50.03

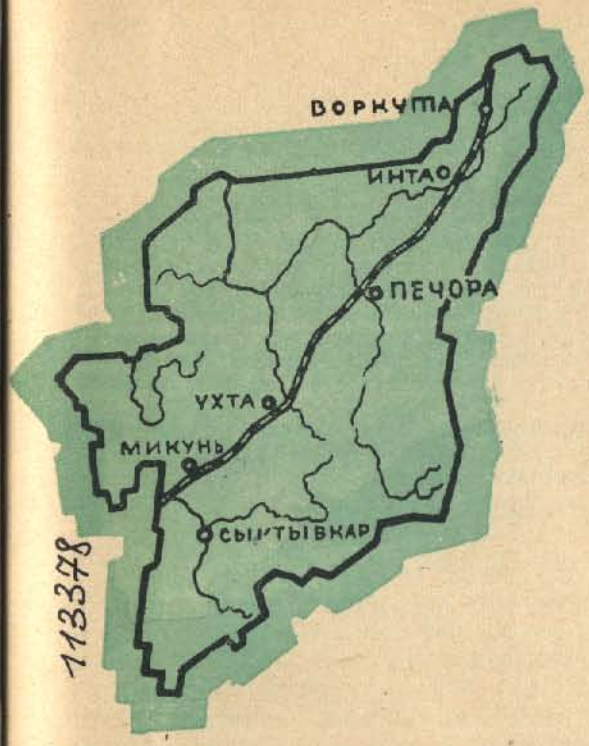
КОМИ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1965

К0.02-2 -ИБО
Ж52

В. ЖЕЛТЫЙ

ПЕЧОРА

Ко.02-2-450
Ж52



113378

В. Желтый

ПЕЧОРА

Коми
Книжное
Издательство
1965

Печорская
ЦБС

33С5 (С 12)
Ж52

Печора — один из самых молодых городов Коми республики. Недавно он отмечал свое пятнадцатилетие. Руками советских людей там, где еще совсем недавно шумело «зеленое море тайги», построены кварталы красивых домов, пролегли широкие улицы, выросли промышленные предприятия. Эта брошюра рассказывает о городе и его людях, о первых трудностях и победах, о сегодняшнем дне Печоры и печорцев.

В работе над брошюрой автор использовал документы архива и другие материалы официальных источников, а также беседы со старожилами города.

Василий Васильевич Желтый

ПЕЧОРА

Редактор *М. Соловьева* Техн. редактор *А. Вишнева*

Сдано в набор 29/X-1965 г. Подписано в печать 6/XII-1965 г. Формат 60×84 1/16. 2,0 печ. л. 1,0 бум. л. (Уч.-изд. л. 1,68). Цена 5 коп. Зак. № 5133. Тираж 3500. Ц01665.
Коми книжное издательство. Дом печати.

г. Сыктывкар, Республиканская типография Управления по печати при Совете Министров Коми АССР.

6—1
76—65М

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

В. А. Русанов.

ВМЕСТО ПРОЛОГА

В августе 1964 года из здания Печорского городского комитета партии вышли два молодых человека. Остановились. Закурили. Теплый ветер слегка клонил к земле красноголовые маки и синеглазые васильки, выросшие на клумбах; ровной лентой уходила по Ленинградской улице асфальтированная дорога, по бокам окаймленная разноцветным ковром газонов и молоденькими березками. А дальше дорога как бы обрывалась — там начиналась река, откуда доносились гудки пароходов.

— Знаешь, Валентин,— обратился один молодой человек к другому.— Печора мне нравится. Молодостью от нее веет, все просто и хорошо.

— А мне, думаешь, нет?— ответил другой, затем, вдохнув воздух полной грудью, продолжал:— Ровесница она нам, Печора. Вот ты можешь не поверить — дело твое, а мой отец четверть века назад здесь оленей пас. Вот на этом месте, где здание горкома стоит, Дом культуры речников, вторая школа,— тысяча оленей копытами мох из-под снега добывали. А теперь... А ты, говоришь, нравится. Слово не то. Люблю я Печору и весь край наш, люблю так, как свою жизнь...

Валентин — сын знатного оленевода Печорского района Лазаря Никифоровича Филиппова, награжденного орденом Трудового Красного Знамени за успехи в развитии олене-

водства,— долго еще говорил о Печоре. Хотя он в городе бывает очень редко, т. к. находится все время в тундре, но город для него — это отцовская юность и его, Валентина, ровесник...

КАНИН-НОС

От села Подчерье река Печора, вобрав в себя воды многих речек и речушек, расширяется, становится глубже. Даже в самые засушливые годы до Подчерья ходят пароходы, и река в этих местах судоходна всю навигацию. Днем и ночью идут по Печоре пассажирские суда, баржи с грузами, плоты.

Километров 120 ниже Подчерья река делает крутой поворот, образуя как бы петлю, которая захватывает кусок суши с высокими крутыми берегами. Это — Канин-нос. Кто и когда дал такое название, старожилы не знают. Умалчивает об этом и «Большая Советская Энциклопедия». Канин-нос славится красивым сосновым бором. Вековые медноствольные деревья подступают почти к самой воде. Эти места издавна привлекали человека. Здесь паслись олени, то тут, то там можно было встретить затерявшиеся в буреломах охотничьи избушки. Хозяевами этого красивейшего уголка были оленеводы и охотники. И только гудки пароходов, проходящих по реке в Нарьян-Мар или Троицко-Печорск, нарушали таежную тишину.

Но жизнь, полная больших планов и свершений, проникла и в эти отдаленные уголки. Изыскательские работы, проведенные геологом Г. А. Черновым в 1930—31 годах, показали, что в долине реки Воркуты имеются залежи угля. В 1932 году была заложена первая шахта, которая через два года была сдана в эксплуатацию. На печорский угольный бассейн стали смотреть, как на возможную коксовую базу металлургии Севера страны. Планировалось строительство Печорской магистрали.

В конце 30-х годов шахты Воркуты уже давали уголь. А железной дороги до Воркуты еще не было. Встал вопрос: каким путем доставлять уголь промышленным предприятиям Ленинграда, Архангельска, Мурманска и других городов Северо-Запада страны? Вот тогда-то и было решено в районе Канина-носа построить речной порт, чтобы уголь,

поступающий из Воркуты по реке Усе в баржах, перегружать в железнодорожные вагоны и направлять его потребителям. Имелись в виду и другие обстоятельства. С вводом в эксплуатацию железной дороги от Канина-носа до Воркуты воркутинский уголь до речного порта будет поступать в вагонах, здесь перегружаться в баржи и идти уже по воде в речные порты и районы Коми республики, расположенные по реке Печоре.

В начале 1941 года ожил Канин-нос. Началось строительство речного порта. В затоне тогда зимовало несколько самоходных и несамоходных судов. Члены судовых команд жили на баржах, дебаркадерах и в землянках. Управление порта размещалось тоже в землянке. Об этом трудном времени, о первых невзгодах и радостях рассказывают очевидцы, участники битвы за преобразование северного края.

— В то время в порту было два маломощных транспортера,— вспоминает печорский старожил А. Безумов.— Портовики работали, не считаясь с трудностями, знали, что уголь нужен Родине для победы над врагом. 50 процентов угля люди грузили в вагоны вручную...

