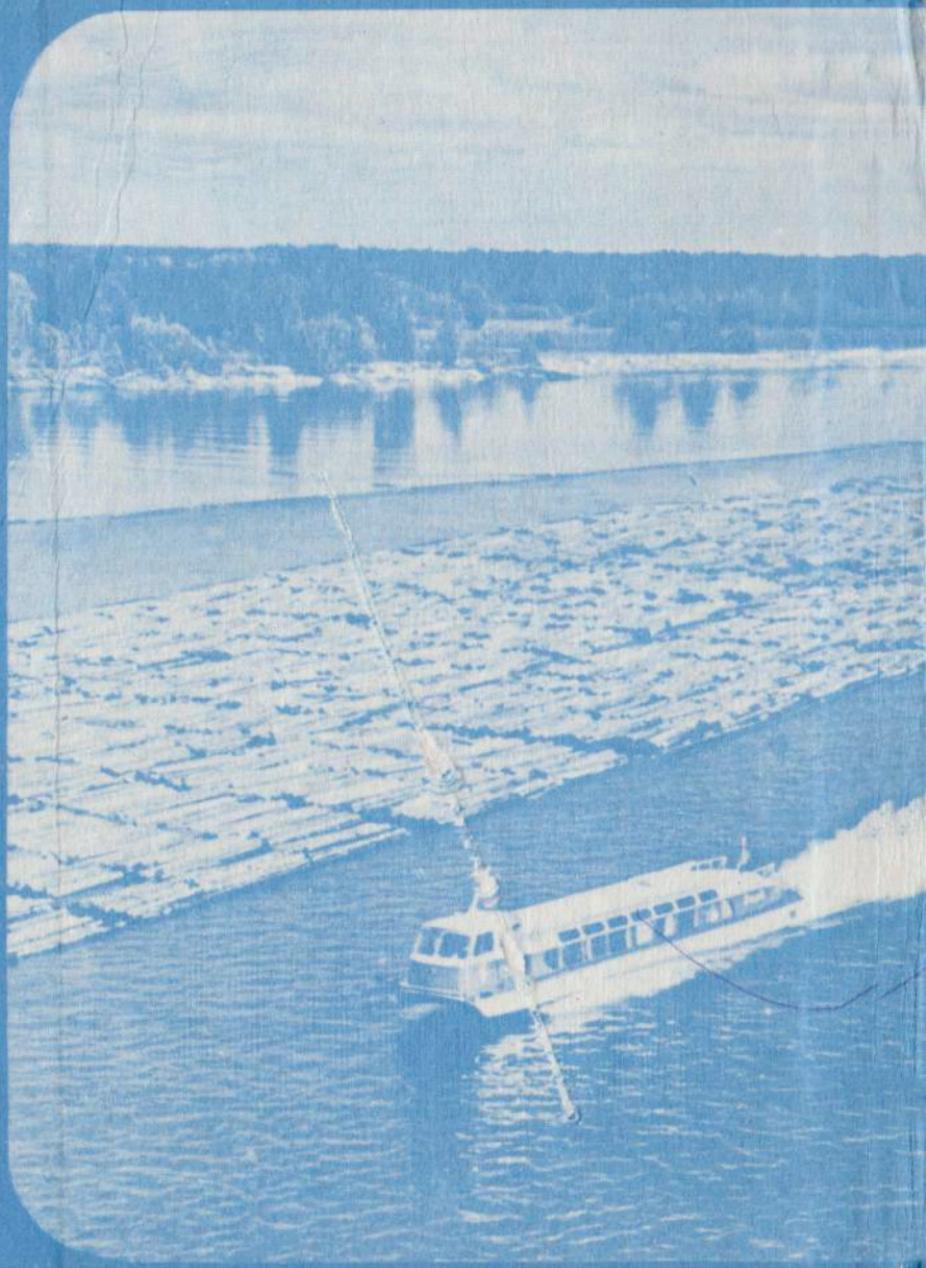
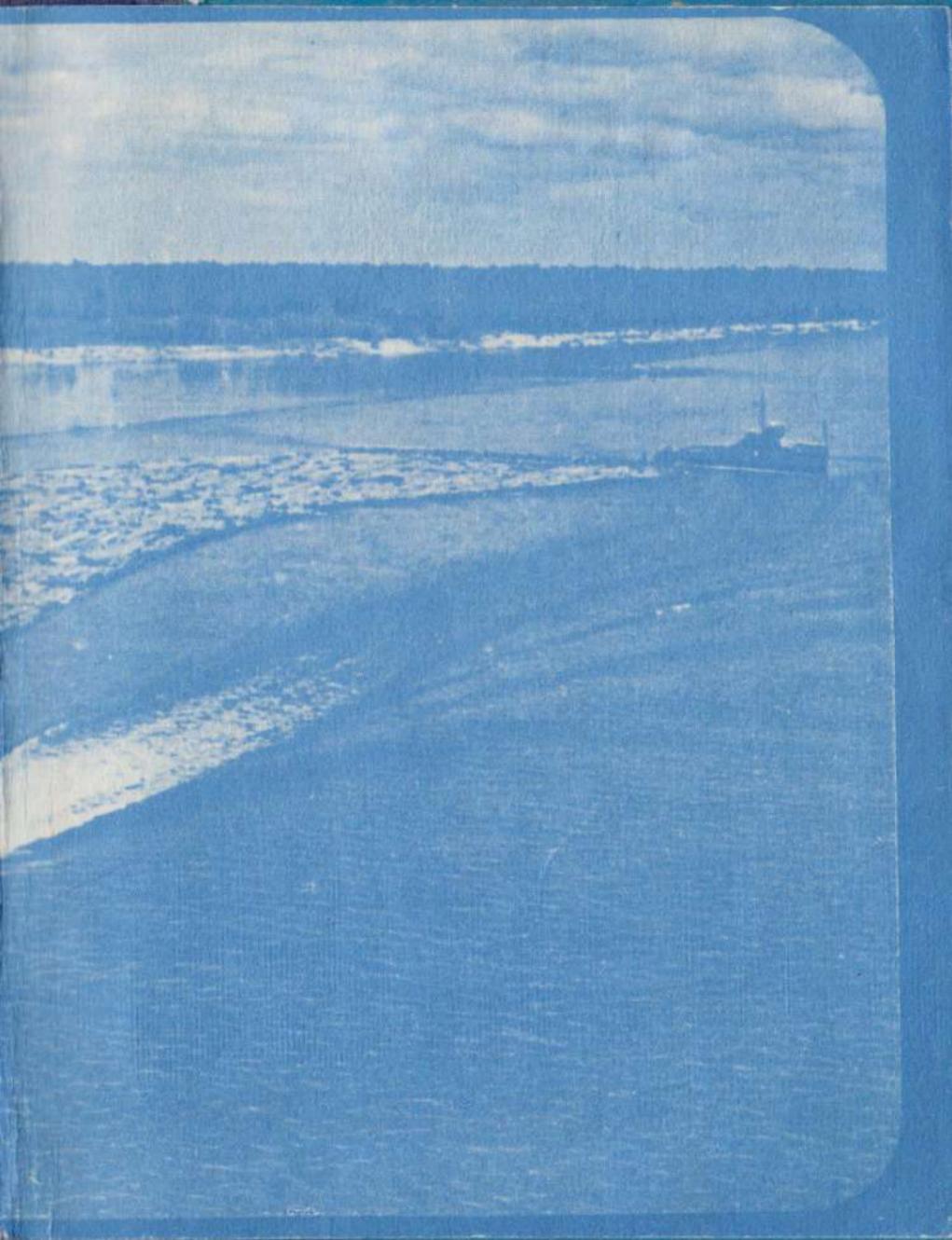


Код 2-413
795

ПЕЧОРА







5-10-41

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

~~92/V-57~~

~~10.11.97-12.93~~

~~14/IV-98~~

~~23/12.01~~

~~37~~

~~23/X.04~~

~~14/V 30/01~~

г. Печора, типография Зак. № 1050



Ko, 02-2
п. 95 - 4/3

М. С. ПЫСТИН

ПЕЧОРА

124009 ✓
мк



Муниципальное учреждение
«Печорская межпоселенческая
централизованная
библиотечная система»
«Печораса овмбдчоминъяслён
шёр библиотечной системы»
муниципальной учреждение

КОМИ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
СЫКТЫВКАР · 1979

33 С5 (С 12)

П 95

ББК 65.04 (2Р31)

П95 **М. С. Пыстин.**

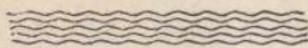
Печора. 2-е издание, переработанное и дополненное. Коми книжное издательство. 1979.

Книга представляет собой очерк о городе Печоре, который за последние годы превратился в крупный транспортный узел на Северо-Востоке европейской части СССР, стал базой для изучения и открытия подземных богатств Большеземельской тундры.

33С5 (С 12)

П $\frac{0284 - 009}{M 128(03) - 79}$ 62—79 м

© Коми книжное издательство, 1979



К ЧИТАТЕЛЯМ

Любуются люди Печорой, слагают о ней песни. Величава она летом серебристой гладью; спокойна зимой, скованная метровой толщиной льда; сказочно красива, неописуемо могучая и раздольна в период весеннего половодья; изумляет пурпурными берегами осенью в период листопада.

Общая протяженность ее 1809 километров. Шумно и бурливо начав свой бег на западных склонах Урала, она уверенно, с широким размахом, пересекает северо-восточную часть Коми республики и Ненецкий автономный округ, прорезая вековые таежные дебри и простиры Большеземельской тундры, жадно облизывая скалистые берега и сонливо обходя песчаные отмели, местами отражая в себе серые отроги Урала, и вливается в Северный Ледовитый океан.

По водности она, вобрав в себя по пути стоки десятков рек и сотен речушек, намного больше Северной Двины, почти в два раза больше Днепра, более чем в четыре с полови-

ной раза больше Дона. Печора ежегодно несет в Северный Ледовитый океан около 120 кубических километров воды.

Печора-река, Печора-матушка, Печора-кормилица, Печора-труженица, красавица Печора, мать Печора Океановна, Печора — золотые берега... Так ласково величают нашу большую северную реку, которая на своем берегу через многие тысячи лет породила город, названный в честь ее тоже Печорой. И прежде чем начать наш очерк о современном городе на Севере, мы поведаем вам о матушке-Печоре, великой северной реке, об истории поселившегося здесь народа, расскажем о дерзаниях энтузиастов-одиночек, пытавшихся «озарить богатства здешней пустыни», о драматических событиях гражданской войны и первых годах Советской власти.



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.

(Из «Дневника путешествия
на Печору в 1840 и 1843 го-
дах».)

НА ПЕЧОРЕ люди жили с давних времен. Археологические раскопки в середине 1960 года в районе д. Бызовой, что выше г. Печоры на 28 километров, позволили ученым доказать, что отдельные поселения были уже примерно семьдесят тысяч лет тому назад. Исторические же документы дают возможность проследить жизнь в Печорском крае с одиннадцатого столетия.

Печорская земля с ее огромными лесными массивами, обилием пушных зверей, птиц и рыбы, несметными полезными ископаемыми и загадочными реками издавна привлекала внимание таежных следопытов, смелых и настойчивых предпринимателей. Как гласит запись в летописях, еще в 1096 году новгородец Гюргиа Рогович посыпал своего сына на Печору, а оттуда в Югру, дающих дань Новгороду.

Летописец Нестор записал для потомков рассказ сына Гюряты Роговича новгородца о его пребывании на Печоре и в Югре.

Великий московский князь Иван Калита в 1330-х годах посыпал ватаги своих сокольников на Печору для ловли охотничьих птиц, он же 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 всяя Руси Иване III из Москвы была направлена целая экспедиция во главе с Василием Болтыным в составе 240 человек на Цильму «серебро делати и меди». Уже в 1496 году печорская медь, выплавленная на медеплавильном заводе, доставлялась на московский монетный двор. В 1497 году Ивану III отчеканили из печорского золота медаль в честь его дочери Феодосии. Об этом факте есть упоминание в «Истории государства российского» Карамзина.

На Печоре стали появляться первые населенные пункты. В конце XV века в самом устье Печоры воеводами Ивана III был заложен острог, названный Пустозерском, который стал административным и торговым центром Печорского края.

В одном из центральных государственных архивов нашей страны хранится уникальный документ — книга-платежница «Поморские Пустозерские волости», датированная 1574—1575 годами. Это свидетельство о том, как и кем заселялись и осваивались низовья Печоры, что представлял из себя древний центр этого края Пустозерск, чем занимались его жители. Так, например, в книге сообщается, что в Пустозерске име-

лось к тому времени дворов: «русских — 92, пермяцких — 52, а всего — 144 двора, а людей в них русаков и пермяков — 282 человека». Если иметь ввиду, что в перепись вносились только лица мужского пола, несущие тягло, то вместе с женщинами всех возрастов здесь жило в 1574 году уже до пятисот человек. В книге перечисляются по имени, отчеству и фамилии (прозвищу) все 282 пустозерца. Знакомство с ними позволяет узнать имена тех, кто в числе первых осваивал низовья Печоры и морское побережье и откуда прибыл. Из числа русских встречаются Дитятевы, Кожевины, Никоновы, Шевелевы, Пономаревы, Поповы, а из выходцев с Пермской земли — Сумароковы, Хабаровы, Филипповы, Бараковы, Истомины, Корепановы.

Книга показывает и классовое расслоение среди пустозерцев: одни владели несколькими краснорыбными и белорыбными тонями, а другие — одной, двумя, а то и вовсе состояли в работниках у более зажиточных крестьян. Немалым было и тягло, которое несли в пользу государя и царской казны в виде дани — ясака, оброка и податей жители волости и югорская «окологородская самоядь» — ненцы. Заброшенный далеко в безбрежья суровой тундры Пустозерск был плацдармом, с которого начиналось освоение всего Печорского края, а затем и побережья Сибири и островов Арктики.

В 1542 году новгородцем Ивашкой Дмитриевым Ласткой была основана Усть-Цильма, а в 1564 году здесь уже числилось 14 дворов. В 1567 году появилась Ижемская слобода.

Обосновавшись в низовьях Печоры, жители Пустозерска, Усть-Цильмы и других населенных пунктов стремились расширять связи со своими соседями. На

острова Баренцева моря приезжали двиняне, устюжане, пинежане, чтобы бить зверя, ловить рыбу, обмениваться нехитрыми товарами.

В этот же период через Печору были совершены две экспедиции в сказочно богатую, как тогда говорили, Мангазею. Первую экспедицию возглавлял Юрий Долгушин, который в 1597—1598 годах через реки Уса, Северная Сосьва, Обь, далее через Обскую и Тазовскую губы достиг мангазейских рек Надым и Таз.

Вторую экспедицию возглавлял дьяк Федор Дьяков в 1598—1601 годах. Были, несомненно, и до этого попытки поморов проводить Мангазею, но о них никаких данных пока не разыскано. После экспедиции Долгушкина и Дьякова связи с Мангазеей стали более доступными и регулярными.

