

М. ПЫСТИН

ПЕЧОРА



KO.02-2
1195 -4/3

20078

Пыстин М.С.

Печора.

1974.

10-00

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

г. Печора, типография Зак. № 1050





СОДЕРЖАНИЕ

ПУТЬ ЧЕРЕЗ ВЕКА 5

СВЕТ НАД ПЕЧОРОЙ 15

МЕЧТА СБЫЛАСЬ 22

ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ 35

ПОШЛА УСИНСКАЯ НЕФТЬ 54

ГЛАВНАЯ ЛИНИЯ 60

ШАГИ В БУДУЩЕЕ 74

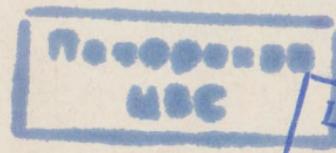


К63.3/2 Рес. Коми 4/3
П 95

М. Пыстин

-20078-

ПЕЧОРА



ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
г. Печора.

КОМИ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
СЫКТЫВКАР. 1974

Любуется человек Печорой. Величава она летом серебристой гладью; спокойна зимой, скованная метровой толщей льда; сказочно красива, неописанно могучая и раздольна в период весеннего половодья, изумляет пурпурными берегами осенью, в период листопада.

Общая протяженность ее 1809 километров. Уверенно, с широким размахом, пересекает она северо-восточную часть Кomi республики и Ненецкий национальный округ, прорезая таежные дебри и просторы Большеземельской тундры, жадно облизывая скалистые берега и сонливо обходя песчаные отмели, местами отражая в себе седые отроги Урала, и вли-вается в Ледовитый океан.

Печора-река, Печора-матушка, Печора-кормилица, красавица Печора, мать Печора Океановна, Печора — золотые берега... Так ласково величают нашу большую северную реку, которая на своем берегу через многие сотни лет породила город, названный в честь ее тоже Печорой. И прежде чем начать наш рассказ о городе, мы поведаем вам о матушке Печоре-реке, кратко расскажем ее историю, осветим жизнь поселившегося здесь народа.



ПУТЬ ЧЕРЕЗ ВЕКА

«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».

Печорская земля с ее огромными лесными массивами, обилием пушных зверей, птиц и рыбы, несметными полезными ископаемыми и загадочными водными путями издавна привлекала внимание таежных следопытов, смелых и настойчивых предпринимателей. Как гласит запись в летописях, еще в 1096 году новгородец Гюргята Рогович посыпал своего сына на Печору.

Великий московский князь Иван Калита в 1330 годах посыпал ватаги своих сокольников на Печору для ловли охотничьих птиц, платил дань Золотой орде печорскими мехами.

В 1364 году мужественные новгородцы на лодках по Печоре и ее притокам месяцами добирались до Оби и Камы, чтобы попасть в сказочно богатую Югру.

В 1491 году при великом князе Московской и всея Руси Иване III из Москвы была направлена целая экспедиция на Цильму «серебро делати и меди».

В конце XV века в самом устье Печоры был заложен острог, названный Пустозерском, который стал административным и торговым центром Печорского края.

На Печоре стали появляться первые населенные пункты. В 1564 году в Усть-Цильме уже числилось 14 дворов. В 1567 году была образована Ижемская слобода. В 1638 году на Вое и Соплеске уже добывали точильный камень и выделявали бруски и точила.

По данным переписной книги 1678 года, подлинник которой хранится в Москве в Центральном государственном архиве древних актов, август 1674 года считается датой возникновения в устье речки Мылвы починка Кузьминского из 5 дворов. В 1700 году в переписных документах уже числился погост Печора. Позднее погост стал называться Троицко-Печорском. В конце XVIII и начале XIX веков возникли населенные пункты Щельяюр, Няшабож, Усть-Уса, Колва, Кожва, Щугор.

Первые сообщения об ухтинской нефти появились в Двинской рукописи более 500 лет назад. А в 1595 году нефть Ухты (в виде проб) первой из всех известных тогда нефтей на Руси была доставлена в Москву.

В 1745 году архангельский купец Федор Прядунов на берегу Ухты построил первый в мире нефтеперегонный завод. Добывали за год более четырех тысяч пудов нефти и производили светлые продукты. Но дальше дело не пошло. Не получив поддержки от царского правительства, Федор Прядунов разорился и закончил свою жизнь в долговой тюрьме.

История мало сохранила имен первых предпринимателей и первопроходчиков. Но они открыли более широкую дорогу, по которой пришли сюда в XIX веке купцы и промышленники В. Н. Латкин, М. К. Сидоров, А. М. Сибиряков и другие. Предприимчивых людей манили печорский лес, ухтинская нефть, каменный уголь, другие полезные ископаемые, поиски путей на Обь, на Каму, на Урал, несметные богатства Сибири.

«Есть на Северо-Востоке Европейской России край пустынный, мало известный, 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, чтоб 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 компанию и принимают энергичные меры по изучению водных путей на Севере, а также начинают лесоразработки, доставляя лес в плотах до устья Печоры.

В 1860 году впервые на зафрахтованном морском корабле «Диана» печорский лес был доставлен во французский город Нант. Хотя остальные три корабля потерпели крушение в пути, но начало было сделано.

В 1861 году Латкин и Сидоров зафрахтовали еще три корабля. Загрузившись печорским лесом, все три корабля на этот раз благополучно прибыли в места назначения — в Лондон и Бордо.

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 за конной тягой или бурлацкими лямками. Николай Алексеевич Некрасов писал о стоне волжских бурлаков. Но эти стоны были слышны и на Печоре. Бурлаки брели по Печоре, 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 же писал ссыльный 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...»

Но это не беспокоило царских сановников. Когда упомянутый нами М. К. Сидоров обратился к наследнику царя с запиской, которая именовалась «О средствах вызволить север России из бедственного положения», он был отвергнут.

жения», воспитатель наследника генерал-адъютант Зиновьев наложил на ней резолюцию: «Так как на севере постоянные льды и хлебопашество невозмож но и никакие другие промыслы немыслимы, то по моему мнению и моих приятелей необходимо народ удалить с севера во внутренние страны государства, а вы хлопочете наоборот и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на севере быть не может. Такие идеи могут проводить только помешанные».

А между тем экономические связи жителей Печорского края продолжали развиваться, особенно с Архангельском через устье Печоры и Чердынью с верховьев Печоры через Якшинскую пристань.

К устью Печоры, где был построен порт, все чаще стали приходить суда: норвежские, голландские, прусские, датские, шведские, немецкие, русские... Они привозили хлеб, соль, товары нехитрого домашнего обихода, боеприпасы. Увозили же в основном лес, меха, дичь, рыбу, икру, кожу.

Вся торговля с Печорским краем со стороны Камы находилась в руках чердынских купцов. В Якше у них было около 140 амбаров, в которых хранились товары. Разные грузы (муку, крупу, чай, холсты, сахар, косы, ножи, гвозди, свинец и т. д.) сюда привозили гужом из России до 160 тысяч пудов (2560 тонн) в год, а весной развозили по Печоре.

Грузопоток по Печоре все увеличивался. Несамоходные каюки и баржи, немногочисленные лодки уже 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 паровое судно появилось в России в 1815 году в Петербурге, на Неве, а потом пошли па-

роходы 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 работало уже 220 пароходов, вытесняя 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: 1 июня 1864 года доверенный М. К. Сидорова Николай Оленников на 12-сильном винтовом пароходе сплыл из речушки Волостницы на реку Печору, а 6 июля добрался до села Кuya, что в устье Печоры, преодолев 1300 километров, вызывая удивление и торжество местного населения.

Откуда он появился? В своих записях Николай Оленников рассказывает, что М. К. Сидоров приобрел пароход на озере Ильмень у одного из товарищ для удобства переездов по Печоре и ее притокам. Четырехсотпудовое судно из Волхова до Твери было доставлено по железной дороге, а оттуда своим ходом оно преодолело огромное водное пространство, пробираясь по Волге и Каме. Путь с верховий Камы к верховьям Печоры шел реками Колвой, Вишеркой, Чусовским озером, речками Березовкой и Богулкой. От речушки Богулки до речушки Волостницы на протяжении восьми километров пароход тащили по волоку, преодолевая огромные трудности. Дорога от Волхова до Якши заняла полтора месяца. Но, как писал Оленников, Сидоров не жалел средств и настойчиво требовал во что бы то ни стало доставить пароход на Печору. Что и было сделано.

Один пароход, конечно, ничего еще не решил.

Сидоров, занятый другими делами, больше не занимался пополнением своего флота на Печоре. Но толчок был дан. Нашлись его последователи.

По документам, предпримчивый чердынский купец И. А. Суслов в 1880 году построил, а в 1881 году спустил на воду пароход «Печорец».

Путешественник А. М. Сибиряков в письме, которое он 8 ноября 1884 года послал в журнал «Русское судоходство», писал: «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 ходят летом три парохода, от 25 до 40 лошадиных сил».

А. М. Сибиряков очень энергично искал торговый путь от Оби на Печору и далее в Архангельск. Им был проложен 180-километровый зимний тракт между Ляпином и Усть-Щугором. По этому тракту в 1885—1887 годах был доставлен на Печору дешевый сибирский хлеб, но в дальнейшем в связи со строительством в Сибири железной дороги этот путь потерял свое значение.

В июне 1895 года было издано распоряжение царского правительства об устройстве на реке Печоре регулярного почтово-пассажирского пароходного сообщения, а также между Архангельском и устьем Печоры. На содержание пароходства между Архангельском и Печорой был заключен контракт с купцом А. М. Сибиряковым, а на содержание пароходства по реке Печоре — с ижемским купцом Н. С. Норицыным.

Успешно развернув дело, Норицын через 3—4 года полностью окупил все свои расходы и имел огромную прибыль от пароходства. Если в навигацию 1898 года пассажирский пароход Норицына, 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.

В 1907 году к Архангельскому порту через устье Печоры было вывезено более 200 тысяч пудов разного товара, кроме леса, а грузооборот между Чердынью и Печорой достиг в 1907 году 1 миллиона 100 тысяч пудов.

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: «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 сигов и 6 тысяч пудов икры».

Не забота о жителях Печоры, которых тогда насчитывалось 43 тысячи человек, а жажда наживы, алчность, стремление обогатиться, конкурентная борьба способствовали росту грузооборота, расширению торговли. Чердынские купцы, которые держали монополию в торговле на Печоре, сказочно обогащались, а местное население эксплуатировалось самым хищническим, самым беззастенчивым образом. Купечество, духовенство и царские сатрапы сдирали последнюю шкуру с рыбаков и охотников, ремеслового люда. Вся Печора стонала от двойного и тройного гнета.

Печорские жители различными способами охотились на медведей, песцов, лисиц, зайцев, белок, горностая, глухарей, куропаток, рябчиков, ловили рыбу, собирали грибы и ягоды. Причем не столько для личного потребления, сколько для сбыта, чтобы вза-

мен приобрести хлеб, соль, сахар и другие продукты, боеприпасы, чтобы жить, чтобы не вымереть в суровой борьбе за существование. Но не всем доступны были дичь и рыба, не все были удачливы в охоте на пушных зверей. Такие вынуждены были искать сезонные работы, уходя в Сибирь и на Урал. Только в 1913 году на промысловые заработки из Печорского уезда уезжало 2720 человек.

Многие отчаявшись, от постоянного голода, различных болезней стали покидать насиженные земли своих предков, родные места в поисках лучшей жизни.

В этот же период началось постепенное прозрение народа. Большой толчок дала первая русская революция 1905—1907 годов. Этому же способствовали политические ссыльные, загнанные на Печору царским самодержавием за революционную деятельность. Политссыльных в Печорском уезде было около трехсот человек.

Ссыльные села Усть-Цильма 19 ноября 1906 года вышли под красными знаменами и с пением революционных песен на демонстрацию. Здесь же была организована артель «оселочников», являвшаяся легальным прикрытием политической группы, в которую принимались не только ссыльные, но и сочувствующие им местные крестьяне. Возглавлял ее С. Н. Калмыков. Его имя теперь носит один из самых мощных теплоходов Печорского пароходства.

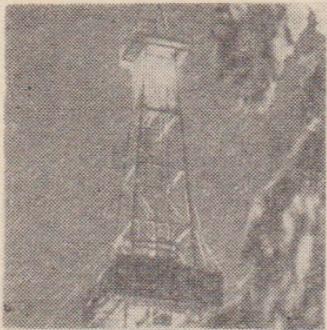
Большую политическую работу вел высланный на Печору как «неблагонадежный» фельдшер Григорий Хатанзейский, ненец по национальности. С целью создания прочных связей с населением он поступил на лесопильный завод «Стелла Поларе».

Работа политических ссыльных и местных активистов в массах не пропала даром. Это подтвердили

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

Мы очень коротко проследили историю развития Печорского края: возникновение первых поселений, открытие первых разработок полезных ископаемых, развитие торговых связей, начало парового судоходства на Печоре.

Каков же вывод? Этот вывод был дан Владимиром Ильичем Лениным. В результате политики царского правительства в Печорском крае, находящемся «к северу от Вологды», с его несметными богатствами до Октябрьской революции царила «...патриархальщина, полудикость 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.



СВЕТ НАД ПЕЧОРОЙ

Сложным был процесс становления и упрочения Советской власти на Печоре. В феврале 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». И 25 февраля избирается первый в уезде волостной Совет. Его председателем стал бывший политссыльный Н. И. Зыков. А 20 марта в уездном центре Усть-Цильме состоялся первый уездный съезд Советов.

В становлении и упрочении Советской власти на Печоре большую роль сыграл красноармейский отряд под командованием члена Архангельского горкома РКП(б) Степана Николаевича Ларионова, который в июне-июле 1918 года на пароходе проехал от Троицко-Печорска до Усть-Цильмы.

В эту тяжелую годину на помощь трудящимся Печоры пришел и рабочий класс Урала. Он отправил на Печору экономическую экспедицию с хлебом, солью, промтоварами.

К середине июля основная масса грузов экспедиции была сосредоточена в верховьях Печоры на якшинских складах. Здесь же были конфискованы и присоединены к запасам экспедиции товары купцов, находящиеся на складах. Но их было не так уж много.

И 29 июня 1918 года один из руководителей экспедиции — Бабин с двумя груженными баржами на буксире сусловского парохода «Москва» отплыл 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 Дмитрий Михайлович и Вадим Дмитриевич Бобылевы.— Люди пухли и умирали от 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 помощь уральских рабочих, спасавших их от голодной смерти. Со слезами на глазах благодарили они уральских рабочих и родную Советскую власть за отеческую заботу».

В тот же период на Печоре находились красноармейские отряды численностью 20—25 человек во главе с председателем Чердынского уездного чека Фрицем Аппога и под командой представителя отдела Уралснабжения Морозова. На Печору прибыл и отряд Мандельбаума. Таким образом, летом по всей Печоре была установлена Советская власть.

Глава белогвардейского правительства в Архангельске Н. В. Чайковский в телеграмме в Омск писал, что все четыре парохода на Печоре захвачены большевиками.

Но впереди был еще мятежный 1919 год. Сотни людей были расстреляны, утоплены в прорубях, зверски растерзаны разъяренными белобандитами и кулаками в Троицко-Печорске, Покче, Савиноборе, Подчерье, Щугоре, Ижме, Усть-Цильме и других местах.

Но недолго пришлось ликовать белобандитам. В конце февраля 1920 года в связи с полной капитуляцией белых, военные действия на Печоре прекратились. Советская власть победила окончательно.