Битва за преобразование северного края шла одновременно на тысячекилометровом расстоянии от станции Коноша под Вологдой до 67-й параллели. План гигантской стройки ставил своей целью проложить дорогу жизни через таежные дебри и ледяную тундру, дать выход в центральные районы страны воркутинскому углю, ухтинской нефти и печорскому лесу. В канун двадцать второй годовщины Великого Октября строители Северо-Печорской железной дороги одержали первую победу. 7 ноября 1939 года было открыто движение поездов по железной дороге Айкино — Шежам—Чибью. Строительство трассы продолжалось. В декабре 1940 года был закончен 729-километровый участок пути Котлас — Кожва. Километр за километром дорога уходила на Север.

Кожва. Эта небольшая станция, расположенная в нескольких километрах от города Печоры, и явилась спутником города. С вводом в эксплуатацию железной магистрали до Кожвы встала проблема — приблизить железнодорожную станцию к речному порту. Это было необходимо для координации перевозки грузов железнодорожным и водным

Так начиналась Печора. Домик, построенный в 1942 году.

транспортом, так как промышленные предприятия, расположенные на реке Печоре, нуждались в воркутинском угле, а печорский лес надо было отправлять по железной дороге в южные районы страны.

Началось строительство железнодорожного узла. Вот что рассказывает машинист паровозного депо М. Кучеров:

— В конце 1941 года с командировочным удостоверением в кармане я прибыл на Печору. Кругом был лес. Лишь на так называемой станции чернело несколько временных построек. На север — на Воркуту тянулась железнодорожная линия. Вдоль нее стояли вагоны и были вырыты землянки, предназначенные под жилье. Паровозное депо представляло из себя наспех сколоченное из досок помещение. В зимнюю стужу руки прилипали к железу, ветер пронизывал до костей. Но никто не хныкал, знали, что только труд поможет преодолеть все лишения и невзгоды...

Шла Великая Отечественная война. Воркутинский уголь, как хлеб, нужен был заводам и электростанциям страны,

так как Донбасс был оккупирован немецко-фашистскими захватчиками.

Печорский железнодорожный узел и речной порт сыграли неоценимую роль в перевозке угля. По двенадцать-четырнадцать часов не покидали рабочего места грузчики порта, разгружая баржи с углем. Был такой случай. До комплектования состава надо было загрузить углем еще пять 60-тонных пульманов. А тут, как назло, вышло из строя погрузочное устройство. Как быть? Ждать, когда слесари отремонтируют его и тогда продолжать погрузку? Но на это уйдет несколько часов. Коммунисты порта решили: загрузить вагоны вручную. Был брошен клич: «Все — на погрузку!» Людей не надо было уговаривать. Мужчины и женщины, старики и подростки даже те, кто не числился в штате порта,— все от начальника до уборщицы пошли на погрузочные работы. Холодный октябрьский ветер бил в лицо, угольная пыль лезла в глаза. Люди длинной цепочкой с мешками на плечах тянулись от угольного склада к железнодорожным вагонам. Работали, несмотря на холод, в одних сорочках, прилипших к натруженным телам. И только тогда, когда паровоз увел на станцию эти пять загруженных углем вагонов, люди сели отдохнуть. Закурили. Кое-кто достал прихваченные из дому свертки с едой, чтобы подкрепиться. И, как всегда, грянула песня. Вначале ее затянул один неуверенный голос, затем его подхватил другой, третий... И поплыла над рекой песня:

Вставай страна огромная,
Вставай на смертный бой
С фашистской силой темною,
С проклятою ордой...

Вагоны были отправлены вовремя, но люди не ушли домой, так как погрузочное устройство еще не отремонтировали. В порт снова подали очередную партию вагонов. Погрузка угля продолжалась...

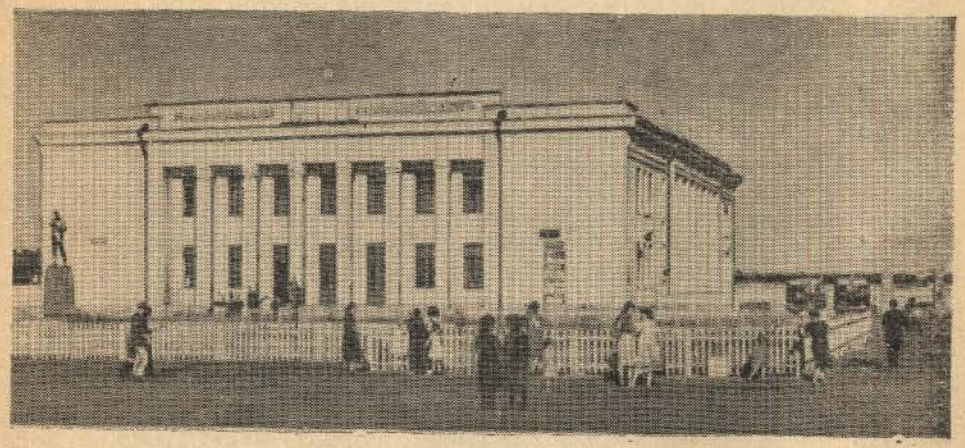
Поистине настоящий героизм проявляли люди Печоры. Многие железнодорожники приехали сюда с южных магистралей страны. Все для них было ново, необычно. Все приходилось делать своими руками. За ночь снег заносил землянки и, казалось, что вокруг нет живой души. С наступлением дня от «дома к дому» прокладывались дорожки,

расчищались трубы от снега, и приветливые космы дыма тянулись вверх, подтверждая, что жизнь идет своим чередом.

В то время трудно, даже невозможно было определить границы труда, скажем, железнодорожника и рабочего порта. Вернувшись из поездки, машинист паровоза брал в руки топор и шел на строительство жилого дома или производственного объекта. Людям надо было где-то жить, ремонтировать паровозы, а небольшой отряд строителей не мог за короткий срок выполнить весь объем работ.

По зову партии и правительства в Печору стали прибывать комсомольцы-добровольцы. Рабочих рук прибавилось. Началось строительство кинотеатра, Дома культуры железнодорожников, вокзала, двух- и трехэтажных жилых домов. Подвиг молодых строителей печорцы не забывают. На здании кинотеатра имени М. Горького установлена мемориальная доска с надписью: «Кинотеатр построен в 1956 году комсомольцами Печорстроя, прибывшими по призыву Коммунистической партии на освоение Севера».

Со строительством первых домов в поселке появились и первые граждане, настоящие печорцы. 2 января 1941 года в книге актов гражданского состояния были зарегистрированы первые новорожденные — Славик Комиссаров и Галя Жук.



Дом культуры железнодорожников.

Строительство железнодорожной магистрали внесло коренные изменения в экономику всего Печорского края. Город Печора стал развиваться как важный транспортный узел. Лес, поступающий вплавь с верховьев реки, получил выход по железной дороге. На левом берегу Печоры появилась крупнейшая в республике лесоперевалочная база.

18 января 1949 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР два рабочих поселка — Канин и Печора — были преобразованы в город Печору. Так на карте Коми АССР появился новый город, названный именем великой северной реки.

