его был избран Владимир Ильич Ленин.

В эти же дни от имени участников съезда была послана приветственная телеграмма вождю русской революции. Вот ее текст, сохранившийся в архивных документах.

«Избрав Вас, великий вождь русского ныне проснувшегося революционного народа, почетным председателем нашего волостного съезда, мы заявляем, что, желая Вам успеха в начатом великим переустройстве жизни, всеми силами будем способствовать Вам и Вашим великим сотрудникам, ибо гигантская работа Ваша ведет к всемирному благу и счастью.

Надеемся, что с помощью просветлившегося русского народа и зарубежных наших братьев Вы справитесь и с разрухой также, как справились с контрреволюцией на боевых фронтах.

Смерть паразитам!

Да здравствуют трудящиеся России и всего мира!

Да здравствуют великие вожди наши — Вы и Ваши сотрудники!

Да здравствует свобода и грядущее счастье народов!

Председатель Усть-Кожвинского волостного съезда Советов

**Петров».**

В Ижме в конце февраля 1920 года организовался ревком Печоры. Он признал власть Советов. В составе революционного комитета был старый большевик Н. Е. Сапрыгин.

В июле 1920 года в Троицко-Печорске, Савиноборе и Усть-Щугоре прошли волостные съезды Советов, которые, как писала газета «Роста», «заложили прочный фундамент по всем отраслям советского строительства».

9 марта 1920 года в народном доме Усть-Цильмы собирается первое собрание молодежи. Была объявлена запись в комсомол. Записалось 15 человек. А в начале сентября было создано оргбюро Печорского РКСМ. В уезде начали создаваться комсомольские ячейки. К первой Печорской уездной конференции, которая состоялась в январе 1921 года, было уже 13 комсомольских ячеек с охватом 300 комсомольцев.

Весной и летом 1920 года были организованы партийные ячейки в Усть-Ухтинской, Ижемской, Усть-Цилемской и других волостях.

25 февраля 1921 года в селе Усть-Цильма открылась первая Печорская уездная партийная конференция. 46 делегатов представляли 20 партийных ячеек, в которых насчитывалось 300 коммунистов. Конференция организованно оформила уездную партийную организацию.

Делегаты конференции единодушно выразили безграницную любовь к своему вождю и учителю Владимиру Ильичу Ленину, послав на его имя приветственную телеграмму, которая была опубликована в газете «Красная Печора» 12 марта 1921 года.

15 мая 1920 года прибывает в Троицко-Печорск в качестве уполномоченного Екатеринбургского губкома и губисполкома В. Н. Захаров, опытный большевик, соратник Я. М. Свердлова. В Троицко-Печорске был создан революционный комитет, а также организован самостоятельный район, куда вошли Троицко-Печорская, Савиноборская и Усть-Шугорская волости. В декабре в Троицко-Печорске создается районное бюро профсоюзов, ставившее целью —«производственное объединение трудящихся». Первым образовался профсоюз водников.

Коллегия Волжского управления водным транспортом еще 5 ноября 1918 года рассмотрела предложение Пермского районного управления водных путей (РУПвод) об организации на Печоре участкового водного пути (учвода) и решила: «Учвод утвердить». Но надвигающиеся события на Печоре помешали созданию учвода. Национализация печорского флота была произведена в марте 1920 года, когда потухло пламя гражданской войны.

В верховьях Печоры национализацию флота проводили представители Пермского рупвода А. К. Батурин, А. А. Рогожкин и Н. Н. Алексеев, в Щельяюре — затонский комитет профсоюза, возглавляемый председателем затонкома С. Н. Батмановым.

Бедное наследство оставили бывшие судовладельцы Советскому государству. Чувствуя, что почва под ногами шатается, они в годы интервенции и гражданской войны перестали ремонтировать суда, а часто умышленно портили их. На день национализации в бассейне было 7 баксирных судов общей мощностью 552 лошадиные силы, 2 грузо-пассажирских парохода общей мощностью 380 лошадиных сил и 22 баржи общей грузоподъемностью 43 200 тонн.

Были национализированы пароходы «Александр», «Алексей», «Северок», «М. Черных», «Помощник», «Межень», «Аксель», «Чердынец» и «Ижма».

3 июня 1920 года в Троицко-Печорске на заседании организационного бюро по налаживанию судоходства на Печоре было предложено «учводу улучшить руководство работой флота».

Один из мелкосидящих пароходов назначить на регулярные рейсы Троицко-Печорск — Якша, а остальные пароходы поставить на регулярные рейсы Троицко-Печорск — Усть-Уса. Предлагалось «совершать рейсы более правильно, а не стоять пароходам по неделе у пристаний и не ходить один за другим — кучей».

В середине июня на пароходе «Социализм» в Щельяюре прибыли представители Пермского речного флота Батурин, Рогожкин, Алексеев и Попов. С ними же приехали механики для работы на пароходах. Вместо учвода была организована Печорская линейная транспортная контора с местом нахождения конторы в с. Троицко-Печорск. Начальником конторы назначался Попов.

В это же время на судах проводятся выборы делегатов на первую профсоюзную конференцию речников Печорского бассейна. На ней был выбран подрайкомвод, подчиненный Пермскому райкомводу, председателем которого избрали Георгия Михайловича Патрушева, испытанного большевика. Батурин, Рогожкин и Алексеев после всех проведенных мероприятий уехали на Каму.

Большим событием для печорских речников стало создание 4 октября 1920 года первой партийной ячейки в Щельяюре. В ее состав вошло 5 коммунистов. В 1922 году партичайка состояла уже из 10 членов партии и 4 кандидатов в члены РКП(б). Секретарем партичайки был И. И. Филиппов.

В январе 1921 года была созвана первая Троицко-Печорская районная конференция РКП(б). В состав райкома в числе других был избран речник П. П. Дроздов. Он же возглавил первую партичайку речников в Троицко-Печорске, созданную в декабре 1922 года.

Отдельные коммунисты-речники состояли на учете в территориальных партийных ячейках.

С введением института комиссаров на речном транспорте в конце 1925 года из Москвы на Печору прибыл коммунист Семушкин, который обосновался в Щельяюре. Вскоре он в здании волисполкома открыл народный дом, а волисполком перешел в более маленькое здание. Так в селе заработал центр политико-воспитательной и культурно-массовой работы.

В. И. Ленин уделял пристальное внимание развитию водного транспорта.

На III Всероссийском съезде рабочих водного транспорта в своей речи 15 марта 1920 года В. И. Ленин указал на то, что «работа водного транспорта представляет сейчас для Советской России совершенно исключительную важность и значение...». В конце своей речи В. И. Ленин поставил перед водниками задачу: «Не останавливаясь ни перед какими жертвами, создать

настоящую, железную, военную дисциплину и создать такие же чудеса на водном транспорте, какие за два года были сделаны нашей Красной Армией».

И на Всероссийском съезде транспортных рабочих 27 марта 1921 года выступил В. И. Ленин. Он сказал, что в период новой экономической политики на транспорт возлагается задача первостепенной важности — обеспечить товарообмен между городом и деревней, наладить связь промышленности и сельского хозяйства, способствуя возрождению и развитию промышленности в стране, в первую очередь тяжелой.

Владимир Ильич особо подчеркнул, что «от работы этой части пролетариата непосредственно больше зависит судьба революции, чем от остальных частей его. Нам нужно восстановить оборот земледелия и промышленности, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей».

Так Ленин охарактеризовал роль и значение транспорта в жизни государства в те далекие и тяжелые для страны годы.

В эти годы грузооборот в бассейне имел минимальный размер. Так, в 1921 и 1922 годах перевозки были в 14—15 раз меньше, чем в предвоенном 1913 году. Фактически нечего и не на чем было возить.

За два первых года после национализации были списаны на разборку 5 пароходов, один парокатер с деревянным корпусом, а также 18—20 несамоходных судов. Таким образом, к началу навигации 1923 года остались грузопассажирские пароходы «Советская Республика» и «Социализм», буксиры пароходы «Красноармеец», «В. Виноградов», «Г. Иванов», парокатеры «Товарищ», «С. Калмыков», «Батманов» и 10—12 деревянных барж. С этого началось становление парового судоходства на Печоре в годы Советской власти.

В 1920 году в Щельяюре была построена небольшая мастерская для ремонта судов, которой заведовал Степан Федорович Чудов. Он же сам работал кузнецом и слесарем. Оборудование мастерской состояло из трех-четырех тисков, примитивного слесарного и кузнечного оборудования, собранного с судов, и двух токарных станков. Станки вращали рабочие вручную.

Так создавалась Щельяурская ремонтно-эксплуатационная база. Первым начальником затона был Н. С. Норицын, секретарем партийной организации — бывший красноармеец И. И. Филиппов. Энергичными, умелыми специалистами проявили себя И. Г. Федосеев, А. А. Семяшкин, Ф. Я. Филиппов, А. А. Федосеев, С. Н. Смольников.

В 1921 году построили новую мастерскую. В ней установили нефтяной двигатель в 5 лошадиных сил. Ручной труд на токарных станках был механизирован. Впервые в Щельяюре зажегся электрический свет.

Примитивные мастерские были построены также в Троицко-Печорске и Курье.

В 1923 году на Печору прибыла правительственная комиссия в составе семи человек, которую возглавлял видный политический деятель нашей партии, соратник В. И. Ленина, сыгравший большую роль в освобождении Севера в годы гражданской войны, М. С. Кедров. По поручению народного комиссара путей сообщения Ф. Э. Дзержинского комиссия должна была изучить перспективы хозяйственного использования Печорского края. Необходимо было найти надежные пути грузам Печоры в центральные районы страны. Для этого намечалось на побережье Индигской губы построить морской порт, обсуждался проект железнодорожной линии, связывающей верховья Печоры с Уралом.

Уполномоченному наркомата путей сообщения предстояло на месте заняться этими проблемами, выяснить состояние пароходства, принять меры для его укрепления.

В июне 1923 года на пленуме Печорского уездного комитета партии М. С. Кедров говорил, что «главная задача образовавшейся в Москве комиссии — оживить Печорский край. Первая и главная задача — это прорубить окно из Печоры для связи с Россией посредством водных путей. Чтобы оживить Печорский край, потребуются большие средства...»

Знакомясь с краем, он прибыл в село Ижма. 13 августа здесь собрался расширенный пленум Ижмо-Печорского уездного исполнительного комитета при участии представителя Коми областного совнархоза. С докладом выступил М. С. Кедров. Он говорил о подъеме экономики края, о мерах, которые надлежит принять, чтобы восстановить нормальную деятельность Печорского судоходства, увеличить грузооборот речных судов.

Но М. С. Кедрова интересовал прежде всего водный транспорт. Были созданы Печорское агентство Северного управления речного транспорта, а с 1924 года — Северо-Двинского пароходства, и четвертый Печорский технический участок Севводпути с местом нахождения в Усть-Цильме. Начальником Печорского агентства был назначен старый большевик П. П. Шибаев.

В труднейших условиях того времени Михаил Сергеевич оказал огромную помощь в развитии Печорского края. Он помог оборудовать ремонтную мастерскую в Щельяюре, которая

после национализации флота стала главной ремонтной базой на Печоре.

— После его приезда,— вспоминает Н. И. Федосеев,— из Архангельска в Щельяюр доставили два токарных станка, две надцатисильный двигатель, выделили средства для строительства кузницы и меднолитейной.

В своих воспоминаниях бывший секретарь Печорского укома РКП(б) Я. Н. Набатов пишет: «В это же лето нами была организована редакция по выпуску уездной газеты «Печорская правда». Активное участие в организации выпуска приняли вместе со мной М. С. Кедров, Р. А. Пластинина и М. Г. Макковеев. Для обеспечения материальной стороны выпуска очень много помог М. С. Кедров. Он отпустил нам ножную типографскую машину «Бостонка» и бумагу, обеспечивающую выпуск газеты на полгода. Вся комиссия М. С. Кедрова выехала из Печоры 23 сентября. Но связи с нами он не прерывал. В марте 1924 года М. С. Кедров прислал на имя укома посылку с политической литературой».

Пенсионер А. Н. Архипов, житель г. Печоры, рассказывал: «У меня по сей день в памяти М. С. Кедров. Я в то время плавал матросом на пароходе «Красноармеец». Более недели наш пароход стоял в Усть-Цильме. Михаил Сергеевич часто бывал на пароходе, интересовался жизнью речников. Особо памятна встреча в Кожве. Зайдя на наш пароход, М. С. Кедров спросил: «Как с табачком?» И тут же дал распоряжение выдать каждому по пачке легкого табака. Михаил Сергеевич был беспощаден к бюрократам и волокитчикам. Негодных тут же освобождал от работы. Зато по отношению к нам, матросам, был близким душевным товарищем».

Тяжелой свинцовой ношей на жителей далекой Печоры обрушилась весть о смерти Владимира Ильича Ленина. Все Припечорье было в трауре. Проходили сходы граждан, собрания партийных ячеек, где печорцы клялись в верности идеям Ленина. Так, коммунисты Щугора на своем партийном собрании решили: «Учитывая тяжелую потерю учителя своего, мы, члены РКП(б), заброшенной на далеком Севере в глухих лесах ячейки, вполне разделяем горе партии и будем твердо стоять и защищать все завоевания пролетариата и впредь пойдем по пути, намеченному нашим вождем, уважаемым Владимиром Ильичем».

Подобные же резолюции принимались в других деревнях и волостях. В траурные дни усилилась тяга передовой части населения в ряды партии Ленина.

Под руководством партийных и советских органов в 1925 году на Печоре были достигнуты заметные успехи в восстановле-

нии и развитии народного хозяйства. Был превзойден довоенный уровень на лесозаготовках, по валовой продукции сельского хозяйства и общему объему товарооборота. Оживало судоходство. В 1925 году речники перевезли 10 012 тонн груза, в 12,2 раза больше по сравнению с 1921 годом.

В целях быстрейшего восстановления и развития речного транспорта на Печоре Народный Комиссариат путей сообщения СССР в лице Центрального правления государственных речных пароходств в октябре 1925 года заключил соглашение с Кomi облисполкомом, согласно которому с начала навигации 1926 года организуется самостоятельное Печорское государственное пароходство с местонахождением управления в с. Троицко-Печорске. Народный Комиссариат путей сообщения представил пароходству средства на ремонт флота и заготовку топлива, а Кomi облисполком выделил безвозвратный целевой кредит в сумме 200 тыс. рублей на новое судостроение. Управляющим пароходством был назначен опытный речник северных рек П. Н. Козлов.

Центром судоремонта на Печоре все отчетливее становились Щельяюр и Троицко-Печорск.

В 1928 году для механических мастерских в Щельяюре были приобретены нефтяной двигатель и динамомашин, и мастерская получила постоянную электроэнергию, а в 1930 году была построена новая механическая мастерская. Капитально были отремонтированы пароходы «Советская Республика», «Социализм», «Отмель», «В. Виноградов». Оживала культурная жизнь. В 1926 году в поселке заговорил первый радиоприемник, в 1929 году построили новый клуб. Оживилась художественная самодеятельность.

19 октября 1927 года в с. Ижма для подготовки кадров была организована профтехшкола, а в 1930 году ее перевели в Щельяюр. Здесь готовили мотористов, кочегаров, рулевых, плотников, столяров и рабочих других специальностей для строительства, ремонта и эксплуатации флота.

Еще в 1920 году в Троицко-Печорске была организована транспортная контора, что послужило началом организации здесь пристани. В 1928 году была заложена судоремонтная база, которой руководил опытный специалист М. А. Москвин.

Вновь было начато строительство несамоходного деревянного флота. Весной 1926 года в д. Волосница на воду были спущены небывало большие по тем временам 2 баржи. Баржи кустарным способом строились также в Пачгино, Курье, Якше, Кожве, Щельяюре и Усть-Цильме — там, где был лес, рабочая сила и жилье для судостроителей.

С 1928 года флот на Печоре стал пополняться за счет посту-

пления судов из бассейнов Волги, Камы, Оки и Северной Двины. Лучшее, что тогда могли дать по уровню судостроительной техники заводы в Зеленодольске, Гороховце, Сормове, Рыбинске, Лименде, поступало на Печору.

Первым актом правительства СССР, положившим начало перспективному развитию речного судостроения, было постановление Совета Труда и Обороны от 16 марта 1928 года. В нем был определен общий объем судостроения на первую пятилетку, а 17 августа 1928 года Совет Труда и Обороны утвердил трехлетнюю программу (на 1929—1931 годы) по судостроению. В нем предусматривалось и деревянное судостроение на Печоре.

В эти же годы на Печоре стали восстанавливаться и развиваться другие отрасли народного хозяйства, которые несомненно были связаны с водным транспортом — единственным транспортом в этом обширном крае.

В 1927 году в Нарьян-Маре начал работать сгоревший в годы гражданской войны лесопильный завод, восстанавливался также морской порт. Это позволило увеличить лесозаготовки в бассейне реки Печоры.

В 1929 году в верховьях Печоры было организовано крупное лесопромышленное предприятие — Троицко-Печорский леспромхоз, а несколько позже — Троицко-Печорская сплавконтора. На средней Печоре лесозаготовками занимался Ижмо-Печорский леспромхоз. В п. Воя возобновилось производство точильных камней. В 1929 году в Усть-Усе вступил в эксплуатацию консервный завод, в Усть-Цильме — замшевый завод.

В 1929 году по решению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР в Коми автономную область направляется крупная комплексная геологоразведочная экспедиция во главе с А. С. Сидоровым для проведения стационарных геологических поисковых работ на нефть, газ, уголь и другие полезные ископаемые в Ухто-Печорском районе.

16 июля экспедиция на пароходе из Архангельска прибыла в Щельяюр. Дальше лежал четырехсоткилометровый путь по мелководной Ижме к месту назначения — в устье реки Чибью.

В целях дальнейшего совершенствования руководства водным транспортом 30 января 1931 года ЦИК и СНК СССР образовали Народный комиссариат водного транспорта СССР, на который возлагалось руководство речным и морским транспортом страны.

5 февраля 1931 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли развернутое постановление «О речном транспорте», которому было суждено на несколько лет стать программой деятельности речников.

## Печорское пароходство

---

«В целях развития судоходства на Печоре и на ее притоках, а также для улучшения работы Печорского флота... народному комиссару водного транспорта организовать самостоятельное управление Печорского пароходства с подчинением его Всесоюзному объединению речного транспорта».

Постановление Совета Труда и Обороны от 1 октября 1931 года.

В соответствии с этим постановлением был издан приказ народного комиссара водного транспорта от 30 октября 1931 года № 285 об организации с 1 января 1932 года управления Печорского пароходства, с местом нахождения управления в с. Усть-Цильма. Начальником пароходства назначался И. А. Григорьев. В состав пароходства вошла служба путей и связи, на которую возлагалось руководство всеми путевыми работами в бассейне и обеспечение связи между управлением, линейными участками и плавающими судами.

В навигацию 1932 года пароходство имело уже 36 пароходов и 86 барж, что сразу же сказалось на объемах грузоперевозок — было перевезено 158 100 тонн вместо 10 012 тонн в 1925 году.

Параллельно укреплялась и материально-техническая база путевого хозяйства. В 1932 году на Печору с Северной Двины поступил первый паровой многочерпаковый земснаряд производительностью 150 кубометров грунта в час. На реках Уса и Ижма возобновилось строительство выпрявительных сооружений, расширились границы производства тральных и дноочистительных работ. В составе технического флота появились два водолазных крана. Стало практиковаться освещение судоходных знаков, началось формирование изыскательских партий.

Значительно окрепла ремонтная база флота, появились новые затоны на путях к углю, нефти, лесу. На Усе за короткий срок был построен ремонтно-отстойный пункт в Вежкурье, организованы пристани в Адзывавоме, Абези и Воркутавоме. На Печоре строились ремонтно-механические мастерские в затонах Ошкурья, Троицко-Печорск, Лемтыбож.

27 марта 1932 года Совет Труда и Обороны принял развернутое постановление «О развитии каменноугольной промышленности и расширении геологических работ в бассейне Печоры». В постановлении ставилась задача ускорить геологоразведочные работы и с 1932 года начать в порядке промышленной разведки добычу угля. Одновременно намечалось развертывание железнодорожного строительства и развитие водного транспорта. Промышленное и транспортное строительство в Печорском крае было признано ударным. В целях координации всех работ при СТО был создан Печорский комитет. Постановление Совета Труда и Обороны явилось важной вехой в дальнейшем развитии народного хозяйства Коми области. Для непосредственного руководства освоением богатств (угля и нефти) Печорского края в том же году решением Советского правительства был создан Ухто-Печорский трест.

Речники Печоры в те годы сыграли исключительную роль в освоении этого края. Это они доставляли в Ухту по необустроенной реке Ижме оборудование и продовольствие. Коммунист капитан К. Е. Семяшкин на пароходе «Отмель» первым открыл движение по этой реке от ее устья до Усть-Ухты. В 1933 году по Ижме пароход «Металлист» совершил уже 12 рейсов, несколько меньше рейсов сделали другие пароходы.

Поистине героическим можно назвать завоз грузов по рекам Уса и Воркута. Сюда, на край земли, были завезены: шахтное оборудование, рельсы, шпалы, паровозы, тысячи людей. Отсюда в сентябре 1934 года пароход «Плотник» под управлением капитана А. Н. Большакова забуксировал баржу с первой партией воркутинского угля. Судоводители часто работали в ледовых условиях, до глубокой осени, поэтому обычно зимовали на случайных стоянках, а экипажи судов находили себе приют в наспех построенных землянках. В землянках же оборудовались примитивные мастерские для ремонта флота. И только благодаря смекалке и неимоверному труду удавалось отставивать суда в весенний период на коварной Усе.

Важную роль в жизни речников стала играть газета «Речник Печоры», первый номер которой вышел 1 декабря 1934 года. Газета стала связующим звеном среди речников, которые работали по всему бассейну.

В связи с бурным развитием перевозок по Усе, которая в то время являлась единственным путем к зарождающимся шахтам Воркуты и Инты, в 1935 году управление Печорского пароходства из Усть-Цильмы перебазировалось в Усть-Усу.

Для улучшения руководства промышленно-транспортным строительством в Печорском бассейне решением ВЦИК от 25 февраля 1936 года в Коми области был образован Печорский

округ с центром с. Усть-Уса. Это был обширный край. В округ входили нынешние Печорский, Усинский, Ижемский, Усть-Цильмский, Интинский районы и Воркута. Устанавливается регулярное воздушное сообщение по линии Архангельск — Усть-Цильма — Усть-Уса.

15 марта 1934 года ЦИК и СНК приняли постановление «О реорганизации органов управления водного транспорта». В системе водного транспорта было образовано Политическое управление, что предполагало серьезные изменения во всей идеологической, воспитательной и хозяйственной работе.

24 мая 1934 года ЦИК и СНК СССР утвердили «Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР».

В этот период принимаются меры по укреплению партийных и профсоюзных организаций речников. До 1931 года коммунисты были объединены в двух партийных ячейках: в Щельяюре и Усть-Цильме, а отдельные коммунисты входили в состав территориальных парторганизаций. В 1932 году после образования пароходства парторгом ЦК КПСС был утвержден А. В. Старков, энергичный и волевой товарищ. Создаются партийные организации в Усть-Усинском райуправлении пароходства, в затонах Ошкурья, Лемтыбож, на судоверфи Няшабож, на пристанях Троицко-Печорск, Нарьян-Мар. Коммунисты проводили большую работу по мобилизации речников на выполнение производственных задач, по укреплению дисциплины.

В Щельяюре котельный цех возглавлял коммунист М. Д. Борисов, бригадой судоподъемников руководил коммунист с 1918 года К. Е. Семяшкин, коллектив земмашин «Печорская-1» возглавил коммунист И. Р. Петрунин. Много изобретательности и смекалки проявлял токарь, также коммунист П. Т. Канев. После окончания Велико-Устюгского речного техникума в 1931 году двадцатилетним юношей в затон Щельяюр прибыл С. С. Ворков. Работал в планово-техническом бюро затона, а потом в Усть-Цильме был ответственным по энерготеплотехнике и судоремонту в Печорском бассейне. Здесь же он стал коммунистом.

В Щельяюре работал член партии с апреля 1917 года И. Х. Щелчков. Иван Харитонович в 1921-1922 годах по поручению Пермского губпродукома возглавлял экспедиции по доставке продовольствия и охотничьих принадлежностей для населения голодающей Печоры. А потом остался на Печоре, всю свою жизнь связав с речниками. В 1928 году он прибыл в Щельяюр. За активное участие в Великой Октябрьской революции, гражданской войне и борьбе за установление Советской власти в 1917-1922 годах и в связи с 50-летием Великого Октября

И. Х. Щелчков 28 октября 1967 года был награжден орденом Ленина.

На пристанях и затонах создаются профсоюзные организации, которые возглавляли коммунисты и передовики производства.