Еще 5 февраля 1918 года В. И. Ленин подписал декрет о национализации торгового флота, но гражданская война, вспыхнувшая на Печоре, задержала это мероприятие. Флот был национализирован только в марте 1920 года.

Плохое наследство оставили бывшие судовладельцы Советскому государству. Чувствуя, что почва под ногами у них колеблется, они в годы интервенции и гражданской войны перестали ремонтировать суда, а часто умышленно портили их. На день национализации в бассейне было 7 баксирных пароходов и катеров, 2 грузопассажирских парохода и 22 несамоходных судна. Но уже за первые два года после национализации пришлось списать на разборку 5 пароходов и 18 барж. Таким образом, к навигации 1923 года остались два грузопассажирских парохода, три баксирных, три парокатера и 10—12 деревянных барж.

С этого и началось дальнейшее развитие парового судоходства на Печоре в годы Советской власти.



М. С. Кедров.

В 1923 году на Печору прибыла правительственная комиссия, которую возглавлял видный политический деятель нашей партии, сыгравший большую роль в освобождении Севера, Михаил Сергеевич Кедров. По поручению Ф. Э. Дзержинского комиссия должна была изучить перспективы хозяйственного использования Печорского края. Ее интересовал прежде всего водный транспорт, были созданы Печорское агентство Северного управления речного транспорта и четвертый Печорский техни-

ческий участок Севводпути. В труднейших условиях того времени Михаил Сергеевич почти год возглавлял судоходство на Печоре, оказал огромную помощь в развитии этого края.

Пенсионер Александр Николаевич Архипов, житель г. Печоры, рассказывает: «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. Особенно 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».

В годы первой пятилетки начались комплексное изучение и разработка полезных ископаемых Печорского края. Выполняя заветы В. И. Ленина об организации поисков угля и нефти на Печоре, в 1921 году на Печору прибывает первый геологический отряд во главе с профессором А. А. Черновым для поисков промышленных запасов угля, а через восемь лет — в 1929 году — в Коми автономную область направляется комплексная Ухто-Печорская экспедиция во главе с А. С. Сидоровым, на базе которой в 1932 году создается Ухто-Печорский трест для добычи нефти, угля и других ископаемых богатств Печорского края.

Первые тонны нефти были добыты в 1931 году на Чибыюском месторождении, а 6 августа этого же года на левом берегу реки Воркуты под руководством инженера А. А. Волошановского была заложена первая штольня. Так было положено начало эксплуатационным работам на реках Ухте и Воркуте. Быстро стали увеличиваться объемы лесозаготовок.

И во всем этом деле большая роль принадлежала речникам Печоры, ибо в те годы развитие Печорского края крепко-накрепко было связано с рекой, судоходством. Это они доставляли в Ухту по извилистой и порожистой реке Ижме необходимое оборудование и продовольствие. Коммунист К. Е. Семяшкин на пароходе «Отмель» первым открыл движение по реке Ижме от устья до Усть-Ухты. В 1933 году по Ижме были проведены дноуглубительные работы, и пароход «Металлист» совершил 12 рейсов, по несколько рейсов сделали пароходы «Отмель», «Рес-

публика» и другие. Поистине героическим эпизодом можно назвать завоз грузов по рекам Усе и Воркуте. Сюда, на край земли, были завезены шахтное оборудование, рельсы, шпалы, паровозы, тысячи людей. Отсюда в сентябре 1934 года пароход «Плотник» под управлением капитана Александра Николаевича Большакова забуксировал баржу с первой партией воркутинского угля.

Созданное в 1932 году самостоятельное Печорское речное пароходство набирало силы. Оно к этому времени имело уже 35 пароходов и 86 барж. За навигацию было перевезено 158 тысяч тонн грузов вместо 10 012 тонн в 1925 году. Окрепла ремонтная база, появились новые затоны на путях к углю и нефти.

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 переводится в Усть-Усу. По Усе за короткий срок был построен ремонтно-отстойный пункт в Вежкурье, организованы пристани в Адзывавоме, Абези и Воркутавоме. Но доставка грузов по этой необустроенной и мелководной реке была нелегка.

Ветеран пароходства Н. А. Щелкунов, работавший там с 1935 года, рассказывает, что судоводителям приходилось в основном работать в весенне и осеннее время, часто в ледовых условиях. Суда работали до глубокой осени и обычно зазимовывали на случайных стоянках, там, где они застrevали, 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 отстаивать суда в весенний период на коварной Усе.

Наше правительство пристально следило за первыми шагами освоения Печоры. Еще 12 декабря 1933 года на IV сессии ВЦИК М. И. Калинин 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 будут больше, чем мы сейчас ожидаем».

О Печоре стали писать и центральные газеты. «Известия» в статье «Настоящее и будущее Печоры» 28 августа 1935 года сообщала: «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 нового города Чибью уже откачивают сотни скважин отличную, подобную грозненской, нефть. В верховьях Ижмы залегают высококачественные асфальтиты... По берегам Воли лежат горы точильного камня и алебастра...» Статья заканчивалась словами: «Мы начинаем Печору обхаживать».

Но обхаживать Печору не так-то было просто.



МЕЧТА СБЫЛАСЬ

Для улучшения руководства промышленным строительством в Печорском бассейне решением ВЦИК от 25 февраля 1936 года в составе Коми области был образован Печорский округ с центром в селе Усть-Усе. Устанавливается регулярное авиасообщение по линии Архангельск — Усть-Цильма — Усть-Уса. Был принят ряд других мер.

Дальнейшее развитие производительных сил упиралось в отсутствие дорог круглогодового действия. Выход воркутинского угля через Усу, Нарьян-Мар, Архангельск за короткий навигационный период не решал той задачи, которая возлагалась на Печорский бассейн.

Без железной дороги нельзя было развивать Ухтинский промышленный район, расширять лесозаготовки на Печоре. И для того, чтобы поставить богатства Севера на службу Родине, 28 октября 1937 года Совет Народных Комиссаров СССР принял историческое решение о строительстве Северо-Печорской магистрали на участке Коно-

ша — Воркута с вводом ее в эксплуатацию в 1945 году. Строительство железной дороги предусматривалось через населенные пункты Кеноша, Вельск, Котлас, Княжпогост, Ухта, Кожва, Абезь и Воркута.

Со строительством этой дороги отпадала надобность возить донецкий уголь и бакинскую нефть в северные и северо-западные районы страны, в порты Балтийского, Баренцева и Белого морей, так как открывался круглогодовой выход в центр России для угля, леса, нефти. Потоком бы шли встречные грузы для строительства шахт, буровых, рабочих поселков и будущих городов.

И вот через тайгу и тундру, по малообжитым и пустынным местам, через непроходимые болота, многочисленные реки и речки в условиях суровой продолжительной зимы строителям дороги нужно было уложить около двух тысяч километров стального пути.

Северо-Печорская магистраль была построена в невиданно короткий срок. И на этой магистрали, в том месте, где она пересекает реку Печору, тоже в невиданно короткий срок возник город, названный Печорой.

Строительство города началось с двух площадей. Проектировщики железной дороги выбрали место на правом берегу Печоры, на расстоянии 4—5 километров от будущего железнодорожного моста, и отместили станцию Печора.

Речники же до этого годами облюбовывали для зимней стоянки судов левобережную курью против Канин-Носа и Канинскую протоку, зажатую между высоким берегом Канин-Носа и островами на Печоре.

Северо-Печорская магистраль километр за километром прорезывала Коми республику с юго-запа-

да на северо-восток. Движение поездов до станции Чибью было открыто 6 ноября 1939 года, а 25 декабря 1940 года был закончен 728-километровый участок пути Котлас — Кожва. Дорога уперлась в самое большое препятствие — реку Печору. Через нее зимой 1940—1941 годов был построен временный железнодорожный мост. А к тому времени в районе нынешнего депо и вокзала станции Печора уже работал строительный отряд управления «Печорстрой», ведущий строительство пути от Печоры до Воркуты. Первый кол, первые палатки, первые землянки, наконец, первые бараки стали называться поселком Печора.

Почти одновременно началось строительство промышленных предприятий. В марте 1941 года приступили к возведению Печорского лесокомбината, а с 30 октября того же года все его цехи работали уже на полную мощность. Вокруг комбината рос рабочий поселок со своим клубом, баней, столовой, магазином, детским садом и детскими яслими, своими жилыми домами. В 1941—1942 годах лесокомбинат заготовлял древесину, выпускал пиломатериалы, шпалы, тысячами изготавливая снегоходы и лопаты. Несколько позже здесь было освоено заводское стандартное домостроение и производство мебели для железнодорожников от Кожвы до Воркуты. Печорскому лесокомбинату обязаны первым жильем и культурно-бытовыми объектами жители рабочих поселков Косью, Кочмес, Абезь, Инта и других.

Другим промышленным предприятием управления «Печорстрой» была центральная ремонтно-механическая мастерская, которая была создана для ремонта строительной техники.

Вместе со строительством железной дороги было

наскоро сколочено из досок паровозное депо. Около него стояло несколько вагонов, приспособленных под жилье, строились бараки, землянки, каркасно-засыпные дома. Часть этих строений сохранилась и поныне. В 1942 году наметилась первая улица, которая сейчас носит название Железнодорожной. Появились первые двух-, четырех-, восьми- и двенадцатиквартирные дома. В 1943 году закончилось строительство первой школы и четырех жилых домов по улице Ленина.

В то же время параллельно рос другой поселок — Канин-Нос. Его создавали речники.

Вот что рассказывает 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 еще неродившейся пристани Канин-Нос.

«30 июля 1940 года я с несколькими товарищами прибыл в Канин-Нос, где находился обстановочный пост № 51. Жили в барже, здесь же была и 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 Мазиловки 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. Там жил заместитель начальника Печоржелдорстроя. Зимовал я с семьей из семи человек в недостроенной бакенной 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 ис-

пользовался как общежитие. В эту же зиму здесь проводился отстой флота (32 баржи и дебаркадера), которым руководил опытный караванный капитан, впоследствии кавалер нескольких орденов, С. А. Кабаков».

О начавшемся строительстве, его размахе, о трудностях на Канин-Носе много писал тогда «Речник Печоры»—газета речников Печорского пароходства, организованная в феврале 1935 года.

В передовой статье «Завтрашний день Кожвы», опубликованной в новогоднем номере 1941 года, писалось:

«Канин-Нос — это пустое место. Но пройдут 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. Десятки транспортеров, кранов и других механизмов заменят малопроизводительный труд грузчика. Рядом с речным портом раскинутся 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 проживать свыше 7000 жителей. Кожвинский комплекс строительства — дело большой государственной важности».

Очень оптимистическая статья. Но одного оптимизма было недостаточно, чтобы на пустыре строить города.

В начале марта 1941 года приступили к строитель-

ству трех двухквартирных домов и барака. Но разворот строительства шел медленно. Не хватало леса, рабочих, транспорта. На стройке имелись 1 автомашина, 2 трактора и 13 лошадей.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР 11 марта 1941 года был образован Кожвинский район с центром в старинном селе Усть-Кожве, но уже в середине года районный центр был переведен в Канин-Нос, где в это время был уже поселковый Совет.

Огромную территорию тогда занимал Кожвинский район. Его границы простирались от железнодорожной станции Зеленоборск до Воркуты, а по реке Печоре от поселка Кырта до деревни Родь.

Первым секретарем райкома партии был избран С. И. Безгодов, председателем райисполкома — К. К. Пархачев.

Жизнь в Канин-Носе оживилась. Усилилось строительство. Уже к осени 1942 года в поселке были построены Дом Советов (ныне здание милиции), здания райконторы связи, больницы, гостиницы (ныне здание управления коммунального хозяйства), средняя школа, столовая-клуб, около десятка двухэтажных деревянных домов. Силуэтно определились первые улицы будущего города — нынешние Ленинградская, II Октябрьская, имени Русанова, Куратова.

Продолжали строительство и железнодорожники. И 24 декабря 1942 года станция Печора была переименована в рабочий поселок Печора.

Это было уже в дни, когда фашистские полчища прервали мирный труд советского народа. «Все для фронта! Все для победы над коварным и злейшим врагом!» — под таким лозунгом работали в дни тяжелой годины строители, железнодорожники и речники Печоры.

Еще в мае 1940 года ЦК ВКП(б) и Совнарком

СССР приняли решение к концу 1941 года открыть сквозное рабочее движение по новой железной дороге до Воркуты. Это было очень серьезное решение. Темпы строительства надо было удвоить, утробить, принимать самые экстренные меры. И они были приняты. Если в 1938 году на строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали было всего 117 автомашин, несколько тракторов и экскаваторов, то в середине 1941 года только на одном участке строительства дороги Кожва — Воркута работало 1050 автомашин, 46 тракторов, 16 экскаваторов, десятки свайных и сварочных агрегатов, шпалорезки. Механизация трудоемких земляных работ поднялась с 17,7 в 1938 году до 68,7 процента в 1941 году. На участке работало 430 инженеров и техников. Душой стройки были коммунисты и комсомольцы. Партийная прослойка на предприятиях постоянно возрастила. Например, в тресте «Печорстрой», который осуществлял строительство Заполярного участка железной дороги, количество коммунистов за первое военное полугодие увеличилось с 410 до 732 человек, на стройке работало более 2600 комсомольцев.

В грозные дни 1941 года правительство, придавая большое значение строительству Северо-Печорской магистрали, принимает решение в двухмесячный срок демонтировать металлоконструкции высотной части второй очереди строительства Дворца Советов и использовать этот металл на строительство мостов; отдельным московским заводам поручается изготовить 4700 тонн мостовых пролетных строений, демонтируется один из мостов через канал Москва — Волга и 130-метровая ферма через реку Шексну.

Однако не хватало не только металла, цемента, но и средств связи, главным образом проводов. Правительственным постановлением разрешается снять

два провода на Дальнем Востоке с участков Хабаровск — Барановская и Хабаровск — Свободный.

Высокое сознание долга перед Родиной вдохновляло строителей на героический труд, и они добились победы. В памятный день 28 декабря 1941 года в Воркуту прибыл первый поезд, а через несколько дней жители Печоры встречали первый состав с воркутинским углем для столицы нашей Родины. В одном из вагонов этого состава шахтеры и железнодорожники отправляли подарки для воинов Красной Армии, героически защищавших страну от немецко-фашистских захватчиков. Поезд шел на юг, украшенный гирляндами хвои, и на фронтоне локомотива был укреплен щит-траfareт с девизом: «Наш паровоз, вперед лети!». Все торжествовали. Это был гимн строителям Северо-Печорской железной дороги.

Уголь Воркуты непрерывным потоком стал поступать в Ленинград, на Северный и Балтийский флоты. Это имело огромное военно-стратегическое и экономическое значение.

Только за 1942 год шахтеры Воркуты и железнодорожники Северо-Печорской магистрали отправили стране, в том числе героическому Ленинграду, 500 тысяч тонн высококачественного угля. К концу 1942 года было закончено строительство постоянного железнодорожного моста через Печору, который и сегодня высится стальной громадой над красавицей-рекой.

Во время приема железной дороги в постоянную эксплуатацию в акте правительственной комиссии строительство Печорской магистрали было названо беспрецедентным, то есть невиданным до сих пор. Скорость строительства на Северном участке достигла 1,9 километра в сутки, тогда как Мурманская дорога строилась со скоростью 1,7, Турксиб — 1,1,

а Средне-Сибирская дорога — 0,9 километра в сутки. 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 Коноша — Воркута протяженностью 1847 километров и освоение Печорского угольного бассейна большая группа строителей, железнодорожников и речников Кожвинского района была награждена орденами и медалями.