И все же заселение этих суровых мест шло очень медленно. Более чем через сто лет со времени основания первых поселений — в 1679 году — в Усть-Цилемской и Ижемской слободах насчитывалось всего лишь 68 крестьянских дворов. В 1638 году на Вое и Соплеске стали добывать точильный камень, выделять бруски и точила примитивным образом.

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. Эти первые жители сюда перебрались с верховьев Вычегды. В 1710 году в переписных документах уже числился погост Печора с 14 дворами и населением в 46 человек. Позднее погост стал называться Троицко-Печорском, признанным центром Печорской волости. В 1787 году в селе насчитывалось 50 дворов, 342 жителя обоего пола.

В конце XVIII — начале XIX веков возникли населенные пункты Щельяюр, Няшабож, Усть-Уса, Лыжа, Колва, Кожва, Щугор.

Первые сообщения об ухтинской нефти появились в Двинской рукописи более пятисот лет назад: «племя чудь», жившее по реке Чуть, использовало «горючую воду» для хозяйственных нужд. А в 1595 году нефть Ухты (в виде проб) первой из всех известных тогда нефтей на Руси была доставлена в Москву. В 1721 году мезенец Григорий Черепанов обнаружил в районе Ухты на лесной речке нефтяной ключ. Об этом было доложено Петру Первому, который дал распоряжение «освидетельствовать и учинить пробу».

В 1745 году архангельский купец Федор Савельевич Прядунов на берегу Ухты построил первый в мире нефтяной промысел. Выходящую на поверхность со дна речки нефть Прядунов ловил с помощью бревенчатого четырехугольного сруба. Добытую нефть направляли в Москву, в Петербург и другие города, где продавали как лекарство. Но дальше дело не пошло. Не получив поддержки от царского правительства, Федор Прядунов разорился и закончил свою жизнь в долговой тюрьме в 1753 году.

В 1771 году по Печоре проехал видный русский ученый академик И. И. Лепехин, оставилший для потомков интересные описания истории и быта местных жителей.

В 1839 году на Печоре побывал русский путешественник Ф. И. Истомин.

История сохранила мало имен первых предпринимателей и первопроходцев. Но они открыли более широкую дорогу другим. В XIX веке пришли сюда купцы и промышленники Василий Николаевич Латкин, Ми-

хаил Константинович Сидоров, Александр Михайлович Сибиряков, а в начале XX века — ученые и исследователи Феодосий Николаевич Чернышев, Андрей Владимирович Журавский, Владимир Александрович Русанов, Александр Александрович Чернов, Алексей Петрович Павлов и другие. Предприимчивых и пытливых 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 «Печорскую компанию» и принимают энергичные меры по изучению водных путей на Севере, а также начинают лесоразработки.

Еще в юные годы, в первый раз побывав на Печоре, Латкин был поражен величием и суровой красотой этой реки и Уральских гор. Уже тогда его наблюдательный ум заметил кричащее противоречие: огромные природные богатства края и бедность населения, острый недостаток в хлебе, что позволяло чердынским купцам взвинчивать на него цены. Он был убежден, что можно и должно добиться расцвета хозяйства и благополучия населения Печорского края.

14 февраля 1841 года В. Н. Латкин представил министру государственных имуществ проект развития промышленности на Печоре. Он писал: «По чувству искреннего желания добра моей родине и пламенному стремлению по мере сил и возможности быть полезным моим одноземцам и отечеству, я неоднократно предпринимал путешествия с тою целью, дабы обозреть пустыни этого обширного и мало известного края и разведать о произведениях, коими он изобилует».

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

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

Зимой 1855/56 года впервые на Печоре было заготовлено 2384 отборных бревна. Для вывозки этого леса за границу в 1859 году была проложена трактовая дорога на Вычегду от Троицко-Печорска до Помоздина

протяженностью 146 километров. Дальше лес сплавлялся в плотах по Вычегде и Северной Двине до Архангельска.

В 1860 году на зафрахтованном Латкиным морском корабле «Диана» впервые была сделана попытка доставить лес с устья Печоры во французский город Нант. Попытка удалась. И хотя последующие три корабля потерпели крушение в пути, начало все же 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. Печорская лиственница, отправленная на этих судах, демонстрировалась Латкиным и Сидоровым на второй Всемирной выставке в Лондоне в 1862 году и получила высокую оценку, как ценнейший корабельный лес.

Торговые связи с Печорой стали расширяться. Об этом говорит тот факт, что за период с 1860 по 1876 год в устье Печоры побывало 130 русских и иностранных кораблей.

В это время на Печоре насчитывалось уже около двадцати тысяч жителей. Хотя очень медленно, но расширялись экономические связи, население втягивалось в торговый оборот, росли перевозки. А единственным путем, по которому шел грузопоток в короткий навигационный период, была река Печора. По ней тянулись груженые каюки и барки 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 берега ее оглашались их печальными надрывными песнями. От устья Печоры до Якши — таков

был политый соленым потом и горькими слезами, тяжкий, более чем тысячетысячекилометровый 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 ссылочный врач С. В. Мартынов, побывавший на Печоре: «К рождеству запасы хлеба начинают истощаться, а с великого поста уже примешивают к хлебу различные суррогаты — мякину, рябиновый лист и так называемый «борщ». Эти примеси к муке употребляются вовсе не во время голодных годов, как можно было бы это предполагать, а составляют обычную пищу населения каждый год, начиная с весны и до сбора новых хлебов...»

Жестокий гнет, бесправие и нищета вызывали стихийные недовольства. Особенно упорными и продолжительными были волнения крестьян Ижемской волости в 1833—1838 годах. Но царские сановники были глухи к нуждам коми народа. Когда упомянутый нами М. К. Сидоров обратился к наследнику царя с запиской, которая именовалась «О средствах вызволить север России из бедственного положения», воспитатель наследника генерал-адъютант Зиновьев наложил на ней резолюцию: «Так как на Севере постоянные льды и хлебопашество невозможно 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 Гольфштиме, которого на свете 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 всей Печоре. Летом и осенью купеческие караваны, груженные в основном рыбой, икрой, кожей и мехами, тащились вверх — в Якшинскую пристань, где груз хранился до зимы, а затем гужом отправлялся на Чердынь. Так было десятками лет.

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

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

Знал обо всем этом М. К. Сидоров, и все больше и больше заражался идеей организации парового судоходства на Печоре. И это время пришло. 1 июня 1864 года доверенный М. К. Сидорова Николай Оленников на 12-сильном винтовом пароходе сплыл из речушки Волостница на реку Печору, а 6 июля добрался до села Куя, что в устье Печоры, успешно 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 товарищей 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. И Сидоров, занятый другими делами, в частности, бурением разведочной нефтяной скважины на Ухте, больше не занимался пополнением своего флота на Печоре. Но толчок был дан. Нашлись последователи.

Предприимчивый чердынский купец И. А. Суслов в 1880 году построил, а в 1881 году спустил на воду тридцатипятисильный пароход «Печорец». В навигацию 1886 года на Печоре уже ходили три колесных парохода. За свою инициативу в развитии судоходства Суслов получил золотую медаль от «Общества содействия русской промышленности и торговле».

Золотопромышленник 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, а далее в Архангельск. Им был проложен 180-километровый зимний тракт между Ляпином на реке Сосьва Обского бассейна и Усть-Щугором. По этому тракту в 1885—1887 годах были доставлены на Печору дешевый сибирский хлеб, соль и другие товары, но в дальнейшем в связи со строительством в Сибири железной дороги этот путь потерял свое значение.

Не осуществился замысел Сибирякова и о строительстве зимней дороги, которая связывала бы вер-

ховья Печоры с Сибирью вдоль реки Илыч и через Урал.

Пароход «Норденшельд», принадлежавший Сибирикову, в течение десяти лет (1885—1895) регулярно совершал рейсы между Архангельском и Печорой, а также несколько раз ходил в Англию и Норвегию. На Печоре плавал пароход Сибирикова «Обь».

20 июня 1895 года было издано распоряжение царского правительства об устройстве на реке Печоре регулярного почтово-пассажирского пароходного сообщения, а также продолжения его от устья Печоры до Архангельска. На содержание пароходства между Архангельском и Печорой был заключен контракт с купцом А. М. Сибириковым, а на содержание пароходства по реке Печоре — сижемским купцом Н. С. Норицыным.

Первые суда мало были приспособлены к перевозке пассажиров.

Профессор В. П. Амалинский, побывавший на Печоре в 1898 году, в своей книге «По Ледовитому океану и Печоре» пишет:

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

Ночь провели очень беспокойно. «Ижма» много раз садилась на мель, дважды ^{затем осталась} ~~затем осталась~~ стояла на месте, пока матросы, то бродя в ~~воде~~ ^{из воде}, то в лодках, отыскивали фарватер, ^{по которому можно} идти даль-

ше. Все время шли тихим ходом, беспрестанно давая задний ход и меняя направление, последние 40 верст шли 12 часов; наконец в 8 часов утра достигли конечного пункта — Усть-Кожвы.

Купца Норицына мало беспокоили условия труда матросов и удобства для пассажиров. Он делал деньги и имел огромную прибыль от перевозок. Если в навигацию 1898 года пассажирский пароход Норицына, 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 тогда же 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».

Инженер Н. В. Попов был не первым изыскателем водных путей между Печорой и Камой. Еще в 1789 году контр-адмирал Рибас представил правительству проект соединения рек Печоры и Камы. В 1886 году после долгих изысканий со своим предложением о соединении двух рек выступил генерал-майор Перенц.

В 1903 году энергичный исследователь и видный

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

Горная промышленность Печорского края во времена В. А. Русанова была на низком уровне. Основная горно-рудная промышленность была развита на Среднем и Южном Урале. Северный Урал, вследствие слабой изученности его полезных ископаемых, в русской горной промышленности играл ничтожную роль. Однако В. А. Русанов считал, что «невероятно допустить, что столь характерные для Среднего и Южного Урала ископаемые богатства, щедро разбросанные по обеим сторонам горного кряжа, отсутствовали бы на склонах Северного Урала». И в подтверждение своей мысли, он указывает на то, что во время своих путешествий по Печорскому краю ему неоднократно приходилось видеть во многих местах проявления полезных ископаемых. В частности, железный колчедан, волокнистый белый асбест, пропитанные асфальтом сланцы с резким запахом нефти он встречал в верховьях Ижмы и Печоры. На это указывает также нефть в бассейне Ухты, не уступающая бакинской или пенсильванской по качеству, золото, обнаруженное инженером Врублевским на Северном Урале, и т. д. Пока же, писал В. А. Русанов, на необъятном пространстве Коми края

имеется только два пункта, где ведется промышленная разработка полезных ископаемых: первый — на юге Усть-Сысольского уезда, где выплавляются железо и чугун на Нючпасском и Нювчимском заводах, второй — на Печоре, где развит брусяно-точильный промысел на реках Вое и Соплясе.

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

«Не предугадывая будущности Печоры, быть может, блестящей,— пишет Русанов,— легко видеть, что теперь при данном характере и направлении промышловой жизни Печорского населения всякое облегчение и улучшение сношения Печоры с остальной Россией является единственным средством для края, чтобы удешевить товары как идущие на Печору, так и получаемые с нее, чтобы парализовать тяжелую зависимость печенских промышленников от немногих купцов-монополистов, освободить от рутины существующие промыслы, позволив возникнуть новым». В заключительной части своей докладной записи Русанов предсказывал, что после строительства канала «две великие речные системы, северная и южная — Печора и Волга,— сольют свои воды на благо промышленного развития и культурного подъема Родины»...

Но все эти смелые проекты царским правительством были уложены под сукно. Царизм не тяготил себя заботой о жителях Печоры. Жажда наживы,

алчность, стремление обогатиться, конкурентная борьба способствовали росту грузооборота, расширению торговли, развитию некоторых очагов промышленности. 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 ига.

Депутат III Думы от Архангельской губернии, куда входил Печорский уезд, при обсуждении сметы расходов по губернии на заседании 27 июня 1908 года признавал, что в губернии «все земли обложены таким налогом, какого ни в одной губернии нет».

Печорские жители различными способами охотились на медведей, песцов, лисиц, зайцев, белок, горностая, глухарей, куропаток, рябчиков, ловили рыбу, собирали грибы и ягоды, кедровые шишки. Причем не столько для личного потребления, сколько для сбыта, чтобы взамен 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 уезжали 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 и постепенное прозрение народа. Большой толчок дала первая русская ре-

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

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

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

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

а на другом — «Долой самодержавие!», прошли перегулком к квартире политссыльного Тарасова.

1 Мая 1906 года политссыльные отметили в Ижме. Полиция пыталась разогнать демонстрантов, но встретила решительное сопротивление.

29 июля 1907 года на пристани в Усть-Цильме и на пароходе «Доброжелатель», отправляющемся вверх по Печоре с политссыльными на борту, возник митинг-демонстрация с красными флагами и возгласами «Долой самодержавие!». А 8—9 августа 1907 года в пути следования на «Доброжелателе» вспыхнул бунт политических ссыльных, который завершился схваткой со стражниками. Был убит политссыльный Божедай, Абишев и Мос — ранены. На палубе парохода пролилась кровь борцов за народное счастье. «Доброжелатель» повернулся обратно в Усть-Цильму.

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

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

1 Мая 1907 года выступили и рабочие на лесопильном заводе «Стелла Поларе». Забастовало около 900 рабочих, в том числе коми крестьяне-сплавщики.

На страницах газеты «Архангельск» сообщалось, что 15 августа 1907 г. на пароходах Норицына «Ижма», «Печора» и «Помощник», а также на всех барках

команды и все рабочие, которые состояли в основном из крестьян Печорского уезда, объявили забастовку и предъявили пароходовладельцу ряд экономических требований (увеличение заработной платы и улучшение условий труда).

Ссыльные большевики не жили изолированно от мира. Они устанавливали связи с центральными городами. В 1913 году ЦК РСДРП установил связь с большевиками, находившимися в селе Ижма, а в начале 1914 года ЦК большевистской партии установил связь с политссыльными села Усть-Цильма. Через политссыльных в этот отдаленный край проникала большевистская газета «Правда».

В 1913—1914 годах большевики собирали деньги на «Правду», писали заметки.

В предреволюционные годы в Щугор был выслан Михаил Егорович Никифоров. Он открыл тут маленькую торговую лавку. Прошло немного времени, и бедный люд села и окрестностей проникся уважением к новому человеку. И все потому, что Никифоров никогда ни в чем не отказывал беднякам.

Общаясь с людьми, Михаил Егорович внимательно присматривался к каждому, заводил знакомства. А когда подобралось несколько надежных товарищей, он стал давать им читать запрещенные книги. Так политссыльный раскрывал беднякам глаза на правду, так щугорские бедняки узнали о партии большевиков, о Ленине. Никифоров держал связь с политссыльными соседних деревень, оказывал им материальную и духовную поддержку. Здесь он и погиб на посту первого председателя комитета бедноты в феврале 1919 года. Белогвардейцы тогда же расстреляли и его сына.