В затоне Щельяюр в 1932 году председателем затонкома избирается молодой коммунист В. И. Федосеев. Затонком принимал энергичные меры по ремонту судов, улучшению культурно-бытовых условий речников. Судоремонт в зиму 1934-1935 годов был проведен успешно. Затону была присуждена третья денежная премия Наркомвода и ЦК профсоюза рабочих водного транспорта. Многие речники были награждены значком «Ударник».

Парторг пароходства П. Л. Бондарь в статье «Партийно-массовая работа решает успех навигации» 10 апреля 1935 года писал, что «по командировкам Северного крайкома и Коми обкома партии за последние два года прибыло в пароходство 17 коммунистов. Усть-Цилемский район партии выделил для работы на судах 10 коммунистов. Наркомвод выделил 38 работников для укрепления командного состава судов и пристаний. Северный крайком ВЛКСМ направляет 30 комсомольцев для работы на судах и Усть-Цилемский райком комсомола выделяет 30 комсомольцев. Вряд ли какое другое пароходство получает такую помощь. Теперь дело за нами, за коммунистами», — заключает автор статьи.

В августе 1935 года начальником пароходства был назначен Н. Г. Сорокин, член партии с 1919 года, бывший партийный работник, окончивший транспортную академию. Много сил вложил Николай Гаврилович, чтобы на новом месте — в Усть-Усе создать управление пароходства.

В начале 1936 года должность парторга была упразднена и организован политический отдел, который возглавил С. Я. Самойлов — старый коммунист, моряк, опытный партийный работник. Политотдел начал свою работу с решающего звена — организационного укрепления партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

В 1935 году в Щельяюре были построены кирпичное здание для силовой станции и кирпичное здание для блока горячих цехов, в котором разместились кузница, литейная, медницкая, электросварочная. В Щельяюрской парторганизации состояли на учете 26 коммунистов, а затонком объединял в своих рядах уже 350 членов союза речников, причем 150 из них были неграмотными. В 1936 году началось строительство барж в Няшабоже и Покче. Баржи строились хорошо и добротно, но по старым проектам. Они не отвечали требованиям, обеспечи-

вающим перевозки предъявляемых грузов. И был создан новый тип баржи-углярки. Впервые они были построены на Покчинской судоверфи.

В 1936 году под руководством опытного речника В. А. Демидова в Щельяюре был построен плавучий коробчатый док, который позволил производить капитальный ремонт судов.

В плохом состоянии находилась механизация грузовых работ. Ни один остановочный пункт, ни одна пристань, кроме ручной тачки, ничего не имела. Только в 1932 году были введены в эксплуатацию два плавучих крана «Ижорец» грузоподъемностью 1,5 тонны.

В 1932 году был организован специальный затон для технического флота в Ошкурье, а чуть позже — отстойно-ремонтный пункт в Важкурье на реке Усе. По Усе же были организованы пристани Воркутавом, Абезь, Адзьва-Вом. Началось строительство дебаркадеров, а ранее под дебаркадеры приспособили баржи.

Развитие пароходства потребовало квалифицированных кадров. Их не хватало. В 1935 году в г. Сыктывкаре был открыт водный техникум, задачей которого являлась подготовка кадров для Севера, в том числе и для Печоры. В 1936 году это учебное заведение перевели в с. Щельяюр и создали здесь Щельяюрский речной техникум, который сыграл исключительное значение в деле подготовки кадров для пароходства и бассейнового управления пути.

В начале второй пятилетки большое внимание стало уделяться социалистическому соревнованию и ударничеству. Решающее значение для мобилизации усилий речников имело совещание работников водного транспорта, проходившее в Москве 26 мая 1935 года. На этом совещании от речников Печоры присутствовал лучший ударник затона Щельяюр, помощник капитана парохода «Липшиц» А. М. Сметанин, работающий на водном транспорте с 1919 года.

В 1935 году пароходом «Сварщик», где был капитаном С. А. Кабаков, отбуксирован состав барж с углем в количестве 3075 тонн. Капитан парохода «Днепрострой» П. М. Филиппов забуксировал в Ошкурье и доставил в Щельяюр 15 барж, из них большая часть были груженными.

Пароходы «Леспромхоз», «Лесовод», «Социалист», управляемые лучшими капитанами В. Ф. Худяковым, А. Ф. Витязевым и Н. С. Терентьевым, из Сотчем-кури и Троши буксировали плоты объемом по 10—12 тысяч кубометров древесины до Нарьян-Мара. Коллективы судов, пристаней, промпредприятий соревновались между собой за лучшие показатели в

работе. Быстро осваивалось и внедрялось в практику работы все новое, передовое.

Новый этап социалистического соревнования на речном транспорте ознаменовался началом стахановского движения. Среди экипажей транспортных судов стахановское движение возглавляла команда самого большого на Волге буксирного нефтеузла «Степан Разин», возглавляемый капитаном Н. И. Чадаевым. 26 октября 1935 года в Москве собрался Первый всесоюзный слет стахановцев водного транспорта.

В Печорском бассейне одним из первых подхватили почин стахановцев капитан парохода «Зыков» Павел Иванович Карасев, механик того же парохода Иван Николаевич Стрекаловский, капитан парохода «Советская Республика» Александр Николаевич Большаков, токарь затона Щельяюр Петр Тимофеевич Канев, плотник затона Ошкурья Василий Яковлевич Беспоясов, механик земмашини «Печорская-1» Иван Романович Петрунин и другие.

В октябре 1935 года проходил второй съезд профсоюза речников Печоры, на котором 64 делегата приняли горячее участие в обсуждении отчета Печорского райкомвода. На этом же съезде райкомвод был преобразован в Печорский баскомулч.

В 1936 году были совершены два выдающихся похода того времени: лыжный поход по маршруту Щельяюр—Архангельск—Вологда—Рыбинск—Ярославль—Москва протяженностью 2329 километров и шлюпочный переход Усть-Уса—Печора—Вишера—Кама—Волга—Москва протяженностью 4005 километров.

Лыжный поход был посвящен X съезду ВЛКСМ, а шлюпочный поход посвящался 15-летию Коми области.

Лыжный поход совершили пять человек: командир взвода военизированной охраны затона Щельяюр Михаил Алексеевич Семяшкин (командир пробега), бригадир строителей затона Щельяюр Николай Степанович Малютин, кочегар парохода «Товарищ» Леонтий Викторович Попов, матрос земснаряда «Печорский-1» Яков Николаевич Рочев и помощник механика парохода «Индустриальный» Геннадий Константинович Смольников.

1 января 1936 года в Щельяюре состоялся митинг, посвященный лыжному походу. 14 января лыжники прибыли в Архангельск, а 31 января — в Вологду. 23 февраля пятеро отважных финишировали в Москве. Расстояние 2329 километров было пройдено за 315 ходовых часов. Команда Печорского пароходства заняла первое место по длине маршрута и по скорости в пути среди пароходств Министерства водного тран-

спорта СССР. Всех участников перехода нарком водного транспорта наградил именными часами, а командира похода — кроме того патефоном и значком «Ударник водного транспорта».

7 июня 1936 года шестеро молодых и отважных стахановцев производства пароходства и отличников учебы Щельяюрского техникума — заведующий учебной частью Щельяюрского ФЗУ Петр Лемзаков (руководитель похода), мастер мехцеха затона Щельяюр Николай Фотиев, масленщик парохода «Металлист» Александр Канев, токарь затона Щельяюр Александр Федосеев, учащийся Щельяюрского ФЗУ Петр Болотников и котельщик затона Щельяюр Семен Чупров, после митинга, где сопутствующими словами выступили начальник пароходства Н. Г. Сорокин, начальник политотдела С. Я. Самойлов и секретарь Печорского окружкома ВЛКСМ М. Ф. Филиппов, отчалили на лодке от берегов Усть-Усы и взяли курс в верховья Печоры. На веслах, а местами под парусами, шестеро речников за 69 суток, преодолевая в среднем по 58 километров в сутки, 19 августа финишировали в Москве. Все участники небывалого лодочного похода были награждены Почетными грамотами Наркомата водного транспорта СССР и премированы именными часами.

Речники Печоры и сегодня, хотя уже прошло 45 лет со дня этих труднейших и мужественных походов, гордятся своими предшественниками.

Партия и правительство пристально следили за первыми шагами промышленного освоения Печоры, принимали радикальные меры по развитию производительных сил этого огромного и перспективного района.

Председатель ВЦИК Михаил Иванович Калинин, выступая на IV сессии ВЦИК XV созыва 12 декабря 1933 года, говорил: «У нас слишком мало знают о той работе, которая проделана на Печоре по разработке угля и других ископаемых. Несомненно в ближайшие годы проблема освоения Печоры станет во всем своем величии и результаты, вероятно, будут большими, чем мы сейчас ожидаем».

На XVII съезде партии в январе 1934 года Валериан Владимирович Куйбышев говорил, что «одной из крупнейших проблем Северного края, к разрешению которой будет приступлено во второй пятилетке, является развитие угольных и нефтяных месторождений бассейна реки Печоры, что позволит обеспечить высококалорийным топливом Северный флот, промышленность Мурманского округа и Северного края».

О Печоре все чаще стали писать центральные газеты и журналы. «Известия» в статье «Настоящее и будущее Печо-

ры» 23 августа 1935 года писала: «Вот край: подлинная кладовая богатства. Здесь, вдоль реки Воркуты, добывается такой уголь, которым остались бы довольны самые требовательные шахтеры Донбасса. Берега Ухты, Яреги сочатся жирной нефтью. На Ухте, вокруг Чибью, уже откачивают сотни скважин отличную, подобную грозненской нефть. Из глубин печорской земли хлещет радиоактивная вода, и впервые из нее готовятся добывать радий. В верховьях Ижмы залегают высококачественные асфальтиты... По берегам Воц лежат горы точильного камня и алебастра...» Статья заканчивалась словами: «Мы начинаем Печору обхаживать».

В 1917 году путешественник и исследователь Европейского Севера Ф. П. Дорохотов писал: «Отсутствие путей сообщения — это настоящее проклятие Печорского края. Чтобы попасть сюда, например, из Москвы, нужно сделать 3856 верст, причем ехать приходится до Архангельска по железной дороге, дальше на пароходе до Куй, отсюда на речном пароходе по Печоре, а внутри края — на лодке, верхом, на телеге, пешком». Мало что изменилось и в 1936 году. Дальнейшее развитие производительных сил Печорского округа упиралось в отсутствие железной дороги.

Еще в 1934 году вступила в эксплуатацию узкоколейная железная дорога от поселка Рудник на Воркуте до реки Усы протяженностью 64 километра для вывоза воркутинского угля по рекам Усе и Печоре в Нарьян-Мар, а затем через Баренцево море — в Архангельск и Мурманск. Но пропускная способность узкоколейки в связи с сильными заносами была незначительной, да и короткая навигация по Усе не позволяла решать задачи, возлагаемые на Печорское пароходство.

Флот пароходства пополнялся новыми судами. В 1938 году уже имелось 63 буксирных и 8 грузо-пассажирских парохода общей мощностью 13580 лошадиных сил и 172 баржи общей грузоподъемностью 85 тысяч тонн. По сравнению с 1932 годом увеличился в два раза. В 1937 году Щельяюрский затон был переименован в судоремонтные мастерские.

Все возрастающие перевозки грузов в Печорском бассейне настойчиво требовали улучшения пути для транспортного флота. Для этого в 1938 году создается самостоятельное Печорское бассейновое управление пути в составе трех технических участков: Верхне-Печорский — в Шугоре, Нижне-Печорский — в Щельяюре и Усинский — в Петруни. Последний был решающим, поскольку в связи с бурным развитием Печорского угольного бассейна и отсутствием железной дороги капризная река Уса была единственной транспортной магистралью по завозу для строительства Воркуты и Ийты лю-

дей, продовольствия, строительных материалов, техники и для вывоза угля. В 1938 году на Усу приходилось 70 процентов грузооборота пароходства.

«За метровую глубину на Усе», — такая задача была поставлена Наркомводом перед путейцами. Но эта задача, как писалось 17 июля 1938 года в «Речнике Печоры», решалась плохо. По плану должны были работать 5 земмашин и 5 камнеподъемников, но камнеподъемники фактически не работали, и земмашинны, кроме «Печорской-3», работали плохо. По реке Усе не хватало в штате 79 бакенщиков, а по реке Печоре от с. Усть-Уса до Нарьян-Мара — 78 бакенщиков. Потребность керосина на осветительный сезон была 100 тонн, а имелось же только 7 тонн.

Протяженность пути, обслуживаемого обстановкой, в 1939 году составляла 2347 километров, а обслуживаемого земснарядами — 1600 километров. Земмашинами извлечено 1030 тыс. кбм. грунта, в 12 раз больше, чем в 1934 году.

Как отмечалось на III бассейновой конференции речников, к июлю 1939 года в бассейне уже работало 4700 человек, в том числе 4020 членов профсоюза, объединенных в 12 профсоюзных комитетах, и 600 комсомольцев. В социалистическом соревновании участвовали 244 коллектива судов, земмашин и береговых предприятий с общим охватом 4572 человека.

Политотдел пароходства возглавлял М. Г. Титков. В аппарате политотдела работали 13 инструкторов, 6 помполитов и 12 других работников. Газета «Речник Печоры» выходила 3 раза в неделю на четырех полосах.

За три предвоенных года (1938—1940) число коммунистов на предприятиях Печорского речного транспорта возросло в два раза.

На 1 августа 1940 года бассейновая партийная организация насчитывала в своих рядах 140 членов партии и 124 кандидата. За 1939 год приняли в партию 96 человек, в комсомол — 234 человека.

В 1939 году было перевезено 591 тысяча тонн грузов. За хорошее руководство флотом начальник службы движения пароходства В. И. Федоровский был награжден орденом «Знак Почета», а капитан парохода «Пионер» С. А. Кабаков — медалью «За трудовое отличие». За образцовое выполнение производственного плана были награждены значком «Отличник соцсоревнования Наркомречфлота» механик парохода «Пионер» К. В. Артеев, начальник затона Нарьян-Мар В. А. Демидов, мастер мехцеха затона Щельяюр А. А. Ильин, механик парохода «Социализм» А. К. Казаков, председатель линкома М. К. Котов, главный диспетчер пароходства М. А. Ковалев,

капитан парохода «Профсоюзник» П. Д. Рочев, капитан парохода «Сталинец» А. К. Сметанин, механик парохода «Днепрострой» П. С. Шульгин и другие.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) 24 сентября 1940 года приняли решение о строительстве Кожвинского комплекса: порт, завод и судоверфь. Местом для строительства была выбрана Канинская протока между высоким берегом Канин-Носа и островами на Печоре. Облюбовали речники для зимнего отстоя флота и левобережную курью против Канин-Носа, где теперь поселок Озёрный.

Приказом начальника пароходства В. Н. Патрушева от 1 июля 1940 года для организации выгрузки и погрузки судов, поступающих для строительства железной дороги и водного узла решено было организовать причал Канин-Нос.

Вот что рассказывал ветеран речного пароходства, кавалер ордена Ленина, начавший свою трудовую жизнь на Печоре в 1927 году, Николай Алексеевич Богатырев, назначенный сюда в июле 1940 года начальником пристани Канин-Нос.

«30 июля 1940 года я с несколькими товарищами прибыл в Канин-Нос, где находился обстановочный пост № 51, построенный в 1938 году. Жили в барже, здесь же была контора. Для удовлетворения нужд в перевозках за нами был закреплен малотоннажный флот. Мы имели причалы в деревне Кожва, а также на правом берегу реки Печоры от устья речки Мазиловка до нынешнего пассажирского причала. Строили поселок и обрабатывали суда, прибывающие из Нарьян-Мара с грузами для строителей железной дороги и порта. Первый деревянный домик был срублен у речки Мазиловки. Зимовал я с семьей из семи человек в недостроенной бакенской будке. К зиме же были построены несколько землянок; баня и столовая также размещались в землянках. До февраля 1941 года пароход «Неман» стоял под парами и использовался как общежитие. В эту же зиму здесь проводился отстой 32 барж и деревянного баркадера, которым руководил опытный караванный капитан, впоследствии кавалер нескольких орденов С. А. Кабаков».

О начавшемся строительстве, о его размахе и трудностях на Канин-Носе газета «Речник-Печоры» в передовой статье «Завтрашний день Кожвы», опубликованной в новогоднем номере 1941 года, писала:

«Канин-Нос — это пустое место. Но пройдет какие-нибудь 2—3 года, и это пустое место станет неузнаваемым. Здесь вырастет город. На несколько километров протянется причальная линия речного порта. Отсюда ежедневно будут отправляться десятки барж с углем и другими грузами. Кожвинский порт будет механизирован по последнему слову техники. Де-

сятки транспортеров, кранов и других механизмов заменят ма-  
лопроизводительный труд грузчика. Рядом с речным портом  
раскинется корпуса мощного судоремонтного завода.

Здесь же, в Канин-Носе, уже в 1941 году полностью будет  
закончено строительство самой крупной на Печоре судоверфи.  
Вокруг речного порта, судоремонтного завода и судоверфи  
вырастет современный благоустроенный город, где будет про-  
живать свыше 7000 жителей. Кожвинский комплекс строите-  
ства — дело большой государственной важности».

Очень оптимистическая статья. Но одного оптимизма было  
недостаточно, чтобы в дремучем лесу строить город.

21 марта в статье «Повсеместно помогать Кожвинскому стро-  
ительству» газета писала, что в декабре 1940 года в Канин  
пришла первая партия строителей. Были построены: времен-  
ное жилье, служебные помещения, сушилка, склад. В начале  
марта приступили к строительству трех и двухквартирных до-  
мов и барака. Но разворот строительства идет медленно. Не-  
обходимо в первые дни навигации доставить в Канин 30 тысяч  
кубометров строительного и 15 тысяч кубометров топливного  
леса. Строительство обеспечено рабочей силой на 15 процен-  
тов. В ближайшее время на строительстве должно быть 1000  
человек. Тормозит разворот строительства недостаточность  
транспорта. Имеются пока 1 автомашина, 2 трактора и 13 ло-  
шадей.

Северо-Печорская магистраль километр за километром про-  
резывала Коми республику с юго-запада на северо-восток.  
Движение поездов до станции Чибью было открыто 6 ноября  
1939 года.

25 декабря 1940 года на станцию Кожва прибыл первый  
поезд из Котласа. Началось сквозное движение поездов на  
всем участке пути Котлас — Кожва протяженностью 728 ки-  
лометров.

В Кожве дорога уперлась в самое большое препятствие на  
своем пути — в широководную Печору. Через нее зимой 1940—  
1941 годах был построен временный железнодорожный мост.  
В июне 1940 года в районе нынешнего депо и вокзала станции  
Печора уже работал строительный отряд управления «Печор-  
строй», ведущий строительство пути от Печоры до Воркуты.  
Первый кол, первые палатки, первые землянки, наконец, пер-  
вые бараки стали называться станцией Печора.

Открытие рабочего движения поездов до Печоры дало  
возможность в 1941 году развернуть широким фронтом строите-  
льство на еще более трудном участке Кожва — Воркута.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР 11 марта  
1941 года был образован Кожвинский район с центром в селе

Усть-Кожва, но уже в середине года районный центр был переведен в Канин-Нос, где еще 13 декабря 1940 года был организован поселковый Совет.

15 апреля 1941 года решением бюро Коми обкома ВКП (б) были созданы оргбюро обкома ВКП(б), возглавляемый С. И. Безгодовым и оргкомитет Президиума Верховного Совета Коми АССР по Кожвинскому району во главе с председателем К. К. Пархачевым.

24 апреля состоялось первое объединенное заседание оргбюро и оргкомитета.

Оргкомитет с первых же дней стал решать хозяйственно-политические задачи. Так, в мае были обсуждены вопросы о строительстве в Канине столовой, пекарни, ледника, складов, о ходе строительства понтонов через реку Печору, утвержден график проведения сплава по Кожвинскому леспромхозу в объеме 112,6 тысяч кубометров. В целях ускорения строительства районного центра оргбюро сочло необходимым организовать строительный участок.

Согласно постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) об ускорении строительства Печорской железной дороги, форсированном развитии добычи угля и нефти в Коми АССР в 1940 году Наркомат речного флота СССР перебросил на Печору 16 пароходов и 30 барж из других бассейнов страны.

Борясь за выполнение плана перевозок в предвоенные годы, появились инициаторы вождения большегрузных караванов, барж и плотов, скоростной переработки груза. Такими были капитаны пароходов С. А. Кабаков, А. Ф. Витязев, И. М. Черных, Ф. В. Чупров, П. М. Филиппов, В. Ф. Худяков, А. Н. Больщаков, А. Г. Ведров, И. Д. Рочев, Ф. Л. Паршинский, В. К. Терентьев, В. А. Марков, Г.М. Попов; лоцманы Х. Е. Семяшкин, И. В. Адзяков, А. О. Филиппов; начальники пристаний Н. А. Богатырев, А. Г. Безумов, П. А. Медников; диспетчера Н. Д. Мелентьев, М. С. Чупров и другие.

Так, в труднейших условиях Крайнего Севера речники Печорского бассейна в годы предвоенных пятилеток вносили свой вклад в дело освоения богатств Коми республики, наращивали свои мощности, осваивали необжитые места. К началу 1941 года в Печорском бассейне было 120 самоходных и 350 несамоходных судов, 7 земснарядов, 7 судоремонтных и отстойных участков пароходства и 3 участка бассейнового управления пути.

Учитывая все возрастающий поток грузоперевозок, Наркомат речного флота СССР увеличил план Печорскому пароходству на навигацию 1941 года в два раза против выполнения плана 1940 года. И речники к этому готовились.

## *В годы тяжких испытаний*

---

«Для ведения войны по-настоящему необходим крепкий, организованный тыл. Самая лучшая армия, самые преданные делу революции люди будут немедленно истреблены противником, если они не будут в достаточной степени вооружены, снабжены продовольствием, обучены».

В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 35, с. 408.

22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно напала на Советский Союз. Весь советский народ встал на защиту своей Родины. В военное время работать по-военному, подчинив всю работу делу разгрома врага — стало боевым лозунгом для речников Печоры.

В тот же день в Усть-Усе состоялся митинг речников. Они заверили: «Мы, речники Печоры, отдадим все силы и энергию на выполнение навигационного плана. Обещаем все грузоперевозки завершить досрочно, работать без аварий и простоев, использовать флот на полную мощность и грузоподъемность. Еще выше поднимем знамена социалистического соревнования и стахановского движения».

Такие же митинги прошли на всех пристанях и пароходах. «Мы будем работать еще лучше, еще производительнее, чтобы наша любимая Красная Армия ни в чем не имела нужды», — писала в своей резолюции команда парохода «Нарьян-Мар». «Домохозяйки! Идите на производство!» — с таким призывом выступили Громыхалова, Константинова, Ангелуц, Ионова, Безумова, Протасова, Завьялова, Наумова и другие ко всем женщинам района. Они писали: «Из домохозяек мы организовали бригаду грузчиков и 4 июля вышли на работу. За 6 часов задание мы выполнили на 200 процентов. Так будем работать и в дальнейшем».

Студентка III курса техникума Александра Иноземцева стала работать штурвальным на пароходе «Леспромхоз», Людмила Ипполитова — на пароходе «Обь», Фекла Филиппова — на пароходе «Л. Толстой».

В Щельяюре место молотобойца Захара Витязева заняла Клавдия Рочева. За руль автомашины вместо ушедшего на фронт шофера села Настасья Демидова. Трактором «С-80» стала управлять Елена Арапова. Людмила Грудина заменила ушед-

шего на фронт мужа, возглавив руководство радиостанцией в Щельяюре. Мария Катаева, оставшись с тремя маленькими детьми, пошла работать бригадиром судоподъемников. На судоверфи в Няшабоже вместо ушедших на фронт мужей была создана женская бригада плотников, которую возглавила Ольга Канева.

Так было повсеместно. Ведь только в 1941 году из Печорского пароходства ушло на фронт 978 человек — лучшие кадры флота и береговых предприятий.

Из Сыктывкарской школы ФЗО прибыло пополнение для работы на судах кочегарами. Среди прибывших были ребята малого роста. На замечание, что им не достать до топки котла, старшие товарищи получили ответ: «Не достанем, так сделаем скамееки, а кочегарами работать будем». Большинство судов были укомплектованы 15—16-летними юношами и девушками, окончившими школы ФЗО и ремесленные училища.

В навигацию 1941 года работа пароходства была сосредоточена по реке Усе. Грузы шли как по только что построенной железной дороге Котлас — Кожва, так и морем, через Нарьян-Марский порт. В Кожве были оборудованы причалы для перевалки с железной дороги на воду продовольственных, технических, строительных грузов и оборудования. В Печоре производилась перевалка строительных материалов и оборудования, которые направлялись из Кожвы в Нарьян-Мар. В Ошкун-шаре был оборудован рейд по погрузке лесных грузов на баржи, которые прибывали в плотах из пунктов Верхней Печоры.

На реке Усе, в местах прохождения линии железнодорожной магистрали на близком расстоянии от берега, появились новые пристани — Фион, Абезь, Ярпияг, Перна-шор, Сивая Мaska, Ошвор, Сейда и другие.