С 1942 года в связи с постройкой Северо-Печорской магистрали и военными действиями на Баренцевом море перевозки грузов речным транспортом в бассейне Печоры стали значительно сокращаться. Так, в 1944 году было перевезено 319 тысяч тонн грузов — 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 перевозках бурно развивавшейся промышленности этих районов. Необходимость в перевозках по Енисею была вдвое больше, чем доставлялось грузов в 1942 и 1943 гг. Нижне-Иртышскому пароходству заранее планировался меньший объем перевозок. Главная причина была в нехватке 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: на судах заварили иллюминаторы, люки, установили цистерны для пресной воды, корпуса были дополнительно укреплены стальными тросовыми стяжками. В состав экспедиции вошли четыре 300-сильных, восемь 200-сильных и три 150-сильных буксира. Речная эскадра прибыла в Нарьян-

ян-Мар 18 июля 1943 года. На советских арктических коммуникациях в это время действовали подводные лодки и самолеты противника, нападая на корабли и минируя морские пути. Речные суда поэтому дальше сопровождали корабли Беломорской военной флотилии — 3 тральщика и спасательное судно «Шквал». Экспедиция вышла из Нарьян-Мара в далекий и опасный путь 23 июля 1943 года. На подходе к проливу Югорский Шар подорвался на мине и затонул головной тральщик. Десять человек погибли, семеро были тяжело ранены. В Карском море экспедиция попала в шторм. Два парохода — «Иртыш» и «Усть-Уса» — оторвались от общей колонны и боролись со штормом самостоятельно. 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 Дровяной, на речных пароходах кончилось топливо. Их снова взяли на буксир военные корабли. И лишь 7 августа 1943 года, проделав тяжелый 1750-километровый путь, экспедиция прибыла в Новый порт на Оби. После короткого отдыха и исправления повреждений, полученных в пути, в середине сентября суда вышли в первый рейс по сибирским рекам.

Весь личный состав Печоро-Обской экспедиции проявил недюжинное мужество и мастерство, особенно команды 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. Горба, механика Г. Д. Юдинцева, штурвальную Т. Л. Кучкину, кочегара А. А. Сидорову, матроса Ф. Е. Сметанину. Президиум Верховного Совета СССР наградил орде-

нами и медалями многих участников экспедиции — речников и военных моряков.

Подлинными патриотами в годы войны были женщины. «Домохозяйки! Идите на производство!» «Женщины — на суда! Заменим мужей, ушедших на фронт!» Эти призывы подхватили сотни и сотни женщин, успешно овладевая мужскими профессиями.

В Печорском порту бригаду грузчиков возглавила Мария Степановна Степанова, занесенная за самоотверженный труд в книгу Почета Кomi АССР в связи с 25-летием Кomi республики.

На всех судах штурвальными, кочегарами, масленщиками и шкиперами работали женщины. Экипаж парохода «Красноармеец» в 1943 году полностью состоял из женщин. Молодые судоводители Александра Никифоровна Иноземцева и Людмила Петровна Ипполитова образцово держали вахту, водили караван без аварий. Навигационный план был выполнен досрочно.

Машинист паровоза Елена Чухнюк, ныне Герой Социалистического Труда, положила начало скоростному движению поездов на участке Кожва — Княжпогост. Несмотря на плохой профиль пути, успешно осваивали метод вождения тяжеловесных поездов.

Военные годы тяжело проходили на Печоре. Люди недоедали, не хватало жилья, детских учреждений. Зимой свирепствовали неимоверные морозы, летом одолевал гнус, но никто не роптал, не покладая рук все трудились на строительстве порта, ремонтных мастерских, судоверфи, железнодорожных сооружений, воздвигали дома, школы, все силы прилагали на выполнение плана грузоперевозок на железнодорожном и водном транспорте.

Печорцы оказывали постоянную помощь фронту. Только, например, речники в фонд обороны отчис-