РУКАМИ СТРОИТЕЛЕЙ

Город получил признание, он прописан правительственным постановлением. Но печорцы знали, сколько еще предстоит потрудиться, чтобы город выглядел таким, каким он должен быть. До 1947 года в Печоре строились преимущественно деревянные одно- и двухэтажные дома. Первым кирпичным зданием в городе была школа № 21. Маленькие печорцы получили ее в подарок от строителей в канун учебного года.

С ростом паровозного парка появилась потребность в расширении депо. Было построено деревянное здание депо с подсобными помещениями и цехами. Но и оно не могло удовлетворить все возрастающий объем ремонтных работ. Строители заложили фундамент нового паровозного депо. Оборудованное по последнему слову техники, оно было введено в эксплуатацию в 1952 году.

Встал вопрос о строительстве мебельной фабрики, которая выпускала бы красивую и дешевую мебель. В самом деле, почему бы не иметь в городе такую фабрику? Лесоматериалы завозить не надо, все необходимое — под рукой. И вот в 1959 году молодой коллектив Печорской мебельной фабрики приступил к выпуску первой продукции.

Большое внимание в городе уделяется жилищному строительству и строительству дошкольных, школьных и культурно-просветительных учреждений. Достаточно сказать, что только в 1961 году жилищный фонд по сравнению с 1957 годом увеличился на 50 процентов, количество мест в дошкольных и школьных учреждениях — в два раза. Если

Школа на 964 места — крупнейшая в Коми республике.

в 1957 году было введено в эксплуатацию 3800 квадратных метров жилья, то в 1961 году — 11 тысяч. А в 1965 году жители города получили более 22 тысяч квадратных метров жилой площади.

Теперь в Печоре строятся только кирпичные трех-, четырех- и пятиэтажные жилые дома с отдельными квартирами и всеми коммунальными удобствами.

В 1961 году в живописном сосновом бору построена школа-интернат № 1. В 1962 году сдана в эксплуатацию школа на 520 мест. В начале 1964 года вступила в строй одиннадцатилетняя школа с производственным обучением на 964 места. По своему простому и строгому архитектурному оформлению — это лучшее здание в городе. Полезная площадь его составляет 4025 квадратных метров.

В настоящее время в городе 11 школ и 3 школы-интерната, в которых учится около 15 тысяч детей.

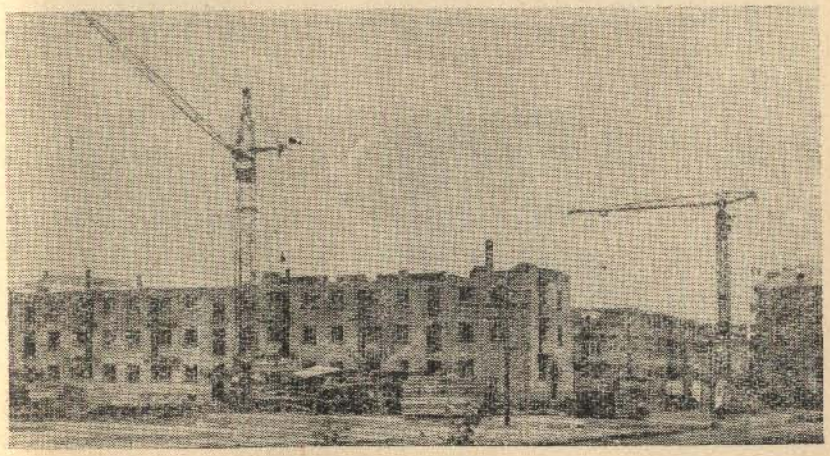
В 1964 году руками строителей построен второй широкоэкранный кинотеатр «Космос». В городе работают два

Дома культуры — речников и железнодорожников — со зрительными залами для демонстрации кинофильмов, есть многочисленные комнаты для работы кружков художественной самодеятельности.

За последние годы построены хлебозавод, мясокомбинат, асфальто-бетонный завод, завод железобетонных изделий.

Печора — в лесах новостроек. Ее улицы и площади одеваются в асфальт. Повсюду, куда ни кинешь взглядом, высятся башенные краны. Только в 1963 году в народное хозяйство было вложено капиталовложений в сумме 7639 тысяч рублей. А всего за семилетку израсходовано около 50 миллионов рублей.

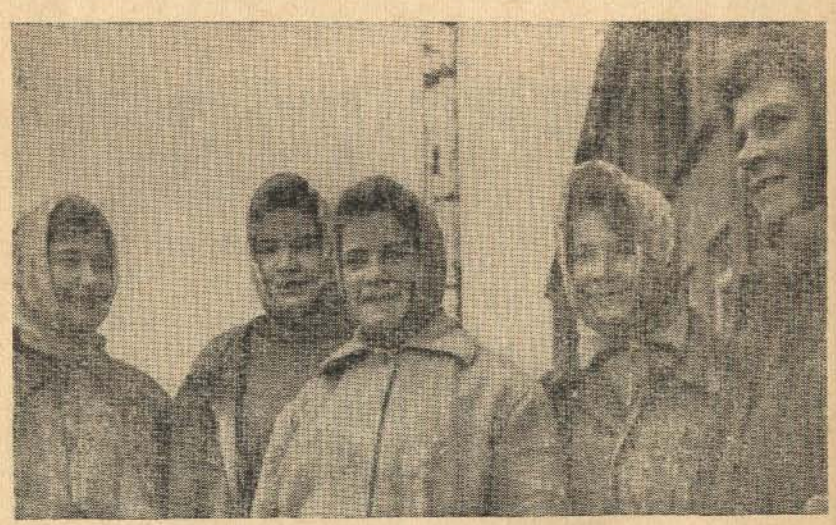
Казалось бы, сухие цифры. Но они рассказывают о героическом труде печорцев-строителей, о смелых экспериментах в создании в этом суровом краю красивых и благоустроенных зданий, в которых светло и уютно. Строители Печоры проявляют подлинное мастерство, большую выдумку в оформлении внешнего вида объектов. Все меньше и меньше встретишь на улицах города серые, унылые коробки-здания, они уступают место четырех- и пятиэтажным



Печора строится.

домам с балконами, на которых летом пестрят цветы. Забота о красоте своего города стала как бы неотъемлемой частью жизни печорцев. Еще только возводится дом, а к нему уже ровной лентой тянется тротуар, идет планировка детской площадки, разбиваются газоны... Кто два-три года не был в Печоре, тому не узнать многих уголков города. Побывайте на Набережной, где расположен административный корпус Печорского управления речного пароходства. В летнее время этой частью города нельзя налюбоваться: ширь реки, вдоль берега тянется асфальтированная дорожка, по бокам которой стоят удобные скамьи для отдыха; молодые деревца шелестят своей зеленой листвой. Рядом — молодежное кафе «Волна», построенное по новейшему проекту. Из распахнутых окон кафе льется задушевная мелодия. Перекликаются гудками пароходы...

А микрорайон у соснового бора? Два года тому назад школа-интернат № 1 была в стороне от города. Сейчас здесь поднялись печорские «Черемушки». Около двух де-



Это девушки-строители. Крайняя справа — бригадир Галина Коблева. Они настоящие мастера малярного и штукатурного дела.