Весь лучший флот, передовые люди пароходства и бассейнового управления пути работали на плесе реки Усы. Их усилия были направлены на обеспечение завоза грузов для строительства Северной железной дороги и Воркутинской угольной «кочегарки». Сосредоточив на Усе весь технический флот, путейцы обеспечили хорошие судоходные условия на всем протяжении пути. Благодаря самоотверженному труду речников при активном участии строителей, производивших своими силами грузовые работы, все необходимое оборудование и грузы для окончания строительства железной дороги были завезены.

Навигация 1941 года была самой трудной с начала организации пароходства. Но и этот план речники перевыполнили — перевезли 992,3 тысячи тонн груза, в том числе леса — 676 тысяч кубометров, сделав 394 миллиона тонно-километров. Значи-

тельно было улучшено использование флота. Валовая производительность по тяге с судами составила 115 процентов, по тяге с плотами — 103 процента к 1940 году. Такого еще не бывало.

В Печорском порту бригаду грузчиков возглавила Мария Степановна Степанова, чье имя за самоотверженный труд занесено в Книгу почета Коми АССР в связи с 25-летием Коми республики. На пристани Усть-Уса бригаду грузчиков возглавила К. И. Громыхалова.

На всех судах штурвальными, кочегарами, масленщиками и шкиперами работали женщины. На пароходе «Шахтер» в навигацию 1942 года из 18 человек команды было только двое мужчин — капитан парохода М. А. Хозяинов и механик В. К. Самодуров. Первым помощником капитана была А. Н. Иноземцева, вторым помощником капитана — Л. П. Ипполитова, первым помощником механика — Ф. А. Филиппова, вторым помощником механика — Л. В. Худякова.

Газета «Речник Печоры» 20 марта 1943 года писала: «После окончания семилетки подружки Шуры Иноземцевой разъехались в разные стороны. Одни уехали в педучилище, другие — в медтехникум, третьи — в средние школы.

А Шура решила стать капитаном. И вот она, Александра Иноземцева, счастливая, сияющая бодростью девушка впервые в Щельяюрском речном училище слушает лекцию о речной навигации, лоции, знакомится с речными терминами. Учится настойчиво, только на «отлично». Год за годом, и техникум окончен.

И вот она на мостице возле рубки парохода «Шахтер». Ее распоряжения выполнялись четко, безоговорочно».

Под особым контролем было строительство железнодорожного моста через реку Печору, дамбы и порта на Канинской протоке, которые приобрели большое значение.

Вот один из примеров. 12 апреля 1942 года оргбюро приняло следующее решение: «Ввиду того, что стоящейся в Канинской протоке дамбе угрожает опасность размыва весенним ледоходом и паводком, мобилизовать с 19 апреля до 1 мая всех членов профсоюза, коммунистов и комсомольцев райцентра на ликвидацию аварийного состояния дамбы и установить норму выработки по засыпке грунта для каждого работающего 6,5 кубометров». Активный организатор и непосредственный участник субботников заместитель председателя Кожвинского райисполкома В. М. Старцев рассказывал, с каким энтузиазмом, не жалея сил, трудились речники и все жители райцентра на спасении дамбы. И она была спасена. Канинцы победили стихию.

Одной из задач Печорского пароходства был вывоз ворку-

тинского угля. Здесь работали самые опытные капитаны, пробираясь по Усе при ледоходе и кончая навигацию при осенней шуге. Поздней осенью 1941 года пароход «Домна Каликова» вел по Усе караван из 16 барж с воркутинским углем. Неожиданно резко похолодало и буквально в течение нескольких часов лед сковал могучую реку. Караван оказался в ледяном плена в центре фарватера возле деревни Адзъва-Вом. Весенний ледоход по Усе неизбежно превратил бы суда в щепки. Их надо было выручать. Более ста добровольцев в апреле 1942 года вызвались на спасение каравана. Их возглавил Василий Иванович Федосеев, заместитель начальника политотдела пароходства. Нужно было поднять пар на пароходе. Кочегарами стали три брата Объедковы и И. Г. Ахременко. На капитанском мостике находились капитан судна С. М. Жерихин и начальник отряда В. И. Федосеев. Троє суток без сна и отдыха проталкивали суда в безопасное место. Когда в курью заводили последнюю баржу, лед тронулся. Огромные глыбы с грохотом наползали друг на друга. Опоздай люди на час — караван бы неминуемо погиб. И таких примеров в те годы было немало.

Еще 10 мая 1940 года ЦК КПСС и Совнарком СССР приняли решение к концу 1941 года открыть сквозное рабочее движение по новой железной дороге до Воркуты. Это было очень серьезное и, как потом выяснилось, дальновидное решение. Темпы строительства надо было удвоить, утроить, принимать самые экстренные меры. И они были приняты. 28 декабря 1941 года в Воркуту прибыл первый поезд. В тот же день, прицепив эшелон с углем из 16 вагонов, поезд двинулся в обратный путь, а 31 декабря жители Печоры встречали первый состав с воркутинским углем для нашей Родины.

Поезд шел на юг, украшенный гирляндами из хвои, на фронтоне локомотива был укреплен щит-трафарет с девизом: «Наш паровоз, вперед лети!» Все торжествовали. Это был гимн строителям Северо-Печорской железной дороги. Самое активное участие в строительстве дороги принимали речники.

К концу 1942 года было закончено строительство железнодорожного моста через Печору, и Северо-Печорская магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию.

Родина высоко оценила героический подвиг строителей. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 сентября 1943 года за успешное строительство в 1940—1943 гг. Северо-Печорской железной дороги Кеноша — Воркута протяженностью 1847 километров и освоение Печорского угольного бассейна большая группа работников была награждена орденами и медалями. Среди них начальник Печорского пароходства В. Н. Патрушев, награжденный орденом «Знак Почета», на-

чальник пристани Абезь П. Е. Вяткин и капитан парохода «Михаил Шолохов» И. В. Суслов, награжденные медалью «За трудовое отличие».

С 31 января 1942 года по 2 февраля 1943 года в Усть-Усе проходило совещание партийно-хозяйственного актива речников Печорского бассейна. На нем по докладам начальника пароходства В. Н. Патрушева и начальника Печорского речного пути П. Н. Иванова были обсуждены итоги работы за навигацию 1942 года, ход судоремонта и задачи в навигацию 1943 года.

На совещании говорилось, что в истекшую навигацию речники Печорского бассейна работали значительно лучше. Все предъявленные грузы были перевезены. Говорилось, что особенно высокие образцы в работе показали коллективы пристани Воркута (начальник А. И. Рожин), пароходов «Кузнец» (капитан С. Е. Головкин), «На вахте» (капитан И. В. Суслов), «Неман» (капитан С. А. Кабаков), «Лесовод» (капитан А. Ф. Витязев), что исключительную роль в навигации 1942 года сыграли славные патриотки, мужья и братья которых ушли на фронт.

20 января 1942 года вышел первый номер Кожвинской районной газеты «Ленинец», которая стала уделять большое внимание речникам Печоры. Одновременно выходила и газета «Речник Печоры».

«Все для фронта! Все для победы!» Этот крылатый лозунг звал на трудовой подвиг. В труднейших условиях строился и работал Печорский порт, грузооборот которого в 1942 году составил 200 тысяч тонн.

А как ремонтировали суда, чтобы они были в эксплуатационной готовности! Вот что рассказывал бывший в это время начальником планово-производственного отдела щельяюрских ремонтных мастерских А. А. Ильин: «Судоремонтные мастерские ощущали острый недостаток в материале, инструментах, топливе. Взять их было негде. Пришлось разобрать устаревший пароход «Отмель», пригодные материалы которого пошли на ремонт судов. Большую изобретательность проявляли в изготовлении нужных деталей для ремонта мастера А. В. Варакин и П. Т. Канев, слесари М. М. Карпов, А. С. Шадрин, механик А. И. Подпорин, литейщик А. С. Кашин и другие».

С 1942 года в связи с постройкой Северо-Печорской магистрали и военными действиями на Баренцовом море перевозки грузов речным транспортом в бассейне стали значительно сокращаться. Так, в 1942 году было перевезено 605,1 тысяч тонн грузов, в 1944 году — 319 тысяч тонн грузов, т. е. в три раза меньше, чем в 1941 году. Вместе с тем флот основных пароходств Сибири — Нижне-Иртышского, Западно-Сибирского, Енисейского — не обеспечивал потребности в речных перевоз-

ках бурно развивающейся промышленности этих районов. Необходимость в перевозках по Енисею была вдвое больше по сравнению с 1942 и 1943 годами. Нижне-Иртышскому пароходству заранее планировался меньший объем перевозок, чем требовали хозяйственные нужды. И главная причина — нехватка судов. С целью пополнения флота на Обь и Иртыш было решено перевести Северным морским путем 15 буксирных пароходов с Печоры.

Пригодные для перегона суда в поселке Щельяюр подготовили к выходу в море: заварили иллюминаторы, люки, установили цистерны для пресной воды, корпуса дополнительно укрепили стальными тросовыми стяжками. В состав экспедиции вошли четыре 300-сильных, восемь 200-сильных и три 150-сильных буксира. Команды из добровольцев готовили начальник политотдела П. В. Зиновьев и инженер Наркомвода В. А. Рязанов. Последний сопровождал пароходы до Оби. Выйдя ночью 16 июля 1943 года в строгой секретности из Щельяюра, речная эскадра прибыла в Нарьян-Мар 18 июля. На советских арктических коммуникациях в это время действовали подводные лодки и самолеты противника, нападая на корабли и минируя морские пути. Поэтому речные суда с Нарьян-Мара сопровождали корабли Беломорской военной флотилии — 3 тральщика и спасательное судно «Шквал».

Экспедиция вышла в далекий и опасный путь 23 июля 1943 года, сделав дерзкий вызов Ледовитому океану, чтобы преодолеть неизведанный путь через Баренцево и Карское моря. На подходе к проливу Югорский Шар 25 июля подорвался на фашистской мине и затонул головной тральщик. Десять человек погибли, семеро были тяжело ранены, их подобрали на шлюпках с других судов. В Карском море экспедиция попала в шторм. Два парохода — «Иртыш» и «Усть-Уса» — оторвались от общей колонны и боролись со штормом самостоятельно. На пароходе «Волга» крупной волной с носовой части снесло многотонный ящик угольного бункера вместе с углем, а на пароходах «Судком» и «Плотник» корпуса машинного отделения сморщило как хромовый сапог. Шторм настолько усилился, что речные колесные пароходы идти своим ходом дальше не могли. Конвойные корабли отбуксировали их в Байдарацкую губу, где суда и отстаивались, пока шторм не кончился. При входе в Обскую губу, у мыса Дровяного, на речных пароходах кончилось топливо. Их снова взяли на буксир военные корабли. И лишь 7 августа 1943 г., проделав тяжелый 1750-километровый путь, экспедиция прибыла в порт Новый на Оби. После короткого отдыха и исправления повреждений, полученных в пути, в середине сентября суда вышли в первый рейс по сибирским рекам

своими командами, которые согласились работать на них до конца навигации. Девять буксиров остались на Оби, 5 было отправлено на Иртыш.

Весь личный состав Печорско-Обской экспедиции проявил большое мужество и мастерство, особенно командиры речных буксиров, не имевшие никакого опыта работы в море, причем треть их составляли женщины. Нельзя не упомянуть наиболее отличившихся капитанов П. П. Липатова и Е. Т. Горбу, механиков Г. Д. Юдинцева и А. Н. Рогачева, штурвальную Т. Л. Кучкину, Кочегаров А. А. Сидорову, А. А. Дуркину, Н. А. Галицкую, Ф. П. Малышеву, матроса Ф. Е. Сметанину. Президиум Верховного Совета СССР 6 сентября 1943 года за образцовое выполнение задания наградил орденами и медалями 15 участников экспедиции — речников Печорского пароходства.

За три года с Печоры на другие реки было передано 32 парохода.

Печорцы оказывали постоянную помощь фронту. Например, только в 1942 году речники в фонд обороны отчислили из заработной платы 1 278 974 рубля. Они дали взаймы государству 1 767 870 рублей, кроме того собрали облигаций на сумму около миллиона рублей. Свыше 600 тысяч рублей наличных средств передали на постройку самолетов, торпедных катеров и танков. Собрали и отправили более 7 тысяч штук теплых вещей для воинов Красной Армии и свыше 14 тысяч штук — для населения освобожденных районов. Такую же помощь оказывали фронту железнодорожники, строители, лесозаготовители, труженики сельского хозяйства. Всего же за годы войны речники Печоры отчислили из своего заработка в фонд обороны страны 1 894 424 рубля. Они дали взаймы государству 5 145 870 рублей. Сдали облигаций на 1,5 млн. рублей, 979 тысяч рублей наличных средств передали государству. Для воинов Красной Армии отправлено 225 посылок на сумму 28 926 рублей. Оказана помощь населению, пострадавшему от немецкой оккупации, в сумме 13 942 рублей и 58 200 рублей собрано для оказания помощи семьям фронтовиков.

Люди отнимали от себя порою последнее, но помогали фронту от всей души.

Подписываясь на 3-й государственный заем, жена фронтовика А. В. Данилевская заявила: «Я подписываюсь на 200 процентов месячного заработка. Буду мстить фашистам за смерть моего любимого мужа».

84-летняя Пелагея Григорьевна Чертовская, бабушка тридцати внучат, подписываясь на заем, внесла наличными 100 рублей и сказала: «Возьмите, деточки, возьмите, дорогие, от

меня помочь нашим храбрым воинам». Таких душевных и теплых слов было сказано немало. Каждый речник помогал всем, чем мог, чтобы разгромить врага.

Навигация 1943 года для Печорских речников была наиболее трудной, потому что сильный и лучший флот был перебазирован в бассейн Оби, а укомплектованность судов кадрами составляла 62,4 процента.

Инициатором социалистического соревнования по успешному выполнению навигационного плана выступил экипаж парохода «Судком», где капитаном был опытный речник, коммунист М. П. Брюхов. Его выступление поддержали экипажи пароходов «В. Виноградов», «Чибью» и другие.

В эту навигацию на Печоре впервые стал плавать агиттеплоход «Цильма», куда начальником была назначена молодая коммунистка Анна Федоровна Парнякова. На агиттеплоходе был кинозал, книги, журналы и газеты, читались лекции, ставились концерты художественной самодеятельности.

Самоотверженный труд речников в 1943 году увенчался успехом — план перевозок по тоннам был выполнен на 133 процента, по тонно-километрам — на 105 процентов. Лучшими судовыми коллективами были признаны экипажи пароходов «Общественник» — капитан М. П. Брюхов, «Кузнец» — капитан С. Е. Головкин, «На вахте» — капитан И. В. Суслов, «Сталинец» — капитан Я. В. Сметанин, «Шахтер» — капитан М. А. Хозяинов, «Кровельщик» — капитан Ф. Л. Паршинский, «Авиатор» — капитан М. В. Наквасин.

1 декабря выполнили годовой план по выпуску валовой продукции затоны Троицко-Печорск — начальник В. И. Федосеев и Нарьян-Мар — начальник А. П. Сухарев.

Коллектив Щельяюрских судоремонтных мастерских, где директором был Г. Ф. Колмаков, 15 декабря выполнил годовой план. Здесь особо отличились токарь Е. Н. Медовиков, столяр М. Г. Пьянков, плотник Е. А. Сивков, слесарь Г. Г. Гадецкий, судокорпусник К. И. Шимин, столяр А. С. Балагуровский. На 25 декабря годовой план мастерскими Ошкури (директор М. Д. Борисов) был выполнен на 108 процентов.

Родина высоко оценила самоотверженный труд речников. 7 сентября 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР были награждены орденами и медалями 21 человек. Кузнец затона Ошкури Василий Яковлевич Беспоясов был награжден орденом Трудового Красного Знамени, начальник связи пароходства Иван Иванович Поспелов — орденом Красной Звезды. Начальник пароходства Вениамин Николаевич Патрушев, главный инженер БУП Василий Степанович Туфанов, капитан-наставник Семен Александрович Кабаков, капитан паро-

хода «М. Шолохов» Иван Васильевич Суслов и директор затона техфлота в Ошкурье Зосима Макарович Дудников были награждены орденом «Знак Почета».

Медалью «За трудовую доблесть»— Павел Никанорович Иванов — начальник бассейнового управления пути, Василий Алексеевич Марков — капитан парохода «Уса», Михаил Григорьевич Пьянков — плотник затона Щельяюр, Иван Васильевич Терентьев — грузчик пристани Щельяюр, Никандр Яковлевич Смирнов — заместитель начальника Печречстроя по политчасти.

Медалью «За трудовое отличие»— Иван Федорович Андреев — кочегар парохода «Чапаев», Алексей Степанович Балагуровский — столяр затона Ошкурья, Савва Трофимович Кидысюк — начальник пристани Усть-Уса, Михаил Иванович Субботин — механик парохода «М. Шолохов», Иван Григорьевич Терентьев — шкипер баржи № 666, Анна Матвеевна Усова — кочегар дока, Федор Васильевич Демьяновский — электросварщик затона Ошкурья, Яков Логинович Поздынин — линейный механик Печорского речного пути, Аркадий Осипович Коровинский — водолаз.

Вручая речникам награды, Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинин сказал, что Отечественная война внесла крупнейшие изменения в самые методы работы речного транспорта, заставила намного увеличить организованность и интенсивность всей работы. Речники во время Отечественной войны проявляют героизм, самоотверженность и упорство в достижении поставленных целей, в осуществлении обороночных заданий правительства.

Военные годы тяжело проходили на Печоре. Не хватало жилья, детских учреждений. Зимой свирепствовали неимоверные морозы, летом одолевал гнус, но никто не роптал. Не покладая рук трудились на строительстве порта, ремонтных мастерских, судоверфи, воздвигали дома, школы, все силы прилагали на выполнение плана грузоперевозок железнодорожным и водным транспортом.

На обширной территории Печорского бассейна продолжалось большое строительство. Набирали силу Воркута, Абезь, Инта, Косью, Печора, Канин... Рабочий поселок Воркута 26 ноября 1943 года был преобразован в город республиканского подчинения.

На территории района 16 марта 1944 года образовался рабочий поселок Инта. Строился и Канин — база речников. Вырисовывались первые улицы, застраивались кварталы. В 1942 году была открыта первая начальная школа. В этом же году Канинская протока была перекрыта надежной дамбой для

отстоя флота и организовано самостоятельное предприятие — Печорский порт. Построена электростанция мощностью 150 киловатт-часов. 24 декабря 1942 года был организован Печорский поселковый Совет, что способствовало дальнейшему строительству как железнодорожной, так и речной части поселков.

В годы войны очень затруднительным был судоремонт. Фактически в централизованном порядке запасных частей для судов не получали, а ремонтные мастерские приходили в ветхость. Но речники проявляли исключительную находчивость и трудолюбие, чтобы держать свои суда в рабочем состоянии.

В судоремонт 1943—1944 гг., ценную инициативу проявил механик парохода «Днепрострой» П. С. Шульгин, который весь судоремонт решил произвести со своей женой, масленницей Анной Ивановной Шульгиной, без дополнительных квалифицированных рабочих.

Труженики тыла в те годы проявили небывалый трудовой энтузиазм. В газете «Речник Печоры» сообщалось, что в затоне Щельяюр токари А. С. Балагуровский и Е. Н. Медовиков выполняли сменные задания по 350 процентов, а токарь затона Лемтыбож Е. И. Мартышев 21 апреля 1944 года на проточке валовых втулок выполнил задание на 512 процентов. Это был трудовой героизм в тылу.

Но труд не заслонял духовную жизнь. В честь 26-й годовщины Красной Армии в Усть-Усе и Ошкурье 260 человек приняли участие в лыжном кроссе. Лучший результат на 10-километровой дистанции показал Михаил Завьялов. Работала художественная самодеятельность. В клубе речников в Усть-Усе были показаны пьесы «Жди меня», «За чем пойдешь, то и найдешь», «Без вины виноватые». Заведовал клубом В. Э. Кидисюк, а режиссером был П. Т. Чекунов. Шла политическая учеба. Отмечалось, что пропагандисты А. В. Мясных и Д. Н. Шепелин в Няшабоже занятия проводят живо, интересно и доходчиво.

Речники Печоры успешно выполнили задание в 1944 году. Подводя итоги соревнования, президиум баскомфлота признал победителями в социалистическом соревновании экипажи пароходов «Свирь» — капитан А. М. Канев, «Домна Каликова» — капитан И. Е. Пыстин, «Молотобоец» — капитан С. Е. Головкин, «Молоков» — капитан А. К. Сметанин, «Сталинец» — капитан Я. В. Сметанин. Была дана высокая оценка руководителям пристаний М. Е. Карабову, Н. А. Богатыреву, А. Г. Безумову, Н. Д. Мелентьеву, М. С. Чупрову и П. А. Медникову.

Начинался 1945 год. Гитлеровская Германия доживала последние дни. Воодушевленные героическими успехами Советской Армии на фронте, речники Печоры прилагали все свои усилия для успешного выполнения заданий 1945 года.



Герой Советского Союза  
В. П. КИСЛЯКОВ

труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Воины Печорского пароходства в суровые годы Великой Отечественной войны проявили чудеса храбрости и массового героизма.

В конце 1977 года в Москве вышла книга Н. Михайловского «Он мерил жизнь особой меркой». В этой книге интересно рассказано о подвиге комсомольца-североморца Василия Кислякова, до войны работавшего кочегаром на пароходе «Активист».

«...Стрелки часов приближались к полуночи. Адмирал Головко и член Военного Совета Николаев поднялись на один из кораблей. Послышались обычные команды: «Смирно!», «Вольно!» Команды подавал неожиданно объявившийся перед ними маленький ловкий паренек с широким скуластым лицом, в телогрейке, брюках, заправленных в сапоги, и вооруженный «до зубов». На плече винтовка, на поясе гранаты и финский нож. Вытянувшись перед адмиралом, он отчеканил: «Старший сержант Кисляков».

...Через несколько минут бойцы заполнили кубрик. Головко и Николаев говорили с ними просто, по-дружески, как с сыновьями. Рассказывали о тяжелом положении под Мурманском. Вся надежда на десант, который, внезапно высадившись с кораблей, ударит гитлеровцам в спину. Бойцы слушали, затаив дыхание. После беседы Головко подозвал к себе сержанта Кис-

9 мая 1945 года. Фашистская Германия капитулировала. Победа! Как долго ждали этого дня на фронте и в тылу, ждали и верили, что она непременно наступит. И вот он, победный салют! Парад Победы на Красной площади!

Сотни фронтовиков вернулись домой, сверкая на груди орденами и медалями. Многие сотни не вернулись, остались там, на полях сражений. Осиrotели многие семьи.

За самоотверженную работу в годы Великой Отечественной войны 24 речника были награждены орденами и медалями, а 1190 лучших работников Печорского пароходства и Печорского речного пути — медалями «За доблестный

труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Воины Печорского пароходства в суровые годы Великой Отечественной войны проявили чудеса храбрости и массового героизма.

В конце 1977 года в Москве вышла книга Н. Михайловского «Он мерил жизнь особой меркой». В этой книге интересно рассказано о подвиге комсомольца-североморца Василия Кислякова, до войны работавшего кочегаром на пароходе «Активист».

«...Стрелки часов приближались к полуночи. Адмирал Головко и член Военного Совета Николаев поднялись на один из кораблей. Послышались обычные команды: «Смирно!», «Вольно!» Команды подавал неожиданно объявившийся перед ними маленький ловкий паренек с широким скуластым лицом, в телогрейке, брюках, заправленных в сапоги, и вооруженный «до зубов». На плече винтовка, на поясе гранаты и финский нож. Вытянувшись перед адмиралом, он отчеканил: «Старший сержант Кисляков».

...Через несколько минут бойцы заполнили кубрик. Головко и Николаев говорили с ними просто, по-дружески, как с сыновьями. Рассказывали о тяжелом положении под Мурманском. Вся надежда на десант, который, внезапно высадившись с кораблей, ударит гитлеровцам в спину. Бойцы слушали, затаив дыхание. После беседы Головко подозвал к себе сержанта Кис-

лякова и поинтересовался, откуда он. Тот лихо доложил, что родом он из Коми АССР, плавал по Печоре кочегаром на пароходах, поэтому был призван на военный флот.

13 августа 1941 года за героизм и отвагу В. П. Кислякову было присвоено звание Героя Советского Союза.

От кочегара до контр-адмирала, кандидата военно-морских наук — таков путь Сергея Степановича Воркова. После окончания Велико-Устюгского водного техникума в 1931 году он прибыл на Печору и начал работать теплотехником в затоне Щельяюр. Здесь он в свои двадцать лет стал коммунистом. В 1933 году призвали в армию. В 1935 году после окончания Ленинградского военно-морского училища в звании лейтенанта он прибыл на Черноморский флот.

7 июня 1941 года 29-летний старший лейтенант Ворков поднял флаг на миноносце «Сообразительный», а через две недели зенитные пушки миноносца уже палили по фашистским самолетам, налетевшим на главную базу Черноморского флота — Севастополь.