Работа политических ссыльных и местных акти-

вистов среди народных масс не прошла 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, пробуждение политической активности масс; мы назвали имена некоторых передовых людей того времени, которые, хотя и безуспешно, но пытались «озарить богатства здешней пустыни».

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.



РАССВЕТ НАД ПЕЧОРОЙ



„У нас слишком мало знают о той работе, которая проделана на Печоре по разработке угля и других ископаемых. Несомненно, в ближайшие годы проблема освоения Печоры станет во всем своем величии и результаты, вероятно, будут большими, чем мы сейчас ожидаем“.

М. И. КАЛИНИН.

Из выступления на IV сессии ВЦИК XV созыва 12 декабря 1933 года.

ПРОЦЕСС становления и упрочения Советской власти на Печоре был сложным. 25 февраля 1918 года бывшие фронтовики созвали свой съезд в селе Мохча. В решении съезда говорилось: «Время настало, дальше откладывать вопрос о создании на Печоре Советской власти нельзя». Собрание избирает волостной Совет в составе 30 человек. Его председателем стал бывший политссыльный Н. И. Зыков.

К концу марта 1918 года волостные Советы в Печорском уезде имелись в Мохче, Бакуре, Сизябске, Гаме, Красноборе, Щельяюре, Усть-Ухте и Пустозерске. В июне 1918 года возник первый волостной Совет в Троицко-Печорске.

Советы возникали в упорной борьбе с кулачеством, меньшевиками и эсерами. Так, эсеры предприняли

яростные попытки по ликвидации первого Совета в Мокче. С этой целью в марте 1918 года в Мокчу прибыл эсер Г. Недашковский (бывший учитель Бакуринской школы), продолжавший выполнять обязанности уездного комиссара свергнутого Временного правительства. Однако ему не удалось убедить граждан в необходимости восстановления земской управы. На организованном им собрании крестьяне проголосовали за Советскую власть. За сохранение сформированного Совета было подано 218, а за восстановление земской управы 76 голосов. В своем письме в адрес Архангельского губисполкома Зыков о Недашковском отзывался так: «Этот господин или не понимает идей Советов, или не желает им помочь. Он советовал — оставить в покое земство, а Совету придать роль наблюдателя. Но народ еще чище подчеркнул, что земством он сыт».

Несмотря на постоянные угрозы, хулиганские выходки по адресу Совета, исполнком под руководством Н. И. Зыкова организует трудовой народ на борьбу с разрухой и голодом. Но, к сожалению, он не успел претворить свои планы в жизнь. 27 мая 1918 года кулаки злодейски убили председателя волисполкома.

14 апреля 1918 года в Усть-Цильме состоялся второй съезд Советов крестьянских депутатов, который под давлением трудящихся масс принял решение об установлении Советской власти во всем уезде, избрании исполнкомов и ликвидации земских управ. Но практических мер по выполнению этого решения не было принято.

В становлении и упрочении Советской власти на Печоре большую роль сыграл красноармейский отряд под командованием члена Архангельского горкома РКП(б) Степана Николаевича Ларionова, который

был назначен военным комиссаром Печорского края. Отряд должен был оказать помощь Советам в борьбе с кулаками, «без лишней бойни» провести расследование дела об убийстве Н. И. Зыкова.

Кратчайший путь по тракту Архангельск — Пинега — Лешуконское — Усть-Цильма из-за весенней распутицы пришел в негодность, и С. Н. Ларионов со своим отрядом выехал на Печору через Усть-Сысольск (Сыктывкар), где провел большую работу по укреплению партийной организации и Совета в городе. Затем путь на Печору лежал по вычегодскому тракту до Троицко-Печорска. В июне-июле отряд Ларионова на пароходе проехал по Печоре от Троицко-Печорска до Усть-Цильмы.

С. Н. Ларионов

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

В связи с обострившейся обстановкой на Севере

С. Н. Ларионов отзывается в Архангельск. По пути около Пинеги отряд Ларионова попал в руки белогвардейцев. Коммунист С. Н. Ларионов погиб, но пребывание его отряда на Печоре вошло навеки в историю установления и упрочения Советской власти в этом крае.

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

Уральским областным комиссариатом снабжения была организована и направлена на Печору экономическая экспедиция, руководимая большевиком Сергеем Иоакимовичем Морозовым с хлебом, солью, босприпасами и другими товарами крайней необходимости. 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, завезенные ранее по Печоре. Но их было не так уж много.

В Троицко-Печорске экспедицией были национализированы купеческие пароходы.

Одним из наиболее острых и неотложных вопросов, которые встречали первые Советы, вокруг которых развертывалась борьба в стране весной и летом 1918 года, был продовольственный вопрос. Кулаки и купечество, а в их руках находились основные запасы

хлеба, прекратив продажу хлеба, вызвали голод, пытаясь сорвать проведение Советской властью первых социалистических мероприятий.

Это обстоятельство особенно сказалось в Коми крае и, в частности, на Печоре, потому что она всегда являлась потребляющим районом. Население ежегодно нуждалось в привозном хлебе, но после Октябрьской революции со стороны Чердыни завоз хлеба, по существу, прекратился. К тому же урожай 1918 года с мизерных участков посева, имевшихся у крестьян, из-за ранних заморозков оказался очень низким или погибшим. Отсюда понятно, в каком положении оказалось население, в особенности беднейшая его часть, которая составляла большинство.

ЦК партии и Советское правительство приняли решительные меры для обуздания кулачества.

11 июня 1918 года ВЦИК Советов принял по предложению В. И. Ленина декрет об организации в деревне комитетов бедноты (комбедов). Укрепление Советской власти зависело тогда от успешной борьбы за хлеб, за спасение рабочего класса и крестьянской бедноты от голодной смерти. Борьба за хлеб сливалась с борьбой за социализм. Беднота и батрачество повсеместно встретили декрет с большим удовлетворением.

29 июня 1918 года один из руководителей экспедиции — Бабин — с двумя груженными баржами на буксире сусловского парохода «Москва» 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 помошь уральских рабочих, спасавших их от голодной смерти. Со слезами на глазах благодарили они уральских рабочих и родную Советскую власть за отеческую заботу».

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

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

Получив известие о перевороте в Архангельске, Печорский уисполком 9 августа, а 12 августа созванный в Усть-Цильме съезд Советов при меньшинстве большевистских делегатов и сочувствующих им высказался за признание «правительства» Чайковского. Было решено распустить Советы и восстановить земство. Контрреволюция организовала сильный вооруженный отряд и начала военные операции против находящихся на Печоре небольших разрозненных отрядов Красной Армии. Бои шли с переменным успехом. В начале августа в Усть-Цильму с верховьев Печоры прибыл красноармейский охранный отряд в

составе 25 человек во главе с М. А. Черемных. Он спустился до устья Печоры. Но здесь был встречен белогвардейским отрядом подпоручика Можаева, прибывшим из Архангельска. Силы были неравны. И отряд Черемных решил отступить, двинулся в Усть-Цильму, не зная, что там уже совершен контрреволюционный переворот. Ночью 24 августа около Усть-Цильмы отряд на своем пароходе «Александр» с боем вырвался из окружения белых и направился в Усть-Щугор.

5 сентября в Усть-Цильму из Архангельска прибыл отряд во главе с полковником Естифеевым с большим запасом оружия. На отряд была возложена задача организации белогвардейских формирований из местного населения, но желающих вступить в ряды белогвардейцев не оказалось. Естифеев смог увеличить белогвардейскую дружибу за счет кулацких сыновов лишь до 160 человек и предпринять на двух пароходах одну операцию в верховья Печоры, но в селе Усть-Щугор эта операция 17 сентября закончилась поражением белогвардейцев. Они вынуждены были вернуться в Усть-Цильму. Естифеев, захватив 23 арестованных, выехал в Архангельск.

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

Появление белогвардейцев в районе Печоры и активизация кулачества вынудили командующего вой-

сками Котласского района А. И. Геккера направить туда специальную экспедицию из корпуса войск Советской охраны под командованием М. Мандельбаума. Прибыв на Печору с отрядом не менее 100 человек, он 27 сентября без малейшего сопротивления занял Усть-Цильму. 30 сентября на собрании с участием 500 граждан там был избран волостной Совет. Отряд Мандельбаума не стал здесь задерживаться и на 5 пароходах направился в Троицко-Печорск.

Для упрочения Советской власти в низовья Печоры 11 октября 1918 года из Щугора отправляется отряд во главе с И. П. Андриановым в составе 30 человек. По пути следования отряд пополняется добровольцами. Сначала отряд прибывает в Ижму. Здесь из состава Советов окружающих сел Андрианов организует районный съезд Советов как инициативный орган по созыву уездного Совета в Усть-Цильме. Затем он отправляется в Усть-Цильму, где восстанавливает уездный исполнительный комитет. Председателем уисполкома был избран большевик В. Ф. Батманов.

Надвигалась распутица. Красноармейские отряды были выведены с низовьев Печоры и отправлены за Урал в деревню Ляпино, где находились большие запасы хлеба. Отряду И. П. Андрианова, а после его ранения И. М. Зарубина, удалось захватить Ляпино и организовать вывоз сибирского хлеба, но из-за небеспечности транспортом и большого расстояния из 250 тысяч пудов зерна вывезти удалось только 12 тысяч.

Воспользовавшись тем, что в районе Усть-Цильмы не оказалось в достаточном количестве советских вооруженных сил, белогвардейцы с помощью местного кулачества в конце ноября снова захватили Усть-

Цильму, а затем в их руках оказался ряд других сел на Ижме и Печоре. Белогвардейцы зверски расправлялись со сторонниками и защитниками Советской власти. В Усть-Цильме был убит председатель Печорского уисполкома большевик В. Ф. Батманов. От рук белогвардейских бандитов пало около 20 советских милиционеров и красноармейцев. Советско-партийный актив уезда — 150 человек — по зимним лесным дорогам отступил сначала в Усть-Кожву, а потом в село Аранец. Здесь был сформирован Ижмо-Печорский полк, который повел наступление на Ижму и 18 декабря 1918 года освободил село от белогвардейцев. Таким образом, линия фронта на Печоре стала стабилизироваться.

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

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

отрядов А. П. Осипов, И. М. Зарубин, П. Ф. Артееев, начальник Троицко-Печорского гарнизона и заместитель командира Печорского отряда Н. Н. Суворов, начальник Уральской экономической экспедиции С. И. Морозов, красные партизаны из деревни Кожва Е. И. Истомин и С. Г. Артееев и многие другие.

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

Осложнено политическую обстановку на Печоре и поведение командира красноармейского отряда Мандельбаума. Он проводил незаконные реквизиции у средняков, арестовывал невинных людей, грубо относился к крестьянам, мало обращал внимания на политко-воспитательную работу среди местного населения.

Год хозяйничали белобандиты и интервенты на Печоре, хотя борьба местного населения против них не прекращалась.

К концу 1919 года Красная Армия разгромила интервентов и белогвардейцев на главных фронтах гражданской войны. Это предопределило судьбу их и на Севере. В феврале 1920 года был освобожден Архангельск. Белогвардейцы, находившиеся на территории Коми края, были лишены баз снабжения. В их рядах началось быстрое разложение.

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

Н. Е. Сапрыгин. Ревкомы были созданы также на верхней Печоре. Военные действия прекратились. Советская власть победила окончательно.

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

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

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

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

Надеемся, что с помощью просветившегося русского народа и зарубежных наших братьев Вы спрявитеесь и с разрухой так же, как справились с контрреволюцией на боевых фронтах.

Смерть паразитам!

Да здравствуют трудящиеся России и всего мира!

Да здравствуют великие вожди наши — Вы и Ваши сотрудники!

Да здравствует свобода и грядущее счастье народов!

Председатель Усть-Кожвинского волостного съезда
Советов
Петров».

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

В январе 1921 года была создана первая Троицко-Печорская районная конференция РКП(б).

Весной и летом 1920 года были организованы партийные ячейки в Усть-Ухтинской, Ижемской, Усть-Цилемской и других волостях. 25 февраля 1921 года в селе Усть-Цильма открылась первая Печорская уездная партийная конференция. 46 делегатов представляли 20 партийных ячеек, в которых насчитывалось 300 коммунистов. Конференция организационно оформила уездную партийную организацию.

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

Первый номер газеты «Красная Печора» вышел 10 октября 1920 года. Это была вторая после «Зырянской жизни» газета в Коми крае. Уже в первых номерах она звала читателей повышать свою культуру и грамотность, призывала к борьбе с разрухой. Газета «Красная Печора» в марте 1921 года была послана Владимиру Ильичу Ленину. Преодолев многие преграды тех трудных лет, она была доставлена в Москву. И «Красная Печора» дождалась ответа из Кремля.

Владимир Ильич передал в адрес редакции теплые слова привета и благодарности.

«Спасибо, дорогие товарищи, за присланную газетку «Красная Печора». От души желаю Вам успеха в нашей трудной общей борьбе с хозяйственной разрушой, темнотой и невежеством. Пусть эта маленькая газетка послужит светлым началом грядущего расцвета этого далекого и холодного края. Надеюсь, что общими усилиями трудящихся масс мы скоро одолеем и этого внутреннего врага, точно так же, как одолели внешнего».

Эти ленинские слова вызвали новый прилив сил у трудящихся Печоры в борьбе за укрепление Советской власти.

Молодое Советское государство с первых дней своего возникновения уделяет пристальное внимание Печорскому краю. Академик И. М. Губкин писал, что по распоряжению В. И. Ленина в начале лета 1918 года «была организована экспедиция в Ухтинский нефтеносный район».

В том же году 13 июля В. И. Ленин подписывает постановление Совета Народных Комиссаров, которое ставит перед ВСНХ задачу — начать поиски нефти и угля в Печорском крае.

24 июня Владимир Ильич подписывает распоряжение об отпуске 5 миллионов рублей на строительство грунтовой дороги Половники — Ухта.

В марте 1920 года Ленин направил в Архангельск члену президиума ВСНХ Ломову телеграмму с просьбой отыскать «печатные материалы и отчеты о нефтеносном районе реки Ухты».

Известно, что В. И. Ленин большое значение придавал лесам Севера, как источнику сырья.

Президиум ВСНХ постановлением от 4 марта 1920 года образовал Северную научно-промышленную экспедицию, в состав которой входили видные ученые страны, под председательством А. П. Карпинского.

Гражданская война в Коми крае несколько затормозила осуществление этих мероприятий, но выполнения 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. До этого А. А. Чернов уже дважды побывал на Печоре — в 1902 и 1904 годах, детально изучая богатства этого края.

5 февраля 1918 года В. И. Ленин подписал Декрет о национализации торгового флота, но гражданская война, вспыхнувшая на Севере, задержала здесь осуществление этого мероприятия. Флот на Печоре был национализирован только в марте 1920 года.