сятков трех- и четырехэтажных домов построено за последнее время. В конце сентября 1965 года в «Черемушках» открыт крупнейший в Печоре продовольственный магазин на 20 рабочих мест.

Строители. Все мы проникнуты большим уважением к людям этой профессии. Строители — первые жители любого поселка, любого города. Живя в палатках и землянках, они строят дома, культурно-просветительные объекты, предприятия! Они — первопроходцы, утверждающие жизнь. И правильно говорят о них: «Хорошая должность — быть на земле строителем».

Среди строителей города Печоры немало знатных людей, чьи имена известны не только в Коми республике, но и за ее пределами. Экскаваторщик строительного управления № 301 Печорстроя Василий Александрович Канев был делегатом XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Печора строилась на его глазах и при его участии. А что может быть почетнее, чем строить для людей!

Руководителя бригады коммунистического труда Валентина Поташова знают в городе многие. Десятки домов построены его бригадой. Славится он не только трудом. У Валентина большая тяга к знаниям. «Настойчивый человек,— рассказывает о Поташове преподаватель математики вечерней школы рабочей молодежи Константин Васильевич Поповский.— Шесть лет назад поступил он в пятый класс нашей школы. В этом году учится в одиннадцатом. Я восхищен его настойчивостью и трудолюбием».

В самом деле, сколько усидчивости и терпения, какая большая сила воли требуется для того, чтобы шесть лет подряд четыре раза в неделю после работы идти в школу, а днем работать на стройке, руководить бригадой. А сколько семейных, личных и общественных дел приходится еще решать, урывая время от отдыха! Но Валентин Поташов поставил перед собой цель — получить среднее образование. Он хорошо понимает, что без знаний трудно работать в наше время. В 1966 году он окончит среднюю школу. Перед ним будет открыта дорога в высшее учебное заведение. И кто знает, может быть через пять лет Валентин будет инженером или педагогом. Конечно, такой человек на полпути не остановится.

Целую книгу можно написать о бригаде штукатуров

строительного управления № 301 Печорстроя, которой руководит депутат Печорского городского Совета Тамара Павловна Радчук. Семнадцатилетней девчонкой приехала Тамара на Север. Первое время работала на новостройках Инты. А потом ее в числе лучших штукатуров направили в Печору на курсы бригадиров. Здесь она познакомилась с хорошими людьми. И как-то получилось так, что город увлек девушку большим размахом строительных работ. Решила остаться в Печоре. Работала в прославленных бригадах коммунистического труда Шматова и Адамчука. Затем перевелась в бригаду Хайдара. Может, руководители строительного управления смотрели далеко вперед, а может, еще была какая-нибудь причина для перевода. Но с первых дней работы в бригаде Хайдара бригадир стал исподволь готовить себе смену. Хайдар был настоящим мастером, любил свое дело, которому посвятил 26 лет. Сейчас он на пенсии. Бригадой вот уже больше года руководит Тамара Радчук. И руководит отлично.

Добрая слава в городе идет о каменщиках бригады коммунистического труда Василия Бурлака. Это она в короткий срок возвела здание широкоэкранного кинотеатра «Космос» в речной части города.

Много, очень много можно назвать славных имен строителей, кто в любое время года, несмотря на метели и морозы, трудится на новостройках, меняя облик родного города. Но картина была бы неполной, если бы мы умолчали о профессионально-техническом училище № 10 — этой кузнице кадров строителей. Ежегодно десятки юношей и девушек, окончив училище, вливаются в трудовую семью, подхватывают эстафету отцов и матерей, старших товарищей. За 10 лет существования училища подготовлено более 1500 высококвалифицированных каменщиков, штукатуров-маляров, плотников, слесарей по монтажу оборудования... Некоторые из них, заочно окончив за это время вузы и техникумы, сейчас работают мастерами, прорабами, инженерами.

Во многих городах и рабочих поселках нашей республики трудятся выпускники Печорского профессионально-технического училища. Бывшие воспитанники не порывают связи с училищем, благодарят мастеров и воспитателей за то, что они привили им любовь к труду, помогли приобрести профессию.

ГОРОД ТРЕХ ВОКЗАЛОВ

Говорят, любой город начинается с вокзала. Пассажир, вступив на привокзальную площадь, на поле аэродрома или на пристань, сразу же мысленно представляет себе обстановку, в которую он попал. Даже больше — он может судить о городе. Пусть несколько отдаленно. Однако кое-какие суждения совпадут.

Печора — город трех вокзалов: речного, железнодорожного и аэровокзала. Это — яркое подтверждение того, что Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют исключительную заботу о людях Крайнего Севера.

До революции Печорский край был глухим уголком, краем почти полного бездорожья.

Первый пароход появился на Печоре в 80-х годах прошлого столетия. В 1913 году во всем бассейне реки насчитывалось 13 буксирных пароходов и паровых катеров, 2 небольших грузо-пассажирских парохода и несколько несамоходных судов. Общий грузооборот за 1913 год составил 12 тысяч тонн.

За годы Советской власти буксирный и пассажирский флот увеличился в несколько раз. По Печоре курсируют пассажирские пароходы и теплоходы. Только за навигацию 1965 года суда Печорского речного пароходства перевезли 2 200 тысяч тонн грузов. За это же время перевезено около 300 тысяч пассажиров.

Речники Печоры внесли большой вклад в освоение Севера. Суда Печорского пароходства доставляли по реке Ижме грузы для Ухты, так как другого пути, когда закладывался этот город, не было.

С началом строительства угольных шахт в Воркуте речники Печоры по реке Усе завозили туда оборудование, промышленные и продовольственные товары. Первый воркутинский уголь также перевозился на судах пароходства до Нарьян-Мара.

В 1938—1940 годы и в годы Великой Отечественной войны пароходство успешно справилось с заданием по завозу оборудования — рельсов, паровозов для строительства железнодорожной магистрали в районе Абези, Воркуты и нынешнего города Печоры.

Коми республика богата лесом. И, естественно, более

60 процентов грузоперевозок составляет лес. Только в 1965 году перевезено в плотах и на судах около двух миллионов кубометров древесины.

Растут перевозки угля, нефтепродуктов, гравия и других народнохозяйственных грузов.

Река, как и море, любит смелых людей. Об этом говорят яркие примеры из будничной жизни речников Печоры. В навигацию 1965 года был такой случай.

...Вода отливала свинцом. На гребнях волн играли белые барашки. Дул холодный северный ветер. Теплоход «Таллин», нагрузившись в поселке Красный яг пиломатериалами, отчаливал от берега. Вся команда была наверху. Каждый старался помочь вахтенному. Вот заработал двигатель, и судно медленно стало отходить от причала. Вдруг под теплоходом что-то заскрежетало. Заглох двигатель. Механик Кнутов спустился в машинное отделение. Через несколько минут двигатель заработал вновь, но винт был мертв. Всем было ясно, что на винт что-то намоталось. Как добраться до Печоры? Как доставить стройке необходимые лесоматериалы? Можно было, конечно, вызвать буксир, чтобы тот отвел «Таллин» на ремонтную базу, где можно было бы поставить судно на слип, но на это потребуется много времени.