△ 2

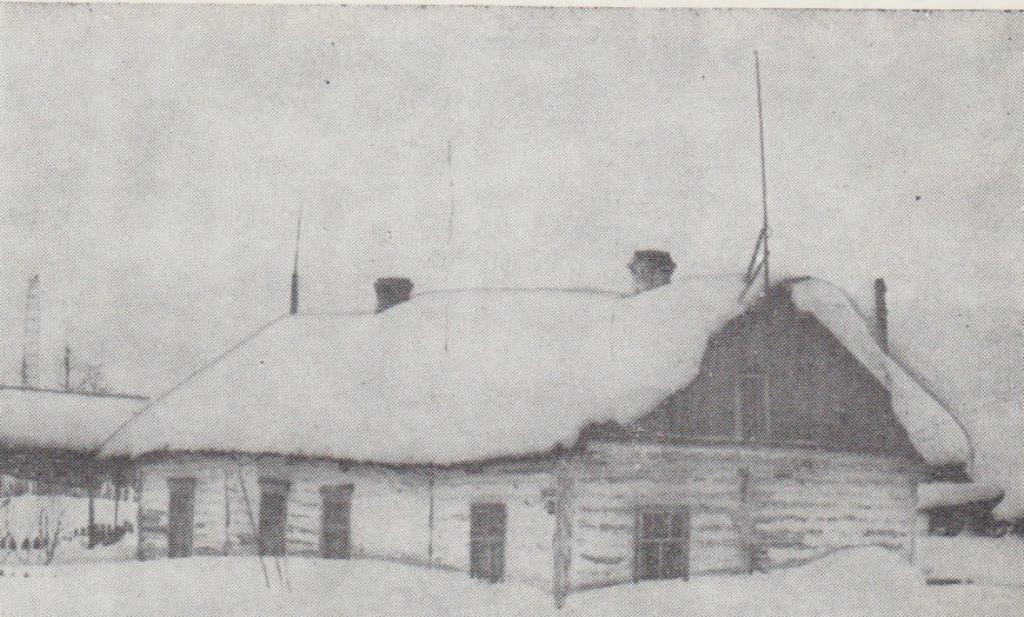


▽ 3





▽4

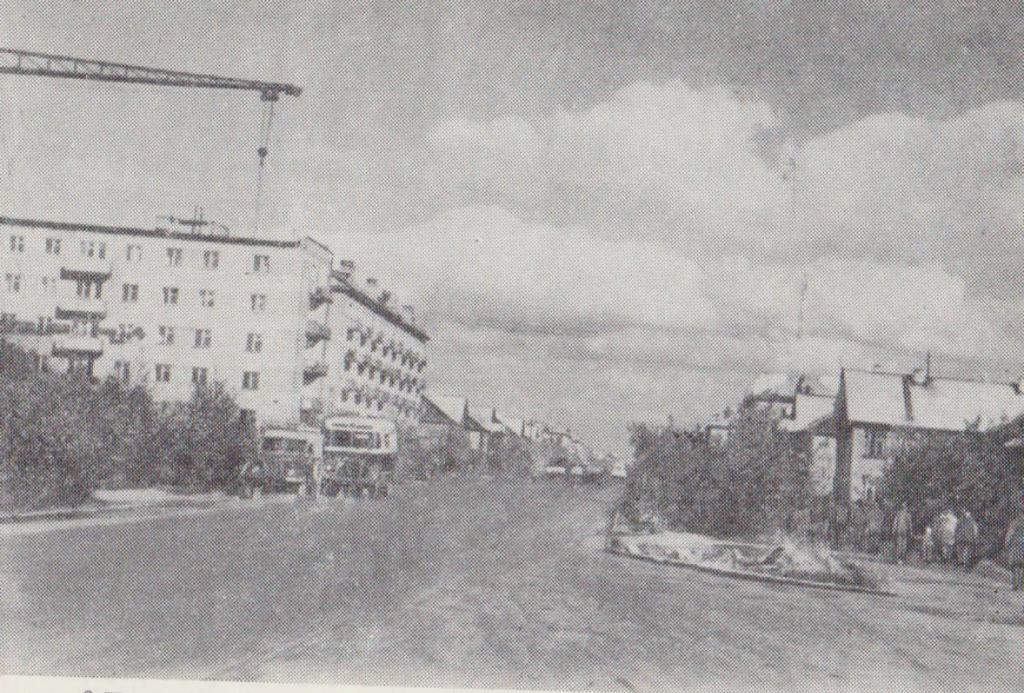




△ 5



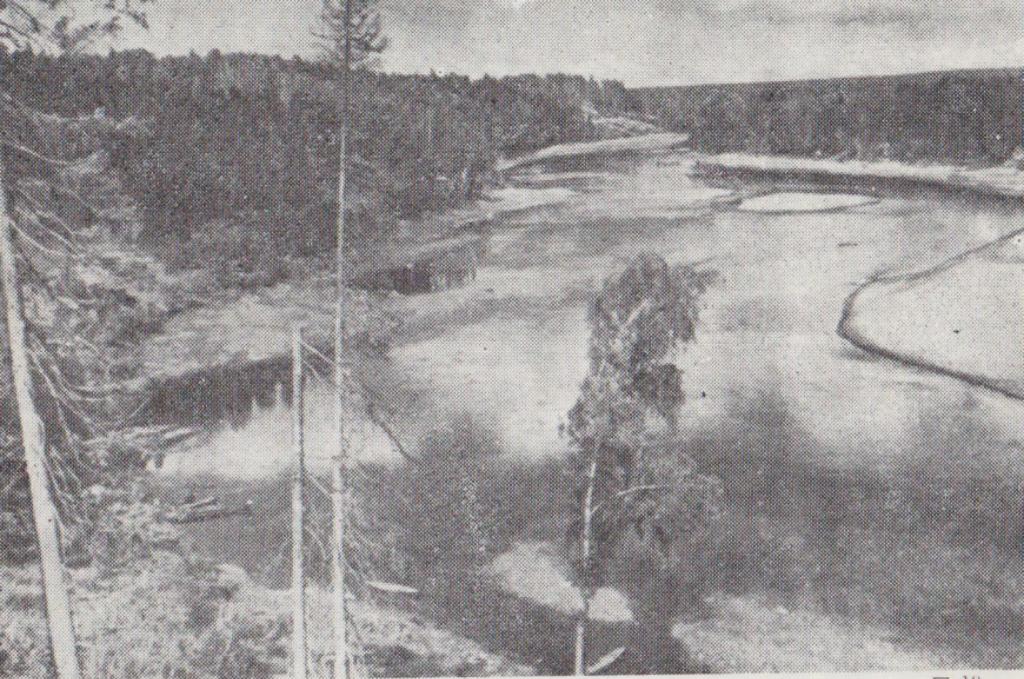
▽ 6



8 ▽

7 △

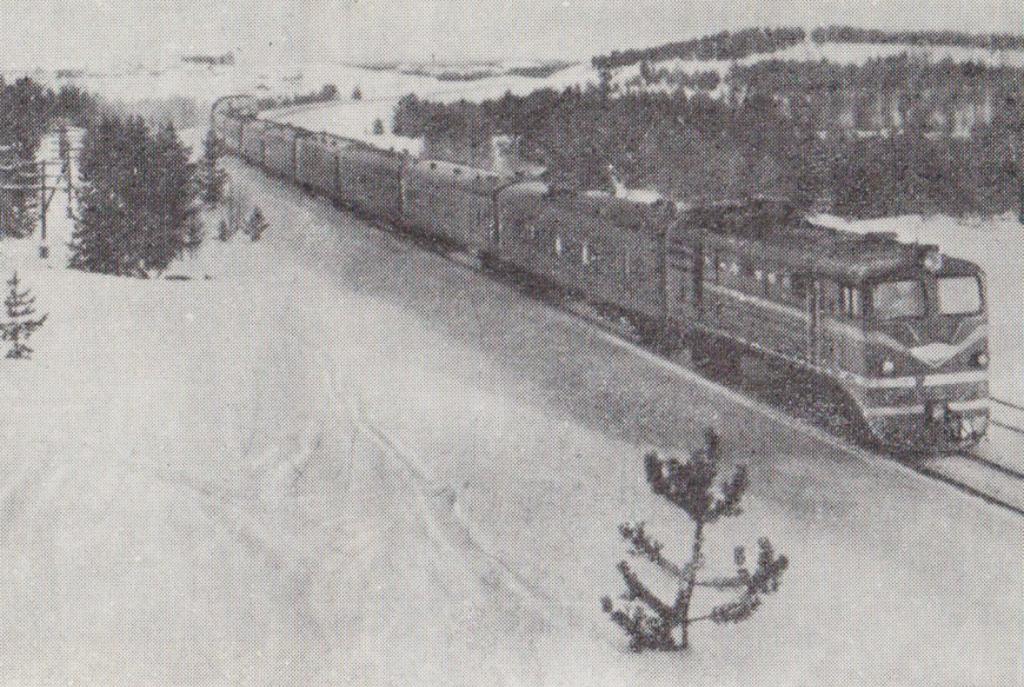




△ 9

▽ 10

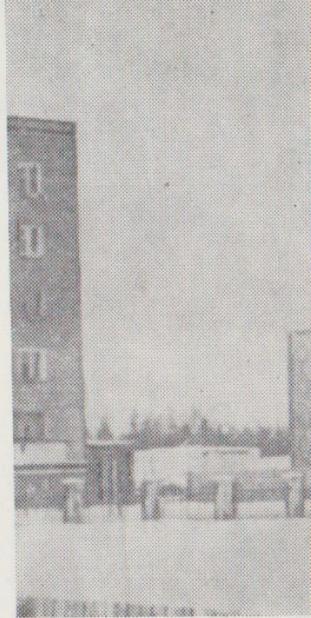




△ 11

▽ 12

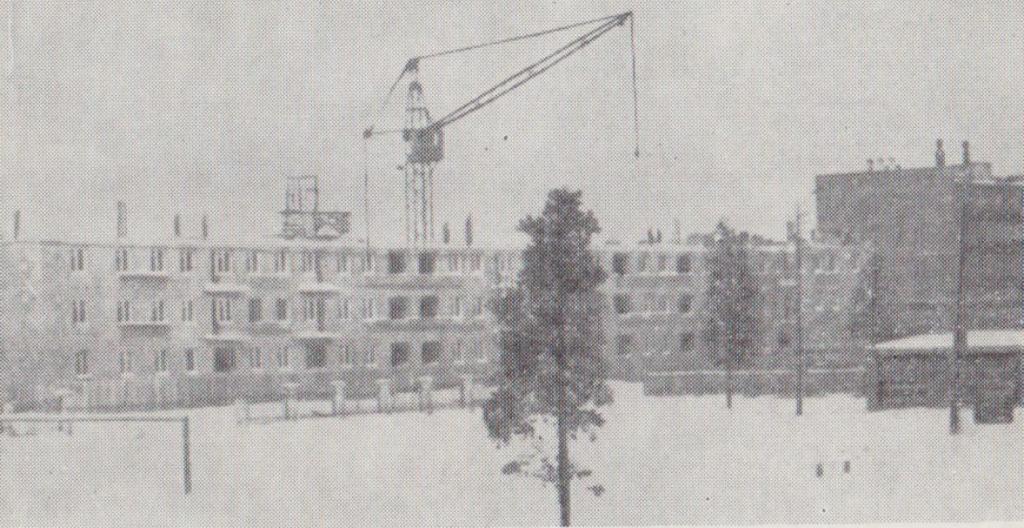




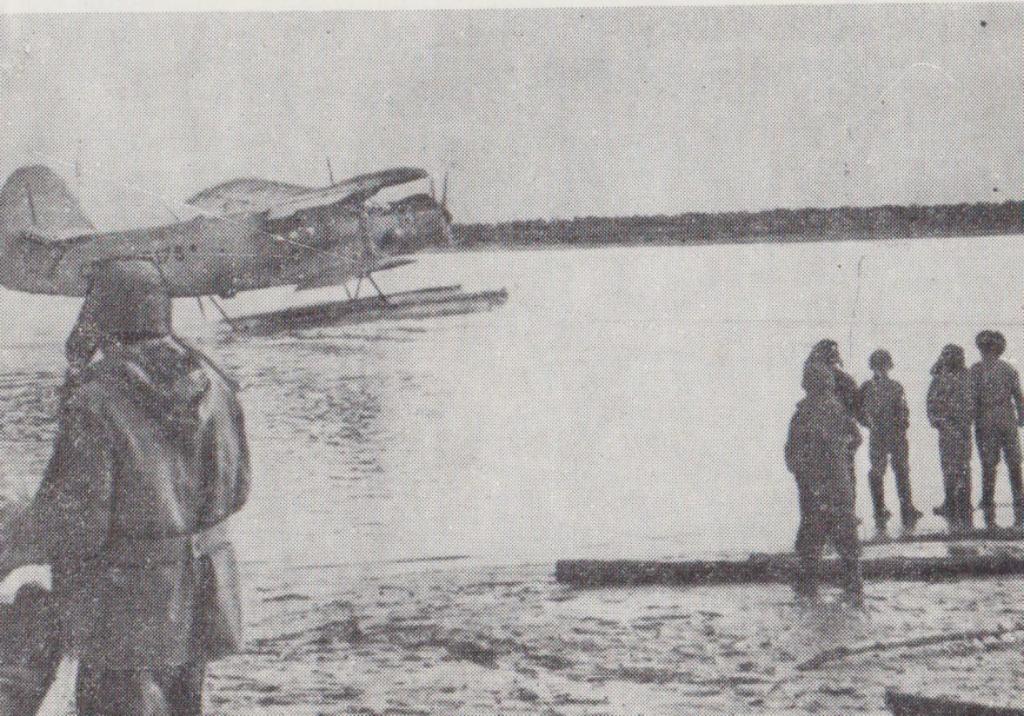
△13

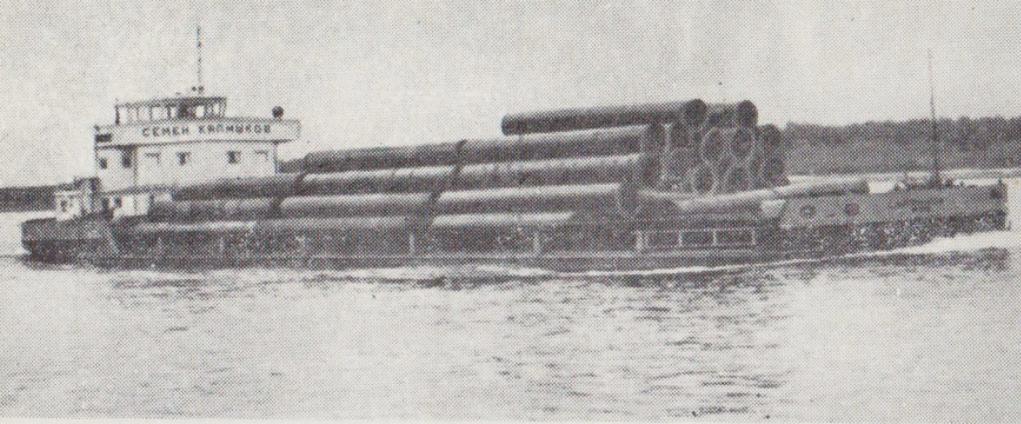
△ 14





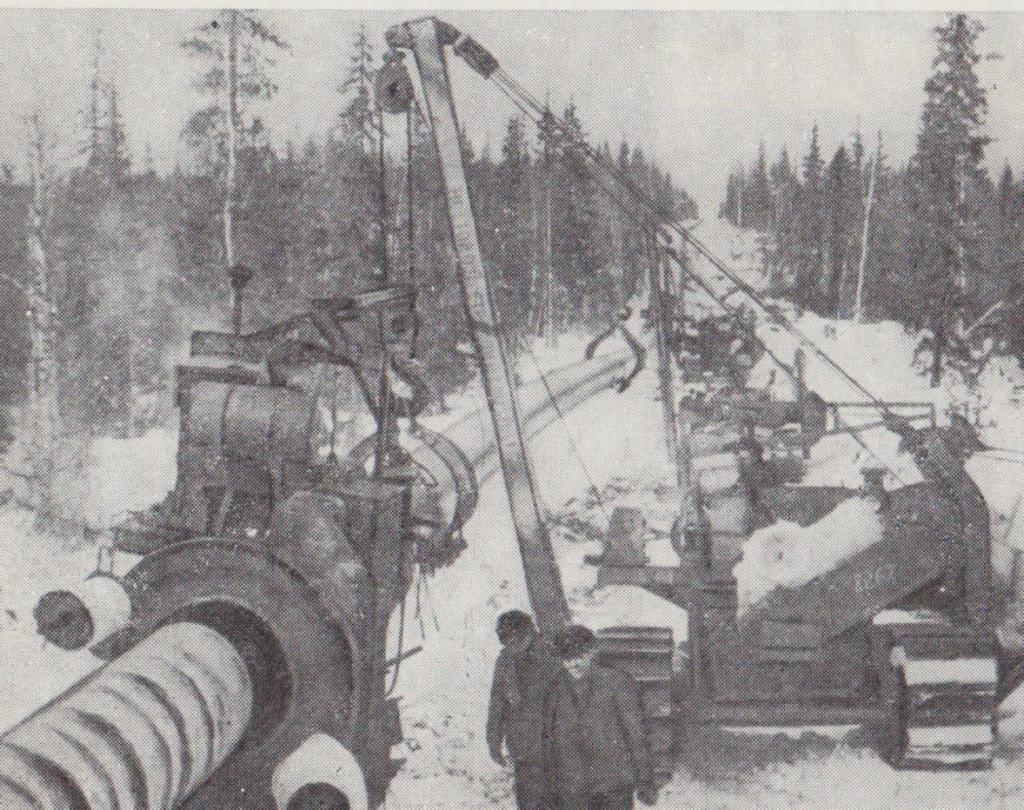
▽ 15





△ 16

18▷



▽ 17

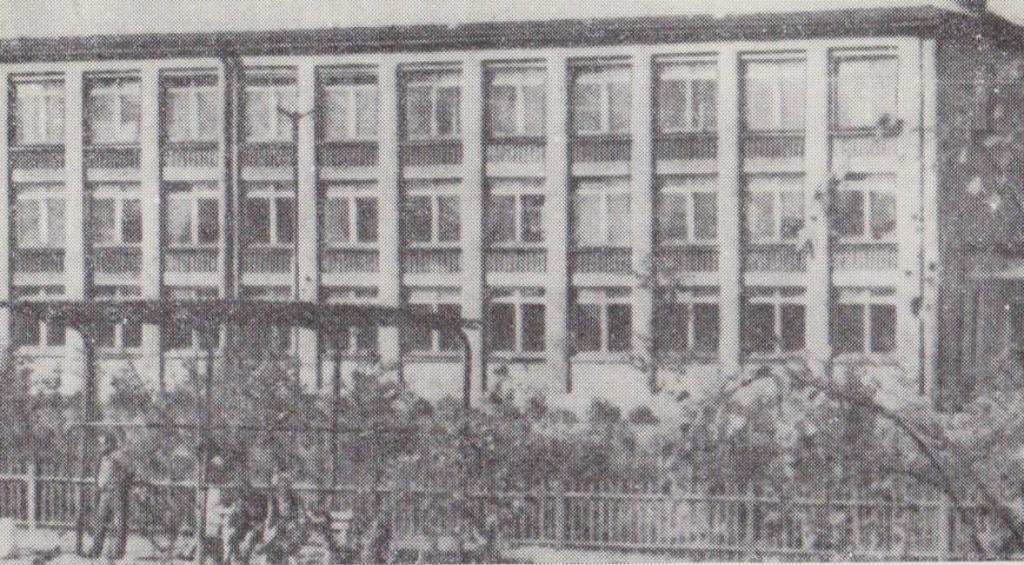




△ 19

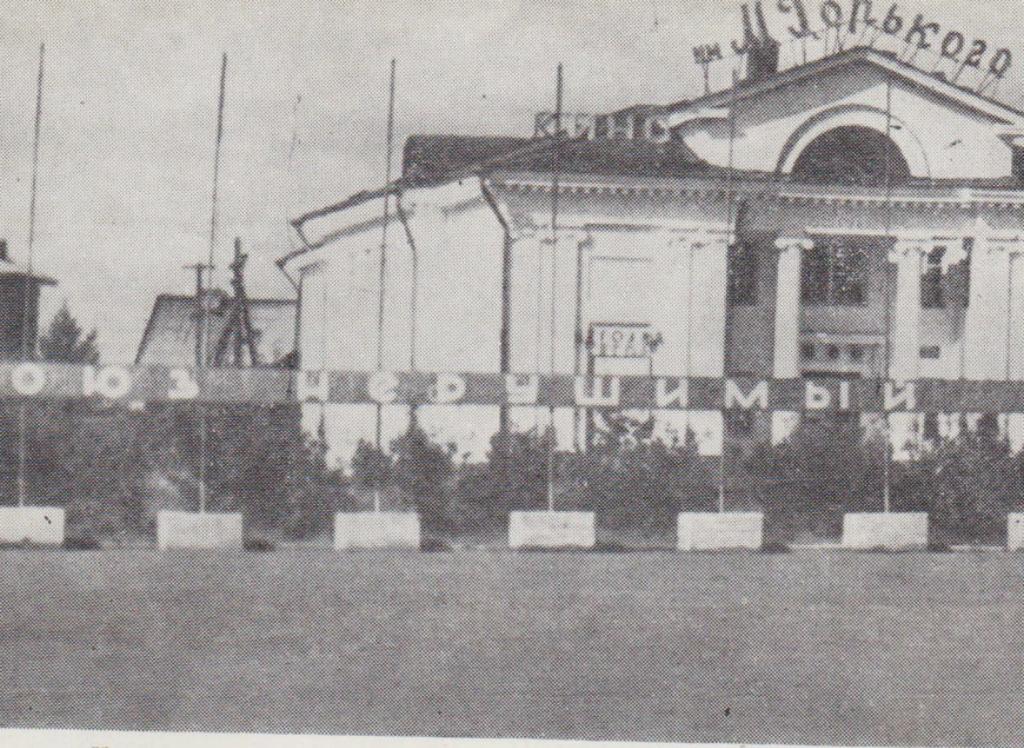


▽ 20



▽ 21





△ 22

▽ 23





▽ 24





△ 25

1. Памятник В. И. Ленину в г. Печоре.
2. На Щугоре.
3. Первая землянка в Канин-Носе.
4. Станция Печора. 1942 г.
5. Здание Печорского горкома КПСС.
6. Здание управления Печорского речного пароходства.
7. г. Печора. Улица Советская.
8. Железнодорожный вокзал.
9. Красивы берега Печоры.
10. Чумработница Р. Д. Вокуева не только замечательная труженица, но и заботливая мать. Совхоз «Усть-Усинский».
11. Поезд идет на север.
12. Транспорт оленевода.
13. Щедрость реки.
14. Печора строится.
15. Прибыл срочный груз.
16. Трубы для газопровода.
17. Строительство нефтепровода Усинск — Ухта.
18. Новый пейзаж печорской тайги.
19. Школа № 5 на 960 мест.
20. Им водить суда на Печоре.
21. Памятник Русанову.
22. Кинотеатр имени Горького.
23. Хор Дома культуры железнодорожников.
24. Клуб речников на площади Победы.
25. У нас в гостях болгарские друзья.

лили из заработной платы 1 278 974 рубля. Они дали взаймы государству 1 767 870 рублей, кроме того, собрали облигаций на сумму более миллиона рублей. Свыше 600 тысяч рублей наличных средств передали на постройку самолетов, торпедных катеров и танков. Кроме того, отправили 7 тысяч штук теплых вещей для воинов Красной Армии и свыше 14 тысяч штук — для населения освобожденных районов. Такую же помощь оказывали фронту железнодорожники и строители. Тыл и фронт были едины.

На обширной территории Кожвинского района вдоль Северо-Печорской железной дороги продолжалось строительство: набирали силу Воркута, Абезь, Инта, Косью, Печора, Канин... Рабочий поселок Воркута 26 ноября 1943 года был преобразован в город республиканского подчинения и выведен из Кожвинского района.

На территории района 16 марта 1944 года образовался рабочий поселок Инта, который в 1953 году стал центром Интинского района, а 4 октября 1954 года — пятым городом в Коми республике.

Так что матушка-Печора породила не только одноименный город, но и Воркуту и Инту.

Заметно ускорилось строительство рабочих поселков Печоры и Канина. Этому способствовал, в первую очередь, перевод управления «Печорстрой» из поселка Абезь в поселок Печору и управления Печорского речного пароходства из села Усть-Уса в поселок Канин. Это перебазирование было вызвано изменившимися условиями и новыми задачами, которые ставились перед этими крупнейшими предприятиями.

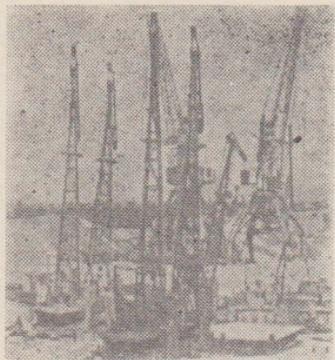
Возможностей стало больше. С 1947 года началось строительство двухэтажных жилых домов в кирпичном и шлакоблочном исполнении. Появились пер-

вые каменные здания: это нынешние школы № 83 и 49, административное здание управления «Печорстрой». В 1948 году начали возводить паровозное депо, вокзал, электростанцию, Дом культуры железнодорожников, нынешнюю школу № 2, расширялись Печорский порт и судоремонтные мастерские.

Поселки Печора и Канин уже в те годы были тесно связаны друг с другом в своем экономическом развитии, и сама жизнь ставила на повестку дня вопрос об их объединении в единый город. И это свершилось спустя восемь лет, как были забиты первые колышки в Печоре и Канин-Носе,— 18 января 1949 года на карте Коми республики возник четвертый город, названный Печорой.

Сбылась мечта неутомимого путешественника и исследователя Севера, революционера Владимира Александровича Русанова. Это он в 1903 году во время поездок по Печоре, стоя на левом берегу реки против Канин-Носа, тронутый его красотой, записал в своем дневнике, что на этом месте будет построен город.

Нашему городу 18 января 1974 года исполняется 25 лет. Он молод и хорошеет с каждым годом.



ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Мчится на Север скорый поезд Москва — Воркута. Промелькнула станция с поэтическим названием — Зеленоборск. Это уже Печорский район. А знаете, какое было первоначальное название этого поселка? Глушь! Да, здесь была глушь, нетронутая тайга. Но со временем вырос поселок лесозаготовителей, от него в глубь тайги протянулась лесовозная железная дорога. В поселке — средняя школа, клуб, библиотека, больница... Какая же это глушь? И перестали называть лесозаготовители и железнодорожники свой поселок Глушью — переименовали его в Зеленоборск.

Дальше на пути Рыбница, Талый, Каджером. Всюду — золотистые штабеля леса, мощные краны, эстакады, вагоны, груженые лесом. Это хозяйство Кожвинского леспромхоза, одного из самых крупных леспромхозов нашей республики. Около 200 трелевочных тракторов и бульдозеров, более 200 автомашин и много другой техники на вооружении лесозаготовителей. В 1973 году кожвинцы

должны дать Родине 700 тысяч кубометров леса. Напомним, что в 1945 году объем лесозаготовок составлял всего 100 тысяч кубометров. В январе 1973 года коллектив Кожвинского леспромхоза отмечал сорокалетие своего предприятия. За эти годы им заготовлено 15 218 тысяч кубометров древесины.