В декабре 1941 г. Усть-Усинским райвоенкоматом был сформирован отряд для отправки на фронт транспортных оленей. На выполнение ответственного задания были направлены 18 речников. Один из них — Петр Васильевич Хозяинов. «По прибытии на фронт мурманского направления, — вспоминает Петр Васильевич, — я и другие речники были направлены в 31-ю горнострелковую лыжную бригаду 14-й армии. Первое боевое крещение получил, когда в начале мая 1942 года батальон направили в тыл противника. По возвращении попал под обстрел, пришлось выходить с боем». Находясь на мурманском направлении в течение двух с половиной лет, Петр Васильевич участвовал в 15 рейдах в тыл врага. Он принимал участие в освобождении городов Никель, Киркенес. За время боев был дважды ранен и контужен. Петр Васильевич участвовал также в освобождении города Моравская Острава (Чехословакия). В 1945 году корпус направили на Дальний Восток на разгром японских захватчиков.

После окончания войны Петр Васильевич вернулся в Печорское пароходство, работал экономистом, председателем баскомфлота, начальником грузового участка и начальником отдела кадров порта. За участие в боях на фронте П. В. Хозяинов награжден двумя орденами Красной Звезды, многими медалями. За безупречный труд в мирное время Петр Васильевич награжден орденом Октябрьской Революции, медалями «За трудовую доблесть», «Ветеран труда». Петр Васильевич, находясь на заслуженном отдыхе, является членом совета ветеранов войны и труда Печорского пароходства и БУП, про-

водит большую воспитательную работу с молодежью, комсомольцами.

На Карельском фронте воевал и Мирон Константинович Филиппов. Был ездовым на оленях. «Подвозили боеприпасы и продовольствие на передовую,— вспоминает Мирон Константинович,— и вывозили с поля боя раненых. Ходили и в тыл противника, внезапно нападали на опорные пункты, сеяли панику среди врага». В начале 1944 г. М. К. Филиппова перевозят во взвод разведки. «На нашем направлении,— говорит Мирон Константинович,— готовилось наступление, требовалось уточнить сведения о противнике. Трижды наш взвод делал попытки перейти линию фронта, но безрезультатно. Только на четвертый раз преодолели передний край обороны противника. Форсировали горную речку на склоненном небольшом плоту, углубились на 30 километров в тыл противника. Взяв «языка», стали возвращаться. Подойдя к реке, обнаружили, что плот на противоположной стороне. Что делать? Река горная — течение быстрое, но плыть надо. Я сбросил верхнюю одежду, бросился в воду — ледяная вода, как иголками, колет тело, судороги сводят руки и ноги, одно стремление — доплыть, не потерять сознания! Вот и берег. Я переплыл речку и перегнал плот. При переходе переднего края попали в засаду противника, завязался бой, но мы с честью выполнили задание. В сентябре 1944 г. нашему взводу,— продолжает М. К. Филиппов,— вновь было приказано взять «языка» с немецкого опорного пункта. «Языка» мы взяли, но меня тяжело ранило. Однако бойцы не оставили в беде».

За выполнение боевых заданий М. К. Филиппов награжден орденами Славы III и II степеней, многими медалями. Вернувшись с фронта, Мирон Константинович много лет был капитаном парохода «Иван Земнухов». Сейчас он работает на пристани Троицко-Печорск.

Еще один печорский речник Александр Иванович Рудаков, в период Великой Отечественной войны сражался на Северо-Западном фронте. Участвовал в боях в районе Старой Руссы, на реке Лавать, форсировал Днепр, Березину, Неман, участвовал в освобождении Новгородской и Ленинградской областей, Белоруссии, Латвии, Литвы, Восточной Пруссии, части Украины, Польши. За боевые заслуги и отвагу Александр Иванович Рудаков награжден орденами Отечественной войны II степени и Красной Звезды, а также медалями. В мирное время Александр Иванович продолжал работать, а теперь является председателем Совета ветеранов войны и труда Печорского пароходства и БУП.

Командиром артиллерийской батареи воевал под Сталин-

градом Петр Георгиевич Горбачев. В боях под Сталинградом Петр Георгиевич был тяжело ранен и после госпиталя демобилизовался. Вернувшись к мирному труду, он до выхода на пенсию плавал капитаном на пассажирских и буксирных судах Печорского пароходства.

По многим фронтовым дорогам прошагал Петр Федорович Терентьев, уйдя на фронт семнадцатилетним пареньком. «В 1943 году нашему полку, — говорит П. Ф. Терентьев, — было приказано произвести разведку боем, форсировать реку, выуть немцев из деревушки и закрепиться в ней. 18 марта на рассвете, после небольшой артподготовки, мы поднялись и ринулись на первые линии траншей противника. Не успели пребежать и сотню метров, как меня ранило осколком мины и я потерял сознание. Очнулся в сандроте, когда уже мне сделали операцию». Он награжден орденами Отечественной войны II степени, Красной Звезды и многими медалями.

В настоящее время Петр Федорович на пенсии.

Верным сыном своего народа, умелым и отважным воином показал себя и Елисей Канев, до призыва в армию работавший в управлении пароходства. Выполняя приказание командования, Елисей Канев с группой других бойцов 6 месяцев прошел во вражеском тылу, разрушая коммуникации, совершая дерзкие налеты на тыловые гарнизоны, сея панику и замешательство в рядах противника. Елисей Канев с честью прошел через все испытания, не уронив высокого звания печорского речника, пламенного патриота своей Родины.

Большую стойкость и беззаветную преданность делу партии Ленина проявил капитан В. Н. Люшин, бывший работник политотдела Печорского пароходства. В ожесточенных боях за Воронеж батальон, где находился В. Н. Люшин, продвинулся к самому городу. Во время атаки на вражеские позиции бойцы попали под сильный огонь противника и залегли. Нужен был личный пример командира, чтобы увлечь за собой бойцов, сделать решительный бросок вперед. И вот в этот напряженный момент боя капитан Люшин поднялся и с возгласом: «Вперед! За Родину!» устремился на врага. Это послужило сигналом. Поднялся весь батальон и противник был выбит с занимаемых позиций.

За боевые заслуги правительство наградило В. Н. Люшина орденом «Красной Звезды».

Бывший масленщик парохода «Сталинец» Печорского пароходства Иван Павлович Дементьев стал Героем Советского Союза в боях за освобождение г. Николаева. В марте 1944 г. десант, в котором участвовал И. П. Дементьев, на семи лодках поднялся на 15 километров по Южному Бугу. Незаметно

под прикрытием ночи вошли в порт и высадились в районе элеватора, сняли трех немецких часовых. Высадка десанта была для фашистов неожиданной. Немцы подняли тревогу. Начался неравный бой. Гитлеровцы против группы из 67 человек бросили до трех батальонов пехоты, два средних танка, четыре орудия, минометы и огнеметы, но не смогли сломить сопротивления моряков.

Противник оставил на поле боя до 700 солдат и офицеров убитыми и ранеными. Группа десантников выполнила свою задачу, продержавшись до подхода наших частей, облегчив тем самым штурм Николаева.

Ивану Павловичу не суждено было дожить до Дня Победы. Он пал смертью храбрых в сентябре 1944 года при освобождении Румынии.

Многим речникам довелось вести бои на подступах к Берлину и участвовать в его штурме. Среди них был и Леонид Павлович Юшин. За боевые заслуги он награжден орденом Красной Звезды и орденом Славы III степени, медалями «За отвагу», «За взятие Берлина». Сейчас Л. П. Юшин, заслуженный работник транспорта РСФСР, работает старшим мастером Щельянюрской РЭБ.

До Берлина дошел танкист Георгий Григорьевич Головин, еще до войны работавший в пароходстве. Вернувшись с фронта, с присущей ему энергией выполнял всю работу, которую поручала ему партия. Являясь инструктором политотдела, заместителем секретаря парткома плавсостава пароходства, начальником политотдела, Г. Г. Головин провел большую воспитательную работу. Выйдя на пенсию до конца своих дней возглавлял Совет ветеранов войны и труда пароходства и БУП, терпеливо собирая материалы об истории Печорского пароходства.

Еще многие печорские речники, среди которых М. Ф. Артеев, Р. Н. Канев, В. А. Необердин, А. Х. Репин, Г. Д. Чупров, А. П. Окулов, С. К. Терентьев, В. П. Днепровский, М. Т. Банщиков, М. П. Боченков, С. С. Чупров, Н. П. Дуркин, М. В. Кондратьев, П. М. Истомин, В. М. Истомин, Н. А. Никифоров, Г. С. Багрецов, И. В. Торопов, П. А. Семяшкин и другие, участвовали в боях на различных фронтах Великой Отечественной войны, награждены орденами и медалями.

Вернувшись с войны, многие из них и сейчас несут вахту мирного труда.

## *Набирая силу*

---

«Придет ли время, когда на том берегу Печоры будет построен город, а здесь разбит прекрасный парк, и этим изумительным зрелищем природы будет наслаждаться рабочий люд?»

В. А. Русанов, 1903 г.

В 1945 году речники Печоры успешно выполнили план по перевозке грузов. Замечательных результатов добились экипажи пароходов «Свирь»— капитан А. М. Канев и «Сталинец»— капитан Я. В. Сметанин, шкипера В. А. Чупрова и С. К. Рочева, токари — И. Н. Глебов, И. Т. Ратиев, Е. Н. Медовиков, плотник В. А. Кушев, кузнец В. Я. Беспоясов, грузчики В. И. Терентьева и М. С. Степанова и многие другие.

Значительно перевыполнили планы перевозок коллективы порта Канин — начальник В. И. Федосеев, пристани Кырта — начальник Н. А. Богатырев, пристани Троицко-Печорск — начальник М. П. Брюхов.

Газета «Речник Печоры» 29 января 1946 года в заметке «Ясная голова, умелые руки», в частности, писала: «Именно смекалка и любовь к труду двигает токаря И. Т. Ратиева к достижению высоких норм. Его обычная ежемесячная производительность более 300 процентов. При ремонте парохода «Шкипер» ему дали задание, выполнение которого по нормам требовало 148 часов. Он же эту работу выполнил за 16 часов. Качество выполненной Ратиевым работы отличное. Честь и слава токарю Ивану Тихоновичу Ратиеву».

С 1945 года Щельяюрская судоремонтная мастерская стала специализироваться на судостроении. Корпуса судов стали строить с помощью электросварки. Первый цельносварной корпус был сделан для парохода «Социализм». Работы осуществлялись под руководством Анатолия Ивановича Федосеева, работавшего в то время главным инженером предприятия. Новое внедрялось с трудом. Многие не верили в прочность шва, проверяли его ударом кувалды. Энтузиастом внедрения нового был Николай Иванович Мороз, который возглавлял коллектив с 1943 года. С именами А. И. Федосеева и Н. И. Мороза связано строительство самоходных колесных судов — газоходов, металлических барж грузоподъемностью 100 и 150 тонн.

22 августа 1946 года коми народ отметил знаменательную дату — 25-летие Коми Автономии. Празднование юбилея республики вылилось в яркую демонстрацию торжества ленинской национальной политики, великой дружбы народов.

В связи с 25-летием Коми АССР и учитывая большие заслуги в тылу, начальник службы движения пароходства М. А. Ковалев был награжден орденом «Отечественной войны II степени», начальник бассейнового управления пути П. Н. Иванов — орденом Трудового Красного Знамени, механик парохода «Свири» А. Е. Заглубоцкий — орденом «Знак Почета». Медалью «За трудовую доблесть» были награждены багермайстер землесоса И. В. Кузнецов, начальник обстановки Н. А. Щелкунов; медалью «За трудовое отличие» — токарь затона Щельяюр Е. Н. Медовиков.

Капитан-наставник Печорского пароходства А. Ф. Витязев, мастер котельного цеха Щельяюрских мастерских К. Ф. Гусев, капитан парохода «Свири» А. М. Канев, механик парохода «Сталинец» В. М. Можаев, директор судостроительной верфи Нишабож А. В. Мясных, капитан парохода «Двина» Г. М. Попов, электросварщик Щельяюрских мастерских Г. М. Поткин и капитан парохода «Сталинец» Я. В. Сметанин были награждены Почетными грамотами Президиума Верховного Совета Коми АССР. 13 человек были награждены знаком «Отличник социалистического соревнования Министерства речного флота» и месячным окладом.

Заметно ускорилось строительство рабочих поселков Печора и Канин. Этому способствовали перевод в августе 1946 года управления Печорского речного пароходства из села Усть-Уса в поселок Канин, а в июне 1947 года — управления «Печорстрой» из поселка Абезь в поселок Печора. Эти перебазирования были вызваны изменившимися условиями и новыми задачами, которые ставились перед этими крупнейшими коллективами.

В марте 1946 года Верховный Совет СССР на сессии утвердил четвертый пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 годы. Детальный план был утвержден и для Печорского речного пароходства, но навигация 1946 года начиналась неорганизованно, и план по тоннам был выполнен на 95,7 процента. Почти треть флота не попала в плановые затоны и зазимовала в случайных пунктах отстоя. 39 судов находилось в особо опасных местах. Коллегия Министерства речного флота СССР специально рассматривала этот вопрос. Начальник пароходства А. П. Жилин был освобожден от должности, а на его место утвержден П. Н. Иванов.

В передовой статье «Спасти флот — долг речников Печоры» 12 апреля 1947 года газета призывала приложить все силы, все умение речников для спасения флота, предупреждала экипажи судов, руководство порта о возложенной на них ответственности в этот опасный час.

20 апреля вопрос о проведении отстойных работ в местах случайных зимовок обсуждался на пленуме Кожвинского райкома партии. Пленум обязал начальника пароходства П. Н. Иванова и начальника БУП С. И. Вильперта принять самые решительные меры для форсирования судоремонта и безаварийного отстоя флота, предупредил их о персональной ответственности.

23 апреля на партийном собрании в управлении пароходства говорилось, что в случайному затоне Канина, где находится 22 судна, объем ледокольных работ составляет 16 тысяч погонных метров. Собрание приняло единогласное решение «считать всех коммунистов мобилизованными на период отстоя флота». И это было сделано.

Чрезвычайные меры, принятые по отстою флота, не прошли даром. Речники без потерь отстояли флот при весеннем ледоходе и организованно начали навигацию 1947 года.

За успешную работу по отстою флота министр речного флота СССР З. А. Шашков 12 человек наградил значком «Отличник социалистического соревнования речного флота» и 23 человека — Почетными грамотами Министерства речного флота с выдачей всем месячного оклада. 22 человека были премированы месячным окладом.

Из уроков 1946 года были сделаны правильные выводы, и в последующие годы (1947—1949) речники Печоры работали успешно, с большим энтузиазмом, что позволило пятилетнее задание грузоперевозок выполнить по тоннам на 111,5 процента, по тонно-километрам — на 105 процентов.

Больших успехов в те годы добивался экипаж парохода «Свирь», выполнивший пятилетнее задание на 368 процентов. В первые три года командовал экипажем Алексей Мартынович Канев, а с 1949 года — Семен Егорович Головкин. На этом пароходе работали механик Алексей Егорович Заглубоцкий, первый помощник капитана Анатолий Иванович Рочев, второй помощник капитана Вольдемар Львович Бабиков, которые яркими буквами вписали свои имена в историю пароходства. Расскажем об этом.

«В Печорском пароходстве А. Е. Заглубоцкий работает с 1936 года. За этот период он прошел путь от ученика Щельяюрской школы ФЗУ до механика парохода. Был помощником механика на пароходах «Плотник», «Освод» «Ангара», а в 1942 го-

ду назначили механиком на пароход «Свири». Из всех водотрубников это был самый плохой пароход, самый отстающий во всем бассейне. Со всей энергией Алексей Егорович взялся за приведение в порядок машинного и котельного агрегатов. Труды его не пропали даром. Четко и безукоризненно работающие механизмы стали образцом для всех пароходов.

Механик Заглубоцкий внес и осуществил ряд рационализаторских предложений, благодаря которым тяговые усилия судна со 150 сил поднялись до 200 сил. Алексей Егорович не только механик, но и воспитатель подчиненных ему людей. С большой благодарностью вспоминают его практиканты Печорского речного техникума и ремесленники, проходившие практику под его руководством.

В том, что пароход «Свири» выполнил в 1947 году свой план грузоперевозок на 382 процента, в этом громадная заслуга Алексея Егоровича.

Честный и самоотверженный труд этого простого советского человека оценен по заслугам. Советское правительство наградило А. Е. Заглубоцкого орденом «Знак Почета» и медалью «За доблестный труд». Министерство речного флота отметило его значком «отличник соцсоревнования», двумя Почетными грамотами и присвоило звание «Лучшего механика транспорта». Он избран членом Коми обкома КПСС и депутатом Кожвинского районного Совета». Так писала о нем газета «Речник Печоры» в конце 1947 года.

В первые послевоенные годы на речном транспорте возникли новые формы социалистического соревнования. В период подготовки к навигации 1948 года среди судовых экипажей зародилось движение, получившее название «руслановского». По предложению капитана волжского парохода «Руслан» П. С. Букаева был составлен организационно-технический план работы судна, в основу которого были положены передовые, прогрессивные формы. В этом плане предусматривалось проведение мероприятий по ускорению оборачиваемости судна, повышению его производительности и снижению себестоимости перевозок путем улучшения приемов судовождения, сокращения времени на каждую транспортную операцию, повышения эффективности работы паросиловой установки и введения более рациональной системы оплаты труда.

Инициатива экипажа парохода «Руслан» в самое короткое время получила признание во всех речных бассейнах. В 1948 году на речном флоте было свыше 800 «руслановских» судов, а в навигацию 1949 года — 3200.

Не менее важное значение имело и другое начинание передовиков производства, вносившее коренные изменения в тех-

ническую эксплуатацию флота. Речь идет об инициативе механика теплохода «Чкалов» Б. И. Бурлакова, который после навигации 1947 года пришел в затон при отличном состоянии всей судовой техники и был признан годным к эксплуатации в навигацию 1948 года без ремонта. В 1949 году 1430 судов министерства по окончании навигации стали на зимовку, не нуждаясь в заводском ремонте.

Среди передовых приемов труда следует отметить также метод совмещения профессий. Он возник в 1949 году. На судах, имеющих централизованное управление, совмещались обязанности палубной и машинной команд (капитан выполнял обязанности механика, механик — штурмана, рулевой — моториста и т. д.). Широкое применение этого метода после соответствующей подготовки судовых специалистов позволяло в ряде случаев сокращать штаты команд на 30—40 процентов и повысить производительность труда работников плавсостава не менее, чем на 30 процентов.

Важнейшей инициативой было вождение барж вместо буксировки методом толкания, которое сулило большие перспективы и экономические выгоды.

Эти передовые методы труда нашли свое применение и в Печорском пароходстве. Правда, с некоторым запозданием.

2 февраля 1949 года в управлении пароходства состоялось совещание, посвященное внедрению бурлаковского метода работы в бассейне. Начальник судовой службы парохода Г. А. Пец доложил, что бурлаковский метод распространяется слабо. В 1948 году в пароходстве было только два бурлаковских парохода: «Волховстрой» и «Транспортник» и четыре баржи. Совещание поставило задачу — полностью отказаться от текущего ремонта в зимнее время.

Об этом шел очень принципиальный разговор на VII бассейновой профсоюзной конференции, которая проходила 18—19 июня 1949 года. Председатель баскомфлота С. Т. Кидырюк доложил, что на навигацию 1949 года команды 24 пароходов и 37 барж взяли обязательство работать по методу Бориса Бурлакова — профилактический ремонт судов в навигационное время проводить без вывода их из эксплуатации, а к концу навигации поставить в затон в хорошем техническом состоянии.

Инициаторами внедрения бурлаковского метода в бассейне были капитаны А. Г. Ведров и Ф. Л. Чупров, шкиперы И. Е. Копосов, Н. Е. Коносов, О. М. Андреева, И. Е. Кукин.

Нужно отметить, что в те годы шкиперы были в большом почете. Ежегодно присваивалось звание «Лучший шкипер МРФ СССР». Многие годы по-стахановски трудился шкипер

Иван Евстафьевич Копосов. В 1950 году ему было уже 62 года, но об уходе на пенсию не помышлял. Выполнив досрочно навигационный план, он баржу свою поставил на отстой в отличном состоянии. И. Е. Копосов выступил инициатором соревнования среди шкиперов в 1951 году. За большие заслуги на водном транспорте Иван Евстафьевич был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

После навигации 1951 года 15 самоходным и 32 несамоходным судам были присвоены звания бурлаковских. 17 экипажам пароходов это название не было присвоено, хотя они успешно выполнили план грузоперевозок, но в навигацию или имели аварийные происшествия, или повторный заход на ремонт. Спрос был строгим. Зря это название не присваивалось.

Команда парохода «Свирь» три года плавала без заводского ремонта, а команда парохода «Волховстрой» четвертый раз поставил свое судно по-бурлаковски.

Предстояла задача — в навигацию 1952 года удвоить-утрочить количество судов, работающих этим методом.

В 1953 году в Печорском пароходстве стал внедряться новый способ буксировки — метод толкания. Инициатором этого метода был экипаж парохода «Свирь», возглавляемый капитаном Анатолием Ивановичем Рочевым.

30 июня пароход «Свирь» сделал два пробных рейса методом толкания на участке реки Бабин-Шар — Щельяюр. После этого команде был вручен приказ — забуксировать две баржи и методом толкания доставить в Печору. Рейс прошел успешно. В Печору караван барж толканием был доставлен досрочно.

Этот дальний рейс показал все преимущества судовождения толканием против обычной буксировки. В течение всего рейса была хорошая устойчивость на курсе; значительный выигрыш в скорости движения; при тяге на буксире она составляет около 6,5 километра в час, а при толкании составила 8 километров в час; в рейсе была хорошая управляемость возом при заходе на перекат; паровая машина работала все время на облегченном режиме, что позволило кочегарам сэкономить значительное количество топлива.

4 июля пароход «Свирь», взяв в Печоре три баржи с грузом 1830 тонн, вышел до Нарьян-Мара. Он провел опытный рейс толканием вниз по течению от пристани Щельяюр.

30 июля пароход «Свирь» доставил в Печору из Нарьян-Мара толканием три баржи. Как прошел этот рейс, 2 августа 1953 года в «Речнике Печоры» рассказали капитан А. И. Рочев, механик В. Н. Климушин и секретарь комсомольской организации Н. В. Лапин.

В политотделе пароходства состоялось совещание, посвященное внедрению передового метода судовождения — толканием. Было решено в навигацию 1954 года работать методом толкания командам пяти пароходов и 25 барж.

Методом толкания в навигацию 1953 года стал работать комсомольско-молодежный экипаж парохода «Ковпак», где капитаном был Борис Викторович Фролов.

Вслед за ними начали работать методом толкания экипажи пароходов «Серафимович», «Ульяна Громова», «Лиза Чайкина», «Вершигора», «Первое Мая», «Домна Каликова», «Любовь Шевцова».

В навигацию 1956 года больших успехов добился экипаж парохода «Сергей Тюленин» во главе с капитаном Александром Николаевичем Большаковым. Он первым из Печоры до Нарьян-Мара повел толканием три груженые баржи с углем. В итоге рейса — сэкономлено 8 часов ходового времени, скорость каравана превысила плановую на 1,5 км в час. За это время сберегли 5 тонн угля. В этом, прежде всего, заслуга механика парохода Василия Кузьмича Самодурова. Затем экипаж толканием доставил из Усть-Усы до Нарьян-Мара большегрузный состав из 6 барж. За навигацию методом толкания сделали 18 рейсов и перевезли более 20 тысяч тонн груза, досрочно выполнив навигационное задание. По итогам соцсоревнования за третий квартал экипажу были присуждены вымпел МРФ и ЦК профсоюза и третья денежная премия.

Вождение судов толканием получало широкое развитие. В 1956 году этим методом было перевезено 133,3 тысячи тонн грузов и сделано 65,2 миллиона тонно-километров. Причем вождение судов методом толкания вниз по реке составило по тоннам 71 процент и 84 процента по тонно-километрам.

28 октября 1955 года в «Речнике Печоры» опубликована статья заместителя начальника пароходства по кадрам М. А. Ковалева «Всемерно развивать совмещение профессий на судах». Он пишет, что «за последнее время на судах с централизованным управлением все шире распространяется новый прогрессивный метод работы — совмещение двух профессий одним работником. Сущность его заключается в том, что вахтенный капитан одновременно выполняет обязанности вахтенного механика и, наоборот, вахтенный механик выполняет обязанности вахтенного капитана. При работе с совмещением двух профессий вахту по палубе и машине несет всего один человек из командного состава вместо двух, стоявших ранее».

Для того, чтобы работник полноценно мог работать за двух человек, совмещенная обязанности вахтенного капитана и вахтенного механика, требуются соответствующие теоретические и

практические знания и получение диплома для работы по совмещенным профессиям.