Плохое наследство оставили бывшие печенские судовладельцы Советскому государству. Чувствуя, что почва под ногами у них шатается, они в годы интервенции и гражданской войны перестали ремонтировать суда, а часто умышленно портили их. На день национализации в бассейне было 7 барж и пароходов общим водоизмещением 552 лошадиные силы, 2 грузопассажирских парохода и 22 несамоходных судна общей грузоподъемностью 4500 тонн. Но уже за первые два года после национализации были списаны на разборку 5 износившихся пароходов и 18 барж. К навигации 1923 года остались два грузопассажирских парохода, 2 баржи и несколько деревянных барж. С этого началось дальнейшее развитие судоходства на Печоре в годы Советской власти.

В 1923 году на Печору прибыла правительенная комиссия в составе семи человек, которую возглавлял видный политический деятель 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 технический участок Севводпути. В труднейших условиях того времени Михаил Сергеевич Кедров оказал огромную помощь в развитии Печорского края. При его же содействии была оборудована ремонтная мастерская в Щельяюре, которая после национализации флота стала главной ремонтной базой на Печоре.

В своих воспоминаниях бывший секретарь Печорского укома РКП(б) Я. Н. Набатов пишет: «В это же лето нами была организована редакция по выпуску уездной газеты «Печорская правда». Активное участие в организации выпуска приняли вместе со мной М. С. Кедров, Р. А. Пластинина и М. Г. Макковеев. Для обеспечения материальной стороны выпуска очень много помог М. С. Кедров. Он отпустил нам ножную типографскую машину «Бостонка» и бумагу,



М. С. Кедров

обеспечивающую выпуск газеты на полгода. Вся комиссия М. С. Кедрова выехала из Печоры 28 сентября. Но связи с нами он не прерывал. В марте 1924 года М. С. Кедров прислал на имя укома посылку с политической литературой».

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

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

16 июля экспедиция на пароходе из Архангельска прибыла в Щельяюр. Дальше лежал четырехсоткилометровый путь по мелководной Ижме и порожистой Ухте к месту назначения — в устье реки Чибью. Трудно пришлось энтузиастам. Шли по непроходимой тайге, по болотам, лямками тащили лодки, груженные оборудованием и продовольствием, несли грузы на себе. И только 21 августа добрались до места. Их было 125 человек. Среди них геологи Д. А. Русанов,

Н. Н. Тихонович, уральский буровой мастер Г. Ф. Безбородов, Г. Ф. Андрущенко и другие. Позднее, осенью, с дополнительным оборудованием приехал грозненский буровой мастер И. И. Косолапкин.

Летом 1930 года на Усу прибыли две геологические партии — А. А. Чернова и Н. Н. Иорданского.

Первые сотни тонн нефти были добыты в 1931 году на Чибьюском месторождении. 6 августа этого же года на левом берегу реки Воркуты под руководством инженера А. А. Волошанского была заложена первая штолня, а в 1932 году добыты первые 9800 тонн воркутинского угля. Так было положено начало эксплуатационным работам на Ухте и Воркуте.

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

Важным событием в развитии речного транспорта на Печоре явилось постановление Совета Труда и

Обороны от 1 октября 1931 года, в котором было записано: «В целях развития судоходства на Печоре и на ее притоках, а также для улучшения работы Печорского флота... народному комиссару водного транспорта организовать самостоятельное управление Печорского пароходства с подчинением его Всесоюзному объединению речного транспорта».

В соответствии с этим постановлением в Усть-Цильме первого января 1932 года было организовано управление Печорского пароходства, которое возглавил П. Н. Кучкин. В состав пароходства вошла служба путей и связи, на которую возлагалось руководство всеми путевыми работами в бассейне.

Усиленными темпами стал пополняться транспортный флот. Пароходство имело уже 35 пароходов и 86 барж, что сразу же сказалось на объемах грузоперевозок.

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

Значительно окрепла ремонтная база флота, появились новые затоны на путях к углю, нефти и лесу. На Усе за короткий срок был построен ремонтно-отстойный пункт в Вежкурье, организованы пристани в Адзьвавоме, Абези и Воркутавоме. На Печоре строи-

лись ремонтно-механические мастерские в затонах Ошкуря, Троицко-Печорск, Лемтыбож.

Еще в 1927 году для подготовки кадров в затоне Щельяюр была организована школа ФЗО, где готовили мотористов, кочегаров, рулевых, плотников, столяров и рабочих других специальностей для строительства, ремонта и эксплуатации флота. Руководил подготовкой кадров потомственный речник Николай Иванович Федосеев.

В навигацию 1932 года флотом пароходства было перевезено 158 тысяч тонн грузов, в 1925-м — для сравнения — 10 тысяч 12 тонн.

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

Поистине героическим 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.

Судоводители часто работали в ледовых условиях, до глубокой осени, и обычно зазимовывали на случайных стоянках, а экипажи судов находили себе приют в наспех построенных землянках. В землянках же оборудовались примитивные мастерские для ремонта

флота. И только благодаря смекалке и неимоверному труду людей удавалось отстаивать суда в весенний период на коварной Усе.

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

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

В 1927 году был восстановлен в устье Печоры сгоревший в годы гражданской войны лесопильный завод, что позволило возобновить лесозаготовку на экспорт в бассейне реки Печоры. Для этого был создан трест Печорлес. Лесозаготовками на Печоре занимался Ижмо-Печорский леспромхоз, на базе которого в 1935 году организуется Кожвинский леспромхоз.

Развиваются и некоторые другие отрасли. В 1929 году в Усть-Усе вступил в эксплуатацию механизированный консервный завод.

Советское правительство пристально следило за первыми шагами промышленного освоения Печоры, принимало радикальные меры по развитию производительных сил этого огромного и перспективного района.

О Печоре все чаще стали писать центральные газеты и журналы. «Известия» в статье «Настоящее и будущее Печоры» 28 августа 1935 года писали: «Вот край: подлинная кладовая богатства. Здесь, вдоль

реки Воркуты, добывается такой уголь, которым остались бы довольны самые требовательные шахтеры Донбасса. Берега Ухты, Ярги сочатся жирной нефтью. На Ухте вокруг нового города Чибью уже откачивают сотни скважин отличную, подобную грознинской, нефть. Из глубин печорской земли хлещет радиоактивная вода, и впервые из нее готовятся добывать радий. 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 было непросто.



МЕЧТА СБЫЛАСЬ



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

В. А. РУСАНОВ.

1903 год.

ДОСРОЧНО выполнив первую пятилетку, советский народ в 1933 г. приступил к осуществлению второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР (1933—1937 годы), который был утвержден XVII съездом партии в январе 1934 года.

На съезде отмечалось, что для удовлетворения нужд индустриального строительства СССР пятилетний план должен предусмотреть «полное освоение лесных богатств Европейской части СССР». «Одной из крупнейших проблем Северного края, к разрешению которой будет приступлено во втором пятилетии,— говорил В. В. Куйбышев,— является развитие угольных и нефтяных месторождений бассейна реки Печоры, что позволит обеспечить высококалорийным топливом Северный флот, промышленность Мурманского округа и Северного края».

В создании Печорского промышленного района принимала участие вся страна. Сюда прибыли геоло-

ги, шахтостроители, бурильщики, нефтяники, строители и другие специалисты из многих промышленных центров страны. 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-Уса. Устанавливается регулярное авиа сообщение по линии Архангельск — Усть-Цильма — Усть-Уса.

Дальнейшее развитие производительных сил Печорского округа упиралось в отсутствие дорог круглогодового действия.

Еще в 1934 году вступила в эксплуатацию узкоколейная железная дорога от поселка Рудник до реки Усы протяженностью 64 километра для вывоза воркутинского угля по Усе и Печоре в Нарьян-Мар, а затем через Баренцево море — в Архангельск и Мурманск. Но пропускная способность узкоколейки в связи с сильными заносами была незначительной, да и короткая трудная навигация по Усе не позволяли решать те задачи, которые возлагались 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 Коноша — Воркута с вводом ее в эксплуатацию в 1945 году. Строительство железной дороги предусматривалось через населенные пункты Коноша, 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 суровых продолжительных зим строителям дороги нужно было уложить свыше 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 наметили станцию Печора на правом берегу Печоры, на расстоянии 4—5 километров от будущего железнодорожного моста в большом массиве ельника с клочками соснового бора.

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-запада на северо-восток. Движение поездов до станции Чибью было открыто 6 ноября 1939 года, а 25 декабря 1940 года на станцию Кожва прибыл первый поезд.

Началось сквозное движение поездов на всем участке пути Котлас — Кожва протяженностью 728 километров. Уже в 1941 году по этой дороге была перевезена 381 тысяча вагонов с различными грузами, столь необходимыми для дальнейшего форсирования строительства дороги на Воркуту.

В Кожве дорога уперлась в самое большое препятствие на своем пути — в могучую реку Печору. Через нее зимой 1940/41 года был построен временный железнодорожный мост. В июне 1940 года 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 станцией Печора.

Почти одновременно началось создание промышленных предприятий. В марте 1941 года приступили к строительству Печорского лесокомбината, который был призван снабжать строящуюся дорогу круглым лесом, шпалами, пиломатериалами, доской и столярными изделиями. Он строился и работал, а с 30 октября того же года все его цехи вышли уже на полную мощность. Вокруг комбината рос рабочий поселок со своим клубом, баней, столовой, магазином, детским садом и детскими яслими, жилыми домами.

В 1941—1942 годах лесокомбинат заготовлял дре-весину, выпускал пиломатериалы, шпалы, деревянные трубы, тысячами изготавливая снеговые щиты и лопаты. Несколько позже были освоены заводское стандартное домостроение и производство мебели для железнодорожников от Кожвы до Воркуты. Печорскому лесокомбинату обязаны первым жильем и культурно-бы-

товыми 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 землянки, бараки, 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 (ныне школа № 22) и четырех жилых домов по улице Ленина.

В то время параллельно строился 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 не родившейся 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 Мазиловка до нынешнего пассажирского причала. Строили поселок и обрабатывали суда, прибывающие из Нарьян-Мара с грузами для

строитель железнодорожной дороги и порта. Первый деревянный домик был срублен у речки Мазиловка. Там жил заместитель начальника Печорского строительства. Зимовал я с семьей из семи человек в недостроенной бакенской будке. К зиме же были построены несколько землянок, баня и столовая также размещались в землянках.

До февраля 1941 года пароход «Неман» стоял под парами и использовался как общежитие. В эту же зиму здесь проводился отстой флота (32 баржи и дебаркадера), которым руководил опытный караванный капитан, впоследствии кавалер нескольких орденов, С. А. Кабаков...

О начавшемся строительстве, о его размахе, о трудностях на Канин-Носе много писал тогда «Речник Печоры» — газета речников Печорского пароходства. Газета выходила



Н. А. Богатырев

три раза в неделю на четырех полосах.

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 вырос город.

В начале марта приступили к строительству 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 селе Усть-Кожва, но уже в середине года районный центр был переведен в Канин-Нос, где еще 13 декабря 1940 года был организован поселковый Совет.

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, по реке Усе — от Адзывавома до Абези.

На территории района строились рабочие поселки Воркута и Инта, железнодорожные станции Печора, Абезь, Косью, рудники и шахты, железная дорога,

Печорский порт. Работали Войские точильная и деревообрабатывающая фабрики, Песчанская смолокурня, райпромкомбинат и Кожвинский леспромхоз. В селах и многочисленных деревушках насчитывалось 28 колхозов, в которых имелось 3012 голов крупного рогатого скота, 1058 лошадей, 982 овцы и 29 313 оленей. Общая посевная площадь составляла 496 гектаров.

15 апреля 1941 года решением бюро Коми обкома ВКП(б) были созданы оргбюро обкома ВКП(б) и оргкомитет Президиума Верховного Совета Коми АССР по Кожвинскому району.

24 апреля состоялось первое объединенное заседание оргбюро и оргкомитета. Разбирался вопрос о размещении районных учреждений. Было решено предоставить на временное пользование оргбюро и оргкомитету два барака, находящихся в сангородке, а под квартиры приезжим работникам выделить две палатки. Для служебных целей нашли возможным установить два телефона: один — в помещении, занимаемом оргбюро и оргкомитетом, другой — в общежитии работников. Если учесть, что эти бараки были в ветхом состоянии, а выделенные палатки вскоре сгорели, то не трудно представить, в каких условиях начали работу первые организаторы Кожвинского района, возглавляемые председателем оргбюро С. И. Безгодовым и председателем оргкомитета К. К. Пархачевым.

В связи с тем, что в Канин-посе из-за отсутствия помещений нельзя было разместить все районные организации, а также обеспечить работников квартирами, решили временно разместить в селе Кожва райсобес, роно, осоавиахим, нарсуд, райуполнаркомзаг, мясотрест, маслопром и другие организации.

Решено было также установить телефонную связь между Канин-носом и селом Кожва.

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

22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война.

Коммунисты, все трудящиеся Кожвинского района с первых дней войны проявили высокий патриотизм, готовность всеми средствами защищать свое Отечество, борясь с врагом на фронте и в тылу до полной победы.

Уже 23 июня оргбюро приняло решение «О практических мероприятиях по усилению мобилизации готовности трудящихся района». Вскоре в районном центре был создан коммунистическо-комсомольский военный батальон в составе трех рот. Организовали



К. К. Пархачев

штаб по руководству обязательной подготовкой населения к противовоздушной обороне. Были разработаны конкретные мероприятия по перестройке политической и организационной работы на военный лад. «В военное время работать по-военному, подчинив всю работу организации разгрома врага», — это стало боевым лозунгом строителей железной дороги Кожва — Воркута, шахтеров Воркуты и Инты, речников и строителей Печоры, тружеников колхозных сел.

Началась мобилизация в армию. Многие шли на фронт добровольно, и среди них в первых рядах были коммунисты и комсомольцы. Только из Печорского пароходства в 1941 году ушли на фронт 978 человек. В ряде первичных организаций не осталось ни одного коммуниста. Вот один из документов оргбюро от 1 сентября 1941 года: «В связи с мобилизацией в Красную Армию всех членов и кандидатов партии считать первичную парторганизацию колхоза «Восковец» несуществующей». И таких постановлений было немало.

Летом 1941 года бюро обкома ВКП(б) заслушало отчеты о ходе железнодорожного строительства на участке Печора — Воркута, о работе угольных шахт в Воркуте, Инте и Кирте. Это постановление возлагало большую ответственность на оргбюро обкома ВКП(б) по Кожвинскому району за положение дел на этих участках. Под особым контролем было строительство железнодорожного моста через реку Печора, дамбы и порта на Канинской протоке, которые приобрели большое военное значение.

Вот один из примеров. 12 апреля 1942 года оргбюро приняло следующее решение: «Ввиду того, что строящейся в Канинской протоке дамбе угрожает опасность

размыва весенним ледоходом и паводком, мобилизовать с 19 апреля до 1 мая всех членов профсоюза, коммунистов и комсомольцев райцентра на ликвидацию аварийного состояния дамбы и установить норму выработки по засыпке грунта для каждого работающего 6,5 кубометра». Активный организатор и непосредственный участник субботников В. М. Старцев рассказывал, с каким энтузиазмом, не жалея сил, трудились речники и все жители райцентра на спасении дамбы. И она была спасена. Канинцы победили стихию.