Все сорок лет здесь работал кавалер ордена Ленина А. А. Фалин. Д. И. Фефилов валил лес поперечной пилой, был лучистом, а потом десятником, мастером, начальником лесопункта, проработав строительства. Родина наградила его орденом Трудового Красного Знамени и несколькими медалями. По стопам отца пошел его сын Александр. Династия лесозаготовителей здесь немало. В 1938 году Д. Д. Соколов на лошадке возил лес в лесоучастке Лиственная, потом был мастером. Его сын Николай — шофер, передовик производства, а Федор трудится крановщиком на погрузке леса. Из четырех сыновей ветерана леспромхоза И. К. Остробородова трое — Борис, Иван и Михаил стали кадровыми лесозаготовителями. Таких семей десятки. Профессия лесозаготовителя теперь неразрывно связана с современной техникой, и это привлекает молодежь.

Все ближе город. Но прежде чем поезд с грохотом пройдет по железнодорожному мосту, внимание привлечет большой поселок. Это — Кожва, где живут и трудятся рабочие Печорской лесоперевалочной базы, крупнейшей базы в Советском Союзе. В последние годы здесь объемы перевалки достигают 1400 тысяч кубометров. Печорский лес, выкатанный из воды и погруженный в вагоны, ежедневно тысячами кубометров направляется в Москву, Донбасс, на Украину, в Инту, Воркуту...

С моста через Печору открывается прекрасная панорама города: жилые массивы, заводские трубы,

десятки башенных кранов... Раньше между двумя частями города стоял редкий лес с озерами и топкими болотами. Теперь обе части города — речная и железнодорожная — связаны асфальтовой дорогой, разрыв между ними с каждым годом сокращается.

Поезд приближается к станции Печора. Слева, по ходу поезда, локомотивное депо Печора, построенное в 1952 году. Коллектив этого предприятия, насчитывающий 1200 человек, высоко несет знамя социалистического соревнования, в надежном состоянии содержит локомотивный парк. Здесь все еще трудятся старожилы Печоры, которые в годы войны наспех сколачивали из горбылей и досок первое примитивное здание депо, водили первые поезда. Это — машинист-инструктор Д. И. Лихман, машинист тепловоза А. А. Новиков, слесарь М. Я. Оськин и другие. А многие ветераны уже вышли на заслуженный отдых. В депо работают два делегата наших партийных съездов — XXIII съезда КПСС — машинист Д. М. Милишников и XXIV съезда КПСС — машинист А. В. Леготин. Здесь вы можете встретиться с участниками Великой Отечественной войны слесарями К. А. Кострицким, Д. Л. Новиковым, Д. Н. Яковлевым, машинистом тепловоза Н. Ф. Радченко. У них



А. В. Леготин.

рядом с многочисленными боевыми наградами сверкают награды мирного времени, награды за созидательный труд.

День 4 февраля 1967 года у паровозников депо Печора был единственным и неповторимым. В этот день вышел из цеха подъемочного ремонта последний паровоз. По этому случаю состоялся митинг. На смену паровозам пришли мощные тепловозы. Деповчане стали тепловозниками. Вся Северная железная дорога перешла на тепловозную тягу, и депо Печора является надежной ремонтной базой.

Труд деповчан высоко оценен. Среди наград — памятное Красное знамя Коми обкома КПСС, Президиума Верховного Совета Коми АССР, Совета Министров Коми АССР и областного Совета профсоюзов, переданное коллективу депо на вечное хранение как символ трудовой доблести. Этой высокой награды коллектив депо был удостоен в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Успешно завершив задание восьмой пятилетки, депо Печора идет в первых рядах среди предприятий Северной железной дороги.

В 1972 году план перевозок был выполнен на 102,4 процента. Сверх плана перевезено свыше полумиллиона тонн грузов. Предприятие работало рентабельно. Достигнута экономия дизельного топлива, каменного угля, топочного мазута.

За этими цифрами таится вдохновенный труд всего коллектива, возглавляемого коммунистами. Мы уже говорили о ветеранах. К лучшим людям депо следует добавить машинистов К. И. Давыдова, Н. Ф. Галактионова, Н. П. Барцева, мастеров Л. В. Новикова, В. З. Злобина, Л. В. Шумкова, А. Ф. Шиленко, А. В. Корнева. Руководимые ими

цеха и бригады продолжали идти в первых рядах соревнующихся и в 1973 году.

Теперь депо реконструируется, наращивает свои мощности. Оно в числе немногих в стране является базовым по испытанию и освоению новых серий тепловозов, что повышает ответственность коллектива.

Нельзя не сказать несколько слов о коллективе путевой машинной станции № 110, награжденной за большие успехи в социалистическом соревновании Юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Путейцы добиваются хорошего состояния пути, способствуют увеличению пропускной способности поездов, а значит и увеличению перевозки народнохозяйственных грузов. И в этом прежде всего заслуга старшего машиниста В. П. Поликарпова, машинистов Н. Г. Мосина и В. И. Абрамова, крановщиков Н. Е. Морозовой и Е. М. Мосиной, прораба А. И. Котова и других. «Надежный путь — счастливый путь!» — вот девиз путейцев. И они делают все для того, чтобы Северо-Печорская железная дорога на их участке была образцовой.

Станция Печора. Современное, аккуратное здание вокзала, а недалеко от него место, где в 1942 году стоял товарный вагон с надписью «станция Печора». Вокзал обслуживает коллектив коммунистического труда, который возглавляет ветеран Воркутинского отделения Северной железной дороги Николай Николаевич Барбашов.

В коллективе более восьмидесяти процентов работников — ударники коммунистического труда. Более двадцати пяти лет работают на вокзале старший билетный кассир Е. А. Еганова, дежурный помощник начальника вокзала Т. И. Деркач, участница Великой

Отечественной войны багажный кассир Т. Ф. Мухинская.

Привокзальная площадь. Здесь имеются круглосуточная столовая, продовольственный и промтоварный магазины. Автобусы и такси ждут пассажиров для отправления в город.

В Печорском железнодорожном узле много предприятий, но общая деятельность всех их направлена на одной цели — увеличению перевозок грузов и количества пассажиров. Все здесь работают на дорогу. Координирует работу этих предприятий узловой партийный комитет, который объединяет более 500 коммунистов.

Наряду с железнодорожниками с каждым годом увеличиваются перевозки грузов и пассажиров печенские авиаторы. Авиапредприятие было создано 1 апреля 1949 года в Усть-Цильме для обслуживания нужд народного хозяйства Усть-Цилемского, Ижемского, Усть-Усинского, Кожвинского районов и Воркуты. Знаменитые самолеты ПО-2, а позднее АН-2 оказали неоценимую услугу этим районам, совершая полеты в сложных северных условиях, не имея достаточных баз и кадров.

В 1956 году авиапредприятие перебазировали в Печору, что было определено географическим положением и народнохозяйственными задачами обслуживаемых районов.

На месте нынешнего аэродрома и авиавокзала была маленькая посадочная площадка и бревенчатый домик, наспех построенные печенцами в 1952 году на воскресниках. До этого аэроплощадка была за рекой, около деревни Кожва, что было крайне неудобно для пассажиров.

И вот теперь, когда прошло 25 лет, создан современный аэропорт с бетонированной посадочной пло-

щадкой, построено красивое здание аэровокзала, к услугам пассажиров гостиница, ресторан, буфет, киоски, автобусы, такси. Предприятие пополнилось самолетами ЛИ-2, ИЛ-14, АН-24, вертолетным парком машин типа МИ-6, МИ-8, МИ-4, их обслуживают сотни высококвалифицированных специалистов. Из Печоры теперь за час с небольшим можно попасть в Сыктывкар, а оттуда — в любой конец Советского Союза. В районе трудно найти населенные пункты, куда бы сейчас не садились самолеты, а на вертолетах можно добираться до самых отдаленных буро-вых, рыболовецких бригад, до оленеводов и охотников.

Авиаторы — надежные помощники геологов и нефтяников, тружеников сельского хозяйства. Только за 1972 год ими перевезено 26 тысяч тонн грузов и 287 тысяч пассажиров. В 1973 году объемы перевозок значительно возросли.

Все, чего достиг коллектив авиапредприятия, чем он по праву гордится, — это результат самоотверженного труда пилотов, инженеров, техников, всего личного состава. В 1972 юбилейном году предприятие награждено Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Коми АССР. Здесь работают восемь заслуженных работников народного хозяйства Коми АССР, тридцать четыре авиаработника носят нагрудный знак «Отличник аэрофлота». Командир авиа-предприятия В. И. Копылец и командир звена самолетов АН-2 В. М. Волков награждены орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета» — начальник авиационно-технической базы предприятия И. Н. Слезко. Высокую награду получил Г. Т. Ващенко, который на своем вертолете МИ-8 оказал помощь многострадальному народу Бангладеша. Медалью «За трудовое отличие» награжден ветеран предприя-

тия, начальник наземной службы В. З. Князев. Более двадцати лет непрерывно работают в авиапредприятии участники Великой Отечественной войны Д. К. Лесников и А. Н. Козлов, всеми уважаемые в коллективе люди.

Как-то принято считать, что авиация — удел мужчин. Но, оказывается, это не так. В Печорском авиа-предприятии более 300 женщин. В горагентстве, в от-деле перевозок, службе связи, метеостанции более 80 процентов работников — женщины. Многие из них — ветераны предприятия. Это А. П. Попова, В. В. Лесникова, Л. В. Урмашева, Е. И. Мишукова, Е. П. Терентьева и другие.

Не одной Печорой замыкается круг действий на-ших авиаторов. Бангладеш, Сибирь, Кубань, Казахстан, Поволжье — вот далеко не все места, где, кро-ме Печоры, работали за последние годы печорские авиаторы, умножая трудовую славу своего пред-приятия.

Серебристая «Ракета» стремительно приближается к крутым берегу, которым 70 лет тому назад любо-вался Владимир Александрович Русанов и мечтал о том, чтобы здесь был город. Речной вокзал. Прав-да он несколько огорчает печорцев. Не по Сеньке шапка, но будем надеяться, что скоро на этом кра-сивом берегу будет построен современный речной вокзал, который украсит наш город.

На берегу много людей. Они пришли понаблю-дать за рабочим ритмом речников, полюбоваться сине-белой цепочкой Уральских гор, которые так хо-рошо видны отсюда в ясные летние вечера, а то и просто посидеть, подышать чистым воздухом, послу-шать дыхание реки, поговорить с товарищами. Разве может быть для человека что-либо приятнее этой

замечательной летней поры, которая так коротка на Севере и поэтому так дорого ценится северянами.

В навигацию рейд никогда не пустует. Некоторые суда, уткнувшись носом в берег, стоят в ожидании новых рейсов. Но команды время зря не теряют. Они набирают продукты, получают с культбазы свежие газеты и журналы, обновляют судовую библиотеку. Иногда всей командой удается сходить в кино, посмотреть футбольный матч...

На рейде же формируются новые составы с грузами для Вуктыла, Усинска и Нарьян-Мара, для геологов и нефтяников, работающих по всей Печоре.

То и дело подходят к берегу и отправляются в рейс теплоходы, обслуживающие местную линию. Как на ладони видна акватория Печорского порта и Печорской ремонтно-эксплуатационной базы.

Эту часть города по традиции продолжают называть речной, подчеркивая этим вклад в развитие города речников Печорского пароходства.

Две знаменательные даты из своей истории отмечали речники за последнее десятилетие.

1964 год. Исполнилось сто лет с тех пор, как над голубой гладью Печоры впервые раздался басовый пароходный гудок «Печорца», детища М. К. Сидорова. На Печоре началось паровое судоходство. В связи с этой датой и отмечая успешную работу по выполнению государственных планов перевозок грузов и пассажиров, Указом Президиума Верховного Совета РСФСР коллектив Печорского речного пароходства был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР.

В 1972 году речники торжественно отмечали сорокалетие со дня образования Печорского речного пароходства, подвели итоги в своем развитии.

Разительные перемены произошли за эти годы, особенно за последнее время. Застроились четырех- и пятиэтажными жилыми домами Печорский проспект, Молодежный бульвар и улица имени Гагарина. Здесь же поднялись корпуса Печорского речного училища, двух молодежных общежитий, ГПТУ № 4 на 600 мест, стоквартирный дом с поликлиникой и другие объекты.

Строится спортивный корпус с плавательным бассейном, стоквартирный дом, продолжается газификация жилого фонда.

Благоустроенный жилой фонд речников в городе к 1973 году составил 29 031 квадратный метр. Это 958 квартир.

Большие перемены за годы пятилетки произошли на флоте: суда стали мощнее, быстрее, комфортабельнее.

В конце июля 1966 года жители низнепечорских сел впервые увидели, как еле касаясь воды, стремительно мчится белокрылое судно. Рассказывают, многие думали, что это новый самолет. И нет ничего удивительного — такая скорость и такой вид! Это был первый теплоход на подводных крыльях. В навигацию 1973 года на Печоре перевозили пассажиров уже четыре комфортабельных теплохода типа «Ракета». Быстро и удобно! Если теплоход типа «ВТ» раньше расстояние от Печоры до Нарьян-Мара преодолевал за 56 часов, то «Ракета» делает это за 16 часов, то есть в 3,5 раза быстрее.

На Печоре появился и глиссирующий флот. Теплоходы типа «Заря» мелко сидят и развивают скорость до 30 километров в час, притом не нуждаются в особых подходах к причалам, очень удобны в условиях Печоры. В навигацию 1973 года курсировало уже шесть теплоходов типа «Заря».

В 1967 году корабелы Печорской ремонтно-эксплуатационной базы спустили на воду своего первого — 800-тонный грузовой теплоход, которому было присвоено имя героя гражданской войны на Печоре Василия Батманова. До этого на Печоре самые мощные грузовые суда были 300-тонные. Печорская РЭБ построила пять 800-тонных теплоходов.

Мощнее стали и буксировщики. В 1967 году на Печору прибыл буксировщик «Академик Чебышев», который был построен в Финляндии. Он в два раза мощнее остальных буксировщиков, а 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 типа Р-14, которые хорошо показали себя в условиях Печоры. Такие буксировщики теперь строятся и на верфях Печорской РЭБ.

Коренные изменения произошли и в несамоходном флоте: увеличился их тоннаж, баржи стали прочнее и совершеннее по конструкции. Печорские умельцы успешно освоили строительство тысячетонных барж.

Быстро набирает мощность Печорский порт. Здесь капитально построены набережный причал тарноштучных грузов, причал тяжеловесных грузов, строятся причалы минерально-строительных грузов. Общая стоимость строительства этих причалов 3 миллиона 658 тысяч рублей. Это — одна из важных строек в Кomi республике.

Речники Печоры в 1968 году получили плавучую судоремонтную мастерскую из Болгарии. Мощность этой мастерской равна мощности большого завода,

а оснащена она самыми современными станками и оборудованием.

Реконструкция порта и увеличение числа погрузочных кранов позволили увеличить объемы переработки груза в 1973 году в три раза по сравнению с 1966 годом.

Кроме Печорской базы, пароходство располагает судостроительно-судоремонтной базой в Щельяюре и ремонтно-отстойными пунктами в Лемтыбоже и Троицко-Печорске. Щельяюрские умельцы построили для пароходства 22 буксирных колесных теплохода, незаменимых для вождения плотов по Печоре, а также для работы на малых реках.