Переход на работу с совмещением двух профессий одним работником создает условия для высвобождения части команд и использования их на других судах, удешевляет содержание судовой команды, повышает заработную плату, снижает себестоимость перевозок, расширяет технический кругозор работников плавсостава и создает условия для лучшего закрепления плавсостава на судоремонте в межнавигационный период.

Начало этого полезного дела в нашем бассейне есть. Капитан теплохода «Скумбрия» Вольдемар Львович Бабиков первым в Печорском бассейне 4 сентября 1954 года сдал экзамен и получил диплом капитана и второго помощника механика. В эту навигацию он уже работал за двух работников.

Ценное передовое начинание Вольдемара Львовича Бабикова — совмещение одним работником двух профессий — должно получить в бассейне всемерное распространение».

В статье указывалось, что решением министра речного флота на работу с совмещением профессий в 1956—1957 гг. должны быть переведены все буксируемые и пассажирские теплоходы с двигателями 150—200 лошадиных сил, а также грузовые теплоходы грузоподъемностью 60 тонн, имеющие централизованное управление двигателями.

Это начинание скоро нашло широкую поддержку на судах пароходства, чьему способствовали подготовка и переподготовка судовых команд в Печорском речном техникуме и Щельяюрском профессионально-техническом училище № 4.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 18 января 1949 года рабочие поселки Печора и Канин Кожвинского района были преобразованы в город Печору. Трудящиеся поселков с большим удовольствием встретили эту весть. В поселке Печора имелись: паровозное депо, центральные ремонтные мастерские, вагоноремонтные мастерские, мощный лесокомбинат, больница, поликлиника с рентгеновским кабинетом, два клуба, библиотека, стадион, кинотеатр, был заложен парк. Велось строительство Дворца культуры, железнодорожного вокзала.

В поселке Канин были сосредоточены все районные административные учреждения. Здесь же находились управление Печорского пароходства, управление Печречпути, Печорская сплавная контора, судоремонтные мастерские, лесозавод, порт. Имелись больница, библиотека, поликлиника, почта, начальная и средняя школы, книжный магазин. Строился Дом культуры, большой детский сад.

До 1947 года не было дороги, связывающей два эти посел-

ка. Пешеходы ходили тропою по берегу, а на лошадях ездили вдоль железной дороги. Дорога была крайне нужна. И она была построена путем субботников и воскресников. Строительство дороги было объявлено общественнойстройкой. Каждый воскресный день на работу выходило до 1500 человек. Рубили лес, выкорчевывали пни, рыли канавы, разравнивали полотно дороги, возили песок и гравий. Все работали с большим энтузиазмом. Решением райисполкома с 10 июня по 1 июля 1948 года был объявлен двухдекадник по строительству этой дороги, чтобы открыть движение транспорта.

Печора постепенно становилась основной базой для судоремонта и судостроения. В 1947 году из Печорского порта выделяется самостоятельное предприятие — Печорские судоремонтные мастерские, которое возглавил М. Д. Борисов.

В 1948 году путейцы в Маруш-Курье начали строить судоремонтную мастерскую.

В соответствии с решением правительства об увеличении перевозок каменного угля с перевалкой в Печоре был построен механизированный угольный причал производительностью до 5000 тонн в сутки.

Пароходство не имело наливного тоннажа, что затрудняло доставку потребителям нефтепродуктов. Первым металлическим судном вместо деревянных барж, приспособленным для перевозки нефтепродуктов, была баржа «Колва», переделанная в 1947 году из сухогрузного дощаника. Поступление серийного нефтеналивного флота началось с 1952 года. Металлические 200-тонные баржи в разобранном виде поступали с Череповецкого завода и собирались на стапелях Печорской РЭБ.

В Печоре были построены замечательные сооружения — слив, оснащенный в то время по последнему слову техники, и сухогрузный причал в Печорском порту.

В 1957 году Щельяюрские мастерские приступили к серийному выпуску 60-тонных, а затем и 150-тонных грузовых теплоходов типа «Луна».

В 1959 году Печорская и Щельяюрская РЭБ сдали в эксплуатацию первые 100-тонные металлические баржи-площадки. В следующем году со стапелей Печорского слипа была спущена на воду первая 1000-тонная металлическая баржа.

В 1957 году были начаты работы по переоборудованию пароходов для работы на жидким топливом. Приложив все силы, энергию и знания, изыскав на месте недостающее оборудование, работники промпредприятий, судов и службы судового хозяйства в течение трех лет обеспечили переход всего флота на жидкое топливо. В 1960 году весь паровой флот работал

на мазуте. Это было большим облегчением в работе плавсостава и создало условия, способствующие повышению производительности флота.

Одновременно развивались и другие предприятия пароходства. Значительно увеличилась программа деревянного судостроения на судоверфи Няшабож. Набирали силу пристань Троицко-Печорск и затон Лемтыбож. В связи с увеличением объемов лесозаготовок на Верхней Печоре туда на зимовку ставились, в основном, буксирыные суда, чтобы с открытием навигации, которая открывалась раньше на дней десять, чем в г. Печоре, буксировать плоты.

Интенсивно пополнялся флот за счет перегона судов из других бассейнов. Первыми поступили в 1951 году буксируй пароход «Иван Земнухов» и грузовой теплоход «Венера». Пополнение буксирующей тяги шло за счет высокопроизводительных водотрубных металлических пароходов и теплоходов с двигателями внутреннего сгорания.

В 1952 году флот пароходства пополнили пароходы «Любовь Шевцова», «Сергей Тюленин», «Ульяна Громова», «Олег Кошевой» и другие. В 1954 году стали поступать суда с дизельными установками мощностью 280 лошадиных сил такие как «Зубатка», «Скумбрия», «Форель» и другие, на которых стали работать с совмещением профессий. Команды судов аналогичной мощности сократились с 18 человек до 8 человек. В этом же году из Великого Устюга на Печору с перегоном были доставлены первые 1000-тонные металлические баржи-площадки.

В 1960 году с заводов Прибалтики поступило 8 грузовых теплоходов грузоподъемностью 300 тонн.

В этот же период началось пополнение пассажирского флота. На смену устаревшим тихоходным, не приспособленным для обслуживания пассажиров пароходам «Г. Иванов», «Печорский пионер», в 1955 году поступили быстроходные теплоходы типа «Москвич».

В 1952 году на Печору морским путем прибыли два буксировщика мощностью по 450 лошадиных сил — «Пархоменко» и «Щорс». Таких мощных судов в пароходстве еще не было. Экипаж парохода «Щорс» возглавил один из опытнейших капитанов пароходства Степан Михайлович Жерихин. Механиком парохода назначили Алексея Егоровича Заглубоцкого. Из года в год экипаж парохода «Щорс» добивался новых и новых успехов в перевозке грузов. В 1961 году ему было присвоено звание экипажа коммунистического труда.

В 1959 году Степан Михайлович Жерихин был назначен капитаном парохода «Пархоменко», а его сменил такой же

ветеран Степан Егорович Головкин. С навигации 1961 года экипаж «Щорса» возглавил Вольдемар Львович Бабиков.

В 1952 году началась добыча гравийно- песчаной смеси. А в 1963 году было добыто и перевезено 335 тысяч тонн.

Резко возросла переработка грузов механизмами. В 1963 году портом и пристанями пароходства было переработано 1007 тысяч тонн грузов.

В 1964 году Печорское пароходство получило первый самодный танкер.

Организация ремонтно-эксплуатационных баз на основе Печорского и Щельяюрского судоремонтных мастерских повысила их значение в выполнении плана перевозок грузов. Коллективы РЭБ стали хозяевами флота и полностью отвечали за техническое состояние судов. В эти годы значительно выросла ремонтная база пристани Троицко-Печорск и мастерских в Ырген-Шаре, что на реке Ижме.

Особенно возросла роль Печорского порта. По сравнению с выполненным объемом погрузочно-разгрузочных работ в 1958 году портовиками переработано грузов в 1963 году в 2,2 раза больше.

В 1957 году на Печорской РЭБ был сдан в эксплуатацию требенчатый спил. Многие годы им руководил потомственный речник Алексей Ефимович Вишняков, который начал работать в пароходстве еще в 1934 году. Ему в это время уже перевалило за 60 лет, но он не покидал своего ответственного поста. На вопрос друзей, когда он выйдет на пенсию, Алексей Ефимович шутя отвечал: «Лет 10—15 еще поработаю, а потом будет видно».

В 1962 году взамен пассажирских пароходов поступили 5 теплоходов типа «ВТ». В 1963 году Щельяюрская ремонтно-эксплуатационная база приступила к строительству буксирных колесных теплоходов типа БТК.

Идет интенсивное пополнение пароходства флотом с двигателями внутреннего горения, как за счет поступления из других бассейнов, так и за счет собственного строительства. Если в 1952 году в бассейне был один теплоход, то в 1964 году их стало 34, общей грузоподъемностью 5755 тонн. Значительная часть теплоходов была оборудована кранами, что облегчило проводить погрузочно-разгрузочные операции.

За эти годы произошли огромные качественные изменения в составе печенских речников. Если в 1932 году в пароходстве не было ни одного человека с высшим образованием, а со средним образованием только 9 человек, то в 1964 году в бас-

сейне работали 685 специалистов со средним и высшим образованием.

Партия и правительство уделяли повседневное внимание речникам, о чем свидетельствуют правительственные награды за безупречную работу и выслугу лет на речном транспорте.

Указом Президиума Верховного Совета СССР в ноябре 1953 года были награждены орденом Ленина — 20 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 33, медалью «За трудовую доблесть» — 43, медалью «За трудовое отличие» — 18 человек.

В ноябре 1954 года Президиум Верховного Совета СССР наградил из Печорского пароходства и бассейнового управления пути орденом Ленина — 13 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 12, медалью «За трудовую доблесть» — 24, медалью «За трудовое отличие» — 36 человек.

Орденом Ленина были награждены:

Артеев Абрам Михайлович — механик парохода «Пограничник».

Богатырев Николай Алексеевич — начальник причала пристани Щельяюр.

Вельниковский Алексей Прокопьевич — первый пом. механика парохода «Косьва».

Витязев Акиф Федорович — капитан-наставник.

Вишняков Вениамин Ефимович — механик земснаряда «Печорский-2».

Вяткин Павел Егорович — начальник коммерческого отдела управления пароходства.

Гладин Николай Павлович — шкипер баржи № 101.

Еременко Кирилл Петрович — механик парохода «Двина».

Еремин Петр Александрович — начальник Печорского речного порта.

Карасов Михаил Евгеньевич — капитан парохода «Кажим».

Козинский Павел Селиверстович — механик парохода «Сварщик».

Ковригин Александр Прокопьевич — капитан парокатера «Батманов».

Константинов Алексей Михайлович — начальник судоходной инспекции Печорского бассейна.

Кузнецов Иван Васильевич — командир земснаряда «С. Двинский-17».

Куницын Геннадий Иванович — капитан парохода «М. Шолохов».

Литов Николай Алексеевич — заместитель начальника управления пароходства.

Марков Василий Алексеевич — капитан теплохода «Венера».

Нелаев Серафим Константинович — капитан парохода «Авиатор».

Низовцев Василий Андреевич — командир земмашини «Печорская-4».

Обухов Павел Иванович — командир земснаряда «Печорский-5».

Паршинский Федор Леонидович — капитан парохода «Вершигора».

Поздынин Яков Логинович — групповой механик Верхне-Печорского техучастка.

Рочев Иван Данилович — капитан парохода «Пограничник».

Рожин Александр Игнатьевич — капитан парохода «Освод».

Савин Николай Васильевич — начальник Нижне-Печорского технического участка.

Стрекаловский Иван Николаевич — механик парохода «Тургенев».

Терентьев Михаил Кирилович — начальник пристани Щельяюр.

Федосеев Василий Иванович — начальник отдела кадров управления.

Федоров Иван Михайлович — капитан парокатера «Калмыков».

Федосеев Виктор Иванович — линейный механик Нижне-Печорского техучастка.

Чертков Андрей Гаврилович — первый помощник багермейстера земмашини «Печорская-3».

Червочкин Николай Степанович — механик парохода «Труд».

Шашев Александр Петрович — диспетчер пароходства.

Многие из них до этого были награждены орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями. Их по праву называли гвардейцами речного транспорта. Ими гордились и сегодня гордятся речники Печорского бассейна.

Лучшие из лучших речников избирались депутатами районных и сельских Советов депутатов трудящихся, в Верховный Совет Коми АССР.

Так, в 1955 году депутатами в Верховный Совет Коми республики были избраны капитан парохода «Михаил Шолохов» Геннадий Иванович Куницын и капитан парохода «Свирь» Сергей Егорович Головкин. Несколько созывов избирался депутатом Верховного Совета Коми АССР начальник пароходства Павел Никандрович Иванов, который пользовался огромным авторитетом среди речников Печоры. Будучи начальни-

ком бассейнового управления пути, а затем начальником пароходства, был награжден несколькими орденами и медалями. А затем, работая начальником Ленского объединенного пароходства, он стал Героем Социалистического Труда. Теперь Павел Никандрович на пенсии.

В связи с 40-летием Великой Октябрьской социалистической революции 6 ноября 1957 года газета публикует статью заместителя начальника Печорского пароходства Н. А. Литова «Достижения речников Печорского пароходства за годы Советской власти». Автор пишет, что за годы Советской власти речным транспортом на Печоре перевезено более 20 миллионов тонн груза и сделано около 10 миллиардов тонно-километровой продукции.

По сравнению с 1932 годом, когда было организовано пароходство, грузооборот вырос по тоннам в 8 с лишним раз и по тонно-километровой продукции в 7,5 раза.

Валовая продукция предприятий пароходства за период с 1937 года по 1957 год возросла почти в 5 раз, а выработка на одного рабочего — в 4 с лишним раза.

Нынешнее состояние флота, пристанского хозяйства и промышленных предприятий гарантирует перевозки грузов в больших размерах.

Отмечая активное участие старейших работников речного флота Печорского бассейна в революционных событиях 1917 года, гражданской войне и национализации флота, в связи с 40-летием Великой Октябрьской социалистической революции министр речного флота З. А. Шишков наградил значком «Отличник социалистического соревнования» начальника Печорского порта П. А. Еремина, капитана парохода «Кажим» М. Е. Карасова, бывшего командира земмашини В. А. Низовцева и пенсионера И. Х. Щелчкова.

Почетной грамотой МРФ были награждены шкипера Н. П. Гладин, К. П. Голохвастиков, А. И. Канев, Е. Г. Терентьев, И. Ф. Тимохов, А. Г. Чертков, инструментальщик М. Ф. Дубов, капитаны А. П. Ковригин, Ф. Л. Паршинский, И. Н. Федосеев, юрист консультант пароходства И. А. Моторин, редактор газеты «Речник Печоры» М. П. Петров, главный инженер Щельяюрских СРМ А. И. Федосеев и механик П. М. Цигляев.

Они стояли у истоков Советской власти и речники Печорского бассейна должны знать эти имена.

В 1958 году начал пробовать себе дорогу новый почин в социалистическом соревновании — борьба за звание коллективов и ударников коммунистического труда.

28 ноября 1958 года коллегия Министерства речного флота и Президиум ЦК профсоюза рабочих морского и речного фло-

та одобрили инициативу бригады котельщиков Московского судостроительно-судоремонтного завода во главе с бригадиром А. Барабановым, решившей трудиться по-коммунистически, завоевать почетное звание бригады коммунистического труда.

Инициатором жить и работать по-коммунистически и добиться присвоения звания коммунистического труда в Печорском пароходстве выступил экипаж парохода «Лесовод», возглавляемый капитаном М. Ф. Носовым. Члены команды парохода взяли обязательство план семилетки выполнить за пять лет и обратились ко всем членам судокоманд Печорского пароходства и бассейнового управления пути с призывом включиться в соревнование за звание экипажа коммунистического труда.

Инициатива экипажа парохода «Лесовод» была одобрена руководством пароходства и баскомфлотом и рекомендована профсоюзным комитетам совместно с партийными организациями поддержать ее на флоте.

Среди береговых коллективов взяли обязательства бороться за высокое звание коллективов коммунистического труда бригада шпалорезки пристани Троицко-Печорск из пяти человек во главе с рамщиком-пилоставом В. А. Ищенко, бригада плотников Щельяюрской ремонтно-эксплуатационной базы из шести человек, возглавляемой В. П. Артеевым, и бригада плотников затона Лемтыбож под руководством А. Н. Дурасова.

Первые индивидуальные обязательства — бороться за звание ударника коммунистического труда были взяты столяром Евлампием Александровичем Сивковым и плотником Михаилом Георгиевичем Пьянковым в Щельяюрской РЭБ, в Печорской РЭБ — токарем Александром Григорьевичем Чистиковым.

В 1959 году первым в Печорском пароходстве это почетное звание было присвоено экипажу парохода «Сергей Тюленин», где капитаном был С. В. Носков, и экипажу парохода «Лесовод» — капитан М. Ф. Носов. В 1960 году звания ударника коммунистического труда были удостоены Е. А. Сивков, М. Г. Пьянков и А. Г. Чистиков.

1960 год начался патриотической инициативой экипажа парохода «Олег Кошевой». Он обратился с призывом ко всем речникам Кomi АССР включиться в соревнование за звание экипажа коммунистического труда, приняв обязательство навигационный план выполнить к 20 сентября. Этот призыв нашел большой отклик со стороны речников бассейна.

В 1960 году в пароходстве включились в соревнование 12 коллективов и БУПе — 14. В нем участвовало 410 человек.

Почетное звание получили команды судов: «Олег Кошевой», «Печорская-9», бригады котельщиков затона Путеец во главе с Николаем Константиновым и Анатолием Быченковым в Печорской РЭБ.

В 1961 году участвовало в соревновании по пароходству 48 коллективов и БУПу — 21 с количеством 786 человек. Высокое звание завоевали экипажи паротеплоходов «Таллин», «Иван Земнухов», «Щорс». 5 сентября 1961 года состоялся первый слет ударников коммунистического труда Печорского бассейна.

В 1962 году в пароходстве за почетное звание соревновались 47 коллективов и БУПе — 18 в количестве 876 человек. В этом году были присвоены звания коммунистических экипажам «Печорская-6», паротеплоходов «Любовь Шевцова», «Минск», «Чибью», «Радищев».

12 августа 1963 года состоялся второй бассейновый слет ударников коммунистического труда. На нем присутствовали 61 делегат и 45 приглашенных речников. Слет прошел активно. Всем делегатам были вручены ценные подарки.

В 1964 году, в сотую навигацию парового судоходства на Печоре, число соревнующихся продолжает расти. В нем участвует 1274 речника, 109 коллективов.

Однако не следует думать, что соревнование за коммунистическое отношение к труду развивалось словно по графику. Были промахи и ошибки.

В обозреваемый период с 1946 года по 1964 год менялись организационные формы партийного руководства на речном транспорте.

ЦК партии в декабре 1948 года организовал политические отделы пароходства, а в центральном аппарате МРФ — Политическое управление. Начальник Политического управления являлся заместителем министра по политической части, а начальники политотделов — заместителями начальников пароходств.

Начальником политотдела Печорского пароходства в 1949 году был назначен Иван Сергеевич Колбасников. Перед политотделом с первых же шагов его деятельности встало неотложная задача — мобилизовать плавсостав, портовиков и других работников на обеспечение быстрого роста объемов перевозок. Политотдел большое место уделял идеологическим вопросам. В кружках и политшколах в 1949 году училось 550 человек, кроме того, 119 товарищей занимались самостоятельно повышением своих политических знаний. Особенно хорошо была поставлена политическая учеба в парторганизациях управ-

ления пароходства, пристани Нарьян-Мар и затона Лемтыбож.

Одним из средств, обеспечивающих выполнение плана, является хорошо поставленная массово-политическая работа. Как пример, в «Речнике Печоры» был обобщен опыт массово-политической работы на пароходе «Кровельщик». Хорошо работал красный уголок, регулярно проводились политинформации, беседы, читки газет, выпускалась стенная газета, освещавшая жизнь экипажа. Все члены команды были охвачены социалистическим соревнованием. И результат налицо — экипаж парохода уже в июне 1949 года выполнил пятилетний план.

Но в работе политотдела на первых порах имелись и серьезные упущения, на что было указано в постановлении бюро обкома КПСС в январе 1950 года. Указывалось, что политотдел слабо руководит партийными организациями, в результате парторганизации затонов Щельяюра и Троицко-Печорска, Печорских судоремонтных мастерских работают плохо. Работники политотдела — редкие гости на судах, не оказывают конкретной помощи первичным парторганизациям, а в основном заняты составлением различных директив и отчетов. Политотдел не осуществлял должного контроля за работой предприятий, не обращал нужного внимания на подбор и расстановку кадров.

Начальник политотдела И. С. Колбасников в июне 1950 года выступил в газете «За новый Север» со статьей «Первые шаги перестройки», где утверждал, что политотдел перестроил свою работу, укрепил связи с первичными партийными организациями, больше стал им помогать в практической работе.

В Печоре, Ошкурие, Щельяюре, Лемтыбоже и Троицко-Печорске в зимний период были созданы школы командного состава флота, где обучались 179 человек. 83 человека обучались на курсах шкиперов. Политотдел в Печоре организовал вечернюю партийную школу, в которой учились 34 человека из числа партийного, профсоюзного и хозяйственного актива. Были приняты меры по укреплению партийно-комсомольской прослойки на судах. Если в навигацию 1949 года на судах было 39 коммунистов и 130 комсомольцев, то в навигацию 1950 года было уже 49 коммунистов и 190 комсомольцев. На судах были созданы одна партийная, 33 комсомольских организаций и 5 партийно-комсомольских групп.

Политотдел и в последующие годы постоянно уделял внимание пополнению партийных рядов. Только за период с 1950 по 1952 год количество коммунистов на водном транспорте

увеличилось на 16,6 процента. В августе 1952 года на учете политотдела состоял 221 коммунист.

Возросло и число комсомольцев. Активизировалась работа профсоюзных организаций. Заметно оживили работу коллективы художественной самодеятельности управления Печорского пароходства, Печорского водздравотдела и Дома культуры речников. С большим успехом 21 июня 1953 года в г. Печоре прошел праздник песни. Тепло встречали печорцы выступления Таисии Переваловой, Отто Марышева, Риммы Стрекаловской и других. Речники Печорского бассейна в послевоенные годы обслуживали береговые и плавучие культивбазы.

Когда организационная и политико-массовая работа в партийных организациях речников была приведена в соответствие с большими и трудными задачами, стоявшими перед речным транспортом, отпала необходимость в существовании политотделов, сыгравших на определенном этапе важную роль. В ноябре 1954 года решением ЦК КПСС они были упразднены. Начальник политотдела И. С. Колбасников был избран первым секретарем Кожвинского райкома партии.

Вместо политотдела в пароходстве был создан партийный комитет плавсостава, который сосредоточил свое внимание на решающем участке деятельности пароходства. Секретарем партийного комитета был избран Г. Я. Мирошник.

27 декабря 1955 года состоялась первая конференция коммунистов плавсостава, которая дала положительную оценку работе партийного комитета.

На IV партийной конференции, которая состоялась в 1959 году, секретарем парткома плавсостава был избран А. А. Пономарев, ранее работавший первым секретарем Усть-Усинского райкома партии.

В 1963 году партком плавсостава реорганизуется в партком Печорского пароходства и бассейнового управления пути, которому были переданы все партийные организации речников в городе Печоре. Секретарем парткома избирается И. С. Колбасников.

В октябре 1964 года речники Печоры широко отмечали 100-летие парового судоходства на Печоре. В связи с этой датой и за успешную работу по выполнению государственных планов перевозок грузов и пассажиров Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 24 октября 1964 года коллектив Печорского речного пароходства был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР. За безупречную работу на речном транспорте 28 человек были награждены Почетными грамотами Президиума Верховного Совета РСФСР, 49 человек — Почетными грамотами Президиума Вер-

ховного Совета Коми АССР, значком «Отличник соцсоревнования МРФ» — 18 речников. Всего было награждено 446 человек. 11 речникам было присвоено почетное звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Не подкачали речники Печоры в юбилейном году. План перевозок был выполнен на 108 процентов, перевезено сверх плана 147 тысяч тонн грузов. Пароходство первым в Министерстве речного флота рапортовало о выполнении навигационного плана. По итогам республиканского социалистического соревнования за третий квартал 1964 года коллективу Печорского пароходства было присуждено переходящее Красное знамя МРФ и ЦК профсоюза с вручением первой денежной премии.

31 октября 1964 года в Доме культуры речников состоялось торжественное заседание. Доклад о столетии парового судоходства на Печоре сделал начальник Печорского пароходства Т. А. Пуртов.

На юбилейном вечере кроме речников присутствовало более ста гостей, представителей советских, партийных, профсоюзных, комсомольских и других организаций, приехавших поздравить многотысячный коллектив печорцев с большим праздником. В адрес президиума собрания поступило очень много телеграмм с теплыми поздравлениями и пожеланиями здоровья, счастья и достижений новых успехов в творческом труде на благо нашей Родины.