Предметом повседневной заботы оргбюро было сельское хозяйство. В колхозах в то время не было никакой техники, электроэнергии, во многих селах не было даже радио. Все это затрудняло развитие сельского хозяйства, особенно после мобилизации мужчин на фронт, но женщины и подростки не дрогнули, не упали духом. Деревни продолжали жить, трудиться, бороться. К концу 1942 года посевная площадь была увеличена по сравнению с 1940 годом на 65 процентов, поголовье крупного рогатого скота — на 59,2 процента, оленей — на 31,2, овец — на 55, лошадей — на 28,6 процента. План весеннего сева 1942 года был выполнен на 102,9 процента. Значительно был перевыполнен план развития животноводства по всем видам скота.

Поворотным моментом в борьбе за большой печорский уголь в дни войны было постановление СНК СССР от 12 февраля 1942 года «О развитии добычи воркутинско-интинских углей и мероприятиях по обеспечению их вывозки». Это постановление легло в основу работы коммунистов Кожвинской парторганизации.

Важным средством мобилизации трудящихся на самоотверженный труд являлась идеино-политическая

работа партийных организаций в массах. На заседании оргбюро были утверждены руководители агитколлективов и внештатные лекторы, на предприятиях создавались красные уголки, в райцентре работал парткабинет, часто проходили митинги и собрания. Большое внимание уделялось и подписке на газеты и журналы. 20 января 1942 года вышел первый номер районной газеты «Ленинец».

21—22 ноября 1942 года проходила первая районная партийная конференция Кожвинской парторганизации. В резолюции конференции «О работе оргбюро обкома ВКП(б) по Кожвинскому району за период от 15 апреля 1941 г. по 20 ноября 1942 г.» отмечалось, что за отчетный период проделана большая работа по мобилизации сил и средств района на выполнение хозяйственных и политических задач, выдвинутых в условиях военного времени. Отмечалось, что партия и правительство уделяют исключительное внимание освоению богатств Кожвинского района. Проведена железная дорога протяженностью 700 километров, сданы в эксплуатацию и строятся новые угольные шахты в Воркуте и Инте, которые в 1943 году дадут более двух миллионов тонн угля. Строятся порт и судоверфь. Выросли рабочие поселки Воркута, Инта, Абэзь, Печора, Канин. За этот период укрепилась и увеличилась районная парторганизация.

Наряду с успехами, конференция отметила и существенные недостатки в работе партийных организаций колхозов, строек, предприятий и учреждений.

Конференция поставила очередные хозяйственно-политические задачи, которые надо было решить в труднейших условиях военного времени, избрала районный комитет партии в составе 21 человека и реви-

зионную комиссию. На организационном пленуме первым секретарем райкома КПСС был избран С. И. Безгодов, вторым — А. А. Юркин, третьим — П. Т. Корольков.

Еще 10 мая 1940 года ЦК КПСС и Совнарком СССР приняли решение к концу 1941 года открыть сквозное рабочее движение по новой железной дороге до Воркуты. Это было очень серьезное и, как потом выяснилось, дальновидное решение. Чтобы выполнить его, темпы строительства надо было удвоить, утроить, принимать самые экстренные меры. И они были приняты в мае 1940 года.

В Абези создается мощное строительное управление Печорстрой, которое возглавил опытный и энергичный руководитель В. А. Барабанов. Одновременно создаются строительные подразделения этого управления в Инте, Кочмесе, в Воркуте и Кожве.

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 394 инженера и техника. Душой стройки были коммунисты и комсомольцы. Партийная прослойка на предприятиях постоянно возрастала. Например, в управлении Печорстрой, которое осуществляло строительство заполярного участка железной дороги, количество коммунистов в первое военное

полугодие увеличилось с 410 до 732 человек, на стройке работало более 2600 комсомольцев.

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

Однако не хватало не только металла, недостаточно было и цемента и средств связи, главным образом проводов. Специальным постановлением правительство разрешает 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. Строя дорогу с двух сторон — с Воркуты и Кожвы, 25 декабря 1941 года на заполярной станции Ошвор строители соединились и забили «серебряный» костыль. Северное плечо магистрали длиной 461 километр открыло дорогу поездам до Воркуты.

На станции Печора машинисту Леониду Деревянко и его помощнику Павлу Завьялову, кочегару Федору Зеленцову было дано фронтовое задание: доставить первый эшелон угля из Воркуты. В представлении нынешнего поколения здесь нет ничего особенного. Сел в поезд и поехал. Как теперь ежедневно курсируют десятки поездов. Тогда же все было иначе. Па-

ровоз серии «ОВ» № 5831 вышел из Печоры на север. Дорога была «живая»: рельсы под колесами ходили ходуном. Шли на ощупь — в лютый мороз, в черную полярную ночь, сквозь пургу и сплошные заносы.

Не было семафоров — шли на тусклые огни фонарей дежурных по «станциям». Не было жезлов — разрешения на право занять перегон писали на дощечках. Не было водонапорных башен — воду для котловтопили из снега. Лишь через двое суток паровоз прибыл в Воркуту. Это было 28 декабря 1941 года. В тот же день, прицепив эшелон с углем из 16 вагонов, поезд двинулся в обратный путь, а 31 декабря первый состав с воркутинским углем был уже на станции Печора. В одном из вагонов этого состава шахтеры и железнодорожники отправляли подарки воинам Красной Армии.

Поезд шел на юг, украшенный гирляндами хвои, на фронтоне локомотива был укреплен щит-трафарет 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 флот, часть угля направляли в Киров, Горький и Москву. Только за 1942 год шахтеры Воркуты и железнодорожники Северо-Печорской магистрали отправили стране 500 тысяч тонн высококачественного угля. В 1943 году свыше 70 процентов твердого топлива, потребляемого Ленинградом, составлял уголь из Коми АССР. Это имело огромное военно-стратегическое и экономическое значение. Ленинградцы высоко ценили эту помощь.

Вот что писала «Ленинградская правда» 9 декабря

1944 года: «Мы, ленинградцы, помним в ряду многих суровых блокадных дней радостный день, когда через Ладогу, сквозь окружавшее город кольцо к нам прибыли первые угольные эшелоны. Это горняки Воркуты, напряженно следившие за нашей борьбой, посылали нам дань своего восхищения. Этот уголь был вдвое дороже тогда: и как топливо, и как знак любви».

К концу 1942 года было закончено строительство большого железнодорожного моста через Печору, и Северо-Печорская магистраль сдана в постоянную эксплуатацию. Во время приема железной дороги в эксплуатацию в акте правительственной комиссии темпы строительства Печорской магистрали были названы беспрецедентными, то есть невиданными 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 Среднесибирская 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 годах Северо-Печорской железной дороги Кбноша — Воркута протяженностью 1847 километров и освоение Печорского угольного бассейна большая группа строителей, железнодорожников и речников Кожвинского района была награждена орденами и медалями.

С большими трудностями развивалась лесная промышленность. В течение 1941—1943 годов лесоучастки, расположенные по Печоре и Усе, были переданы вновь организованному Усинскому леспромхозу, а в Кожвинском леспромхозе остались участки, находившиеся по рекам Кожва и Чикшино. В эти же годы

началось перебазирование лесозаготовок со сплавных рек по Печоре на массивы, находящиеся вдоль железной дороги. В 1942 году организовался Каджеромский лесопункт, в 1943 году — Таловский и Рыбницкий лесопункты, а в 1944 году открывается лесоучасток в поселке Глушь (ныне поселок Зеленоборск).

Началась механизация лесозаготовок. Но это было лишь робким началом. В Кожвинском леспромхозе имелось всего 6 тракторов, а работало из них 2. Не было кадров, ремонтной базы. За 1944 год по району вывезено 122,8 тысячи кубометров леса. Фактически объемы лесозаготовок за последние пять лет оставались на одном уровне. Мало что изменилось и в следующие три года. Так, летом 1947 года леспромхоз имел 8 тракторов, 19 автомашин, 12 электростанций. Для четырех мехлесопунктов это немного. Ремонтная база оставалась примитивной. Не хватало механизаторских кадров. Достаточно сказать, что 30 процентов шоферов и трактористов, работающих в лесу, не имели прав на работу на этих механизмах.

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 Коми АССР в связи с 25-летием Коми 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 караваны 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.

В Воркуте на работу в забой пришли девушки. Бригадир первой женской бригады навалоотбойщиков комсомолка Ванда Барсукова выполняла нормы на 160—200 процентов. На ее фронтовом счету имелось более 100 тонн «ленинградского» угля.

С 1942 года в связи с постройкой Северо-Печорской магистрали и военными действиями на Баренцевом море перевозки грузов речным транспортом в бассейне 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 в 1942 и 1943 годах. Нижне-Иртышскому пароходству заранее планировался меньший объем перевозок, чем требовали хозяйствственные нужды. Главная причина была в нехватке судов. С целью пополнения флота на Обь и Иртыш было решено перевести Северным морским путем 15 буксируемых пароходов с Печоры.

Пригодные для перегона суда в поселке Щельяюр подготовили к выходу в море: на судах заварили ил-

люминаторы, 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. Выйдя ночью 16 июля в строгой секретности из Щельяюра, речная эскадра прибыла в Нарьян-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. Поэтому с Нарьян-Мара речные суда сопровождались кораблями Беломорской военной флотилии — 3 тральщиками и спасательным судном «Шквал».

Экспедиция вышла в далкий и опасный путь 23 июля 1943 года, сделав дерзкий вызов Ледовитому океану, чтобы преодолеть неизведанный путь через Баренцево и Карское моря. На подходе к проливу Югорский Шар 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 Дровянной, 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. 9 барж оставались на Оби, 5 были отправлены на Иртыш.

Весь личный состав Печорско-Обской экспедиции проявил большое мужество и мастерство, особенно команды речных барж, 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, механиков Г. Д. Юдинцева и А. Н. Рогачева, штурвальную Т. Л. Кучкину, кочегаров А. А. Сидорову, А. А. Дуркину, Н. А. Галицкую, Ф. П. Малышеву, матроса Ф. Е. Сметанину. Президиум Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями многих участников экспедиции — речников и военных моряков.

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

На обширной территории Кожвинского района продолжалось большое строительство. Набирали силу Воркута, Абэзь, Инта, Косью, Печора, Канин... Рабочий поселок Воркута 26 ноября 1943 года был преобразован в город республиканского подчинения и выведен из состава 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 Коми республики.

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

Самоотверженно работали труженики сел. За годы войны посевные площади в колхозах удвоились, в три раза увеличились посевы в подсобных хозяйствах предприятий. Ежегодно перевыполнялись государственные планы развития животноводства. В 1944 году по сравнению с 1941 годом поголовье крупного рогатого скота возросло на 43 процента, овец — в 2,3 раза и оленей — на 16 процентов.

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

Предметом особой заботы райкома партии и райисполкома были семьи защитников Родины и погибших воинов, инвалиды Отечественной войны. В целях упорядочения дела помощи инвалидам войны и семьям защитников Родины по Указу Президиума Верховного Совета Коми АССР при исполнкомах районных Советов были созданы отделы по государственному обеспечению и бытовому устройству семей военнослужащих. Такой отдел при Кожвинском райисполкоме был создан в 1943 году. Только за 1943—1944 годы выплачено пенсий и пособий на сумму 2200 тысяч руб-

лей, бесплатно выдано 400 пар валенок, более 1000 метров мануфактуры, оказана большая помощь продуктами питания, подвезено нуждающимся более 1200 кубометров дров, 95 хозяйствам оказана помощь в приобретении коров. Учитывая трудности военного времени, это было существенной помощью семьям фронтовиков и инвалидам.

В годы войны партийные конференции не созывались. И только 14—16 апреля 1945 года проходила вторая районная партийная конференция коммунистов Кожвинской партийной организаций. За период с 21 ноября 1942 года по апрель 1945 года районная парторганизация выросла численно и окрепла организационно. В 25 первичных парторганизациях и 4 кандидатских группах насчитывалось 246 коммунистов. Было принято в партию 130 человек. И все же парторганизации были малочисленны, а в большинстве колхозов их не было.

За годы войны было принято в комсомол 552 человека, среди них 97 рабочих и 138 колхозников. Большой частью это были девушки. Прилив в комсомол свежих сил, особенно в деревнях и лесоучастках, позволил в 1945 году иметь в районе уже 57 первичных комсомольских организаций, вместо 33 в 1941 году.

В дни войны не ослабевало изучение марксистско-ленинской теории, очень большое значение придавалось повседневной агитационно-массовой и разъяснительной работе. Работали кружки и политшколы, агитколлектизы и агитгруппы.

Конференция избрала новый состав райкома ВКП(б) в составе 25 человек. Первым секретарем райкома ВКП(б) был избран К. В. Мишенин.

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

Посильную лепту в приближение Дня Победы внесли и воины, уроженцы Кожвинского района. Сотни фронтовиков возвратились домой, на груди у них сверкали ордена и медали. Многие сотни не вернулись, остались там, на полях сражений, от Сталинграда до Берлина. Осиротели многие семьи. Только в небольшом селе Соколово не вернулись с полей битвы 34 человека, в Усть-Лыже — 45, Акиси — 28, в Усть-Шугоре из 23 воинов, ушедших защищать Родину, вернулись в село только 8; в два раза больше погибло, чем осталось в живых, в Конецборе, Приуральске и Даниловке. В печорских селах и деревнях есть семьи, потерявшие в войну по трое-четверо сыновей. В городе на Печорском проспекте в честь погибших воинов установлен Монумент Славы.

Воины с Печоры в суровые годы Великой Отечественной войны проявили чудеса храбрости и массового героизма.

В конце 1977 года в Москве вышла книга Н. Михайловского «Он мерил жизнь особой меркой». В этой книге интересно рассказано о подвиге комсомольца-североморца, до войны плававшего кочегаром на пароходах по Печоре, Василия Кислякова, как он один на сопке в течение нескольких часов отбивал атаки гитлеровцев и отстоял высоту. За этот подвиг Кисляков первым на Северном флоте получил звание Героя Советского Союза.

23 июня 1943 года речники Усть-Усы восторженно

встречали Героя Советского Союза Василия Павловича Кислякова, прибывшего в родные места в краткосрочный отпуск.

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

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

Судьба С. С. Воркова переплелась с судьбой миноносца.

«История корабля поразила меня,— пишет в своей книге «Севастопольская хроника» писатель Петр Сажин.— Трудно поверить, что ...миноносец прошел всю войну без единой потери — на «Сообразительном» не было ни одного убитого, ни одного раненого. А ведь он не стоял у стенки причала, а непрерывно находился в море в боевых походах.

63 тысячи миль пройдено кораблем в жесточайших боях! 218 боевых походов в замкнутом бассейне Черного моря! Расстояние, пройденное миноносцем «Сообразительный», равно трем окружностям земного шара по экватору...»

Прославленный контр-адмирал, грудь которого украшают 9 боевых орденов, автор книг «Флаг на

гафеле», «Ложусь на боевой курс», «Сохрани алые паруса», «Мили мужества» живет теперь в Ленинграде, ведет большую общественную работу.