Имея современный флот и мощную судостроительно-судоремонтную базу, речники Печоры вносят важный вклад в развитие экономики Коми республики и Ненецкого национального округа. Только за 1971—1972 годы они доставили народному хозяйству 5 миллионов 900 тысяч тонн различных грузов, из них 297 тысяч тонн сверх плана.

У речников пароходства есть надежные помощники — путейцы бассейна, которые обеспечивают путь для транспортного флота.

Осенью 1933 года из Архангельска на Печору поступил первый многочерпаковый земснаряд «Печорский-1», а через пять лет уже работало восемь земснарядов. Еще в предвоенные годы путейцы вместе с речниками освоили в Печорском бассейне реки Илыч, Ухту, Ижму, Усу, Колву, Адзыбу с Хоседой, Косью, Лаю, Цильму, Сулу, Роговую, Воркуту.

В 1938 году на Печоре создается самостоятельное бассейновое управление пути. Сейчас предприятие оснащено мощными дизель-электрическими земснарядами, вспомогательным флотом, современной судоремонтной мастерской, растет и благоустраивается

поселок Путеец, созданы надежные базы в Троицко-Печорске и Щельяюре.

Протяженность эксплуатационных водных путей в Печорском бассейне в навигацию 1973 года составляет 3975 километров, из них на 1440 регулярно производятся землечерпательные и выправительные работы.

Естественно, что для огромного речного флота Печоры, для береговых предприятий нужны квалифицированные кадры специалистов. И они есть. В Печорском пароходстве и бассейновом управлении пути работают 136 специалистов с высшим образованием, около тысячи человек со среднетехническим. В это число не входят специалисты с высшим и средним образованием, работающие в урсе пароходства и больнице водников.

Много замечательных людей трудится на судах, ремонтно-эксплуатационных базах, в порту, на пристанях. С рекой, флотом связали свою судьбу династии Федосеевых, Чупровых, Рочевых, Каневых, Ануфриевых, Сметаниных...

В 1905 году из Чердыни на Печору подался Иван Гаврилович Федосеев. Пароходовладельцу Черных нужны были смышленые и мастеровые люди. Иван Гаврилович стал механиком на вновь построенном пароходе «Михаил Черных», где бесменно проплавал 17 лет до 1923 года. С малых лет он приучал к флотскому делу и своих сыновей. В навигацию 1917 года масленщиками работали шестнадцатилетний Николай, пятнадцатилетний Анатолий и тринадцатилетний Виктор, помогал им двенадцатилетний Василий, который был тогда еще без официальной должности.

Шли годы, и пять братьев Федосеевых стали механиками, мастерами, возглавили предприятия.



В. И. Федосеев.

В 1921 году в Щельяюре организовалась первая ячейка комсомольцев. Их было 12 человек. Возглавил ячейку семнадцатилетний Василий Федосеев. Ему был двадцать один год, когда он стал коммунистом, а через два года коммунисты избрали его секретарем парткома затона Щельяюр.

...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. Весенний ледоход по Усе неизбежно превратил бы все суда в щепки. Их надо было выручать. Более ста добровольцев в апреле 1942 года откликнулись на призыв о спасении каравана. Их возглавил Василий Иванович Федосеев. С неимоверным трудом на протяжении пяти километров была прорублена майна. На капитанский мостик встали капитан судна С. М. Жерихин и начальник отряда В. И. Федосеев. Трое суток без сна, без 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 мог бы погибнуть.

В годы войны Василий Иванович был начальником Печорского порта. При нем и с его личным участием строились двухэтажные дома по Речной и Ленинградской улицам, по Печорскому проспекту. Немало кирпича перетаскал он для строительства 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 В. И. Федосееву присвоено звание заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР, он награжден многими медалями. С 1953 года на его груди сверкает самая высокая награда нашей Родины — орден Ленина.

Сейчас на речном транспорте трудится третье поколение Федосеевых.

Более сорока лет работал на судах кавалер ордена Ленина Иван Данилович Рочев. Его отец был шкипером у купца Норицына. Тринадцать детей вырастил Иван Данилович вместе со своей женой. По стопам отца пошли Анатолий, Петр, Яков, Николай. По примеру отцов речниками становятся их дети.

Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР Вольдемар Львович Бабиков 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.

Восемь боевых орденов и медалей у коммуниста Петра Васильевича Хозяинова, старейшего работника Печорского порта. 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



П. В. Хозяинов.

добрость» и «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Высокими правительственные наградами за заслуги на речном транспорте награждены Вениамин Ефимович Вишняков, Александр Прокопьевич Ковригин, Виктор Петрович Днепровский, Владимир Николаевич Романов, Вацлав Иосифович Матвейчук, Иван Павлович Окрестин, Мальвина Антоновна Лудникова, Николай Петрович Шахтаров и многие другие.

Одним из многочисленных отрядов среди печенгцев являются строители. Без них не было бы современного города. Мы уже писали, что в 1947 году в Печору перебазировалось управление «Печорстрой»—транспортная строительная организация, которая осуществляет транспортное строительство по всей Коми республике. Это она построила значительную часть Северо-Печорской железнодорожной магистрали, проложила дороги Микунь — Сыктывкар и Микунь — Кослан. Это ее работники прокладывают сейчас последние километры железнодорожной линии Сосногорск — Троицко-Печорск. В Печоре строительство ведет СУ-301. Его заказчики — речники, железнодорожники, авиаторы, связисты. Это управление построило мебельную фабрику, хлебозавод, мя-

сокомбинат, аэропорт, Дома культуры железнодорожников и речников, больницу железнодорожников, речное училище, здание горкома партии, несколько школ и детских учреждений. Кроме того, за 2,5 года девятой пятилетки управление сдало в эксплуатацию 6,5 километра железнодорожных путей, причал Печорского речного порта протяженностью 281 погонный метр, три промышленных объекта и свыше 29 тысяч квадратных метров жилой площади. Недавно управление приступило к строительству Сухоложского щебеночного завода со сметной стоимостью 20 миллионов рублей и проектной мощностью 900 тысяч тонн щебня в год. Продукция будущего завода очень ходовая. Щебенка, как воздух, нужна на отсыпку полотна железных дорог, для железобетонных заводов, потребуется она в скором времени в больших объемах и для строительства Печорской ГРЭС.

Трест «Печорлесстрой» (бывший трест «Воркутдорстрой») перебазирован в Печору в 1961 году из Воркуты. Его главная задача — строительство жилья, производственных объектов, школ, лесовозных дорог для предприятий комбината «Печорлес» и Печорского производственного лесосплавного объединения.

В городе еще в 1958 году обосновалось строительное управление № 14 этого треста. Первыми объектами его были районная больница, детский сад по улице им. Куратова, административное здание Печорского райпотребсоюза. Робкими были первые шаги. Управление имело годовой объем работы всего 1,5 миллиона рублей. Теперь же СУ-14 — мощное строительное предприятие, которое только в 1973 году должно выполнить работ на 6 миллионов рублей. Руками строителей этого управления прокладывается автомобильная лесовозная дорога Каджером — Трубоседельск, возводятся жилые дома, больничный

комплекс и торгово-складские помещения в поселке Кожва, много объектов в самом городе. Кинотеатр «Космос», все новые школы, в том числе последняя на 1280 мест в речной части города, выполнены этим управлением.

В 1967 году свою лепту в строительство города начало вносить вновь созданное строительно-монтажное управление № 5 треста «Печоргазстрой».

Строители города только в 1972 году ввели в эксплуатацию более 30 тысяч квадратных метров благоустроенного жилья. А вскоре они будут давать по 50—60 тысяч квадратных метров в год.

Мощные строительные организации разворачивают свою деятельность в Усинске.

Родина высоко ценит труд строителей. Многие награждены высокими правительственные наградами. Вот строительное управление № 301 Печорстроя. Сто тринацать человек в управлении награждены орденами и медалями, восемь человек носят звание «заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

С 1956 года здесь работает Тамара Павловна Радчук. Пришла девчонкой. Стала штукатурить в знаменитой бригаде И. И. Шматова. Училась, набиралась опыта и постепенно продвигалась по производственной лестнице. Стала мастером. За трудовые успехи Т. П. Радчук награждена орденом «Знак Почета» и медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Коллектив управления оказал ей высокое доверие, выбрав депутатом Верховного Совета Коми АССР. В 1973 году Тамаре Павловне присвоено звание «заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Большим уважением в коллективе строителей пользуется бригадир штукатуров Римма Ивановна

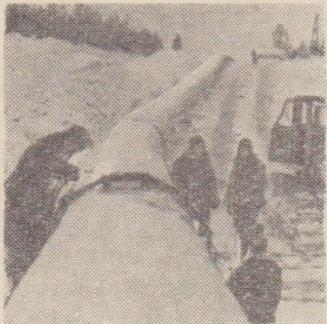
Безрукова. Она — член Печорского горкома КПСС, награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Труд Федора Яковлевича Ануфриева и его бригады вложен в строительство слипа и электростанции Печорской РЭБ, речного порта, Дома культуры речников, многих жилых зданий, которые выросли в городе за последние двенадцать лет. Среди многочисленных наград Федора Яковлевича есть Почетная грамота ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». А за успехи, достигнутые в выполнении заданий восьмого пятилетнего плана по транспортному строительству, Ф. Я. Ануфриев награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Или взять Василия Александровича Красикова. Прекрасный трубоукладчик. Имеет свой Знак качества. Два километра трубопровода проложит, и работу можно принимать с закрытыми глазами. Это — человек высокой совести. В. А. Красиков также награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Такие строители, как Т. П. Радчук, Р. И. Безрукова, Ф. Я. Ануфриев, В. А. Красиков, есть во всех строительных организациях города и района.

Как памятники за труд, стоят и радуют глаз творения печорских строителей.



ПОШЛА УСИНСКАЯ НЕФТЬ

За последние годы на Печоре быстро развивается нефтегазовая промышленность.

На углу Печорского проспекта и улицы Мира висится макет буровой вышки, в несколько раз меньше настоящей — достойный памятник всем, кто вложил и вложит свой труд в разведку и добычу нефти и газа в Печорском районе.

Поэтому весь квартал в этом районе, застроенный четырех- и пятиэтажными домами, считается кварталом геологов. Он возник в конце шестидесятых годов. Теперь геологи застраивают новый квартал в сосновом бору, который находится рядом. Строят они капитально, с перспективой. В квартале геологов находится самый большой и современный в городе продовольственный магазин «Юбилейный», прекрасное кафе «Белые ночи», домовая кухня, овощной магазин, стоматологическая поликлиника. Здесь живут в основном семьи геологов, а сами они в тайге, тундре, в полевых партиях, на привычных площадках,

на буровых. Таков уж удел геологоразведчиков.

С тех пор, как буровой мастер Борис Абрамович Троик провел на Усинской площади первую буровую, много воды утекло по Усе и Колве. Это было в 1960 году. Скважина дала приток тяжелой нефти. Правда, мал был суточный дебит, всего 5,5 тонны, но это была нефть, что подтверждало прогнозы геологов о перспективности данного района.

Весной 1962 года устье речки Болванбож, что на Усе, недалеко от устья реки Колвы, стали навещать геологи. В единственной избенке здесь издавна жили рыбак гослова Петр Григорьевич Туркин и его жена Татьяна Тимофеевна.

— Сначала они приходили маленькими группами,— рассказывает Петр Григорьевич.— Потом стали появляться целыми отрядами, да с такой техникой, что мы с женой только диву давались. «И что вам тут надо, что ищете, что потеряли?»— допытывался я у приезжих людей. А они в ответ: «Нефть, дедушка, нашли. Обожди. Скоро тут такое начнется...»

И началось. Затрещали бензопилы, заурчали трактора, бульдозеры. Над тайгой закружились вертолеты, доставляя самые необходимые грузы. А потом груз пошел по воде. Появились первые домики. Так было положено начало Усинску, будущему городу нефтяников.

В 1965 году здесь обосновалась нефтеразведочная экспедиция, руководимая опытным разведчиком, неутомимым организатором, заслуженным работником народного хозяйства Коми АССР Г. Г. Авакяном. Близость этого места от буровых и доступность речным судам в течение всей навигации определили расположение экспедиции. Началось решительное наступление на подземные кладовые Усинской площади.

Бывший управляющий трестом «Печорнефтегаз-

разведка», ныне второй секретарь Печорского горкома партии, Василий Семенович Хорьков рассказывает:

— Глубокое бурение подтвердило правильность прогноза. Сколько радости у геологоразведчиков вызвал мощнейший фонтан нефти на седьмой буревой, взметнувшийся столбом в усинское небо. Семьсот тонн нефти в сутки — таков был ее дебит. Это было в 1967 году. Однако и после этого потребовались годы упорного труда, пришлось пробурить десятки тысяч метров скважин, сделать сотни лабораторных анализов керна, каротажных диаграмм, чтобы подтвердить перспективность Усинской площади и подсчитать запасы нефти. И было установлено, что Усинское месторождение по своим запасам входит в число девятнадцати месторождений-гигантов страны.

Заслуга в открытии нового богатейшего нефтяного месторождения принадлежит нефтеразведочной экспедиции № 4, которой руководит Владимир Артемьевич Фаградов. Родина высоко оценила самоотверженный труд разведчиков Усинска. Экспедиция награждена Юбилейным Почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Каскад фонтанов ударили на Возейской площади, что свидетельствует о рождении еще одной кладовой «черного золота». А рядом — еще новые обширные, неизведанные площади.

В Усинске, кроме нефтеразведочной экспедиции, обосновались два управления буровых работ, нефтегазодобывающее управление, несколько строительных организаций. Для транспортировки нефти за невиданно короткий срок в необычайно трудных условиях в зиму 1972—1973 годов был проложен нефте-

провод Усинск — Ухта протяженностью 409 километров, который потом продлится до Ярославля.

Воскресенье 1 июля 1973 года навсегда войдет в историю Печорского района. В этот день в 9 часов вечера началось наполнение нефтепровода Усинск — Ухта. 3 августа усинская нефть пришла в Печору, а 22 августа — в Ухту. 23 августа первые тысячи тонн усинской нефти эшелонами были направлены нефтепереработчикам Ленинградской области. В 1973 году по этому нефтепроводу будут перекачаны десятки тысяч тонн нефти. Таковы темпы развития Усинска. Одновременно был решен процесс отделения нефти от газа, что повышает эффективность Усинского месторождения. Теперь усинский газ не будет бесцельно гореть ярким факелом, а попадет в котлы Ухтинской теплоэлектроцентрали. Ввод в строй действующих крупнейшего в стране Усинского нефтяного месторождения имеет важнейшее народнохозяйственное значение.

На важнейшей стройке республики работали люди, прошедшие отличную школу на трассах Тюмени, Средней Азии, «Сияния Севера». Вот несколько цифр, характеризующих размах строительства: перевезено 100 тысяч тонн грузов, уложено 80 тысяч тонн стальных труб, пройдено 333 километра болот, перемещено более 2 миллионов кубометров грунта.

Магистраль пересекла более тридцати больших и малых ручьев и речек. Первыми форсировали водную преграду — реку Колву — строители из первого управления треста «Коминефвестстрой». Здесь отличились экскаваторщики Н. П. Попов и В. М. Богданцев. В течение суток создали они на дне быстрой реки 400-метровое надежное ложе для нефтепровода. Долго не могли покорить Печору подводники шесто-

го специализированного управления треста «Союзподводстрой». На помощь пришли передовые бригады Печорского бассейнового управления пути. В три смены беспрерывно работал экипаж земснаряда А. А. Поплаухина, пробивая в каменном русле ложе для трубопровода. В последние июльские дни Печора была форсирована. И так всегда. Когда создавалась на трассе сложная, напряженная обстановка, на помощь строителям приходили коллективы печорских и ухтинских предприятий: автотранспортники, механизаторы, строители, авиаторы, речники. Магистраль строилась общими усилиями трудящихся республики.