На корме собралась вся команда. Каждый член экипажа думал об одном и том же: «Неужели нельзя обойтись без слипа?» И тут молчавший до сих пор второй помощник капитана Яремчук начал снимать с себя одежду. Через минуту он был уже в воде. Хотя температура воды была не выше 5—7 градусов тепла, Яремчук несколько раз нырял под воду, чтобы узнать состояние винта. Отдышавшись, он объяснил товарищам обстановку. Решили освободить винт от троса своими силами. За борт сошли трое: капитан Ракитин, механик Кнутов и помощник капитана Яремчук. Вода обжигала тела. Казалось, кровь застыла в жилах. Руки плохо повиновались. Но три «водолаза» продолжали распутывать трос...

Теплоход «Таллин» не вышел из строя. Команда обошлась без помощи ремонтников, строго в указанное время выполнила задание. Об этом случае, может быть, никто бы и не узнал, так как происшествие нигде не зарегистрировано. Но на теплоходе был один пассажир — работница, принимавшая пиломатериалы. Она сообщила о подвиге экипажа в редакцию городской газеты. На другой день тысячи читателей местной газеты уже знали о трудном рейсе теплохода «Таллин». Капитан Ракитин, прочитав заметку, несколько смутился: «Перехвалили нас,— сказал он.— Какая команда поступила бы иначе?»

Да, прав товарищ Ракитин, отзываясь так о своих друзьях-речниках. Многие экипажи судов проявляют большое трудолюбие, высокую дисциплинированность, а капитаны — незаурядное мастерство в вождении судов по голубым дорогам.

В сентябре 1965 года пароход «Кровельщик» на Подчерском сплавреиде взял на буксир последний плот, чтобы доставить его в Нарьян-Мар. Уже на вторую ночь пароход попал в густой туман. Плотная серая завеса окутала судно. В двух шагах ничего не было видно. Капитан П. Н. Попов принял решение развернуть судно против течения и стать на якорь, чтобы переждать туман. Первая опасность миновала. Казалось, что можно продолжать путь. Но тут поднялся сильный ветер. Пароход гнало на песчаную отмель. Такая же участь ожидала и плот. Но капитан принял экстренные меры. Все были подняты на ноги. Команда пустила в ход сваи, удлинила буксир. Хорошо зная реку, каждый перекат, капитан умело вел судно. Одиннадцать суток экипаж боролся с разбушевавшейся стихией. Плот в полной сохранности был доставлен в Нарьян-Мар.

Цифры, факты, отдельные детали из жизни речников — все это создает картину трудовых будней коллектива пароходства. Вот так же из крупиц, из малых будничных дел и складывалась победа. Печорское управление речного пароходства досрочно выполнило задания семилетки. В последние годы оно держит первенство в социалистическом соревновании среди управлений речного флота Российской Федерации.

Рост флота и перевозок был бы немыслим без развития промышленных предприятий, которые работают на флот. Если в первые годы образования пароходства на Печоре были примитивные ремонтные мастерские, то теперь имеются четыре ремонтных пункта, из них два — ремонтно-эксплуатационные базы, которые ведут и строительство судов. Например, Щельяюрская база освоила строительство гру-

113348
Печорская ЦБС

зовых теплоходов и многотонных металлических барж. Строит суда и Печорская ремонтно-эксплуатационная база.

Выпуск валовой продукции промышленными предприятиями пароходства по сравнению с 1936 годом возрос почти в восемь раз. В 1965 году выпущено валовой продукции более чем на два миллиона рублей.

Большое внимание уделяется улучшению условий судоходства. Бассейновое управление пути занято углублением фарватеров, делает все для того, чтобы до Троицко-Печорска река была судоходной всю навигацию. На расчистке и углублении дна реки работают мощные земмашины и земснаряды.

Важное место в жизни Печорского бассейна занимает речной порт. Круглый год здесь кипит работа. Но особенно жаркая пора наступает с открытием навигации. Ежегодно портовики Печоры принимают и отправляют сотни тысяч тонн грузов. Новейшее оборудование и механизмы помогают в срок выполнять погрузочно-разгрузочные работы, снижать их себестоимость.

Речной порт, как и другие участки пароходства, славится своим коллективом. Бригада грузчиков товарища Трифонова еще два года тому назад выполнила семилетнее задание. Это дружная, крепко спаянная бригада, каждый член которой готов всегда прийти на помощь товарищу. До сих пор в пароходстве вспоминают событие, которое показало большую организованность и мужество многих рабочих, инженеров и техников порта.

Стоял май 1962 года. Дружная весна за несколько дней согнала с земли полуметровую толщу снега. Вода в Печоре поднималась на глазах. Вот она, просочившись через дамбу, подступила к насыпи, на которой был смонтирован многотонный портальный кран. Начала ползти насыпь. Дрогнула и чуть-чуть покосилась стальная громадина. Казалось, еще несколько минут — и разбушевавшаяся вода размоет насыпь, и кран рухнет. Весь коллектив порта вышел на борьбу со стихией. Почти сутки продолжалась схватка с половодьем. Несколько тысяч мешков с песком и цементом было уложено в насыпь. И только тогда, когда вода начала падать, портовики стали расходиться по домам. Кран был спасен.

С ростом и перевооружением технической базы пароходства росли и воспитывались кадры речников. Печорское речное училище ежегодно выпускает большую группу специалистов — механиков, штурманов, рулевых. В настоящее время в бассейне 89 коллективов борются за звание коллективов коммунистического труда. Передовым экипажам судов «Сергей Тюленин», «Олег Кошевой» и другим уже присвоено это высокое звание.

Молодому поколению речников есть с кого брать пример. В Печорском пароходстве немало людей, вся жизнь которых была связана с северной рекой. Они начинали свой путь матросами, кочегарами и выросли до руководителей судов и участков, стали инженерами.

В августе 1965 года коллектив управления пароходства проводил на заслуженный отдых Л. Ф. Чупрова. Его трудовая биография — яркий пример беззаветного служения Родине. В 1920 году Леонтий Феоктистович поступил на 60-сильный катер «Калмыков» кочегаром. Восемь лет он плавал на судах масленщиком, помощником механика, затем стал слушателем подготовительной группы речного техни-

Печорское речное училище.

кума. Окончив техникум, коммунист Чупров работал в должности заведующего ремонтными мастерскими затона Щельяюр. А потом снова сел за учебу, теперь уже в академии речного транспорта. В 1939 году Л. Ф. Чупров получил диплом инженера. Так на Печоре появился первый инженер из коми народа, народа, который до Великой Октябрьской социалистической революции не имел своей письменности.

Можно было понять Леонтия Феоктистовича, почему на его глазах во время проводов выступили слезы, почему до этого всегда крепкий голос заметно дрожал. Он мог по закону выйти на пенсию еще в 1962 году. Но разве оставишь все вот так сразу? Более сорока лет связано с Печорой, с людьми. Министр речного флота прислал ветерану Печоры свои поздравления, наградил Почетной грамотой, премировал. Поздравили и преподнесли подарки товарищи по работе...

Уходят на отдых люди, посвятившие Северу всю свою жизнь. Они передают вахту молодым речникам, которые продолжают водить суда по северной реке.