Полными кавалерами орденов Славы стали Александр Иванович Шипачкин и Дмитрий Николаевич Яковлев.

В конце грозного 1941 года Федор Кононович Филиппов, бывший директор Усть-Усинской средней школы, закончил военное училище и был направлен в знаменитую Самаро-Ульяновскую стрелковую дивизию. В этой дивизии с февраля 1942 года начался боевой путь командира минометного взвода Ф. К. Филиппова. А в августе он уже в окопах Сталинграда, где развернулась великая битва на Волге, командовал минометной ротой. А потом кровопролитные бои на Курской дуге, за Днестр, на Карпатском перевале, в Чехословакии. Родина высоко оценила его боевые заслуги, наградив орденами Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны I степени и многими медалями.

Печорцы хорошо помнят Анатолия Федоровича Ракина, бывшего первого секретаря Печорского окружного комитета комсомола. Отсюда он был выдвинут на должность первого секретаря Коми обкома ВЛКСМ.



Д. Н. Яковлев

Славный боевой путь прошла 28-я Невельская стрелковая дивизия, состоявшая первое время преимущественно из коми воинов. Она освобождала от фашистских захватчиков Великие Луки, Новосокольники, Невель, Себеж и прибалтийские советские республики. За боевые подвиги, совершенные при освобождении Великих Лук, 50 коми солдат и офицеров этой дивизии награждены орденами и медалями. Двух боевых орденов был удостоен комсомольский вожак Невельской дивизии, бывший первый секретарь Коми обкома ВЛКСМ, ныне пенсионер А. Ф. Ракин.

Смелостью и отвагой отличался на фронте житель деревни Родь В. К. Пастухов. Его грудь украшают два ордена и несколько боевых медалей. Пенсионер, он и сегодня посильным трудом оказывает помощь родному хозяйству.

От первого дня и до победного конца прошел войну старшина П. Е. Денисов. Путь бойца завершился в поверженном Берлине. 25 лет после войны трудился Петр Ермолаевич бригадиром колхоза в родной Даниловке. В 1966 году к орденам Отечественной войны II степени и Красной Звезды, девяти боевым медалям прибавилась еще одна награда — медаль «За трудовую доблесть».

Несколько боевых орденов и медалей украшают грудь бывших воинов А. Н. Машникова, П. В. Хозяинова, Г. С. Осташова, А. И. Рудакова, М. С. Ульянова, Н. Ф. Радченко, М. С. Кучерявых, А. М. Овчинникова, Я. А. Торопова и других.

22 августа 1946 года трудящиеся района широко и торжественно отметили знаменательную дату — 25-летие Коми автономии. В районном центре в честь юбилея состоялась демонстрация. Колонны демон-

странтов с песнями прошли по Печорскому проспекту, Ленинградской, Набережной и другим улицам.

За успехи в труде и в связи с юбилеем республики 24 человека были награждены орденами и медалями, 14 — Почетными грамотами Президиума Верховного Совета Коми АССР. Среди награжденных орденами были заведующая фермой колхоза «Песчанка» Л. И. Фефилова, овчарница этого же колхоза О. Ф. Хомутова, доярка колхоза «Луч» М. Ф. Канева и другие.

21 декабря 1947 года проходили выборы в местные Советы депутатов трудящихся. 13 января 1947 года состоялась первая сессия Кожвинского районного Совета депутатов трудящихся. Председателем райисполкома был избран Д. Е. Косолапов.

Заметно ускорилось строительство рабочих поселков Печора и Канин. Этому способствовал перевод в августе 1946 года управления Печорского речного пароходства из села Усть-Уса в поселок Канин, а в июне 1947 года — управления Печорстрой из поселка Абезь в поселок Печору. Это перебазирование было вызвано изменившимися условиями и новыми задачами, которые ставились перед этими крупнейшими коллективами района.

Возможностей стало больше. С 1947 года началось строительство двухэтажных жилых домов в кирпичном и шлакоблочном исполнении. Появились первые каменные здания: это нынешние школы № 83 и 49, административное здание управления Печорстрой. В 1949 году были построены вокзал, Дом культуры железнодорожников, начали возводить паровозное депо и электростанцию, заканчивалось строительство больничного городка железнодорожников, расширя-

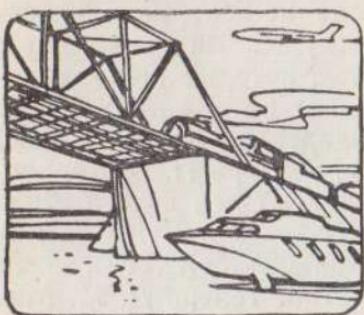
лись Печорский порт и судоремонтные мастерские. Наметились улицы имени Ленина, имени Николая Островского, Привокзальная, Советская, Школьная. Это в поселке Печора. В Канине все больше удлинялся Печорский проспект, застраивались улицы Портовая, Ленинградская, Свободы, имени Куратова.

В то время между Канином и Печорой не было дороги, связывающей эти два поселка. Пешеходы ходили тропой по берегу Печоры, а на лошадях ездили вдоль железной дороги. А дорога была крайне нужна, средств же на строительство не выделяли. И тогда решено было начать строительство дороги силами предприятий и организаций города путем субботников и воскресников. Обсудили этот вопрос на партийно-хозяйственном активе. Начальником строительства дороги был утвержден руководитель Печорстроя И. И. Ключкин, его заместителем — заместитель председателя райисполкома В. М. Старцев. Строительство дороги было объявлено общественнойстройкой. Каждый воскресный день на работу выходило до 1500 человек, рубили лес, корчевали пни, рыли канавы, разравнивали трассу дороги, возили песок и гравий. Все работали с большим энтузиазмом. И дорога через топкое болото и непроходимую чащу протяженностью 4 километра была построена.

18 января 1949 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочие поселки Печора и Канин были преобразованы в город Печору. Сбылась мечта неутомимого исследователя Севера Владимира Александровича Русанова.

Печора стала центром Кожвинского района, а с 1959 года после соединения с Усть-Усинским районом — центром Печорского района.

ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ



„Отсутствие путей сообщения — это настоящее проклятье Печорского края, чтобы попасть сюда, например из Москвы, нужно сделать 3856 верст, причем ехать приходится до Архангельска по железной дороге, дальше на пароходе до Кии, отсюда на речном пароходе по Печоре, а внутри края — на лодке, верхом, на телеге, пешком“.

Ф. П. ДОБРОХОТОВ.

1917 год.

МЧИТСЯ на Север поезд Москва — Воркута. Промелькнула станция с поэтическим названием — Зеленоборск. Это уже Печорский район. А потом пошли поселки лесозаготовителей — Рыбница, Талый, Каджером, Чикшино. Возле самой реки на левом берегу Печоры раскинулись деревня Кожва, Райпромкомбинат и поселок Кожва.

С моста через Печору открывается прекрасная панорама города: жилые массивы, заводские трубы, десятки башенных кранов...

Поезд приближается к станции Печора. Слева, по ходу поезда, локомотивное депо Печора, построенное в 1952 году. Коллектив этого предприятия, насчитывающий более 1200 человек, высоко несет знамя со-

циалистического соревнования, в надежном состоянии содержит локомотивный парк. Многие ветераны, которые в годы войны наспех сколачивали из горбылей и досок первое примитивное здание депо, водили первые поезда, уже вышли на заслуженный отдых. Но и сегодня здесь немало ветеранов, которые пришли сюда в конце сороковых и в начале пятидесятых годов. Это машинисты А. С. Бондаренко, С. Н. Денкс, А. П. Воинов, Д. С. Журавлев, мастера Н. В. Корнев, Е. П. Иллариохин. В депо работают два делегата наших партийных съездов — XXIII съезда КПСС — машинист депо Д. М. Мишишников и XXIV съезда КПСС — машинист А. В. Леготин. Теперь Д. М. Мишишников — почетный гражданин города Печоры, член Печорского горкома КПСС.

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. Ушли в прошлое «Щуки», «Овочки», «Эх», паровозы серии «Л», сыгравшие большую роль в развитии железнодорожного транспорта. На смену паровозам пришли мощные тепловозы. Вся Северная железная дорога перешла на тепловозную тягу, и депо Печора стало надежной ремонтной базой. Оно в числе немногих в стране является опорным предприятием по испытанию и освоению новых серийных тепловозов. За последние годы депо коренным образом реконструировано, просторнее стали цеха, обновилось оборудование, улучшились условия труда.

Реконструкция депо и трудовые усилия этого спаянного коллектива позволили за последние годы намного увеличить объемы работ по всем показателям.



Д. М. Милишников



А. В. Леготин

За период с 1971 по 1978 год включительно депо освоило возросший на 27,3 процента объем перевозок и на 39 процентов программу ремонта и технического обслуживания локомотивов. При этом весь прирост объема работ достигнут за счет производительности труда, которая повысилась на 33,8 процента. Себестоимость перевозок снижена на 7,3 процента и получено 1995 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

Эффективному использованию новой техники и внедрению передовой технологии в значительной степени способствует творческая работа деповских рационализаторов и новаторов производства. Только за 1971—1978 годы ими разработано и внедлено 1936 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 699 тысяч рублей.

В 1978 году план перевозок был выполнен 25 декабря, а план ремонта тепловозов — 17 декабря. Получено сверхплановой прибыли 153 тысячи рублей. Сэкономлено дизельного топлива 1300 тонн. За этими цифрами таится вдохновенный труд всего коллектива. Лучшими из лучших следует назвать машинистов Л. И. Пыльникова, В. Т. Калашникова, К. И. Давыдова, Л. П. Хрипунова, И. Я. Ткаля, Н. Ф. Галактионова, Б. Д. Мазура, мастеров Е. А. Толтолыткина, А. А. Ва-сюхина, Л. В. Новичкова, М. Б. Рымкевича, А. Ф. Шиленко и других. Руководимые ими цеха и бригады продолжали идти в первых рядах соревнующихся и в 1979 году. За успехи, достигнутые в социалистическом соревновании, 17 человек награждены орденами. Среди них орденом Ленина награжден машинист Л. И. Пыльников, орденом Октябрьской Революции — машинист-инструктор Н. Ф. Радченко.

Душой коллектива являются коммунисты. Их в депо 242 человека.

Рабочий, бригадир, мастер, старший инженер, начальник цеха, председатель месткома, секретарь парткома, главный инженер депо — таков трудовой путь А. И. Мельцера. Механический цех — первый коллектив в депо, который своим отличным трудом завоевал почетное звание коллектива коммунистического труда. Это было в 1960 году. Начальником цеха тогда был Аркадий Мельцер.

С 1962 года руководит предприятием Николай Антонович Ахахлин — заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, почетный железнодорожник.

Среди многих наград депо — памятное Красное знамя Коми обкома КПСС, Президиума Верховного

Совета Коми АССР, Совета Министров Коми АССР и областного Совета профсоюзов, переданное коллектиvu депо на вечное хранение как символ трудовой доблести. Этой высокой награды коллектив был удостоен в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Депо Печора и сегодня идет в первых рядах среди предприятий Северной железной дороги.

Нельзя не сказать 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 обеспечивают хорошее состояние пути, способствуют повышению пропускной способности поездов, а значит — и увеличению перевозок народнохозяйственных грузов. «Надежный путь — счастливый путь!» — вот девиз путейцев. Они делают все для того, чтобы Северная железная дорога на их участке была образцовой.

...Станция Печора. Современное, аккуратное здание вокзала. Недалеко от вокзала в 1942 году стоял товарный вагон с надписью «Станция Печора». Вокзал обслуживает коллектив коммунистического труда, который возглавляет ветеран Воркутинского отделения Северной железной дороги Павел Викторович Назарчук.

Коллектив вокзала станции Печора стремится максимально удовлетворять нужды пассажиров, чтобы все приезжающие в город и покидающие его были довольны.

Более 30 лет работают здесь дежурный по вокзалу Е. А. Еганова, помощник начальника вокзала Т. И. Деркач. За достигнутые в труде успехи награж-

дены орденами работники станции А. М. Жутова, И. А. Таскаева, Н. И. Клещ, С. В. Радчук.

Привокзальная площадь. Здесь имеются два магазина, круглосуточно работает столовая. Автобусы и такси ждут пассажиров, направляющихся в город.



П. Ф. Загребин

по работе поздравили его с получением ордена «Знак Почета». В 1970 году ему была вручена медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Осмотрщик пункта технического осмотра станции Печора В. И. Дмитриев удостоен ордена Трудового Красного Знамени. В дистанции пути высокую награду получил бригадир пути А. Ф. Яковлев.

Наряду с железнодорожниками, с каждым годом

В Печорском железнодорожном узле много предприятий. Координирует их работу узловой партийный комитет, который объединяет более 500 коммунистов. На каждом предприятии есть свои ветераны, передовики производства. Орденом Ленина награжден электромеханик Печорской дистанции сигнализации и связи П. Ф. Загребин. Это уже четвертая правительенная награда неутомимого труженика. В 1953 году, тогда еще молодой специалист, он был удостоен медали «За трудовое отличие». В 1966 году товарищи

увеличивают перевозки грузов и пассажиров печорские авиаторы.

Еще в 1935 году открылась воздушная трасса из Архангельска в Воркуту через Усть-Цильму и Усть-Усу. В то же время начались полеты из Усть-Цильмы в Абезь, Кожву и Ухту. Но в предвоенные годы и в годы Великой Отечественной войны воздушный транспорт на севере республики не мог получить нужного развития. И только 1 апреля 1949 года было принято решение об организации Печорского авиапредприятия с местом базирования в Усть-Цильме для обслуживания нужд народного хозяйства Усть-Цилемского, Ижемского, Усть-Усинского, Кожвинского районов и города Воркуты.

Знаменитые тогда самолеты ПО-2, а позднее АН-2 оказали неоценимые услуги. Полеты совершались в сложных условиях, ведь тогда не было еще достаточно баз, посадочных площадок, не хватало кадров. Несмотря на это, уже в 1952 году молодым предприятием было перевезено 7365 пассажиров, 89 тонн почты и 705 тонн грузов.

В 1956 году авиапредприятие перебазировалось в Печору. На месте нынешнего аэродрома и авиавокзала была маленькая посадочная площадка и бревенчатый домик, наспех построенные печорцами в 1952 году. До этого аэроплощадка была за рекой, около деревни Кожва, что было крайне неудобно для горожан.

Перевозки увеличивались с каждым годом. Достаточно сказать, что в 1960 году пассажиров было перевезено в 8,5, а грузов в 8 раз больше, чем в 1952 году.

За прошедшие 22 года в Печоре создан современ-

ный аэропорт с бетонированной посадочной площадкой, построено красивое здание вокзала, пассажиров обслуживают гостиница, ресторан, буфет, киоски, автобусы, такси. Самолеты АН-24, АН-2, вертолеты МИ-6, МИ-8, МИ-4 обеспечивают нужды народного хозяйства. Из Печоры теперь за час с небольшим можно попасть в Сыктывкар. В районе действия авиапредприятия трудно найти населенные пункты, куда бы сейчас не садились самолеты, а на вертолетах можно добираться до самых отдаленных буровых, рыболовецких бригад, до чумов оленеводов и избушек охотников. Авиаторы — надежные помощники геологов и нефтяников, тружеников сельского хозяйства. Только за 1978 год перевезено 51 395 тонн грузов и 424 тысячи пассажиров. В 1979 году объемы перевозок значительно возрастут.