Председатель Президиума Верховного Совета Коми АССР Е. Ф. Катаев от имени и по поручению Президиума Верховного Совета РСФСР вручил коллективу пароходства Почетную грамоту Президиума Верховного Совета РСФСР.

От имени Коми обкома КПСС и Президиума Верховного Совета Коми АССР коллектив речников горячо поздравил первый секретарь обкома партии А. Г. Дмитрин.

25 июля 1965 года коллектив Печорского пароходства доложил о выполнении плана перевозок, установленный на 1959—1965 годы. Сверх плана до конца навигации было перевезено около миллиона тонн грузов.

За достигнутые успехи в выполнении заданий семилетнего плана по развитию речного транспорта Президиум Верховного Совета СССР Указом от 14 сентября 1966 года наградил орденами и медалями по Печорскому пароходству и БУП 29 человек. Капитан-помощник механика теплохода «Зубатка» Федор Яковлевич Попов был награжден орденом Ленина. Орденом Трудового Красного Знамени были награждены капитан парохода «Щорс» Вольдемар Львович Бабиков и механик земснаряда «Печорский-8» Константин Степанович Наволоцкий.

Печорское пароходство набирало силу.

## На главном направлении

---

«Осуществить дальнейшее развитие речного транспорта в первую очередь в Сибири, на Дальнем Востоке и Крайнем Севере. Увеличить пропускную способность... Печорского порта. Пополнить речной транспортный флот большегрузными составами, букирами-толкачами, грузовыми теплоходами повышенной грузоподъемности, мелкотоннажными судами для перевозки грузов по малым рекам, а также более современными типами пассажирских судов».

(Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», принятых на XXV съезде КПСС).

ХХIII съезд КПСС, состоявшийся в марте 1966 года, определил основные направления деятельности партии и народа на восьмую пятилетку (1966—1970 годы). Новые задачи были поставлены и перед Печорским речным пароходством, вытекающие из перспективного развития Печорского бассейна. За годы пятилетки предстояло увеличить объемы грузоперевозок, переработку грузов, выпуск валовой продукции промышленными предприятиями, почти в три раза увеличить объем капитального строительства. Существенно изменился грузопоток и характер грузов.

В 1961 году в Печоре стала создаваться опорная база для развертывания геологоразведочных работ широким фронтом. Здесь обосновались мощная экспедиция глубокого бурения, вышкомонтажная контора и ряд других подразделений, а летом 1963 года из Войвожа в Печору перебазировался разведочный трест. Началось решительное наступление геологов на Усинск, Вуктыл и Большеземельскую тундру.

В восьмую пятилетку 90 процентов геологоразведочных работ на нефть и газ по Коми республике сосредотачивалось в Печорском районе. Геологи упорно двигались к своей цели. Обнадеживали Вуктыл, Печорогородская площадь, нефтепроявления на Усе. И счастье стало улыбаться разведчикам недр. 5 июля 1966 года газовый фонтан вспыхнул на Печорогородской площади. А затем мощные, газовые фонтаны из нескольких скважин разбудили Вуктыльскую парму, где было открыто первое крупное газовое месторождение в Коми АССР. В 1964 году началось строительство поселка Усинск, а 29 октябрь

ря 1967 года на территории Печорского района был зарегистрирован поселок Вуктыл. Было принято решение о строительстве газопровода Вуктыл—Ухта—Торжок, которое началось в августе 1967 года впервые в мировой практике из труб диаметром 1220 миллиметров. Геологи развернули поисковые работы в верховьях Печоры, по рекам Лая, Колва и другим.

Надежными и верными помощниками геологоразведчиков были речники Печорского пароходства.

Потоки грузов с буровым оборудованием, строительными материалами, газопроводными трубами шли по водным магистралям на Вуктыл, Усинск, Нарьян-Мар, Возей, Лая.

Резко возросли объемы плотоперевозок в связи с увеличением лесозаготовок на верхней Печоре.

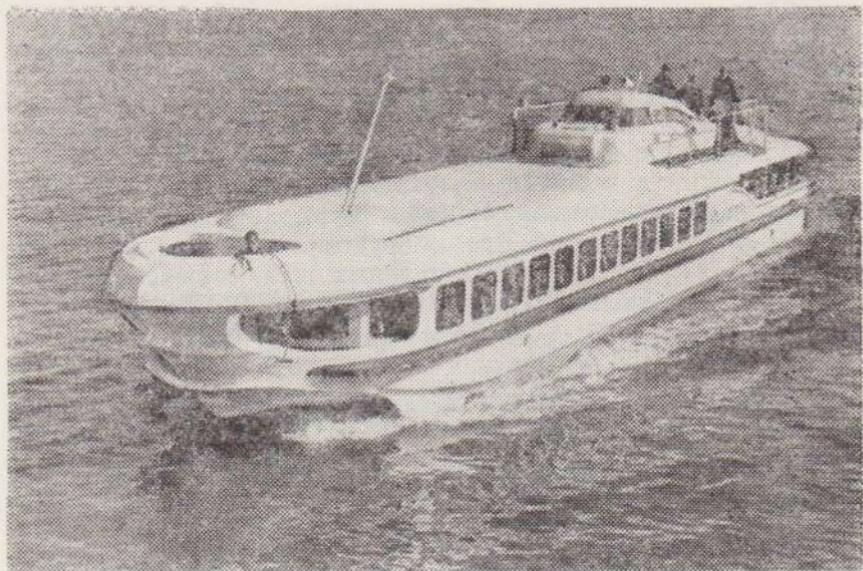
В годы восьмой пятилетки были успехи и упущения, срывы и взлеты, пришлось преодолеть немало трудностей, но благодаря большим усилиям коллектива речников важнейшие показатели пятилетнего плана пароходства были выполнены. 697 речников были награждены Ленинской юбилейной медалью, орденом Ленина был награжден Вольдемар Львович Бабиков, орденом Октябрьской Революции — Петр Васильевич Хозяинов.

По сравнению с 1966 годом в 1970 году перевезено грузов больше на 20 процентов, грузооборот возрос на 5,8 процента, объем переработки грузов — на 90 процентов, реализация товарной продукции — на 62 процента, объем капитального строительства — в три раза, освоено 9,2 млн. рублей. Производительность труда возросла в эксплуатационной деятельности на 24 процента, на переработке грузов — на 22 процента, в промышленной деятельности — на 23 процента. Введено основных фондов на сумму 7,6 млн. рублей.

За годы восьмой пятилетки поступило 1055 рационализаторских предложений, из них было внедрено 747. Сумма экономии от внедренных рационализаторских предложений составила 314184 рубля, т. е. по сравнению с семьей пятилеткой увеличилась в 2,2 раза.

Работали все годы пятилетки и досрочно выполнили пятилетние задания экипажи 41 судна. Наилучших показателей в выполнении пятилетнего плана добились экипажи теплоходов РТ-11, «Ташкент», «Радищев», «Зубатка», пароходов «Котовский», «Любовь Шевцова», «Саша Чекалин». А первым в пароходстве о выполнении пятилетнего плана рапортовал экипаж плавкрана № 125. Это было еще в августе 1969 года. Всего же за пятилетку экипаж плавкрана № 125 добыл и погрузил 1230 тысяч тонн гравийно- песчаной смеси.

Сотни рабочих и многие бригады выполнили пятилетние



«Ракета» в рейсе

задания за три-четыре года. Всех не перечислить, но особо следует отметить бригады котельщиков Печорской РЭБ, руководимые Ф. И. Рочевым, В. И. Матвейчуком и Г. С. Поповым. Эти три бригады пятилетний план выполнили более чем в полтора раза.

За годы пятилетки произошли большие качественные изменения. Похорошел и вырос центр речников г. Печора. Жилой фонд по пароходству в 1970 году увеличился на 64 процента по сравнению с 1966 годом. Только в Печоре было построено два 129-квартирных жилых дома, два общежития по 400 мест в каждом, два 79-квартирных жилых дома, детский комбинат на 280 мест. Находились в стадии строительства еще 129-квартирный дом и 100-квартирный дом с поликлиникой, ГПТУ на 600 мест, спортивный корпус с плавательным бассейном и т. д.

Значительное строительство было проведено и на линейных предприятиях пароходства: в Троицко-Печорске, Лемтыбоже и Щельяюре. Отрадно, что там появились первые объекты в кирпичном исполнении.

Существенные перемены произошли на флоте: суда стали более мощными, быстрыми, комфортабельными. Пароходство построило и получило из других бассейнов 104 современных

судна общей мощностью 10 тысяч лошадиных сил с грузоподъемностью 50 тысяч тонн.

В конце июля 1966 года жители нижнепечорских сел впервые увидели, как, еле касаясь воды, стрелою мчится белоснежное судно. Многие подумали, что это самолет и в этом не было ничего удивительного — такая скорость и такой вид. Это был крылатый первенец. Если теплоход типа «ВТ» расстояние от Печоры до Нарьян-Мара преодолевает за 56 часов, то «Ракета» промчится за 16 часов, т. е. в 3,5 раза быстрее.

В 1968 году на Печоре появился и глиссирующий флот. Теплоходы типа «Заря» мелко сидят и развивают скорость до 30 километров в час, не нуждаются в особых подходах к причалу, а поэтому очень удобны в условиях Печоры.

Высокое мастерство в годы пятилетки показали судостроители Печорской РЭБ, которые стали строить 800-тонные грузовые теплоходы проекта Р-40. Первым был построен теплоход «Василий Батманов».

Мощнее стали и буксировщики. В 1967 году на Печору прибыл мощный буксировщик «Академик Чебышев», который был построен в Финляндии. Прочный корпус и хорошая маневренность позволяют ему плавать в ледовых условиях. С тех пор «Академик Чебышев» первым начинает навигацию и последним заходит в затон. С 1970 года пароходство получает мощные 400-сильные буксировщики проекта Р-14, которые хорошо показали себя в работе.

Коренные изменения произошли и в несамоходном флоте: увеличился их тоннаж, баржи стали прочнее и совереннее. Несамоходный флот пароходства пополнился на 37 тысячетонных барж, из них 16 барж были построены в Печорской РЭБ.

В годы пятилетки зримо изменился Печорский порт, который призван дать «зеленую улицу» всем грузам, предназначенным для дальнейшей транспортировки водным путем. На строительство причалов порта было вложено почти три миллиона рублей.

В 1966 году пароходство располагало 6 береговыми, 16 плавучими и 9 судовыми кранами. За годы пятилетки получено 15 кранов общей грузоподъемностью 182,5 тонны. В 1970 году оно уже имело 12 береговых, 18 плавучих и 16 судовых кранов. В Печорском порту был монтирован 100-тонный кран «Дерик». Уровень комплексной механизации переработки грузов доведен до 94,3 процента, а на наиболее трудоемких тарноштучных грузах — с 18,5 процента в 1965 году до 61 процента в 1970 году.

Речники Печоры в 1968 году получили из Болгарии плавучую судоремонтную мастерскую, оснащенную самыми современными средствами.

менными станками и оборудованием. Эта мастерская установлена в Троицко-Печорске.

В начале мая 1966 года коллегия Министерства речного флота и Президиум ЦК профсоюзов рабочих морского и речного флота одобрили инициативу экипажа теплохода «Выкса» Камского пароходства, первым на речном флоте начавшим работать по научной организации труда.

В Печорском пароходстве 26 марта 1966 года была создана центральная творческая бригада по внедрению НОТ. В 1966 же году началось внедрение НОТ на теплоходах «Рига» и «Вильнюс». В 1967 году по планам НОТ работали теплоходы «Ташкент», «Киев», «Рига», «Вильнюс», танкер № 152 и пароход «Любовь Шевцова». Был осуществлен комплекс предварительных мероприятий, являющихся составной частью НОТ, на гравийном участке порта и в котельно-сварочном участке Печорской РЭБ.

В феврале 1968 года была проведена первая бассейновая конференция НОТ. Но надо сказать, что и после этой конференции практическая работа по внедрению НОТ должного размаха не получила. По планам НОТ в том году работали только 10 судов, один участок и цех.

Девятый пятилетний план развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы предусматривал значительный подъем материального и культурного уровня жизни народа, на основе высоких темпов развития социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда.

В Директивах по пятилетнему плану конкретные задачи были поставлены перед работниками транспорта: обеспечить дальнейшее развитие транспорта; продолжить работы по улучшению водных путей; расширить пропускную способность речных портов и пристаней за счет оснащения их высокопроизводительными перегрузочными машинами и строительства новых механизированных причалов; увеличить мощности предприятий по ремонту транспортных средств; пополнить речной флот грузовыми и быстроходными пассажирскими судами; улучшить использование транспортных средств, сократить простой и порожние пробеги; расширить контейнерные и пакетные перевозки грузов; поднять уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ.

По Печорскому пароходству за пятилетие намечалось увеличение перевозок грузов на 36 процентов по объему и на 13 процентов по грузообороту. Особенно большое увеличение перевозок предусматривалось по нефтепродуктам. Перевозки нерудных строительных материалов увеличивались в два раза и

должны были достигнуть до двух миллионов тонн, перевозки грузов в порту-пристанях увеличивались на 73 процента — до 4 миллионов тонн. Выпуск валовой продукции увеличивался на 22,3 процента.

Для обеспечения этих задач пароходству предстояло закончить реконструкцию первой очереди Печорского порта и взяться сразу же за вторую очередь реконструкции и строительства причалов. Особое внимание следовало обратить на качество строительства, пополнить флот и, в первую очередь, буксирный и нефтеналивной, развить дебаркадерное хозяйство для улучшения обслуживания пассажиров и ускорения обработки флота. Приступить к строительству буксировщиков проекта Р-14 мощностью 450 лошадиных сил, комбинированных барж проекта Р-93 грузоподъемностью 400—600 тонн. Предстояло построить блок цехов в Печорской РЭБ и вторую очередь слива, построить за пятилетие 38 тысяч квадратных метров благоустроенной жилой площади, комплекс профтехучилища, школу в Лемтыбоже, детский комбинат в Щельяюре, поликлинику в Печоре и ряд других объектов.

Речники Печоры успешно справились с выполнением девятого пятилетнего плана. Они досрочно — 1 июля 1975 года рапортовали о выполнении пятилетки. Перевезли сверх плана 940 тысяч тонн грузов и сделали 96 миллионов тонно-километров. Перевезено сверх плана 86 тысяч пассажиров. За достигнутые успехи, досрочное выполнение заданий девятой пятилетки по перевозке грузов Печорское пароходство было награждено Дипломом Совета Министров Коми АССР.

За самоотверженный труд в девятой пятилетке 43 речника были награждены орденами и медалями, 170 человек удостоены знака «Ударник девятой пятилетки». Печорский порт награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Коми АССР.

В девятой пятилетке с каждым годом увеличивались объемы перевозок. Увеличивались и мощности для перевозки и переработки грузов. Только в 1975 году Печорское пароходство получило 10 буксировщиков по 450 лошадиных сил, девять 1000-тонных барж, два пассажирских теплохода «Заря», два плавкрана, два порталных крана, гравийно-сортировочную земмашину и другие средства механизации.

В 1972 году корабели Печорской ремонтно-эксплуатационной базы построили первый более усовершенствованный 450-сильный теплоход проекта Р-14 «А».

В 1973 году общая протяженность эксплуатационных водных путей в Печорском бассейне составила 3975 километров.

За годы девятой пятилетки дальше набирал мощность Пе-



*Ветераны войны и труда Печорского пароходства и бассейнового управления пути.*

чорский порт. Здесь были капитально построены причал для тарно-штучных грузов, причалы тяжеловесных и минерально-строительных грузов, блок бытовых помещений. В стадии строительства находился блок цехов ремонтно-механических мастерских (РММ).

Реконструкция порта и оснащение его первоклассной погрузочно-разгрузочной техникой позволили увеличить объемы переработки грузов с 2304 тысячи тонн в 1970 году до 5876 тысяч тонн в 1977 году.

16 апреля 1974 года было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ и развитию нефтяной и газовой промышленности в северных районах Коми АССР и Ненецком национальном округе Архангельской области», что явилось важным событием в жизни Печорского бассейна. Задача заключалась в том, чтобы в ближайшее время создать на Северо-Востоке Европейской части СССР, в сравнительной близости от центров переработки нефти и потребления газа, новую крупную нефтегазодобывающую базу страны.

7 июня 1974 года состоялся пленум Печорского горкома КПСС, который определил задачи городской партийной орга-

низации по выполнению данного постановления. Пленум установил конкретные задания наряду с другими Печорскому пароходству и бассейновому управлению пути, призванными принять самое активное участие в развитии нефтяной и газовой промышленности в Печорском районе.

Фактически работы уже разворачивались. В марте 1974 года началось строительство железной дороги Сыня—Усинск протяженностью 115 километров. Полным ходом шли работы на строительстве линии электропередачи с напряжением 220 киловольт Ухта—Печора—Усинск. Была пробита зимняя автомобильная дорога Печора—Усинск—Возей. Началось строительство объектов строительной индустрии, материально-технического снабжения и баз по ремонту оборудования в Усинске. И во всем этом большую помощь геологам, нефтяникам, газовикам и строителям оказывали речники Печорского пароходства.

Возросшие задачи требовали конкретного и оперативного руководства на местах со стороны партийных и советских органов. Поэтому Указом Президиума Верховного Совета РСФСР на территории Кomi республики в феврале 1975 года были образованы Вуктыльский и Усинский районы.

4 марта 1975 года в Печоре и Усинске побывал Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин. Вместе с А. Н. Косыгиным были министр нефтяной промышленности СССР В. Д. Шашин, министр геологии СССР А. В. Сидоренко, министр строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности Б. Е. Щербина, первый секретарь Кomi обкома КПСС И. П. Морозов, председатель Президиума Верховного Совета Кomi АССР З. В. Панев и председатель Совета Министров Кomi АССР П. А. Безносов.

Товарищ Косыгин А. Н. посетил промышленные предприятия и новостройки Усинска — будущего города нефтяников и геологов, подробно интересовался вопросами обустройства нефтепромыслов. Состоялись теплые встречи со строителями, геологами, нефтяниками.

Столь большое внимание Коммунистической партии и Советского правительства развитию Кomi республики дает свои ожидаемые результаты. С каждым годом Северо-Восток Европейской части нашей Родины все отчетливее становится новой кладовой нефти и газа страны.

В Печоре до 1960-х годов более или менее устойчивую энергобазу имели только железнодорожники. В речной части города в 1952 году имелась одна электростанция, принадлежащая Печорским судоремонтным мастерским, где стояли три локомобиля общей мощностью 400 киловатт. В 1955 году мощ-

ность этой станции была доведена до 1000 киловатт. В 1961 году в поселке Кожва устанавливается первый энергопоезд на Печоре мощностью 2500 киловатт. С наступлением ледостава монтировали электролинию напряжением 6 киловольт с тем, чтобы спасти город от энергетического голода. Но и при этом в 1963—1965-х годах жилые кварталы города освещались поочередно. Не хватало электроэнергии промышленным и бытовым предприятиям.

Капитально вопрос энергоснабжения города был решен после перегона из города Тюмени плавучей электростанции «Северное Сияние-2» мощностью 20 тысяч киловатт.

Далек и долг был путь до Печоры: реки Тюмень, Тобол, Иртыш, Обь, Карское и Баренцево моря и наконец — Печора. 7 сентября 1971 года, на 68-день с момента начала рейса из города Тюмени, сквозь дождливую и холодную осеннюю хмарь на свинцовой глади Печоры появились теплоход «Академик Чебышев», а чуть ниже его — внушительных размеров плавучее сооружение, очень похожее на океанский лайнер. Тут же на берегу состоялся митинг, на котором первый секретарь горкома партии Н. Л. Жеребцов тепло поздравил энергетиков и экипаж теплохода «Академик Чебышев» с успешным завершением трудного рейса.

Электростанция была смонтирована в кратчайший срок иpusчена в эксплуатацию.

В числе важнейших народнохозяйственных задач десятой пятилетки XXV съезд КПСС назвал формирование нового Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса на территории Коми АССР и Ненецкого автономного округа Архангельской области.

В выполнении этой масштабной задачи резко возросла роль города Печоры как крупного транспортного узла, где, кроме Печорского пароходства, развили свои хозяйства депо, станция Печора, Печорское авиапредприятие и Печорское авто-транспортное предприятие.

Имея современный флот и мощную судоремонтно-судостроительную базу, речники Печоры вносили важный вклад в развитие экономики Коми республики и Ненецкого автономного округа. Только за 1976—1977 годы они доставили народному хозяйству 7762 тысячи тонн различных грузов. В 1978 году пароходству предстояло доставить свыше четырех миллионов тонн грузов с грузооборотом 910 миллионов тонно-километров. И оно успешно справилось с этой задачей.

В четвертом году десятой пятилетки коллектив Печорского пароходства выполнил план по тоннам на 102,6 процента, тонно-километрам — на 100,2 процента, по перевозкам пассажи-



Второй секретарь Коми обкома КПСС  
В. И. Мельников вручает награду Печорскому  
пароходству (второй слева — начальник  
пароходства В. А. Макеев, третий — секретарь  
парккома пароходства и БУП Ю. А. Фир)

ров — на 107,5 процента, по пассажиро-километрам — на 105,2 процента.

За достижение высоких результатов во Всероссийском социалистическом соревновании и успешное выполнение плана 1979 года коллектив Печорского пароходства был награжден переходящим Красным знаменем Совета Министров РСФСР и ВЦСПС. Теперь за один только год было перевезено грузов больше, чем за все годы Великой Отечественной войны. В 1979 году перевозки грузов против 1932 года увеличились по тоннам в 22 раза, а по тонно-километрам — в 12 раз.

В конце 1980 года речники Щельяюра торжественно отмечали шестидесятилетие со дня основания своего предприятия — первого предприятия речников Печоры, которое дало жизнь Печорскому пароходству. Щельяюрский судоремонтно-судо-

строительный завод за достигнутые успехи в выполнении заданий десятой пятилетки и в связи с шестидесятилетием со дня основания 13 ноября 1980 года награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Коми АССР.

В 1980 году завод выпустил продукции в 1,5 раза больше по сравнению с 1970 годом. За тридцать лет выработка электроэнергии увеличилась почти в 15 раз. Все это не только количественный, но и качественный скачок, не только производственное, но и общественное событие в жизни коллектива предприятия.

Проходят годы. Совершенствуется техника, растет объем продукции, улучшается ее качество. Растет и хорошеет рабочий поселок речников Щельяюр. Завод построил детский комбинат, много жилых домов. Начато строительство домов из кирпича. Вместе с заводом растут люди. Эти люди знают проблемы, специфику, потребности завода.

На протяжении многих лет устойчиво и ритмично работают бригады судокорпусников, плотников, штукатуров-маляров, возглавляемые Н. П. Ануфриевым, В. П. Артеевым, У. А. Рочевым. Не отдельные кратковременные взлеты, а постоянный уверенный подъем характеризует эти бригады.

Завод не только строит, но за зимний период ремонтирует более ста самоходных и несамоходных судов.

Только за 1979 год у 38 рационализаторов завода внедрено в производство 54 предложения с общим экономическим эффектом 12,4 тысячи рублей.

В достижениях завода большая заслуга партийной организации, объединяющей 98 человек. Большинство партийцев показывает пример в труде и в общественных делах. Досрочно выполнили задания десятой пятилетки электромонтер А. П. Артеев, плотники В. А. Терентьев, Л. Н. Мелентьев, А. Г. Канев, столяр Е. А. Сивков, электросварщик И. Н. Жигалов и другие.

Коллектив завода активно участвует в движении за коммунистическое отношение к труду. Более 140 рабочих носят звания ударников коммунистического труда. 10 бригад и экипажей судов удостоены звания коллектива коммунистического труда.

Щельяюр — подлинная база Печорского речного пароходства. Традиции речников здесь передаются от поколения к поколению. Здесь испытанные и квалифицированные кадры всех профессий речного транспорта. У щельяюрских речников большое будущее.

В навигацию 1977 года вождение большегрузных составов получило широкое распространение среди экипажей судов про-

екта Р-14 «А». Теплоход «Северный» план выполнил на 136,1 процента, сэкономил топлива 36,7 тонн. Анализируя этот опыт, журнал «Речной транспорт» писал: «Применение большегрузных составов в Печорском пароходстве позволяет добиться снижения стоимости перевозок грузов в сравнении с существующей схемой использования флота на 18 процентов и повышения производительности труда в полтора раза. При этом экономия эксплуатационных расходов за навигацию составляет 440 тысяч рублей. Впервые по реке Печоре от города Печоры до Нарьян-Мара в 1978 году успешно провел двухниточный толкаемый состав из четырех барж общей грузоподъемностью 4000 тонн экипаж теплохода «Северный», где капитаном был А. П. Апанасенко».

В навигацию 1980 года 18 коллективов судов работали по групповому методу. Установленные планы ими выполнены на 166 процентов по тоннам и 107 процентов по тонно-километрам. Валовая производительность работы флота по групповому методу составила к плану 116 процентов, суммарный грузооборот, условно выполненный высвобожденным флотом — 28 миллионов тонно-километров. Наилучших результатов при работе групповым методом достигли экипажи теплоходов: БТТ-303 (капитан В. А. Федосеев), «Нарьян-Мар» (капитан Е. А. Ковалев), «Семен Калмыков» (капитан А. Б. Поляков). Объем перевозок методом толкания составил 84 процента (283 млн. тонно-километров) от общего объема перевозок в несамоходных судах.