Поисками нефти и газа в Печорском районе занимается также нефтегазодочная экспедиция № 2, руководимая Иваном Дмитриевичем Емельяновым. И тем, что сегодня в городе более половины квартир и котельных переведены на голубое топливо, а вскоре весь город и прилегающие поселки будут газифицированы, печорцы обязаны этой экспедиции. Коллектив экспедиции открыл Печорогородское и Печорокожвинское месторождения газа и теперь успешно ведет поиски на нефть и газ на Лая-Вожской, Верхне-Грубешорской площадях, находящихся от города на расстоянии 300—400 километров. Исключительно трудны условия работы этой экспедиции. Тяжеловесные грузы, необходимые для бурения, завозить приходится тысячами тонн. Только какую-то часть удается доставить весной, в половодье, судами да зимой, в январе — марте, автомашинами по пробитым зимникам, а в остальное время может выручить только вертолет.

На сегодня результаты работы этой экспедиции более скромны, чем на Усинске. Но это только на сегодня. Тот не геолог, кто не живет мечтой о будущих открытиях. Может, завтра, через месяц, через

год забыют фонтаны нефти и газа на Лае, на Шапкино, на Грубешоре, значительно превосходящие по запасам уже знаменитые Вуктыл и Усинск. Все идет к тому, чтобы Северо-Восток европейской части нашей Родины стал новой богатейшей кладовой нефти и газа страны. Таково веление XXIV съезда Коммунистической партии Советского Союза, которое претворяется в жизнь натруженными руками сейсмиков, геофизиков, вышкомонтажников, буровиков, нефтяников и строителей Ухтинского территориального геологического управления и объединения «Коминефть». Да и не только этих предприятий. С ними в одной шеренге речники, авиаторы, автомобилисты, железнодорожники.

Все подвластно людям, людям мужественным, стойким, решительным, беззаботно влюбленным в свою профессию, таким, как начальник участка нефтеразведочной экспедиции № 2, Герой Социалистического Труда, член Печорского горкома КПСС Генрих Алексеевич Лихачев, машинист копровой установки Усинского управления буровых работ, коммунист, Герой Социалистического Труда Виктор Иванович Ладыгин, бригадиры буровых бригад нефтеразведочной экспедиции № 2 Иван Андреевич Бондарев и Алексей Тихонович Ольбиков, бригадир буровой бригады Усинского управления буровых работ Фандус Аглямович Исхаков, бригадиры вышкомонтажной конторы № 2 кавалеры ордена Ленина Леонид Михайлович Боровков и Иван Филиппович Чумаков и многие другие.



ГЛАВНАЯ ЛИНИЯ

Забота о людях всегда была главной линией в деятельности нашей партии. Это наглядно видно на примере Печоры, где произошли огромные сдвиги в области здравоохранения, просвещения и культуры, в повышении материального благосостояния людей.

В 1942 году в Кожвинском районе имелись три больницы на 46 коек и семь фельдшерско-акушерских пунктов. В них работало четыре врача.

В одной средней, четырех неполных средних и десяти начальных школах обучалось 996 детей. В этих школах трудилось 107 учителей.

Была одна районная библиотека, девять изб-читален, два красных чума, два сельских клуба и один профсоюзный клуб. Библиотеки располагали 4700 книгами.

На весь район имелись три кинопередвижки. Не было ни одной стационарной киноустановки.

Таким был наш район тридцать лет назад.

А вот наш сегодняшний день. Мы не будем перечислять количество больниц,

медпунктов, школ, культурно-просветительных учреждений. В количественном отношении учреждения со своими предшественниками просто несравнимы. Их стало даже по количеству меньше, но какая масштабность! Теперь только в одной городской школе № 5 обучается вдвое больше детей, чем обучалось в 1942 году во всех пятнадцати школах района.

Пройдитесь по городу. В лучших современных зданиях разместились больницы, поликлиники, школы, детские комбинаты, Дома культуры, кинотеатры, магазины, ателье. Имеются два спортивных стадиона, строится Дворец спорта с плавательным бассейном, открыты туристские базы.

Но есть цифры, которые можно сравнить.

За 31 год совершенно другим стало медицинское обслуживание населения.

Районная, сельские и поселковые больницы, больницы железнодорожников и водников, детская больница, тубдиспансер, 215 врачей, 900 медработников со средним образованием, 1400 больничных коек, самое современное медицинское оборудование — все это поставлено на службу охраны здоровья трудящихся. Достаточно сказать, что в хирургическом отделении районной больницы, которым руководит заслуженный врач Коми АССР Д. И. Поляков, успешно производят операции на пищеводе, легких, желудке, кишечнике, щитовидной и молочной железах, почках. В районе выросли замечательные кадры медицинских работников. Среди них два заслуженных врача РСФСР, 14 заслуженных врачей Коми АССР, 22 медицинских работника награждены значком «Отличник здравоохранения».

Более 16 тысяч учащихся сели за парты в 1973/74 учебном году. Около двух тысяч человек продолжают свое образование без отрыва от произ-

водства в школах рабочей молодежи, техникумах и институтах.

Армия учителей насчитывает более 900 человек. Среди них тринадцать — отличники народного образования, восемь — заслуженные учителя Коми АССР. Ветеранами педагогического труда с полным правом можно назвать А. С. Самойлову и Г. А. Баранову из Кедровошорской школы, Н. А. Раскумандрину из Войской школы, Л. А. Толкачеву из городской школы № 3 и А. А. Сиротину из школы-интерната № 1. Высокое педагогическое мастерство показывают молодые учителя М. Д. Трошева из школы № 49, Э. И. Николаева из школы № 83 и другие.

В городе и районе 56 школ, и многие из них достигли высоких показателей в учебно-воспитательной работе. К числу таких в первую очередь надо отнести городские средние школы № 65, 83, Усть-Усинскую и Мутно-Материкскую средние, Новозатонскую восьмилетнюю школы.

Более десяти лет прошло с тех пор, как появились на углу улиц им. Гагарина и Мира два белоснежных здания с большими окнами, светлыми уютными классами, просторными учебными мастерскими. Это — школа-интернат № 1, одна из первых такого типа учебно-воспитательных заведений в нашей республике. Школа служит не только местом для получения знаний, но и является родным домом для трехсот шестидесяти девчонок и мальчишек. Дети из разных уголков Коми республики, лишившиеся своих родителей, нашли здесь одинаково теплую заботу, всестороннее внимание.

Таким же всесторонним вниманием и родительской заботой окружены дети в школе-интернате № 2, разместившемся в прекрасных корпусах по улице Социалистической.

Много интересных дел на счету юных ленинцев Печоры. В Приуральской школе отряд имени Гайдара шефствует над пенсионерами, пионеры школ железнодорожной части города участвуют в благоустройстве парка имени Володи Дубинина. А пионеры школ № 5 и 3 взяли шефство над детскими садами.

При городском Доме пионеров организованы судомодельная лаборатория, кружки авиамоделистов, кройки и шитья, художественной самодеятельности, кукольный театр и многое другое. Дом пионеров давно стал местом детворы.

В городе работают два детских киноклуба — «Школьник» и «Орленок». В обоих киноклубах есть свои киномеханики, кассиры, контролеры, администраторы, директор. Ребята сами следят за поведением юных зрителей в зале, приучают их к общественному порядку, прививают культурные навыки. Это очень действенная форма идеологического воспитания подрастающего поколения.

В семи школах района организованы отряды «Голубой патруль», которые помогают сохранению и увеличению запасов рыбы в водоемах. Школьники Усть-Усы, Красного Яга и других сел и поселков спасли большое количество молоди рыб, следят за чистотой водоемов, разоблачают браконьеров, распространяют краеведческую литературу. При Левобережной средней школе успешно работает школьное лесничество. Ребята в свободное от занятий в школе время собирают шишки, берегут муравейники, следят за лесопосадками.

Кончившие школу ребята могут учиться дальше, приобретать профессию, даже не выезжая за пределы своего района.

Подготовкой специалистов средней квалификации для речного флота — капитанов, механиков, штурман-

нов — занимается Печорское речное училище (бывший Щельяюрский речной техникум), в котором обучается 400 курсантов. Ежегодно училище выпускает около ста специалистов, а за 38 лет существования оно выпустило 2800 специалистов-речников.

Квалифицированные кадры массовых профессий для народного хозяйства готовят ГПТУ № 4, ГПТУ № 10, ГПТУ № 21, курсовые базы управления «Печорстрой», Печорского лесосплавного производственного объединения. Так, например, из стен старейшего учебного заведения — ГПТУ № 4 за годы его существования вышло более пяти тысяч специалистов — судокорпусников, электросварщиков, машинистов, лебедчиков, крановщиков и других специалистов, которые трудятся теперь на предприятиях Печорского пароходства. В 1972 году училище из Щельяюра переведено в Печору и сейчас располагает первоклассной учебной базой.

Кадры для строительных организаций — каменщиков, штукатуров-маляров, столяров и других специалистов массовых профессий — готовит в городе ГПТУ № 10. За 15 лет своей деятельности оно выпустило около 4000 специалистов. В настоящее время в училище занимаются 460 человек. Учащиеся одновременно с профессиональным циклом изучают общеобразовательные дисциплины и получают среднее образование.

Квалифицированных рабочих для лесной промышленности готовит ГПТУ № 21, которое находится в Каджероме, где базируется Кожвинский леспромхоз. Ежегодно оно выпускает до 150 трактористов и бульдозеристов.

В училищах ребята не только получают профессию, но и приучаются к общественной работе, занимаются спортом, техническим творчеством, участ-

вуют в художественной самодеятельности. Окончив училища, несут свой молодой задор на стройки и предприятия района.

Печора издавна славится своими талантами. Во многих деревнях и поселках имеются народные хоры. За большое сценическое мастерство коллективу драматического кружка бывшего районного Дома культуры в числе первых в Коми республике в 1963 году присвоено звание Печорского народного театра. Много сил отдала творческому становлению театра его первый руководитель Л. В. Агабалян. Богат и разнообразен репертуар данного театра. Это — классические произведения и пьесы советских и зарубежных авторов. На счету коллектива более 30 спектаклей, в том числе «Без вины виноватые», «Свадьба в Малиновке», «Чти отца своего», «Любовь Яровая», «Странный доктор», «Годы странствий», «Шельменко-денщик» и многие другие. На Всероссийском смотре художественной самодеятельности за спектакль С. Алешина «Палата» театр получил диплом первой степени. Исполнители главных ролей — рабочие и служащие города. Это О. О. Марышев, Д. Н. Козориз, Г. Д. Унгурьян, С. Н. Щукин, Г. Ф. Щукина, В. Г. Бекетов и другие.

Высокого исполнительского мастерства достиг коллектив народного академического хора Дома культуры речников. Хор этот организовал и много лет им руководил заслуженный работник культуры Коми АССР И. В. Зелик. Зрители не только городов и сел нашей республики, но Ленинграда и Москвы по достоинству оценили выступления этого коллектива. В 1969 году на Всероссийском смотре в Ленинграде хор получил диплом первой степени, а в 1972 году стал лауреатом премии Коми областной организации ВЛКСМ.

Славится в районе и за его пределами коллектив художественной самодеятельности Дома культуры железнодорожников. Его ансамбль песни и пляски с большим успехом выступал на смотре, посвященном 100-летию Северной железной дороги, в Ярославле. Коллектив не раз бывал в Воркуте, Инте, Котласе, Ярославле. Растет мастерство художественных коллективов сел Соколово, Усть-Уса, Подчерье, Усть-Лыжа, поселка Каджером. Порадовал зрителей и молодой коллектив художественной самодеятельности нефтяников поселка Усинск.

В районе 13 Домов культуры, 52 клуба, 3 музыкальные школы, 3 кинотеатра, 75 киноустановок, 41 библиотека.

Более двухсот человек в учреждениях культуры, среди них четыре заслуженных работника культуры Коми АССР, одиннадцати присвоено звание «Отличный работник культуры».

Печорский район занимает одно из первых мест в республике по книжной торговле. Пятнадцатитысячным тиражом выходит городская газета «Ленинец». Частые гости на предприятиях города местные поэты — это рабочий Печорской лесоперевалочной базы Леонид Свирин, грузчик Печорского речного порта Валерий Юрлов, медицинская сестра районной больницы Венера Брежнева, работники редакции Юрий Поляков и Евгений Лазарев.

В декабре 1972 года в квартирах многих печорцев впервые засветились голубые экраны телевизоров. А сегодня почти 80 процентов населения района имеют возможность смотреть первую программу центрального телевидения, передаваемую по канальной связи. А отдельные любители ухитряются смотреть телепередачи даже в Подчерье, Щельябо-

же и Мутном Материке, находящихся от Печоры на расстоянии 120—150 километров.

Растет город, растут и потребности населения в продуктах питания — в масле, молоке, хлебобулочных изделиях, а также в товарах широкого потребления. Для их удовлетворения в городе создана соответствующая база. В 4,5 раза по сравнению с 1965 годом на Печорском мясокомбинате увеличился выпуск продукции. За два с половиной года девятой пятилетки мясокомбинат произвел продукции на 22,2 миллиона рублей. Комбинат может выпускать около 20 видов колбасных изделий, сосиски, сардельки, пельмени, в широком ассортименте копченые изделия и полуфабрикаты. Продукция Печорского комбината идет во все города и районы республики и за ее пределы.

На прилавках магазинов, в ресторанах, столовых, кафе, в буфетах школ, в детских дошкольных учреждениях все шире становится выбор молочных блюд. Это продукция Печорского молочного комбината. За последние семь лет производство цельномолочной продукции увеличилось в 2,5 раза. В ближайшие годы начнется строительство нового молочного комбината, который позволит значительно улучшить снабжение горожан и населения рабочих поселков свежим молоком и молочными продуктами.

С мая 1961 года дает свою продукцию Печорский хлебозавод. Производство хлебобулочных изделий увеличилось за этот период в два раза. Хлебобулочные и кондитерские изделия пользуются большим спросом населения. Хлебозавод поставляет свою продукцию в Нарьян-Мар, Салехард, Архангельск и другие города страны.

Высоко ценится продукция Печорской макаронной фабрики, которая обеспечивает своей продукци-

ей не только нашу республику, но и Архангельск, Ярославль и другие города.

Говоря о бесперебойном снабжении трудящихся города и рабочих поселков, нельзя не сказать несколько слов о наших замечательных тружениках сельского хозяйства. Печорский район издавна славится высокоразвитым животноводством. Берега Печоры — это хорошие заливные луга. В четырех совхозах района, обладающих 43 тысячами гектаров сельскохозяйственных угодий, имеется 9 тысяч голов крупного рогатого скота, из них 5 тысяч — коровы.

В 1972 году было продано государству 9100 тонн молока, 1246 тонн мяса, надоено в среднем от каждой коровы по 2786 килограммов молока. В 1973 году производство молока и мяса значительно увеличилось.

В наших хозяйствах — замечательные кадры. Доярка совхоза «Печора» Лилия Селиверстовна Полягушко в 1972 году надоила от каждой коровы по 3762 килограмма молока, доярки З. П. Залесова, Г. Н. Медведько, М. Г. Ашаева, О. М. Трошкова, А. И. Янцитова и А. И. Васильева — свыше 3500 килограммов.