Все, чего достиг коллектив авиапредприятия, чем он по праву гордится, — это результат самоотверженного труда пилотов, инженеров, техников, всего личного состава. В 1978 году в славной семье авиаторов трудились 113 работников, награжденных орденами и медалями, 12 заслуженных работников народного хозяйства Коми АССР. Командир звена самолетов АН-2 В. М. Волков и авиатехник Г. Я. Рыбалко награждены орденами Трудового Красного Знамени. Тридцать лет непрерывно работают здесь участники Великой Отечественной войны А. Н. Машников, В. З. Князев и другие.

Как-то принято считать, что авиация — удел мужчин. Но, оказывается, это не так. В Печорском авиа-предприятии около 500 женщин. В горагентстве, в отделе перевозок, службе связи, метеостанции абсолютное большинство работников — женщины. Многие из

них ветераны предприятия. Это В. В. Лесникова, Л. В. Урмашева, Е. И. Мишукова и другие.

Не один Север является районом действия авиаторов Печоры. Бангладеш, Сибирь, Кубань, Казахстан, Поволжье, Урал — вот далеко не все места, где, кроме Печоры, работали за последние годы печорские авиаторы, умножая трудовую славу своего коллектива.

Серебристая «Ракета» стремительно приближается к крутыму берегу, которым 75 лет тому назад любовался Владимир Александрович Русанов и мечтал о том, чтобы здесь был город. Речной вокзал. Правда, он несколько огорчает печорцев, маловат. Уже не по Сеньке шапка, но надо надеяться, что скоро на этом красивом берегу будет построен современный речной вокзал, который украсит город.

На берегу много людей. Они пришли понаблюдать за рабочим ритмом речников, полюбоваться сине-белой цепочкой Уральских гор, которые так хорошо видны отсюда в ясные летние вечера, а то и просто посидеть, подышать чистым воздухом, послушать дыхание реки, поговорить с товарищами. Разве может быть для северянина что-либо приятнее и дороже этой замечательной летней поры, которая здесь так коротка?

В навигацию рейд никогда не пустует. Некоторые суда, уткнувшись носом в берег, стоят в ожидании новых рейсов. Но команды время зря не теряют. Они 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 груза-

ми для Вуктыла, Усинска и Нарьян-Мара, для геологов и нефтяников, для тружеников сел.

То и дело подходят к берегу и отправляются в рейс теплоходы, обслуживающие местную линию. Как на ладони видна акватория Печорского порта и Печорского судоремонтно-судостроительного завода.

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

Две знаменательные вехи своей истории отметили речники Печоры за последнее время. В 1964 году исполнилось сто лет с тех пор, как над голубой гладью Печоры впервые раздался басовитый пароходный гудок «Печорца», детища М. К. Сидорова. На Печоре началось паровое судоходство. В связи с этой датой, а также за 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 1977 году речники торжественно отмечали 45-летие со дня образования Печорского речного пароходства.

Разительные перемены произошли за эти годы. Застроены четырех-пятиэтажными жилыми домами речников Печорский проспект, Молодежный бульвар и улица имени Ю. Гагарина. Здесь же поднялись корпуса Печорского речного училища, двух молодежных общежитий, ГПТУ № 4 на 600 мест, стоквартирный дом с поликлиникой и другие объекты. Построен Дворец спорта с плавательным бассейном. Продолжается газификация жилого фонда.

Многое изменилось 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. 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 глисссирующий 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 1978 года по Печоре курсировали 4 комфортабельных теплохода типа «Ракета» и 11 глисссирующих теплоходов типа «Заря».

В 1967 году корабли Печорской ремонтно-эксплуатационной базы пустили на воду своего первенца — 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. Всего было построено пять таких 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 проекта Р-14, которые хорошо показали себя в условиях Печоры. Теперь на верфях Печорского судоремонтно-судостроительного завода строят более усовершенствованные буксировщики проекта Р-14А.

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

Быстро набирает мощность Печорский порт, который призван давать «зеленую улицу» всем грузам, предназначенным для дальнейшей транспортировки водным путем. Здесь капитально построены набережный причал для тарно-штучных грузов, причалы для тяжеловесных и минерально-строительных грузов, блок бытовых помещений. В стадии строительства находятся блок цехов ремонтно-механических мастерских (РММ), склад тарно-штучных грузов, а также ряд причалов. В общей сложности при реконструкции второй очереди порта надо освоить 9 миллионов рублей. Расширение порта определено Директивами XXV съезда КПСС.

Реконструкция порта и оснащение его первоклассной погрузочно-разгрузочной техникой позволили увеличить объемы переработки грузов с 2304 тысяч тонн в 1970 году до 6224 тысяч тонн в 1978 году.

Речники Печоры получили плавучую судоремонтную мастерскую из Болгарии. Мощность этой мастерской равна мощности большого завода и оснащена она самыми современными станками и оборудованием.

Кроме Печорской базы, пароходство располагает судоремонтно-судостроительным заводом в Щельяюре,

ремонтно-отстойными пунктами в Лемтыбоже и Троицко-Печорске. Щельяюрские судостроители построили для пароходства 22 баксирных колесных теплохода, незаменимых судов для вождения плотов по Печоре, а также для работы на малых реках.

Имея современный флот и мощную судоремонтно-судостроительную базу, речники Печоры вносят важный вклад в развитие экономики Коми республики и Ненецкого автономного округа. Только за 1976—1978 годы они доставили народному хозяйству 11 962 тысячи тонн различных грузов. В 1978 году Печорское пароходство доставило свыше четырех миллионов тонн грузов с грузооборотом 910 миллионов тонно-километров. Такого еще не бывало.

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 Ильич, Ухту, Ижму, Усу, Колву, Адзыву, Косью, Лаю, Цильму, Сулу, Роговую и Воркуту.

В 1938 году на Печоре создается самостоятельное бассейновое управление пути.

Сорок лет позади. За эти годы неизвестно изменилась техническая база путевого хозяйства. Теперь в бассейне насчитывается 18 земснарядов, производительность которых в 8 раз превышает уровень 1938 года. На новую техническую основу переведены тральные и дноочистительные работы. Служба судоходной обстановки полностью переведена на бригадное обслуж-

живание, ей придано 32 теплохода. Протяженность эксплуатационных водных путей в Печорском бассейне в навигацию 1978 года составляла 4178 километров вместо 2347 километров в 1938 году. На участке пос. Вуктыл — г. Печора поддерживается гарантийная глубина 120 сантиметров, а на участке г. Печора — пос. Усинск — 140 сантиметров.

Расширилась и укрепилась береговая производственная база ремонта флота. В поселке Путеец в капитальном исполнении построены блок цехов с бытовками, склад, гараж, кузница. Начато строительство благоустроенного жилья.

За ударный труд 120 работников пути отмечены правительственные наградами, среди них 13 человек — орденом Ленина. Большим уважением среди путейцев пользуются А. Ф. Парнякова, И. И. Глебов, И. Г. Ахрименко и другие. Многие годы возглавляет коллектив заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР Иван Васильевич Пугачев.

В момент создания пароходства в 1932 году здесь не было ни одного инженера. Сейчас же в Печорском пароходстве и бассейновом управлении пути работают 195 специалистов с высшим образованием, более тысячи человек со среднетехническим образованием. В это число не входят специалисты с высшим и средним образованием, работающие в урсе пароходства и больнице водников.

Кадры среднетехнического звена куются в старейших учебных заведениях: в Печорском речном училище и в Печорском профессионально-техническом училище № 4, в которых созданы все условия для подготовки высококвалифицированных специалистов.

С рекой, флотом связали свою судьбу династии

Федосеевых, Чупровых, Рочевых, Каневых, Ануфриевых, Сметаниных, Чипсановых, Хозяиных...

В 1905 году из Чердыни на Печору подался Иван Гаврилович Федосеев. Пароходовладельцу Черных нужны были смышленые мастеровые люди. Иван Гаврилович стал механиком на вновь построенном пароходе «Михаил Черных», где бессменно 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 еще без официальной должности.

Шли годы, и пять братьев Федосеевых стали механиками, мастерами, возглавили предприятия. В 1927 году в Щельяюре организовалась первая ячейка комсомольцев. Их было 12 человек. Возглавил ячейку семнадцатилетний Василий Федосеев. Ему был 21 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, заместитель начальника политотдела пароходства. С неимоверным трудом на протяжении пяти километров была прорублена майна. Нужно было

поднять пар на пароходе. Кочегарами стали три брата Объедковы. На капитанский мостик стали капитан судна С. М. Жерихин и начальник отряда В. И. Федосеев. Троє суток без сна, без отдыха проталкивали суда в безопасное место. Когда в курью заводили по-

следнюю баржу, лед тронулся. Огромные глыбы с грохотом наползали друг на друга. Опоздай люди на час, караван не-минуемо бы погиб...

И таких примеров в жизни В. И. Федосеева было немало. 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 ком-избрали Василия Ивановича



В. И. Федосеев

мунистами пароходства своим вожаком.

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

В. И. Федосееву присвоено звание «Почетный гражданин города Печоры».

Сейчас на речном транспорте трудится третье поколение Федосеевых.

Общий трудовой стаж династии Рочевых составляет 198 лет. Счет годам начал Данил Рочев, который плавал шкипером у купца Норицына. Его сын Иван свою трудовую жизнь начал матросом, а с 1939 года по 1965 год Иван Данилович — бессменный капитан парохода. И за 26 лет ни одной аварии, ни одного происшествия. Он слыл лучшим плотоводом на Печоре. Орден Ленина украшает грудь потомственного речника.

В 1953 году впервые на Печоре был применен прогрессивный метод вождения барж — толканием. А провел первый состав экипаж парохода «Свирь», возглавляемый Анатолием Ивановичем Рочевым, старшим сыном Ивана Даниловича. За большие заслуги перед водным транспортом он награжден орденом «Знак Почета». В настоящее время А. И. Рочев является начальником Судоходной инспекции Печорского бассейна. У Рочевых двое детей — Гелиос и Мэрия. Оба пошли по стопам отца.

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

Третий сын Ивана Даниловича — Яков Иванович — отличный токарь судоремонтно-судостроительного завода. Награжден медалью «За трудовую доблесть».

Капитаном теплохода работает и его четвертый сын — Николай Иванович Рочев.

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

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 запесено в Книгу трудовой славы Коми АССР. Много им пройдено по речным магистралям за двадцать пять лет, много пришлось испытать, пережить, осилить. Вот один случай.

Произошло ЧП. Даже старожилы, знавшие Печору более тридцати лет, не помнят такого. Еще минувшим утром ничего не предвещало беды. И то, что под вечер пошел снег, никого не удивило — обычное явление для этих времен. А ночью сурово дохнул Северный Ледовитый океан. Пошла шуга вместе с липким снегом, плотно набивая перекаты, преграждая путь сорока самоходным и несамоходным судам Печорского пароходства. В бедственном положении оказался и флагман пароходства теплоход «Василий Батманов», где был капитаном В. Л. Бабиков. В район нахождения судов немедленно выехали руководители пароходства, чтобы решить сложную задачу: оставить флот на случайную зимовку или пробиваться через четыре переката, каждый из которых уже забит льдом.

На теплоходе собрался совет. Спорили, доказывали. Большинство капитанов решило твердо — пробиваться!

12 дней продолжалась ледовая эпопея, 12 дней люди работали, не считаясь со временем.

Участник ледового рейса первый штурман теплохода «Василий Батманов» Владимир Вобленко так рассказал о тех днях:

— Наш капитан Вольдемар Львович Бабиков сутками не выходил из рубки. Судно шло во главе караавана, и это накладывало на экипаж особую ответственность. Вахты длились сутками. Приходилось по первому требованию идти на выручку другим судам. На четвертый день стали подходить к концу продовольственные запасы. На камбузах учитывался каждый грамм хлеба. И тогда на помощь речникам пришли авиаторы — на вертолетах доставили все необходимое.

На одном из перекатов, зажатый со всех сторон льдами, встал теплоход «Василий Батманов». И снова собрался совет, слышались голоса, что теплоход надо оставить.

Но не бросили теплоход. Больше 36 часов работали люди, очищая теплоход ото льда. Вверх пошли все вместе. Все суда возвратились в затоны на зимний отстой...

Подобных испытаний за многие навигации было немало.

Тринадцать боевых орденов и медалей у коммуниста Петра Васильевича Хозяинова. Бывалый воин с первых же дней после окончания войны переключился на трудовой фронт. И здесь его заслуги отмечены орденом Октябрьской Революции, медалями «За трудовую доблесть» и «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

За отличный труд на речном транспорте высоких правительственные наград удостоены Вениамин Ефимович Вишняков, Александр Прокопьевич Ковригин,

Виктор Петрович Днепровский, Вацлав Иосифович Матвейчук, Иван Павлович Окрестин, Мальвина Антоновна Лудникова и многие другие.

Коллектив печорских речников, насчитывающий в своих рядах более 6000 человек, успешно решает задачи, стоящие перед ним в десятой пятилетке.



П. В. Хозяинов

тысяч тонн грузов, а через пять лет, в 1960 году, уже 231 тысячу тонн грузов и 2278 тысяч пассажиров.

За двадцать три года своего существования Печорское автотранспортное предприятие неизвестно изменилось. В 1978 году здесь имелось 111 грузовых автомашин, 82 автобуса и 42 легковых такси. Теперь автопредприятие в сутки перевозит 55 тысяч пассажиров, обслуживает грузовым автотранспортом около 80 различных предприятий и организаций. В его коллективе насчитывается более 500 человек.

Многие работники АТП удостоены высоких правительственные наград. Так, главный инженер предприятия В. П. Михайловский награжден орденом Трудового Красного Знамени. Второй раз трудящиеся Печоры избрали депутатом Верховного Совета Коми АССР бригадира слесарей Анатолия Александровича Артеева. За трудовые успехи он награжден орденом Трудовой Славы III степени.

Коллектив является победителем во Всесоюзном общественном смотре по повышению культуры производства и награжден Дипломом Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Территорию Печорского района прорезает еще один вид транспорта — трубопроводный. В 1972 году началось строительство нефтепровода Усинск — Печора — Ухта протяженностью 409 километров. Предстояла огромная работа: пересечь более 30 рек, причем таких мощных, как Колва, Уса и Печора, пройти 333 километра по болотам, переработать более 2 миллионов кубометров грунта, уложить 80 тысяч тонн стальных труб.

На этой ударной стройке республики работали люди, прошедшие отличную школу на нефтяных и газовых трассах Тюмени, Средней Азии, на строительстве газопровода «Сияние Севера».

Первыми форсировали водную преграду — реку Колву — строители из первого управления треста Коминефтестрой. 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.