«Пять вместо шести» — под таким девизом продолжается работа судов групповым методом. Это означает, что 5 судов вместо 6 выполняют навигационный план, а одно судно находится в резерве.

В настоящее время 84 процента общей численности плавающего состава трудятся по совмещенным профессиям, 71 процент несамоходного флота работает без баржевых команд.

Все более широкое распространение на предприятиях пароходства находит метод бригадного подряда. Инициаторами его выступили экипажи теплоходов «Комсомольский», «Северный», «Заря» № 156, 158, 179 и НТ-155. В судоремонт 1979—1980 годов этим методом отремонтировано 20 портальных и 13 плавучих кранов, 15 судов среднего и текущего ремонта.

Продолжая работу по ремонту флота методом бригадного подряда, в пароходстве в судоремонт 1980—81 годов отремонтировано 25 судов. Первым с хорошим качеством по методу бригадного подряда закончили ремонт теплоходов «Ракета-175», «Якша», «Юрий Гагарин», «Александр Чупров» и других.

Внедрение в практику опыта работы предприятий Ленин-

градского транспортного узла позволило укрепить деловые контакты между речниками и железнодорожниками, организовать единую систему планирования всего транспортного конвейера, повысить ответственность сторон за обеспечение согласованной работы. В результате в смешанном железнодорожно-водном сообщении в 1979 году переработано на 3028 вагонов больше, чем в 1978 году.

В 1980 году комплексное социалистическое соревнование между предприятиями-смежниками за повышение эффективности использования транспортных средств получило дальнейшее развитие. В результате Печорский порт успешно справился с выполнением всех основных производственно-экономических показателей деятельности. Простой вагонов сократились на 34 процента и судов — на 4,8 процента по сравнению с 1979 годом.

В 1980 году коллектив пароходства выполнил план перевозок грузов по тоннам на 101 процент и по тонно-километрам — на 100,5 процента. Перевыполнены задания по перевозкам сухогрузов, нефтепродуктов, пассажиров, по объему погрузочных работ, по производству валовой и реализации промышленной продукции. Выпуск товаров культурно-бытового назначения увеличился на 5,4 процента. В нефтегазодобывающие районы Коми АССР и Ненецкого автономного округа Архангельской области перевезено грузов в 1,5 раза больше, чем предусмотрено планом. Достигнуты положительные результаты в экономической деятельности. При снижении себестоимости обеспечены задания по росту производительности труда на перевозках, погрузочно-разгрузочных работах, в промышленной деятельности. Получено сверхплановой прибыли 39 тысяч рублей. Перевыполнены годовые планы по объему капитальных вложений, строительно-монтажным работам, в том числе по жилищному строительству.

Все транспортные и промышленные предприятия обеспечили выполнение основных производственно-экономических показателей работы. Лучших результатов в социалистическом соревновании добились коллективы Печорского порта и Печорского судоремонтно-судостроительного завода, победители Всероссийского социалистического соревнования экипажи теплоходов «Ухта», «Заря-158», плавучего крана № 240 Печорского порта, бригада судокорпусников Печорского ССРЗ. За высокие производственные показатели в книгу Трудовой славы Печорского бассейна занесены коллективы теплоходов БТК-278, «Ташкент», «Заря-156», танкера НТ-157. Победителями во Всероссийском социалистическом соревновании среди рабочих ведущих профессий отрасли стали С. С. Данилевич, И. И. Канев,

которым присвоено звание «Лучший капитан-механик МРФ»; К. И. Кун — ему присвоено звание «Лучший механик МРФ»; В. И. Мартыненко, которому присвоено звание «Лучший портовый работник МРФ». 163 человека награждены значком «Победитель социалистического соревнования».

За годы десятой пятилетки в Печорском пароходстве была проведена значительная работа по укреплению материально-технической базы. На ее развитие направлено более 25 миллионов рублей капитальных вложений. Основные производственные фонды возросли на 47 процентов. Транспортный флот пополнился новыми типами современных самоходных и несамоходных судов. Завершается строительство Печорского порта, наращиваются производственные мощности Печорского и Щельяюрского ремонтно-эксплуатационных баз. Сделан шаг вперед в решении социальных задач. Внедрено в эксплуатацию свыше 15 тысяч квадратных метров жилой площади, что больше, чем предусматривалось планом, на 28 процентов. Средняя заработка плата рабочих и служащих возросла на 4,1 процента, на погрузочно-разгрузочных работах — на 5,5 процента, в промышленной деятельности — на 8,3 процента.

Пароходством выполнены пятилетние планы по перевозкам грузов в тоннах на 100 процентов и тонно-километрах — на 100,2 процента, пассажиров — на 101,2 процента, по погрузочно-разгрузочным работам — на 102,2 процента, по реализации промышленной продукции — на 101,6 процента. В десятой пятилетке по сравнению с предыдущей прирост объема перевозок составил 14,7 процента, погрузочно-разгрузочных работ — 42,7 процента, выпуска валовой продукции — 15,2 процента и реализованной — 9,5 процента.

В нефтегазодобывающие районы Коми АССР и Ненецкого автономного округа Архангельской области перевезено грузов 805 тысяч тонн или на 28 процентов больше, чем было предусмотрено планом. Доставлены получателям все предъявленные к перевозке товары народного потребления и грузы сельского хозяйства. План перевозок по малым рекам выполнен на 123 процента. Перевозки грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении увеличились на 83 процента при сокращении простоев вагонов в 2,2 раза. Производительность труда на перевозках возросла против плана на 3,1 процента при снижении себестоимости на 1,4 процента. Убытки от несохраненных перевозок сокращены в 1,6 раза. Пароходством выполнен пятилетний план по объему капитальных вложений на 110,7 процента, по строительно-монтажным работам — на 115,3 процента, по вводу в действие основных фондов — на 100 процентов.

С благодарностью отзываются о работе речников Печоры

трудящиеся Ненецкого автономного округа Архангельской области. Еще в дни празднования 100-летия парового судоходства на Печоре секретарь Ненецкого окружного комитета партии А. Артеев в газете «Нарьян-Мар» 31 октября 1964 года писал, что «исключительно большое значение сыграло Печорское пароходство в развитии экономики округа. Более 50 процентов груза в округ идет речным транспортом. На пригородной линии в Нарьян-Маре и в низовьях Печоры курсируют пассажирские теплоходы. Особенно следует сказать о завозе грузов в глубинные пункты округа: Коткино, Харуту и Хорей-Вер. Эти населенные пункты расположены на берегах мелких речек Сулы, Адзыва, где судоходство возможно только весной после ледохода и иногда осенью при большом подъеме воды. Однако не было случая, чтобы речники не завезли в эти пункты необходимые промышленные и продовольственные товары. В сложных условиях опытные капитаны осуществляли проводку всех судов и своевременно доставляли народнохозяйственные грузы».

С развитием Печорского пароходства расширился Нарьян-Марский морской порт, который оснащен портальными электрическими и дизельными кранами, автопогрузчиками, имеет достаточную складскую емкость».

Это было сказано 17 лет назад. За прошедшие годы роль Печорского пароходства в развитии Ненецкого автономного округа значительно возросла, особенно после известного постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 апреля 1974 года «О мерах по усилению геологоразведочных работ и развитию нефтяной и газовой промышленности в северных районах Кomi АССР и Ненецком национальном округе Архангельской области».

За успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки и социалистических обязательств, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 апреля 1981 года по Печорскому речному пароходству награждены орденом Трудового Красного Знамени Ким Тимофей Васильевич — заместитель начальника Печорского речного пароходства по рабочему снабжению и Потанин Николай Николаевич — капитан-механик теплохода БТК-278. Орденом Дружбы народов награжден Аввакумов Анатолий Васильевич — портовый рабочий Печорского речного порта. Ордена «Знак Почета» удостоен Власов Альберт Алексеевич — главный инженер Печорского речного пароходства. Орденом Трудовой Славы II степени награжден Терентьев Конон Иванович — слесарь Щельяюрского судоремонтно-судостроительного завода. Медалью «За трудовую доблесть» награждены Кузьменко Вера Григорьевна — штурман-помощник механика теплохода «Ижма» и Порошина Нелли Дмитриевна — старшая

продавщица магазина № 15 Печорского орса. Медалью «За трудовое отличие» удостоены Ануфриев Альберт Евгеньевич — бригадир судосборщиков Щельяюрского судоремонтно-судостроительного завода, Артеев Николай Владимирович — капитан-помощник механика теплохода «Усинск», Вокуев Вячеслав Яковлевич — шкипер баржи «МН-407» и Татаринцев Александр Георгиевич — крановщик Печорского речного порта. 123 передовика награждены знаком «Ударник десятой пятилетки».

Достигнутые результаты являются следствием самоотверженного труда коллективов судов и береговых предприятий, передовиков и новаторов производства, широкого развертывания социалистического соревнования за выполнение планов и принятых соцобязательств, применения новой техники, прогрессивной технологии и передовых методов организации труда, кропотливой, повседневной работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций бассейна по внедрению ленинского стиля в руководстве хозяйственной деятельностью, повышению ответственности, трудовой активности и инициативы работников.

Коммунисты Щельяюра в территориальном подчинении относятся к Ижемскому райкому партии, Лемтыбожа — Вуктыльскому, Троицко-Печорска — Троицко-Печорскому райкому партии. И только Печорский бассейновый комитет профсоюза рабочих морского и речного флота осуществляет руководство со всеми профсоюзовыми организациями пароходства и бассейнового управления пути. Возглавляет его Виктор Васильевич Иванов.

Партийный комитет Печорского пароходства и бассейнового управления пути, который возглавляет Ю. А. Фир, объединяет 536 коммунистов, состоящих на учете в 13 цеховых партийных организациях с правом первичных. Из общего числа коммунистов более 300 работают в системе материального производства, 206 являются рабочими ведущих профессий, каждый пятый коммунист — это молодой человек до 30 лет.

Партийный комитет, цеховые партийные организации направляют внимание коммунистов, всех рабочих, командиров производства, специалистов предприятий на безусловное выполнение государственных планов и принятых социалистических обязательств. Подавляющее число коммунистов оправдывают доверие, оказанное им товарищами по партии и идут в авангарде, личным примером влияя на улучшение всех дел в цехах, бригадах, на участках и судах. Именно такими являются Б. И. Диекас — член партийного комитета, механик теплохода «Заря-156», А. А. Шадрин — старший электромеханик плавкрана Печорской РЭБ, А. П. Еременко — капитан теплохода Печорского порта, А. А. Ануфриев — судокорпусник, партгруппорг

механического цеха Печорской РЭБ, Ф. Ф. Терентьев — партгруппир корпусного цеха Печорской РЭБ, З. Н. Орлова — зав. секцией магазина «Речник» и многие другие.

Партийный комитет располагает многочисленными кадрами идеологических работников. За последние годы этот отряд значительно увеличился, улучшился его качественный состав. Свыше 90 процентов политинформаторов и 75 процентов агитаторов — это хозяйственные и инженерно-технические работники, представители интеллигенции.

Прочно в практику работы организаций вошло проведение единых политдней. С 31 июля 1980 года труженики пароходства и БУП имеют возможность каждый четверг читать свою газету «Речник Печоры», которая заслуженно пользуется популярностью и авторитетом.

Партийный комитет, цеховые партийные организации свою работу по руководству общественными организациями проводят в первую очередь через и посредством коммунистов, работающих в общественных организациях.

В 9 первичных организациях общества «Знание» объединены 140 членов, которые ведут активную лекционную работу. На городских предприятиях речников трудятся 327 народных контролеров, среди которых 97 членов КПСС и 44 члена ВЛКСМ. Создано 14 цеховых групп и 34 поста народного контроля. Принятие Закона о народном контроле дало толчок к дальнейшей активизации контролеров, работа стала более целенаправленной и результативной.

На предприятиях и организациях пароходства достойно несут трудовую вахту комсомольцы и молодежь. Комсомольско-молодежные коллективы теплоходов «Северный» и «Советский», в числе первых освоившие групповой метод работы флота, завершили пятилетку уже в середине навигации 1979 года. Раньше срока выполнили задание десятой пятилетки комсомольско-молодежные коллективы теплоходов «Вильнюс», «Нарьян-Мар», «Ташкент», плавкрана № 278.

53 года тому назад 12 комсомольцев речников Щельяюра создали первую ячейку, сегодня же на предприятиях и организациях пароходства более 1500 комсомольцев.

Большое место в работе пароходства принадлежит профсоюзным организациям, которые активно участвуют в решении хозяйственных, социальных и культурных задач, много делают для подъема социалистического соревнования, режима экономии, рационализаторской работы.

В движении за коммунистическое отношение к труду участвует 2710 человек, 308 бригад и экипажей судов, 8 цехов. 1277 работников являются ударниками коммунистического

труда, 2 цеха, 50 судовых экипажей, 49 бригад носят звание коллектиvos коммунистического труда.

Бассейновый комитет профсоюзов уделяет большое внимание охране здоровья трудящихся, созданию условий безопасного и производительного труда.

За 1980 год выдана 171 путевка на санаторно-курортное лечение, 52 путевки в дома отдыха, 51 — в пансионаты; 110 человек получили путевки на диетпитание. Туристических путевок выдано 160. 29 человек по турпутевкам побывали за границей, 650 детей отдохнули в пионерских лагерях и на турбазах.

Успехи речников Печоры немыслимы бы были бы без использования резервов, без постоянного творческого поиска. В этом плане большую службу сыграла творческая инициатива рационализаторов и изобретателей.

Социалистические обязательства десятой пятилетки рационализаторами успешно выполнены. 376 рационализаторов подали 2158 рапортов, из которых внедрено в производство 1643, экономия от использования их составила 801 тысяча рублей, или на 11,1 процента выше принятого по соцобязательству.

В социалистическом соревновании изобретателей и рационализаторов Коми республики Печорский бассейновый совет ВОИР выходил 4 раза победителем с присуждением дипломов и денежных премий.

Особых успехов в творческой работе добился коллектив рационализаторов Щельяюрской РЭБ (председатель первичной организации ВОИР В. М. Пьянков), четырежды в течение пятилетки выходивший победителем в соцсоревновании между предприятиями пароходства. И, как следствие, ремонтно-эксплуатационная база ежегодно успешно справляется с производственной программой.

Коллектив Печорской РЭБ (председатель первичной организации ВОИР Г. В. Власова) ежегодно перевыполняет все показатели по рационализаторской работе. На 100 работников здесь приходится более 10 рационализаторов. Это самый высокий показатель среди предприятий пароходства. Коллектив базы вышел победителем соцсоревнования по повышению эффективности и качества в рационализаторской работе в 1980 году и в десятой пятилетке в целом.

Экипаж теплохода «Ракета-175» (капитан Е. Я. Ануфриев, механик В. М. Плешков) подал в 1980 году четыре рапортования с экономическим эффектом 1400 рублей. Комплексная творческая бригада речного порта в составе В. Т. Ковалева, А. А. Серикова, А. П. Ашихмина и других разработала и внед-

рила в производство 11 раппредложений с экономией 7426 рублей.

По выполнению индивидуальных обязательств наилучших результатов добились кузнец Печорской РЭБ А. В. Горшков, старший мастер Печорского речного порта А. А. Сериков, мастер пристани Троицко-Печорск П. Д. Чипсанов, токарь пристани Лемтыбож О. В. Тасминский.

Проводимая целенаправленная политко-массовая и организаторская работа общественных организаций положительно сказывалась на деятельности пароходства по улучшению транспортного обслуживания народного хозяйства Коми республики.

Наш рассказ о речниках Печорского пароходства был бы неполным, если вкратце не рассказать о тех коллективах, которые шли вместе, в меру своих сил и возможностей помогали и помогают коллективу пароходства решать возложенные на него задачи.

Речь идет о путейцах бассейна, о работниках здравоохранения, торговли, учебных заведений, культуры и спорта.

Первые водомерные посты на Печоре появились в 1895 году в устье рек Кожвы и Усы. А в 1920 году их насчитывалось 14. К 1964 году действовало уже 60 таких пунктов.

Первые неосвещаемые путевые знаки стали устанавливаться с 1913 года. До этого суда плавали без путевой обстановки, под руководством лоцманов. Началом организации путевого хозяйства следует считать 1920 год, в котором была произведена национализация флота и создана служба обстановки.

В 1923 году был организован технический участок пути с подчинением Севводпути.

В 1930 году стали поступать корчеподъемники, водолазные краны, были созданы первые изыскательские партии и траловые бригады. Начало взрывных работ как средства дноуглубления также относятся к этому времени. Первый многочерпаковый паровой земснаряд производительностью 150 кубометров в час прибыл на Печору с Северной Двины в 1933 году, а в 1938 году их было уже 8.

В 1938 году создается самостоятельное Печорское бассейновое управление пути в составе трех технических участков.

В 1944 году два земснаряда — «Печорский-6» и «Печорский-7» перегоняются на Обь.

В 1958 году путевая обстановка стала освещаться электричеством, а обслуживание пути — бригадным методом.

В 1964 году в бассейне работало 18 земснарядов и 35 паротеплоходов.

В 1978 году путейцы отметили 40-летие со дня основания управления. Протяженность эксплуатационных водных путей в

навигацию 1978 года составила 4178 километров вместо 2347 километров в 1938 году. За ударный труд 120 работников пути были отмечены правительственными наградами, среди них 13 человек — орденом Ленина. Многие годы коллектив путейцев возглавляет заслуженный работник народного хозяйства Кomi АССР, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Иван Васильевич Пугачев.

Коллектив Печорского бассейнового управления пути пятилетний план по всем производственным и экономическим показателям выполнил досрочно, 7 сентября 1980 года.

С начала десятой пятилетки в Печорском бассейне обследовано и освоено более 300 километров труднейших водных путей, проходящих через районы нефтегазовых месторождений.

Гарантированные габариты судового хода увеличены на участке от п. Вуктыл до г. Печоры общим протяжением 238 километров.

Пополнился и обновился технический флот бассейна. Взамен физически и морально устаревших паровых земснарядов и пароходов пришел дизельный флот. Всего с начала десятой пятилетки получены и введены в строй четыре землесоса и один многочерпаковый земснаряд общей технической производительностью 1650 кбм/час, два буксировщика по 450 лошадиных сил, четыре буксирных теплохода по 235 лошадиных сил, десять обстановочных теплоходов, шесть мотокатеров, двенадцать единиц несамоходного флота. Суммарный объем путевых работ за пятилетие составил 21 280 тысяч рублей.

Весь прирост объемов в путевом хозяйстве достигнут за счет роста производительности труда, которая превысила плановую на 4,5 процента. Себестоимость выполненных работ снижена против плана на 1,8 процента.

Согласно плану экономического и социального развития ведутся работы по жилищному строительству и развитию промышленных баз ремонта технического флота в поселках Путеец, Щельяюр, Троицко-Печорск.

На территории нынешнего Печорского района до Октябрьской революции было единственное медицинское учреждение — фельдшерский пункт в деревне Кожва, открытый в 1910 году, где фельдшером работал Петр Алексеевич Петров.

В годы гражданской войны Петр Алексеевич был красным партизаном. Это он по поручению первого Кожвинского волостного съезда Советов 4 января 1920 года подписал телеграмму на имя В. И. Ленина, в которой сообщалось об окончательной победе Советской власти на Печоре.

В 1922 году был открыт фельдшерско-акушерский пункт в Усть-Усе, а в 1925 году — больница в деревне Колва на 6 мест.

Медицинское обслуживание речников Печорского бассейна было организовано в 1929 году в Щельяюре врачом Александром Андреевичем Рожиным. В 1932 году больница была перебазирована в Усть-Цильму — в центр управления Печорского пароходства. В последующие годы организуются медпункты в Няшбоже, Усть-Усе, Ошкурие, Лемтыбоже, Троицко-Печорске. В 1934 году вместо Печорского врачебного объединения организуется Печорский водздравотдел с подчинением Наркомздраву СССР. Начальником водздравотдела был назначен Яков Архипович Соколов.

К 1937 году были построены больницы на 50 коек в Щельяюре и на 25 коек в Ошкурие и Усть-Усе.

Базой для подготовки медицинских кадров стала Щельяюрская больница. В 1937 году в Щельяюрскую больницу переехал из Ижемской больницы опытный хирург и рентгенолог Иван Павлович Брюшинин, который возглавил больницу.

В августе 1935 года вместе с управлением пароходства водздравотдел перебазировался в Усть-Усу, а в 1946 году — в Печору. В Печоре еще в 1941 году был открыт фельдшерский медпункт. В 1948 году была открыта больница на 50 коек, а в 1967 году расширена до 150 коек. В 1955 году Печорский водздравотдел был ликвидирован и передан в подчинение Севводздравотделу.

Большим уважением среди речников пользуются врачи О. Н. Большакова, А. П. Носова, В. Г. Горбачева, С. В. Мелюкштейне, Р. И. Калинина, Н. А. Трубицына и другие.

В 1981 году на страже здоровья речников только в Печорской линейной больнице имелось 27 врачей и 89 человек со средним медицинским образованием. Кроме того имеются Щельяюрская линейная больница, медпункты в Троицко-Печорске, Лемтыбоже и Нарьян-Маре.

Печора издавна славиться своими талантами. Во многих населенных пунктах имеются хоровые коллективы и кружки художественной самодеятельности. За большое сценическое мастерство коллективу драматического кружка Дома культуры речников в числе первых в Коми республике в 1963 году было присвоено звание Печорского народного театра. Богат и разнообразен репертуар данного театра. Это — классические произведения и пьесы советских и зарубежных авторов. На счету театра более 50 спектаклей, в том числе «Без вины виноватые», «Свадьба в Малиновке», «Чти отца своего», «Любовь Яровая», «Странный доктор», «Годы странствий», «Шельменко-денщик», «Палата», «Солдатская вдова», «Характеры» и многие другие. На Всероссийском смотре художественной самодеятельности за спектакль С. Алешина «Палата» театр получил диплом первой степени.

Исполнители главных ролей — рабочие и служащие. Это О. О. Марышев, Г. Д. Унгурян, С. В. Щукин, Г. Ф. Щукина, О. М. Насупкин, В. Г. Романенко, Т. В. Неуныалова и другие.

С 1975 года при Доме культуры организована фольклорная группа народной песни, которую возглавляет талантливая песенница Татьяна Николаевна Попова. За короткий срок группа стала лауреатом республиканского смотра художественной самодеятельности и дипломантом республиканского праздника по-сцен и фольклора.

Высокого исполнительского мастерства достиг и коллектив академического хора Дома культуры речников. Зрители не только городов и сел нашей республики, но Ленинграда и Москвы по достоинству оценили выступления этого коллектива. В 1972 году академический хор стал лауреатом премии Коми обкома ВЛКСМ.

Высокое мастерство, самобытный талант продемонстрировали печорцы в марте 1973 года в Сыктывкаре, в апреле 1978 года в Ухте и в апреле 1981 года в Сосногорске на Днях культуры и искусства Печоры.

В январе 1977 года народный ансамбль Дома культуры речников «Северянка» стал лауреатом первого Всесоюзного фестиваля самодеятельного творчества трудящихся. В основной группе ансамбля 40 человек. Большинство комсомольцы. Они сочетают учебу или работу с занятиями в ансамбле.

В апреле 1977 года на зональном смотре-конкурсе народных театров в Вологде Печорский народный театр был награжден Дипломом I степени Всероссийского и II степени Всесоюзного фестиваля самодеятельного художественного творчества трудящихся.

Неуклонно растет товарооборот. В Печоре построены магазины «Север», «Юбилейный», «Речник», «Детский мир», «Горизонт», «Тысяча мелочей» и другие. Имеются магазины и столовые на Печорской ремонтно-эксплуатационной базе, в порту, на линейных предприятиях.

В урсе пароходства, который объединяет 4 орса, комбинат общественного питания и базу, работает более 1500 человек. В торговле внедряются передовые методы, новые формы обслуживания покупателей. Все больше поступает товаров повышенного спроса.

Коллектив управления рабочего снабжения Печорского речного пароходства план десятой пятилетки по товарообороту выполнил на 100,2 процента. Продано сверх плана продовольственных и промышленных товаров на 418 тысяч рублей. Рост товарооборота составил за пятилетку 28,3 процента. План накоплений выполнен на 106,3 процента. Получено сверхплановой при-

были 693 тысячи рублей. Производительность труда работников торговли и общественного питания возросла на 30,5 процента.

Речники любят спорт. В Печоре построен Дворец спорта с плавательным бассейном, расширяются лыжные базы, во всех училищах оборудованы спортивные залы. Спортсмены Печоры успешно выступают на республиканских и бассейновых соревнованиях по борьбе, боксу, легкой атлетике, лыжам, гимнастике. Большое значение придается туризму.