Совхозы «Северный» и «Усть-Усинский» специализируются на оленеводстве. Оленье стадо насчитывает 33 700 голов. При умелом ведении хозяйства оленеводство дает большие доходы. Так, в 1971 году от оленеводства была получена прибыль 498 тысяч рублей. Оленина составила около половины произведенного мяса всех видов скота по району.

Десятки передовиков сельского хозяйства награждены орденами и медалями. Ордена Ленина удостоена Анна Тимофеевна Артеева, доярка совхоза «Северный». Управляющий оленеводческой фермой совхоза «Усть-Усинский» Максим Иванович Истомин

награждены орденом Октябрьской Революции. Правительственных наград удостоены знатные люди наших сел Е. В. Бажукова и К. В. Евсютина из совхоза «Кедровый Шор», А. М. Ануфриева, П. А. Чувьюрова и П. Е. Савина из совхоза «Печора» и другие. Свыше 30 передовиков животноводства за достигнутые успехи в увеличении производства молока и мяса в зимний период 1972/73 года награждены знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года».

Совхозы района оснащены современной техникой, располагают опытными кадрами механизаторов. Расширяются их сельскохозяйственные угодья, растет поголовье скота. Перед тружениками села поставлена задача — полностью обеспечить потребности населения города и рабочих поселков в молоке, увеличить производство мяса, картофеля и овощей. И эти возможности имеются.

Неуклонно растет товарооборот. В городе построены новые магазины «Север», «Юбилейный», «Радуга», центральный универмаг и другие. В урсе пароходства, в шести орсах и в магазинах и столовых райпотребсоюза работают более двух тысяч человек.

В торговле внедряются передовые методы, новые



Доярка совхоза «Северный»
А. Т. Артеева — частый гость
у пионеров Мутноматерикской школы.

формы. Все больше поступает товаров повышенного спроса.

Более 500 печорцев приобрели автомашины и около 2 тысяч стали владельцами мотоциклов, увеличилась продажа холодильников, высококачественной мебели, ковров.

Об улучшении благосостояния печорцев красноречиво говорят все увеличивающиеся вклады в сберегательных кассах, которые выросли по сравнению с 1965 годом в три раза и составили 30 миллионов рублей.

В городе имеются комбинат бытового обслуживания, филиалы мебельной фирмы «Север» и Комирембыттехники. Только за последние два года объем услуг, оказываемых населению, возрос в городе на 12 процентов, а в сельской местности — на 61 процент.

Печорцы любят спорт. Расширяется лыжная база, во всех школах и училищах оборудованы спортивные залы. Спортсмены Печоры успешно выступают на республиканских соревнованиях по борьбе, боксу, легкой атлетике, лыжам, гимнастике. Молодежная команда лыжников в 1972 году заняла первое место в соревнованиях на первенство ЦС ДСО «Водник». Большое значение придается туризму.

В Печорском районе много изумительных мест. Советом Министров Кomi АССР девять из них объявлены памятниками природы.

Печора привлекает внимание многих туристов нашей страны, количество их из года в год увеличивается. Они приезжают, чтобы посмотреть на сказочно-красивые скалы, гордо и неприступно возвышающиеся на берегах прозрачных горных рек Щугор, Подчерье, Сыня и Косью, побывать на вершинах Урала.

Глядя на монументальные сооружения Верхних, Средних и Нижних ворот реки Щугор, на знаменные скалы Кырта-Варта, Кирпич-Кырта, Дроватница, Замок и другие по реке Подчерье, на Верхние ворота и Богатырь-Щелье по Большой Сыне, невольно поражаешься фантазии-природы.

Невозможно описать все маршруты, пролегающие по территории нашего района. Любители туристских походов могут узнать о них в книгах Г. Чернова «Туристские походы в «Печорские Альпы» и А. Кеммерих «Северный Урал».

Уже сейчас можно сказать, что если туризм в нашем районе возник стихийно, то в будущем этому важнейшему оздоровительному и познавательному делу будет придано организующее начало. Теперь туристы, приезжая из Москвы, Ленинграда, Харькова, Челябинска, Душанбе, Риги и других городов, везут с собой в Печору байдарки, резиновые лодки, надувные матрацы, топоры, посуду и многое другое, необходимое для длительного похода по необжитым и труднопроходимым местам. Это создает неудобство в пути, отпугивает менее решительных любителей природы.

Все это снаряжение скоро можно будет приобрести в Печоре, в бюро добрых услуг, на турбазах. На главных туристских маршрутах будут построены избушки для отдыха и пункты снабжения. И тогда наши замечательные неповторимые места станут более доступны и популярны, привлекут массу туристов.

Печора и Печорский район все больше выдваиваются в число передовых районов республики. В республиканском социалистическом соревновании за высокую культуру городов и районов за 1972 год бюро обкома КПСС, Совет Министров Коми АССР

и Коми областной Совет профсоюзов признали победителем Печорский район и наградили его переходящим Красным знаменем ОК КПСС, Совета Министров республики и областного Совета профсоюзов.

...Утренние лучи солнца золотят крыши и стены домов города. В стороне аэропорта деловито загудели моторы самолетов и вертолетов. Вот одна из винтокрылых машин оторвалась от земли и стала набирать высоту. С этой высоты хорошо и отчетливо виден весь город. Он в объятьях могучей красавицы-реки, на полуострове Канин-Нос. Взгляд приковывает железная дорога, локомотивное депо и станция Печора, мчащиеся составы поездов.

Вы непременно заметите вдоль Советской улицы многоэтажные каменные дома, выполненные в современном архитектурном стиле, светлые здания кинотеатра им. Горького и Дома культуры железнодорожников, здания школ с большими окнами, в которых ослепительно ярко играют оранжевые лучи восходящего солнца и переливается лазурь безоблачного неба.

А поодаль дымят трубы одного из старейших предприятий города — лесокомбината и мебельной фабрики.

Видна отдающая синевой дорожная лента асфальта, которая связывает две части города. По ней беспрерывной вереницей движутся мощные грузовики, самосвалы, трубовозы, современные вместительные автобусы, легковые автомашины. А на акватории Печорской РЭБ обязательно бросится в глаза огромное ослепительно белое судно. Это «Северное Сияние-2» — плавучая электростанция мощностью 20 тысяч киловатт — надежная энергетическая база города. Она доставлена в Печору для строительства Печорской ГРЭС.

Нельзя не заметить речного порта, ощетинившегося высокими стрелами подъемных кранов, стоящих у причалов теплоходов и барж.

Мы не станем больше перечислять здания и сооружения, улицы и площади. Все это можно увидеть на фотографиях, которые имеются в данной книге.

Таков сегодня город Печора, таков сегодня Печорский район, где проживает 82 тысячи человек. Все это сделано, построено за исключительно короткий период руками трудолюбивых печорцев, людей более тридцати национальностей, под руководством городской партийной организации, которая насчитывает теперь в своих рядах более четырех тысяч коммунистов.





ШАГИ В БУДУЩЕЕ

«В европейской части РСФСР усилить разведку и освоение новых месторождений нефти и природного газа в районах Европейского Севера. Приступить к строительству Печорской ГРЭС».

(Из Директив XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства на 1971—1975 годы).

Завтрашний день Печоры четко определен Директивами XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства на 1971—1975 годы. А более далекое будущее — до 1985 года — уже определено в плановых органах, проектах научно-исследовательских институтов, в текущих и перспективных планах строительных организаций. Этими планами живут многие коллективы. Уже в 1973 году страна получила первый миллион тонн усинской нефти, которая до Ухты идет по нефтепроводу, а дальше — в цистернах железнодорожных вагонов. В последующие годы темпы добычи утроятся. Поставлена задача к концу девятой пятилетки добыть 7—8 миллионов тонн усинской нефти.

К концу 1970-х годов нефтепровод Усинск — Ухта — Ярославль протяженностью полторы тысячи километров будет работать на полную мощность, что даст возможность довести добывчу нефти на Усинской площади до 17 миллионов тонн в год. Напомним, что вся дореволюционная царская Россия добывала 9 миллионов тонн нефти.

В соответствии с основными направлениями развития нефтяной промышленности в Коми АССР и Ненецком национальном округе на перспективу до 1985 года Усинское нефтяное месторождение определено как базовое для широкого освоения других месторождений, и в первую очередь Возейского в 1976 году, Верхне-Грубешорского — в 1977 году, Южно-Шапкинского — в 1978 году и Лая-Вожского — в 1979 году с общей добычей в будущем 35—40 миллионов тонн нефти.

Вот зримые перспективы Печоры по нефтяной промышленности.

Но нефть сама по себе не потечет. Все это потребует создания производственных мощностей, транспортных средств, жилья и многое другого. Для решения этой задачи в Усинске будет построен благоустроенный город с населением 100—120 тысяч человек.

Поэтому ставится вопрос о необходимости железной дороги Сыня — Усинск — Нарьян-Мар, которая могла бы быть базой для широкого использования в будущем соседних нефтегазоносных площадей. Дорога дала бы жизнь необжитым просторам Большеземельской тундры, открыла бы кратчайший выход от Печорской магистрали к Баренцеву морю.

Директивами XXIV съезда КПСС в Печоре предусмотрено строительство ГРЭС мощностью 2,4 миллиона киловатт, которое начнется в 1974 году. Пуск

первых агрегатов этой станции ожидается в 1977—1978 годах.

Печорская ГРЭС рассчитана для работы на газе. Будет построен газопровод Усинск — Печора, но в качестве резервного топлива предусмотрен мазут с Ухтинского нефтеперерабатывающего завода. Рядом с ГРЭС, на восточной окраине города в районе медельной фабрики, вырастут корпуса жилых домов на 14 тысяч жителей, здания школ, магазинов, больниц, кинотеатров. Они будут построены из специального материала с учетом суровых климатических условий Севера.

Строительство ГРЭС начнет ленинградский трест «Центрэнергострой», имеющий большой опыт создания крупных энергосистем.

Строится ЛЭП от Микуни до Воркуты.

Для обеспечения электроэнергией строительства Печорской ГРЭС, а также других отраслей народного хозяйства летом 1971 года началась прокладка линии электропередачи (ЛЭП) на 220 киловольт на участке Ухта — Печора, который будет введен в эксплуатацию в 1974 году. От этой линии пойдет линия электропередачи с напряжением 110 киловольт на Ижму и Усть-Цильму, а также на Усинск.

Пуск первых агрегатов Печорской ГРЭС и линии электропередач от Микуни до Воркуты создаст прочную энергетическую базу для удовлетворения потребностей народного хозяйства Коми АССР в электроэнергии. В перспективе же энергия Печорской ГРЭС вольется в единую энергосистему европейской части СССР.

Дальнейшее развитие в районе получат лесозаготовки и деревообработка. Объем лесозаготовок от одного миллиона кубометров в 1973 году — через 7—10 лет возрастет до трех миллионов. Лесоразра-

ботки развернутся и в правобережье Печоры в нетронутых лесных массивах от Подчерья до Сыни.

Поселки Кожва, Каджером и Подчерье будут расширяться и благоустраиваться, а на правобережье Печоры возникнут новые поселки лесозаготовителей — поселки городского типа.

За последние годы лесозаготовительные и сплавные предприятия освоили выпуск многих видов продукции, что значительно повысит комплексное использование древесного сырья. Построены лесопильные цеха и цеха по производству технологической щепы в Зеленоборске, Талом, Каджероме, Березовке и Кожве. Но это только начало в коренном изменении структуры лесозаготовок. В Каджероме, Кожве и Печорском лесокомбинате в 1974 году производство пиломатериалов превысит 100 тысяч кубометров в каждом из них. Разрабатываются проекты и сметы с учетом увеличения деревообработки в ближайшие 5—7 лет в два — три раза. Не круглый лес пойдет с Печоры потребителям, а доски, брусья, шпалы, колотые балансы, тарная доска, технологическая щепа и другая готовая продукция.

В перспективе в Печоре намечается строительство крупного предприятия по деревообработке, в том числе завода по изготовлению древесноволокнистых плит.

Центром деревообработки станет поселок Кожва, будущий город-спутник Печоры. С Печорой его связует, кроме железной дороги и водной магистрали, круглогодовая автомобильная дорога Печора — Озерный — Кожва, строительство которой завершится в 1974 году. В будущем эта дорога протянется до Каджерома.

Автомобильная дорога связывает город и с поселком Красный Яг.

К концу 1970-х годов в Печорском районе будет проживать около двухсот тысяч человек. В связи с этим намечены большие мероприятия по увеличению производства молока, мяса, яиц, картофеля и овощей для бесперебойного снабжения населения продуктами повседневного спроса. Наряду с увеличением поголовья скота и повышением его продуктивности в существующих совхозах, в Усинске будет организован совхоз молочно-мясного направления с большим тепличным хозяйством. В Печоре вступят в строй крупная птицефабрика, тепличный комбинат, новый корпус молочного комбината, увеличат производство и расширят ассортимент выпускаемой продукции мясокомбинат, рыбокомбинат, хлебозавод, макаронная фабрика и другие предприятия, призванные обеспечивать потребности населения.

Коротко о недалеком будущем города Печоры. Сейчас здесь проживает 43 тысячи человек. По генеральному плану город рассчитан на 100 тысяч человек, то есть возрастет более чем в два раза, жилая площадь составит более миллиона квадратных метров. Новые улицы, скверы, широкие бульвары, сады и парки украсят город. Особое развитие получит железнодорожная часть. Жилые массивы продвинутся на восток и выйдут к реке.

Строиться город будет микрорайонами, каждый из которых рассчитан на полное повседневное культурно-бытовое обслуживание жителей. В каждом предусмотрены свои клуб, кинотеатр, поликлиника, школа, детские дошкольные учреждения, общественный центр, магазины, столовые, ателье, парикмахерские и т. д.

Уже в ближайшие годы в речной части будет построен Дом быта, который полностью разрешит вопросы бытового обслуживания населения города.

Здесь же от парка до здания урса пароходства вдоль Печорского проспекта разместится торговый центр города с многочисленными павильонами. Неизнаваемой будет набережная Печоры от здания управления пароходства до рыболовицы. Этот район застроится девяты- и двенадцатиэтажными домами с самой усовершенствованной планировкой и с учетом особых суровых условий Севера. Различная высотность зданий и их силуэт, отступы одних зданий в глубину, создающие глубинную перспективу, чередование жилой и общественной застроек, многообразие облика магазинов, кафе, парикмахерских и других объектов обслуживания — все это сделает улицы и площади города неповторимыми.

Кроме этого, на окраинах предусмотрены благоустроенные зоны отдыха, а в самом городе — два пляжа, лодочные станции и многое другое. Таким будет наш город по генеральному плану застройки, который уже начал осуществляться.

Наш рассказ о Печоре пришел к концу. Мы завершим его словами местного поэта.

Тебе всего лишь
двадцать пять.
Стоишь ты над рекой.
Тебе расти,
Тебе цветсти,
Печора, город мой!



П 0284-001
Б3-74М
М128(03)-74

Михаил Степанович Пыстин

ПЕЧОРА

Редактор М. Леканова.

Художественный редактор А. Мошев.

Технический редактор А. Вишнева.

Корректор М. Дейнега.

Сдано в набор 14.XII-73 г. Подписано к печати 3. I-74 г.
Бумага № 2. Формат 70×108^{1/32}. Бум. л. 2,5; печ. л.
3,5+0,7 вкл. (уч.-изд. л. 3,14+1,11 вкл.). Заказ № 7013.
Ц00401. Тираж 15 000. Цена 30 коп.
Коми книжное издательство. Сыктывкар. Дом печати.

г. Сыктывкар, Республикаанская типография Управления
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
Совета Министров Коми АССР.

10=00

30 коп.