* * *

Вся история города тесно связана с началом строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали. Город по сути дела и начинался у свежей насыпи железнодорожного полотна, с землянок и временных дощатых бараков. Первыми жителями нынешней Печоры были железнодорожники, приехавшие из разных областей страны.

За последние годы преобразилась, похорошела железнодорожная часть города. Выросли новые кварталы жилых домов. Построены и оснащены современным оборудованием производственные объекты. Железнодорожный вокзал и его площадь — красивейшее место города.

Железнодорожники идут в первых рядах соревнующихся коллективов предприятий города. Объем грузоперевозок по железной дороге возрос в 1965 году по сравнению с 1959 годом, первым годом семилетки, почти на 60 процентов. В 1965 году проведено сотни тяжеловесных составов, в которых перевезено сверх весовой нормы десятки тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Себестоимость перевозок снижена на два процента. Получена большая сверхплановая прибыль.

Для паровозных бригад машинистов Л. И. Пыльникова, М. И. Кучерова, Д. М. Милишникова, Н. П. Ключко и многих других стало правилом водить тяжеловесные поезда с опережением графика, экономить топливо, постоянно увеличивать суточный пробег паровоза. Старшему машинисту коммунисту Дмитрию Михайловичу Милишникову присвоено почетное звание «Лучший машинист Северной железной дороги».

Аркадий Мельцер, руководитель бригады коммунистического труда паровозного депо Печора, в свободное от работы время увлекается шахматами.

Паровозное депо Печора является одним из лучших в Воркутинском отделении дороги.

Успешно трудится и коллектив станции. Летом привокзальная площадь и перрон сверкают чистотой. Вокруг шумят молодые деревья. Они выращены руками работников станции.

При вокзале круглосуточно работает комната отдыха. Организована касса предварительной продажи билетов. Все это повышает культуру обслуживания пассажиров.

Для удобства пассажиров летом через Печору идут дополнительные поезда «Воркута—Новороссийск» и «Воркута — Адлер». Не заезжая в Москву, пассажиры за трое суток без пересадки совершают путь к берегам Черного моря.

За достигнутые успехи в соревновании коллективу станции Печора присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Город Печора, в связи с выгодным географическим положением, стал большим транспортным узлом смешанных перевозок на Севере республики. Продукция сельского

хозяйства и промышленности Печорского, Троицко-Печорского, Ижемского и Усть-Цилемского районов, благодаря водному транспорту и железной дороге, находит выход в другие районы Коми республики и страны. По железнодорожной магистрали идут грузы в адрес колхозов и совхозов северных районов нашей республики.

В 1965 году в депо проведена большая работа по подготовке к переводу всего движения по магистрали на тепловозную тягу. Десятки машинистов прошли переквалификацию, готовится оборудование для ремонта тепловозов. Уже в конце 1966 года планируется заменить паровозы тепловозами. Что это даст? Во-первых, повысятся скорости движения поездов, улучшатся экономические показатели на перевозках. Во-вторых, будут созданы лучшие условия труда для работников дороги. Тепловоз — это своего рода цех на колесах, где все сверкает чистотой и хорошей отделкой. Машинисты и их помощники будут отправляться в рейс в костюмах при галстуках.

А как изменится внешний вид домов железнодорожной части города! Сейчас даже после ремонта и покраски ближние к станции и депо деревянные дома выглядят хмурыми, почерневшими, так как десятки поездов ежедневно коптят печорское небо, выбрасывая в воздух большие клубы дыма и угольной пыли. Техническое переоборудование депо даст хорошие плоды. Иначе и быть не может в стране социализма, где любые производственные и экономические вопросы решаются в тесной связи с интересами трудящихся.

Печора — большой порт воздушного сообщения. Ежедневно в Печорский аэропорт прибывают самолеты из Сыктывкара и Ухты, Воркуты и Нарьян-Мара, Ижмы и Усть-Цильмы, сел и рабочих поселков района.

Авиатранспорт Печорского аэропорта оказывает большую услугу геологоразведчикам, оленеводам, жителям отдаленных поселков. Благодаря четкой работе воздушного транспорта они своевременно получают почту, медицинскую помощь, промышленные и продовольственные товары.

Сейчас жители Печоры могут утром вылететь на самолете в столицу республики — Сыктывкар, решить свои дела, а вечером возвратиться домой. Разве могли мечтать об этом люди Севера до революции?

Из года в год растут перевозки пассажиров и грузов

Новый аэровокзал в Печоре.

автомобильным транспортом. Печорской автоконторой в 1965 году перевезено десятки тысяч тонн грузов и несколько миллионов пассажиров. На городских магистралях курсируют новейшие комфортабельные автобусы. В последнем году семилетки объем перевозок грузов автотранспортом по сравнению с 1959 годом возрос в два раза.

БОГАТСТВА ЗЕМЛИ ПЕЧОРСКОЙ

Печору называют городом будущего. С этим нельзя не согласиться. Будущее города заманчиво и грандиозно. Но и настоящее радует печорцев. Пусть еще нет здесь больших заводов и фабрик, однако уже сейчас продукция предприятий города находит спрос не только в городах и районах Коми республики, но и за ее пределами.

В полутора километрах от города, на левом берегу Печоры, раскинулась Печорская лесоперевалочная база. Ее территория изрезана железнодорожными линиями. Словно выползая из реки, тянутся на берег трудяги-лесотаски. В аккуратные штабеля уложена древесина. Пыхтит паровоз, подавая под погрузку порожняк.

Круглый год кипит работа на перевалочной базе. Зимой, правда, она несколько утихает, ведется только отгрузка леса. Лето же — горячая пора: идут плоты, и выкатка леса ведется круглосуточно, с территории базы на север и на юг отправляются железнодорожные составы с добротной печорской древесиной. В 1965 году база приняла более одного миллиона кубометров леса. Столько же отправлено и народному хозяйству страны.

С развитием лесной промышленности на Печоре значительно возрастет объем лесоперевалочных работ. Через два-три года база будет принимать более двух миллионов кубометров леса. Задача серьезная. И к ее решению коллектив готовится уже сейчас. Идет реконструкция предприятия: расширяется территория для складирования древесины, поступает новое оборудование.

Ежегодно для проведения выкатки леса из воды и погрузки его в железнодорожные вагоны на базу приезжали по оргнабору сотни сезонных рабочих. Отсутствие постоянных кадров сказывалось на росте производительности труда. Сейчас ставится вопрос, чтобы отказаться от рабочих-сезонников, проводить выкатку леса своими силами. Задача не из легких, так как в короткий срок надо построить много жилья, чтобы обеспечить квартирами кадровых рабочих. Думают руководители предприятия, партийная, профсоюзная организации и над тем, как организовать производство, чтобы круглый год база работала ритмично, отправляла лес новостройкам страны.

Старейшим предприятием в Печоре является лесокомбинат. Он рос вместе с городом, обеспечивая новостройки необходимыми строительными материалами. Продукция лесокомбината помогала людям быстро обживать новые места.