26 февраля 1981 года стартовала очередная зимняя бассейновая спартакиада плавсостава, где участвовали команды Печорского и Щельяюрского судоремонтно-судостроительных заводов, Верхне-Печорского и Нижне-Печорского техучастков, речного порта, Печорского речного училища и ГПТУ № 4. Кубок бассовета ДСО «Водник» по перетягиванию каната выиграла команда Верхне-Печорского техучастка, победившая в финальной встрече команду речного училища. Традиционно сильная в гиревом виде спорта команда Щельяюрского ССРЗ уверено выиграла и на этот раз. Второе место заняли гиревики ВПТУ, а на третье место вышла команда Нижне-Печорского техучастка.

Бассейн Дворца принимал участников эстафеты вольным стилем. Этот вид соревнований уверенно выиграла команда курсантов Печорского речного училища. Пловцы Печорского ССРЗ заняли второе место, третий результат показала команда ВПТУ.

В 1981 году отлично выступили лыжники Печорского речного училища. В их активе есть командная победа на первенстве ЦС ДСО «Водник» среди средних специальных учебных заведений. И хотя команда училища успешно выступила и на этот раз, она не сумела остановить победный бег команды Щельяюрского ССРЗ.

Набрав в многоборье комплекса ГТО лучшую сумму очков, заводчане Щельяюра стали победителями спартакиады в общем зачете. Заместитель начальника пароходства Г. П. Кропоткин вручил команде Щельяюрского завода переходящий кубок и Почетную грамоту пароходства, БУП и баскомфлота.

Команда речного училища, занявшая второе место, и команда ВПТУ, ставшая третьей, также награждены Почетными грамотами.

Такие массовые соревнования проводятся ежегодно и вызывают большой спортивный интерес.

На Всесоюзной спартакиаде плавсостава в г. Омске спортсмен из Щельяюра Михаил Чупров стал чемпионом в гиревом спорте и в многоборье комплекса ГТО и показал результат кандидата в мастера спорта.

Более тридцати лет возглавляет бессменно добровольное

спортивное общество водников Печоры Михаил Михайлович Завьялов.

За все годы существования Печорское пароходство имело надежную базу по подготовке кадров для речного флота.

В 1935 году около города Сыктывкара, в затоне «Красный водник», был создан речной техникум для подготовки специалистов речного транспорта. Через год техникум был переведен на Печору, в село Щельяюр. Первое время техникум размещался в плохо приспособленном помещении школы ФЗУ. Но уже через год было построено двухэтажное учебное здание, которое по тем временам удовлетворяло всем требованиям учебного заведения.

В 1954 году Печорский речной техникум был переведен в город Печору, где в то время строилось новое здание комплекса — учебный корпус, общежитие, мастерские. В 1961 году он принял своих подопечных. В 1962 году техникум был реорганизован в Печорское речное училище.

Здесь имеются светлые, просторные аудитории, хорошо оборудованные кабинеты: судоводительский, электронавигационный, судомеханический, физический, химический; лаборатории: дизельная, электротехническая; слесарные, механические и столярные мастерские; физкультурный, актовый и читальный залы, библиотека. Иначе говоря, имеется все, чтобы учебное заведение стало подлинной кузницей по подготовке полноценных кадров судоводителей и судомехаников для речного флота и в первую очередь для Печорского пароходства и БУП.

Первый выпуск в техникуме был в 1939 году. Выпускники этого года Яков Васильевич Сметанин и Петр Иванович Корепанов уже в годы войны успешно работали капитанами пароходов, Анатолий Иванович Федосеев — директором Щельяюрского ремесленного училища, Николай Павлович Бондалетов — заместителем начальника судоходной инспекции.

Из стен этого училища вышли прославленные капитаны Печоры Вольдемар Львович Бабиков, Федор Яковлевич Попов, Виктор Петрович Днепровский, Анатолий Иванович Рочев и другие.

Всего же за 46 лет существования этого учебного заведения подготовлено более трех тысяч техников-судоводителей речного транспорта.

С большой теплотой и любовью вспоминают бывшие курсанты своих первых наставников — преподавателей В. А. Гюппенена, В. И. Большакова, О. К. Сурминскую, Г. П. Беляева, И. М. Колегова, О. К. Опарина и других. Много труда вложил в дело подготовки кадров бывший начальник училища Дмитрий Афа-



Идет занятие в Печорском речном училище. Преподаватель В. М. Стыров

насьевич Хозяинов. С 1961 года училище возглавляет инженер водного транспорта Вячеслав Алексеевич Анисимов.

История нынешнего Печорского государственного профессионально-технического училища № 4 начинается с 1927 года, когда в селе Ижме была организована профессионально-техническая школа. В 1930 году она была перебазирована в Щельяюр, передана в ведение Печорского пароходства и реорганизована в школу ФЗУ.

В школе учились и работали. Производственную практику под руководством мастеров проходили непосредственно на судах. В первый же год силами учащихся ФЗУ были отремонтированы пароход «Георгий Иванов» и катер «Товарищ». Пароходы «Кажим» и «Социалист» были закреплены за школой ФЗУ. Экипажи этих судов, за исключением командного состава, комплектовались из числа учащихся. Щедро передавали свои знания мастера производственного обучения Н. И. Федосеев, П. И. Лемзаков, А. С. Батманов и другие. Энергичным организатором многих добрых дел был директор школы Г. Ф. Сметанин.

В августе 1941 года школа ФЗУ была преобразована в ре-

месленное училище № 4, и стало основной базой для подготовки рабочих кадров флота.

Вот что рассказывает о тех годах ветеран речного транспорта Клавдия Петровна Чудинова: «В 1941 году двести мальчиков и девчонок из разных районов Коми республики приехали в Щельяюрское ремесленное училище. 1 августа приступили к занятиям. Нам было всего 14—15 лет. Жили дружно, весело. На занятия всегда мы ходили строем, форма у всех была одинаковая. Первую практику проходили на пароходе «Чапаев», где капитаном был А. И. Рожин.

7 ноября 1942 года нас досрочно выпустили и направили на различные пароходы. На судах были почти одни женщины. Бывших ремесленников училища № 4 сама жизнь учила жить, бороться с трудностями и преодолевать их.

Мы благодарны нашим преподавателям Николаю Ивановичу Федосееву, Анисиму Спиридоновичу Батманову и другим, которые привили нам любовь к реке».

В 1972 году ГПТУ-4 было перебазировано в г. Печору. Сегодня оно располагает прекрасными учебными корпусами, производственными мастерскими, культурно-бытовыми объектами. Словом, есть все для подготовки высококвалифицированных рабочих кадров для речного транспорта.

Только с 1941 года училище подготовило для речного транспорта более семи тысяч молодых специалистов.

Немало сил и терпения вложили преподаватели Ф. И. Климов, М. И. Немчин, А. С. Суровцев и другие, чтобы вырастить хорошую смену.

Совсем еще юным считается техучилище № 8, где директором М. И. Анисимова. Оно было организовано в 1979 году, в связи с недостатком квалифицированных кадров торговых предприятий. Училище готовит продавцов промышленных и продовольственных товаров, контролеров-кассиров и поваров. В 1980 году педагогический коллектив училища провожал своих первых выпускников. Судя по отзывам заведующих магазинов, куда были распределены молодые специалисты, педагогический коллектив училища поработал отлично.

Отметив сорокалетие системы профтехобразования, ГПТУ № 4 и ТУ № 8 будут совершенствовать процесс обучения и воспитания грамотных специалистов массовых профессий для предприятий речного транспорта и торговли.

На Печоре много изумительных мест. Советом Министров Коми АССР девять из них объявлены памятниками природы.

Кто из людей, хоть раз увидевших Печору, сможет забыть красоту и гордость Европейского Севера! Шумно и бурливо вырвавшись из западных склонов седого Урала, она стремительно

устремилась на Запад, к закату солнца. Но в районе Курьи, встретив крутые склоны Верхне-Печорской возвышенности, повернула на Север, прорезывая вековые дебри пармы, местами вновь приближаясь к отрогам Урала. Впитав в себя на своем пути воды рек Ильча, Мылвы, Велью, Лемью, Подчерьема, Шугора, Усы, Ижмы, Цильмы и других, она гордо и плавно вышла в Ледовитый океан.

Тысячелетиями несла она в гордом молчании свои изумительные чистые воды, омывающие громадные пространства сказочной земли, любясь крутыми берегами, украшенных вековыми деревьями.

Все это есть и сегодня. Но не только это. На пути могучей реки выросли сотни населенных пунктов, десятки леспромхозов, ощетинились буровые вышки, перешагнули ее высоковольтные линии, железнодорожный мост, на ее правом берегу вырос город, по-праву получивший название — Печора.

С рекой, флотом связали свою судьбу династии Федосеевых, Чупровых, Рочевых, Каневых, Ануфриевых, Сметаниных, Чипсановых, Хозяиновых, Кожевиных...

В 1923 году умер патриарх Печорского судоходства Иван Гаврилович Федосеев. Один за другим все семеро сыновей и дочь его стали работать на речном транспорте. Любовь к реке, профессии речника стала семейной.

Тринадцатилетним пареньком начал свою трудовую жизнь на реке Печоре в 1915 году Николай Федосеев. Работал масленщиком, помощником механика, механиком. А когда нужно было, становился токарем, мотористом, медником, кровельщиком. Как бывалого мастера, в 1932 году Николая Ивановича переводят в школу ФЗУ инструктором производственного обучения. В 1961 году за выдающиеся заслуги в области профессионального образования ему было присвоено почетное звание «Заслуженный мастер профессионально-технического образования РСФСР». В 1980 году коммунист Н. И. Федосеев награжден Почетной грамотой Коми обкома КПСС.

Николай Иванович и сегодня живет в Щельяюре. Бодр и жизнерадостен в свои восемьдесят лет.

Анатолий Иванович Федосеев был главным инженером Щельяюрских судоремонтных мастерских, а Виктор Иванович Федосеев возглавлял механическую службу Нижне-Печорских путейцев. Анатолия Ивановича уже нет в живых, а кавалер ордена Ленина В. И. Федосеев на пенсии, живет в Ухте.

В годы войны Василий Иванович Федосеев был начальником Печорского порта. При его личном участии строились двухэтажные дома по Речной и Ленинградской улицам, по Печорскому проспекту. Немало кирпича перетаскал он для стро-

ительства школы № 2 и бани во время субботников и воскресников. Девять раз коммунисты пароходства избирали Василия Ивановича своим вожаком.

За большие заслуги в развитии речного транспорта коммунисту В. И. Федосееву присвоено звание заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР. С 1953 года на его груди сверкает высокая награда нашей Родины — орден Ленина. За активное участие в хозяйственном и культурном строительстве г. Печоры и в связи с 25-летием со дня образования города В. И. Федосееву было присвоено звание «Почетный гражданин города Печоры».

Сейчас на речном транспорте трудится третье поколение Федосеевых.

Более двухсот лет общий трудовой стаж династии Рочевых. Счет годам начал Данил Рочев, шкипер у купца Норицьина. Его сыновья Иван, Петр и Диомид свою трудовую жизнь начали с матросов. Петр Данилович с 1931 по 1959 год бесменно плавал капитаном. Иван Данилович бесменно капитан парохода с 1939 по 1965 год. И за 26 лет ни одной аварии, ни одного происшествия. Он слыл как лучший плотовод на Печоре. Орден Ленина украшал грудь потомственного речника.

Анатолий Иванович Рочев — старший сын Ивана Даниловича, бывший капитан парохода, многие годы возглавлявший Печорский басскомфлот, за большие заслуги перед водным транспортом награжден орденом «Знак Почета». В настоящее время А. И. Рочев является начальником Судоходной инспекции Печорского бассейна. У Рочевых двое детей — Гелиос и Мария. Оба пошли по стопам отца.

Второй сын Ивана Даниловича — Петр, свою трудовую жизнь начал в 1947 году на пароходе «Лесовод» вместе с отцом. Сейчас он работает капитаном-механиком. У Петра Ивановича шесть сыновей и все они речники.

Третий сын Ивана Даниловича Яков Иванович — отличный токарь Щельяюрской ремонтно-эксплуатационной базы. Награжден медалью «За трудовую доблесть».

О профессии речника мечтают и правнуки Ивана Даниловича. Такова уж династия Рочевых.

Матрос, рулевой, моторист, штурман, помощник капитана, капитан — таков послужной список заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР Вольдемара Львовича Бабикова. За трудовые успехи награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд». В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина его имя занесено в Книгу трудовой славы Коми АССР. Теперь Вольде-

мар Львович — старший инженер пароходства по технике безопасности и охране труда, наставник молодежи.

Восемь боевых орденов и медалей у коммуниста Петра Васильевича Хозяинова. Бывший воин с первых же дней окончания войны переключился на трудовой фронт. И на этом фронте его заслуги отмечены орденом Октябрьской революции, медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд».

Сын потомственного речника Яков Васильевич Сметанин пошел по стопам своего отца. Окончив Щельяюрский речной техникум, он стал плавать на пароходах. В годы Великой Отечественной войны был капитаном. Его имя ставили в пример остальным. За отличное выполнение производственных заданий навигации 1944 года и судоремонт 1944—1945 годов весь экипаж парохода «Сталинец» во главе с Я. В. Сметаниным был занесен на бассейновую доску Почета. После войны Яков Васильевич многие годы работал начальником пристани Троицко-Печорск. Но его тянуло к реке. Плавал капитаном на пароходе «Андрей Жданов». Кавалер ордена Трудового Красного Знамени, человек большой души, рано ушел из жизни. Но традицию отца продолжают его сыновья — Евгений и Анатолий. Первый — капитан теплохода «Заря», второй — один из ведущих работников Щельяюрской ремонтно-эксплуатационной базы.

Четверых сыновей вырастил речник Василий Иванович Крусер. Старший сын Михаил окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта. Работал в Печорском порту, многие годы возглавлял партийный комитет Печорского пароходства и бассейнового управления пути. Был выдвинут на заведующего отделом Печорского городского комитета партии. Теперь Михаил Васильевич работает председателем исполкома Печорского городского Совета народных депутатов. Еще два сына Василия Ивановича — инженеры-речники.

Храбро сражался на фронтах Великой Отечественной войны Виктор Петрович Днепровский. В 1955 году он с отличием окончил Печорский речной техникум и связал свою жизнь с Печорой. Встал за штурвал парохода. Первые пассажирские теплоходы типа «Ракета» были доверены ему. За образцовое выполнение заданий IX-й пятилетки Виктор Петрович награжден орденом Октябрьской революции. Теперь он — заместитель секретаря партийного комитета пароходства, председатель головной группы народного контроля пароходства и БУП, капитан-наставник.

Тридцать лет работал на Печоре Николай Алексеевич Литов. После окончания Горьковского института инженеров водного транспорта в 1934 году он прибыл в Усть-Цильму и, как

говорится, с головой окунулся в дело, возглавив диспетчерскую службу пароходства. Первый инженер, коммунист с 1926 года, чуткий и отзывчивый руководитель, он быстро завоевал авторитет в коллективе. Многие годы Николай Алексеевич был заместителем начальника пароходства по эксплуатации флота. За самоотверженный труд на водном транспорте награжден орденом Ленина, медалями. Теперь отважный речник на пенсии, живет в Костроме, живо интересуется делами пароходства.

Окончив Щельяюрское ремесленное училище, Федя Попов от рулевого моториста стал капитаном. Большие организаторские способности, трудолюбие, душевную щедрость проявил Федор Яковлевич, будучи капитаном теплохода «Зубатка». Еще в 1964 году он был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР.

Экипаж коммунистического труда, возглавляемый Ф. Я. Поповым, первым за ледоходом буксировал плоты из верховьев Печоры, доставлял грузы по неизведанным рекам и речкам в Большеземельскую тундру буровикам, геологам, промысловикам Ненецкого автономного округа.

За образцовое выполнение заданий восьмой пятилетки\* Федор Яковлевич Попов награжден орденом Ленина. Теперь опытный судоводитель — капитан-наставник Печорского пароходства.

Орден «Знак Почета» украсил грудь А. А. Ильина, который 35 лет работал на одном предприятии, 12 лет возглавлял коллектив Щельяюрской ремонтно-эксплуатационной базы. Александр Алексеевич был одаренным руководителем, до супровости правдивым и одновременно щепетильно внимательным к людям.

Восьмерых детей вырастили и воспитали Михаил Петрович и Руфайна Николаевна Боченковы. На Печору Михаил Петрович приехал в 1938 году 17-летним парнем. Плавал кочегаром на пароходе, в 1942-м году ушел на фронт. С боями прошел от Курской дуги до Бреслау. Дважды был тяжело ранен. Награжден орденом Красной Звезды и медалями.

В 1946 году он вновь вернулся на Печору. Многие годы Михаил Петрович работал диспетчером на гравийном участке Печорского порта. Сыновья его Николай — старший электромеханик плавкрана, Александр — дизелист плавкрана, Сергей — инспектор несамоходного флота, Владимир — крановщик. Все они в свое время закончили училища и техникумы водного транспорта.

Михаил Петрович — заслуженный работник, неоднократный победитель в социалистическом соревновании, ветеран войны и труда, наставник молодежи. Такие же трудолюбивые

его дети. К Николаю уже пришла трудовая слава. Он награжден орденом «Знак Почета».

Высоких правительственные наград за заслуги на речном транспорте удостоены Илья Егорович Гусев, Семен Александрович Кабаков, Григорий Максимович Попов, Иван Егорович Пыстин, Вацлав Иосифович Матвейчук, Мальвина Антоновна Лудникова, Нина Кузьминична Боева, Зинаида Михайловна Куряшкина, Александр Степанович Андреев, Василий Иванович Пузырев, Павел Тимофеевич Паутов, Николай Петрович Шахтаров, Владимир Михайлович Можаев, Михаил Семенович Пыстин, Азарий Крисанович Сметанин, Дмитрий Николаевич Шепелин, Михаил Владимирович Наквасин, Михаил Петрович Брюхов и многие другие.

Много, очень много замечательных людей вырастила Печора-река. Они достойны, чтобы их именами гордились потомки. Но обо всех в одной книге не расскажешь. Это — первая книга о речниках Печоры, но не последняя. Изучение истории речников Печорского бассейна продолжается.

## Ясные дали

---

«Получат развитие такие территориально-производственные комплексы, как... Тимано-Печорский... Их формирование вступает в новый этап, для которого характерно становление и развитие целого комплекса отраслей, а также обслуживающих производств».

(Из «Основных направлений экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года»).

Задачи перед транспортом на период до 1990 года четко и ясно определены решениями XXVI съезда КПСС, где говорится, что «основной задачей транспорта является полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение эффективности и качества работы транспортной системы».

В соответствии с этим в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по развитию речного транспорта в 1981—1985 годах» определена широкая комплексная программа дальнейшего технического перевооружения речного транспорта, увеличения грузоперевозок.

Роль Печорского речного пароходства в одиннадцатой пятилетке будет возрастать по мере развития Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса, формирование которого началось решением XXV съезда КПСС. Увеличение объемов лесозаготовок, геологоразведочных работ и капитального строительства в районах, удаленных от железнодорожных магистралей, предопределяют роль водного транспорта, как основного по доставке массовых грузов в эти районы. Для многих населенных пунктов Печорского бассейна речной транспорт является единственным видом транспорта.

В связи со строительством железных дорог Сосногорск — Троицко-Печорск и Сыня — Усинск в одиннадцатой пятилетке перевозки грузов несколько стабилизируются — ожидается увеличение перевозок по тоннам за пятилетку на 8 процентов, по грузообороту — на 13 процентов. Но это не значит, что речникам предстоит легкая задача. Задание одиннадцатой пятилетки предусматривается выполнить в основном на достигнутых

производственных мощностях и количестве работающих, которые имеются на сегодня.

Основным грузообразующим пунктом на перспективу до 1990 года остается порт Печора, на реконструкцию которого вложено за IX—X-ю пятилетки около 10 миллионов рублей.

В одиннадцатой пятилетке и в перспективе до 1990 года существенно изменится флот пароходства. На Печорской и Щельяюрской ремонтно-эксплуатационных базах будут построены теплоходы проекта Р-162 и Р-14А мощностью 450 лошадиных сил, которые показали в условиях Печоры высокие судовые качества. Сухогрузный несамоходный флот пополнится тысячетонными баржами проекта 942, а самоходный флот — грузовыми теплоходами проекта 912В грузоподъемностью 350—530 тонн. Все это будет сделано умелыми руками печорских и щельяюрских корабелов. Пароходство полностью отказалось от поставки буксиров из других бассейнов.

Одновременно предусматривается получение из вне пароходства танкеров и пассажирских судов.

Мероприятия по развитию портово-пристанского хозяйства на период до 1990 года определены в соответствии с грузооборотом. Они должны исключить простой флота под обработкой и создать хорошие условия для пассажиров.

В одиннадцатой пятилетке намечено построить причальные стенки в Щельяюре, Усть-Цильме, Нарьян-Маре, Вуктыле и на Колве.

Возрастут мощности промышленных предприятий. Завершится реконструкция Печорской и Щельяюрской РЭБ, в Щельяюре будет построен слип.

В одиннадцатой пятилетке будет построено 28 тысяч кв. метров благоустроенного жилья, детский сад-ясли на 280 мест и ряд других социально-культурных помещений.

В Печоре строится свиноферма на 1000 голов, парниковое хозяйство, свинофермы создаются в Троицко-Печорске и Щельяюре, а в Лемтыбоже — ферма крупного рогатого скота и теплицы.

Получив комплексное развитие, Печорское пароходство в состоянии успешно решать задачи по удовлетворению потребностей народного хозяйства Коми республики и Ненецкого автономного округа Архангельской области в перевозках грузов и пассажиров.

Одиннадцатая пятилетка началась. В 1981 году пароходству предстояло доставить народному хозяйству 3 млн. 813 тысяч тонн народнохозяйственных грузов с грузооборотом 959 млн. тонно-километров.

Поддерживая инициативу передовых предприятий отрасли, коллектив Печорского пароходства принял встречные планы и социалистические обязательства на 1981 год, в которых намечены конкретные задачи по повышению эффективности и качества работы, улучшению транспортного обслуживания народного хозяйства.

Задача пароходства заключалась в том, чтобы за счет улучшения организации работы, применения передовых методов труда, своевременного и высококачественного проведения судоремонта и повышения на этой основе производительности труда, выполнить навигационный план первого года 11-й пятилетки досрочно, дополнительно перевезти и переработать 50 тысяч тонн грузов; получить сверхплановую прибыль в сумме 30 тысяч рублей; реализовать дополнительно сверх плана промышленной продукции на сумму 50 тысяч рублей.

Коллективы судов «Нарьян-Мар», «Комсомольский» и бригада рабочих Печорского порта, руководимая В. Я. Вагабовым, приняли повышенные социалистические обязательства: выполнить план одиннадцатой пятилетки за 4 года.

Почин был одобрен руководством пароходства, парткомом и басскомфлотом и рекомендован для распространения и других коллективах пароходства.

31 марта 1981 года на совещании партийно-хозяйственного актива начальник пароходства В. А. Макеев, который руководит этим коллективом с 1970 года, выразил уверенность, что труженики Печорского пароходства сделают первый год одиннадцатой пятилетки, год 60-летия Коми АССР и год, предшествующий 50-летию со дня образования Печорского речного пароходства, годом ударного труда, досрочно выполнят план и социалистические обязательства.

Родина высоко оценила самоотверженный труд речников Печоры.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 ноября 1981 г. за достигнутые успехи, большой вклад в развитие речного транспорта и экономики Коми АССР Печорское речное пароходство награждено орденом «Знак Почета».

## СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ . . . . .	3
НЕИЗВЕДАННЫМИ ПУТЬЯМИ . . . . .	4
ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ . . . . .	24
ПЕЧОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО . . . . .	40
В ГОДЫ ТЯЖКИХ ИСПЫТАНИЙ . . . . .	52
НАБИРАЯ СИЛУ . . . . .	67
НА ГЛАВНОМ НАПРАВЛЕНИИ . . . . .	86
ЯСНЫЕ ДАЛИ . . . . .	117

ИБ № 708

Михаил Степанович Пыстин

### СВЕТ НАД ПЕЧОРОЙ

Художник Р. П. Пластиинин. Рецензент А. А. Болдырев. Редактор А. В. Некрасов. Художественный редактор А. В. Мочев. Технический редактор А. Н. Вишнева. Корректор А. А. Надуткина.

Сдано в набор 13.08.1981 г. Подписано к печати 8.12.1981 г. Ц03365.  
Формат 60×84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага № 1. Гарнитура «Литературная». Печать высокая. Усл. печ. л. 6,97; усл. кр.-отт. 7,2; уч.-изд. л. 7,47. Тираж 2500.  
Заказ № 6008. Цена 20 коп. Кomi книжное издательство. 167610.  
Сыктывкар, ул. Карла Маркса, 229.

Республиканская типография Государственного комитета Кomi АССР  
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 167610,  
г. Сыктывкар, ул. Коммунистическая, 20а.



20 коп.