В начале 1941 года там, где сейчас расположены цеха лесокомбината, стояла тайга. Первые группы рабочих расчищали площадку для комбината и одновременно вели прокладку железнодорожной ветки к месту, где намечалось строительство станции. Новому поселку, фронту нужны были материалы, и оборудование устанавливалось в недостроенных цехах. В конце 1941 года лесокомбинат дал первую продукцию — шпалы, щиты, детали для мостов через малые реки, деревянные трубы для строящейся железной

дороги. Начался выпуск и деталей для домов. И сейчас пассажиры, едущие из Воркуты на юг, видят из окон вагонов добротные деревянные дома на железнодорожных станциях, в рабочих поселках и городах. Эти дома изготовлены руками рабочих Печорского лесокомбината.

В последние годы продукция лесокомбината идет и за пределы Коми республики — на Украину, в Казахстан и некоторые области Российской Федерации. Уже в 1956 году предприятие изготовило 185 домов общей площадью 12 000 квадратных метров. А в 1965 году коллектив лесокомбината дал более 20 тысяч квадратных метров жилья. Выпуск половой доски за это время возрос с 950 до 11 000 кубометров. Больше стали выпускать оконных и дверных блоков, пиломатериалов.

Характерным в производственной деятельности лесокомбината является то, что здесь быстро находит поддержку всякое новшество, цеха и участки работают в тесном содружестве с коллективами строителей. Сейчас в городе много новостроек, которые воздвигаются по новейшим проектам. Значит, заказы на лесокомбинат поступают самые разнообразные, иногда требующие большого мастерства. И коллектив лесокомбината делает все от него зависящее, чтобы в срок выполнить заказы строителей.

Самым отрадным явлением печорцы считают то, что и северная земля открывает свои богатства советскому человеку. Сейчас над тайгой высятся ажурные буровые вышки. В город Печору перебазировался из Вой-Вожа трест «Вой-вожнефтегазразведка». Перед трестом поставлена задача обеспечить выход геологоразведочных работ в новые районы и довести объем глубокого бурения в ближайшие годы до 100 тысяч метров проходки. В настоящее время трест проводит работы на обширной территории в северной части Коми республики и в Ненецком национальном округе.

Вот некоторые цифры, характеризующие рост объема геологоразведочных работ. Если в 1957 году, когда был организован трест «Печорнефтегазразведка», объем глубокого разведочного бурения составлял 5000 метров проходки, то в 1963 году — уже более 40 000 метров. За эти годы разведчики недр доказали, что северная земля богата нефтью и газом. Получены положительные результаты в отношении нефтегазоносности некоторых площадей.

Вышкомонтажников называют первопроходцами. Они первыми приезжают на точку, заданную геологом. Здесь, обычно, бывает лишь кол, забитый топографами. Жилье для будущей буровой бригады, дороги, вышку — все строят вышкомонтажники. Руководители треста с гордостью называют бригады А. Рыбакова, Д. Ченчица, В. Новикова. Если в среднем буровую строят за 70 дней, то эти бригады успевают за 50, а бывает даже и за 35 дней.

Замечательных успехов в социалистическом соревновании добились бригады, которыми руководят буровые мастера товарищи Шабанов, Белозеров, Копытков, Харченко. Несмотря на отдаленность, разбросанность и бездорожье, производительное время бурения этих бригад составляет 80—90 процентов от общего календарного времени. За заслуги в развитии нефтяной и газовой промышленности республики Указом Президиума Верховного Совета Коми АССР буровому мастеру И. С. Белозерову присвоено почетное звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Перспективность геологоразведочных работ на Печоре не вызывает сомнения у специалистов. Скоро разведчики недр откроют богатые месторождения полезных ископаемых. Это будет способствовать развитию существующих отраслей промышленности, строительству новых предприятий и улучшению быта жителей города.

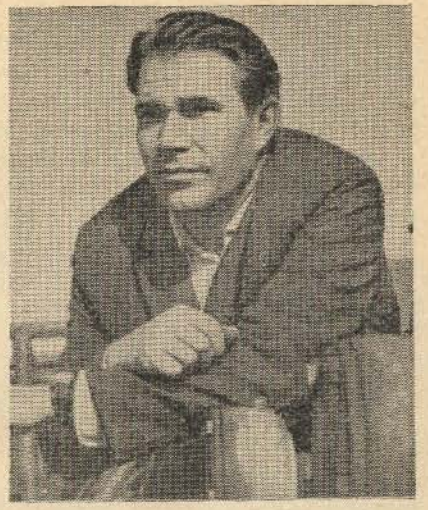
В Печоре расположены два крупных строительных треста —«Воркутдорстрой» и «Печорстрой» с подсобными базами и цехами. Строительные участки этих предприятий возводят объекты не только в городе, но и в других районах республики. Мебельная фабрика выпускает мебель. Продукция макаронной фабрики идет в Архангельскую, Горьковскую, Ивановскую и другие области страны.

Коллектив макаронной фабрики за четыре года выполнил семилетний план. Небезынтересно проследить рост этого предприятия. Фабрика родилась недавно — семь лет назад. Вначале был цех райпищекомбината. С годами он расширялся, устанавливалось новое оборудование, готовились кадры. А потом только была прибита вывеска «Печорская макаронная фабрика».

В 1959 году, в первом году семилетки, фабрика должна была изготовить 3200 тонн макаронных изделий, а в

1965 году — 5000 тонн. Выпуск продукции, планируемый на конец семилетки, был достигнут еще в 1962 году.

Второй показатель, который радует не меньше,— это сверхплановые прибыли. В 1962 году в государственную копилку было вложено 156 тысяч рублей, в 1963 году — 115 тысяч. За семилетку выпущено сверхплановой продукции почти на 1000000 рублей. Фабрика получила за это время 2430 тысяч рублей прибыли.



Лучший буровой мастер нефтеразведочной экспедиции № 2 Белозеров Иван Семенович.

В Печоре в 1964 году был сдан в эксплуатацию крупный мясокомбинат.

В настоящее время по производству промышленной продукции ведущие предприятия города занимают важное место в экономике Коми республики.

Но Печора — не только промышленный центр. В его пригороде расположены колхозы и совхозы, которые снабжают город всеми необходимыми сельскохозяйственными продуктами.

Пригородным хозяйством города считается совхоз «Печора» треста Печорлесосплав. Отсюда город получает молоко и мясо, овощи и картофель. Непосредственным поставщиком продукции сельского хозяйства является и совхоз «Кедровый шор» управления рабочего снабжения Печорского пароходства.

Труженики сельского хозяйства печорских колхозов и совхозов добились некоторых успехов в повышении продуктивности скота и выращивании урожаев картофеля. В совхозе «Кедровый шор», где директором Виктор Казимирович Максимович, в среднем с каждого гектара ежегодно собирают по 200—230 центнеров картофеля. А надой молока от каждой фуражной коровы составляет 4000—4500 кг в год.

В городе расположена Печорская межрайонная ветбаклаборатория, которая обслуживает шесть районов нашей республики. В животноводческих хозяйствах Коми АССР специалисты ветбаклаборатории ведут борьбу за сохранение стад, за повышение качества кормов...

Коллективы предприятий и организаций города шефствуют над колхозами и совхозами: помогают в ремонте машин и сельхозинвентаря, участвуют в некоторых работах в страдную пору уборки урожая или заготовки кормов. Особенно активизировалась помощь селу после мартовского Пленума ЦК КПСС. Коллектив ремонтно-прокатной базы управления Печорстроя уже в этом году выполнил ряд заказов по изготовлению и ремонту сельскохозяйственного инвентаря. А работники железнодорожного и водного транспорта решили трудиться под девизом: «Грузам для сельского хозяйства — зеленую улицу!»

Трудящиеся города Печоры хорошо понимают, что подъем сельского хозяйства — дело всего народа, а поэтому стараются оказать селу посильную помощь.

ГОРОД ЗАЖИГАЕТ ОГНИ

Печорцы любят свой город. Эта любовь проявляется в постоянном стремлении сделать Печору красивой, благоустроенной. Весной и осенью сотни людей трудятся на благоустройстве дворов и улиц. Зеленеют молодые деревца, посаженные руками жителей города. Улицы и тротуары одеваются в асфальт.

Еще совсем недавно дорога, соединяющая речную и железнодорожную части города, была малопроезжей. Это сказывалось на работе автотранспорта и перевозке пассажиров. Жизнь требовала строительства асфальто-бетонного завода, и такой завод был построен. Теперь все площади, центральная магистраль — Печорский проспект и улицы Советская и Гагарина заасфальтированы.

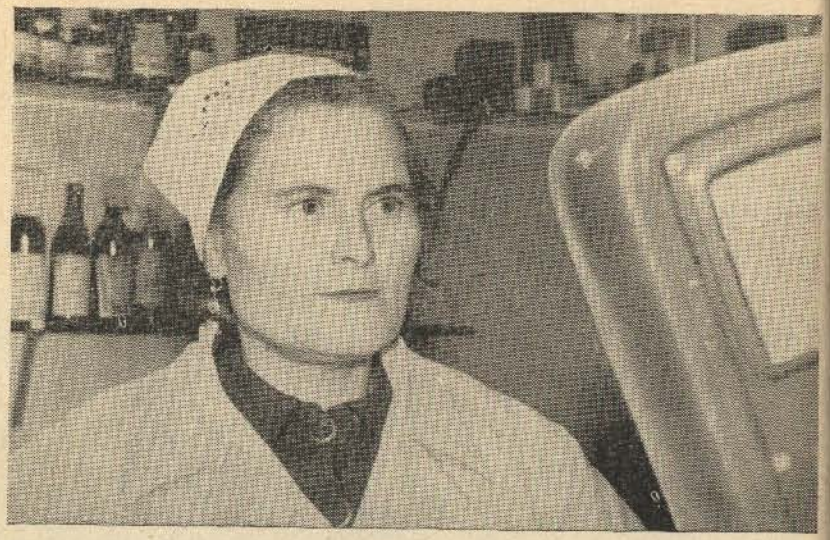
Благоустроена набережная реки, которую трудящиеся города предлагают назвать именем знаменитого исследователя Севера В. А. Русанова. Именно этим красивым высоким бором и любовался Русанов, когда говорил пророческие слова о строительстве города на Печоре. «Придет время, когда на том берегу Печоры будет построен город, а здесь разбит прекрасный парк, и этим изумительным зрелищем будет наслаждаться рабочий люд» (Газета «За новый Север» от 13 февраля 1949 года).

Печорский проспект.

В городе с каждым годом расширяется сеть магазинов и столовых. В настоящее время работает 47 магазинов, 8 столовых и несколько закусочных. Общий товарооборот в 1965 году составит более 40 миллионов рублей.

Сейчас в Печоре трудно найти семью, которая не имела бы радиоприемника. Трудящиеся обзаводятся стиральными машинами, холодильниками и другими предметами быта. В частном владении имеется 100 легковых автомашин и около 1000 мотоциклов.

О росте благосостояния трудящихся города говорит и такой факт. В 1965 году общая сумма вкладов в сберегательных кассах составила более 10 миллионов рублей.



Евстигнеева Клавдия Николаевна — зав. магазином № 3. Указом Президиума Верховного Совета Коми АССР ей присвоено звание Заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР.

В городе открыт комбинат бытового обслуживания. Около 400 человек работают в многочисленных мастерских по ремонту и пошиву одежды и обуви, по ремонту электротоваров, часов и других предметов домашнего обихода. Продукция комбината отправляется во многие районы Коми республики, и спрос на нее с каждым годом растет. В 1963 году, по примеру других городов страны, в Печоре организовано «бюро добрых услуг». Сейчас вам не надо нести в мастерскую электроплитку или, скажем, искать мастера для того, чтобы вставить разбитое оконное стекло. Достаточно позвонить в «бюро добрых услуг», сделать заказ, как в тот же час будет оказана необходимая услуга. Комбинат бытового обслуживания располагает квалифицированными мастерами. Мастер пошива Мария Егоровна Портнягина была избрана делегатом XIII съезда профсоюзов СССР.

В городе большое внимание уделяется медицинскому обслуживанию трудящихся. В Печоре функционируют четыре больницы. Расположены они в красивейших местах. Ме-

Ул. Ленинградская. В центре — здание горкома КПСС.

дицинские учреждения обеспечены необходимым новейшим оборудованием, укомплектованы врачами и средним медицинским персоналом.

Вечером город зажигает огни. Но жизнь его так же полнокровна, как и в дневные часы. Одни печорцы идут в школы рабочей молодежи, другие — в клубы и Дома культуры, в библиотеки. К услугам жителей города — два широкоэкранных кинотеатра, два Дома культуры, клуб лесокомбината, многочисленные библиотеки и красные уголки. Открыта детская музыкальная школа.

Трудящиеся Печоры любят смотреть концерты и спектакли местных самодеятельных артистов. На сценах Домов культуры ставятся классические драматические произведения. Разнообразны народные таланты. В 1962 году за успехи в сценическом искусстве драматическому коллективу Дома культуры речников присвоено звание народного театра.

А вот красочно оформленная афиша приглашает прохожих на вечер поэзии. Стихи читают не поэты-профессиона-

лы, а люди от станка и машин, рабочие и служащие, отдающие литературному творчеству свободное от работы время. Члены литературного объединения при редакции городской газеты «Ленинец» Альберт Вокуев, Клавдия Тодорова, Юрий Поляков, Янина Бождынская и другие — частые гости на вечерах молодежи и поэзии. В своих произведениях они воспевают Коми край, Родину, Коммунистическую партию.

По вечерам ярко светятся огнями иллюминаций кинотеатры имени А. М. Горького и «Космос». Их ежедневно посещает более 4000 печорцев.

В Печоре нет еще хорошего стадиона. В 1964 году начато строительство стадиона силами общественности. Прошел год, и там, где был пустырь, уже сейчас вырисовываются контуры будущего стадиона. Проделана огромная работа: передвинуто около 20 000 кубометров грунта, уложено 2000 квадратных метров дерна, отсыпаны и спланированы откосы будущих трибун... Подсчитано, что общественность города уже выполнила работу на сумму 20 тысяч рублей. Стадион будет открыт в 1966 году. Так решили печорцы.

* * *

Печорцы уже видят свой город другим. Еще краше. Скоро в домах загорятся голубые огоньки газовых плит, все улицы оденутся в асфальт. У пассажирских пристаней будут пришвартовываться пароходы с Волги и Дона... Но это — дело будущего. Во имя этого прекрасного будущего и трудится молодой город на великой северной реке.