Долгое время не могли покорить Печору подводники шестого специализированного управления треста

Союзподводстрой. На помощь пришли лучшие бригады Печорского бассейнового управления пути. В три смены беспрерывно работал экипаж земснаряда А. А. Поплаухина, создавая 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.

За ходом строительства постоянно следили и оказывали ему помощь областной комитет партии, Печорский и Ухтинский городские комитеты.

22 марта 1973 года в Печоре состоялось заседание секретариата обкома партии, на котором приняли участие секретари обкома А. А. Попов, В. Я. Соколов, председатель Совета Министров Коми АССР П. А. Безносов и другие. Были намечены окончательные сроки завершения строительства нефтепровода.

И этот час наступил. 1 июля 1973 года в 9 часов вечера началось наполнение нефтепровода Усинск — Ухта. 3 августа усинская нефть подошла к Печоре, а 22 августа появилась в Ухте. 23 августа первые тысячи тонн усинской нефти эшелонами Ухта направила нефтепереработчикам Ленинградской области.

Была одержана большая победа. Сейчас нефтепровод протянулся уже до Ярославля и действует надежно. Объемы перекачки жидкого топлива по этому нефтепроводу будут возрастать по мере увеличения добычи на Усинском и Возейском месторождениях.



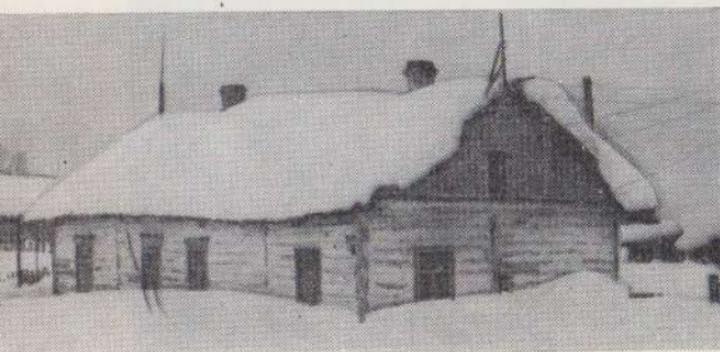


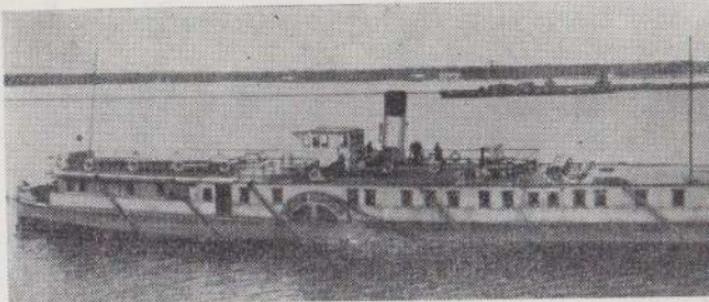
Памятник В. И. Ленину



Железнодорожный вокзал

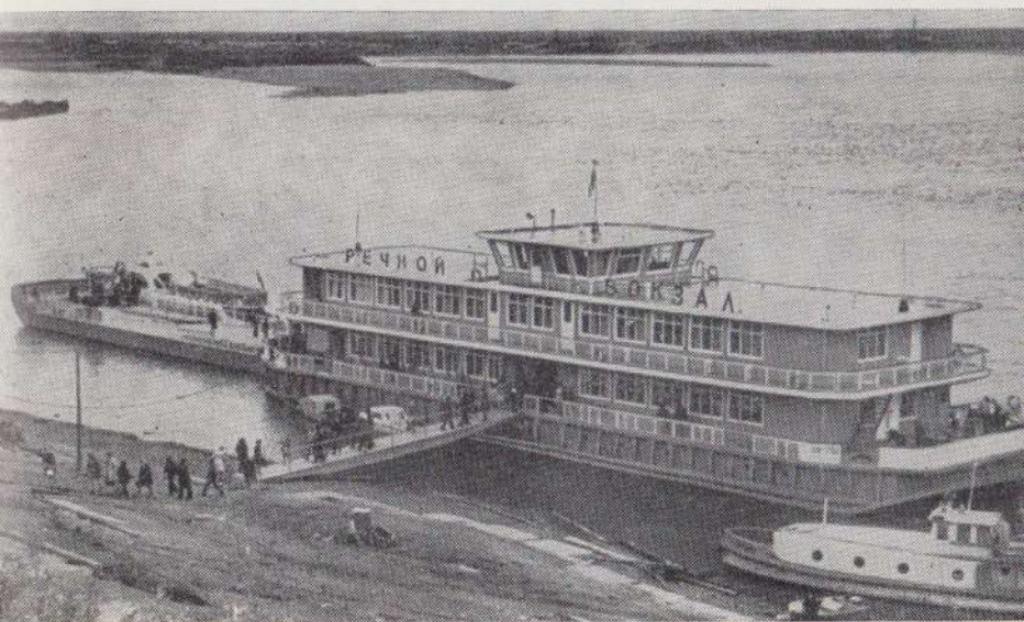
Первое здание станции Печора. 1942 г.





Пароход «Советская республика» (до Октябрьской революции «Александр»). Первый пассажирский пароход на Печоре. Построен в 1894 г.

Речной вокзал — самый крупный на Печоре





Дом культуры речников

Столовая-клуб речников. Снимок 1941 г.





Школа № 2. Первая каменная школа в речной части города. Построена в 1945 г.

Школа № 5 на 960 мест





Печорский проспект



Памятник С. М. Кирову на Печорском проспекте

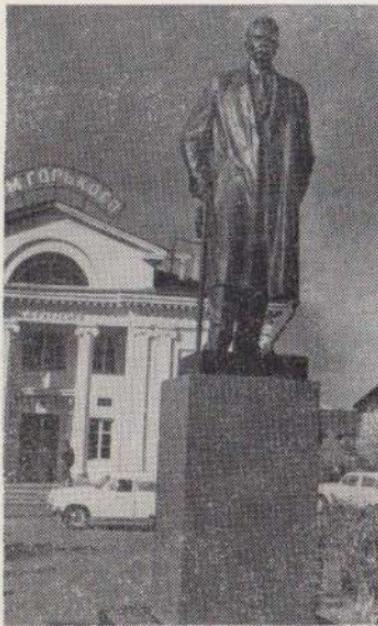


Здание Печорского горкома КПСС
Улица Ленинградская



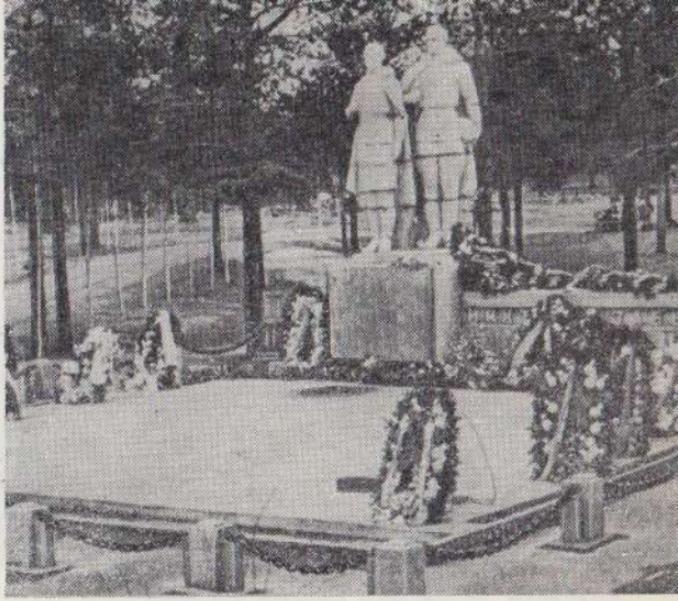


Улица Советская



Памятник
А. М. Горькому





Монумент Славы на площади Победы
Квартал геологов

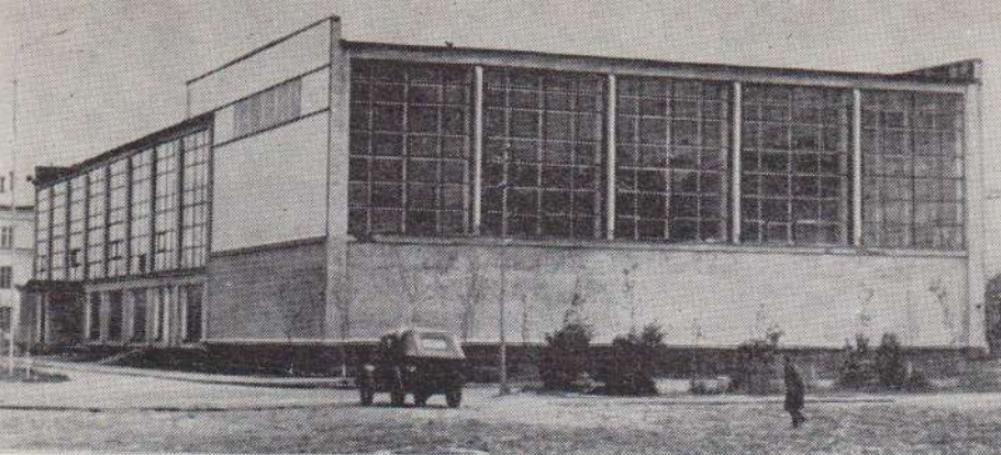




Курсанты Печорского речного училища

На занятиях будущих речников

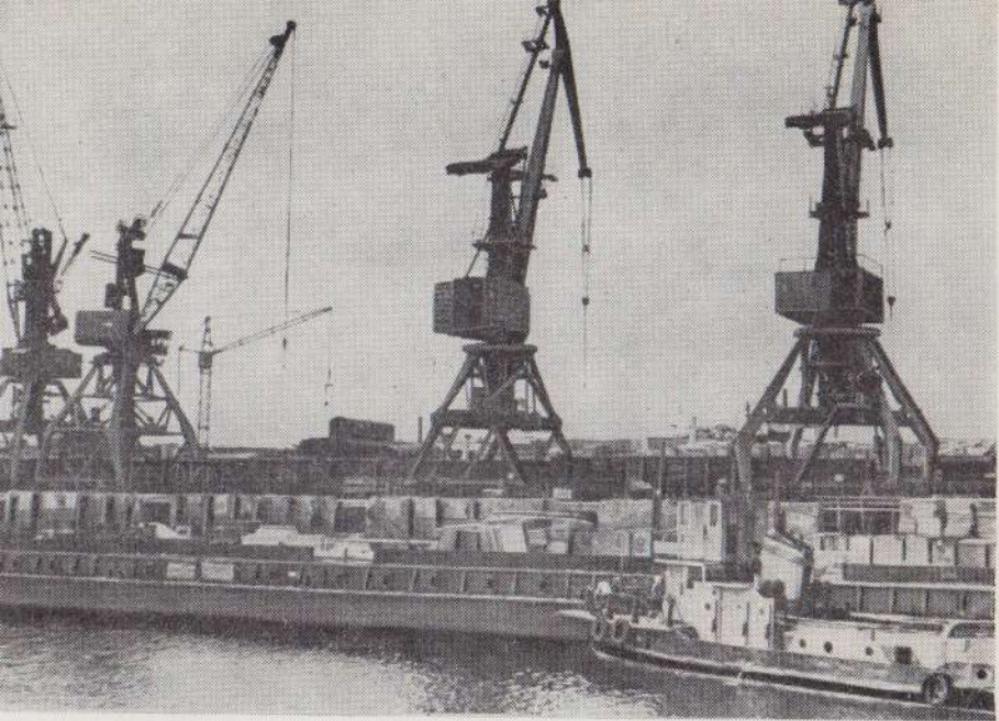




Дворец спорта



«Моржи»



Печорский речной порт

Плавучая электростанция-02

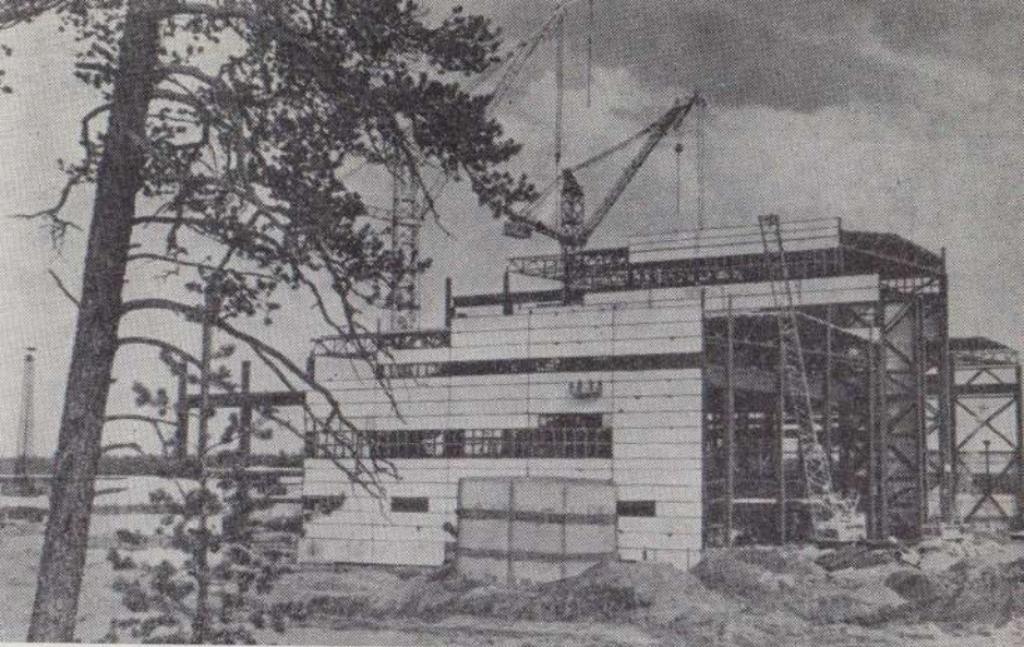




Депо Печора

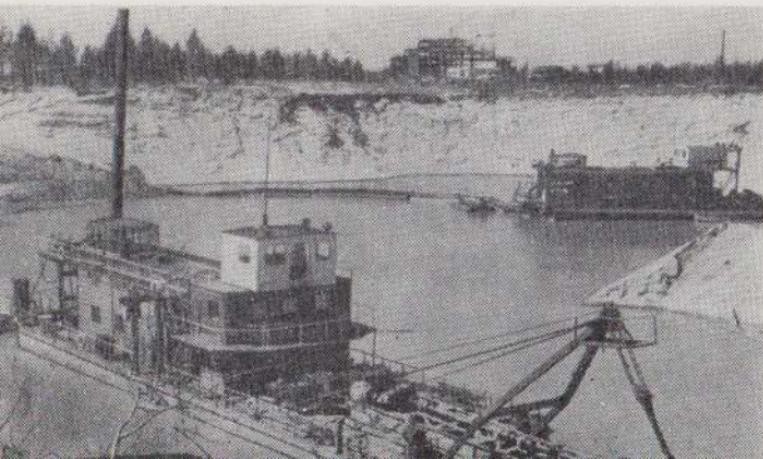


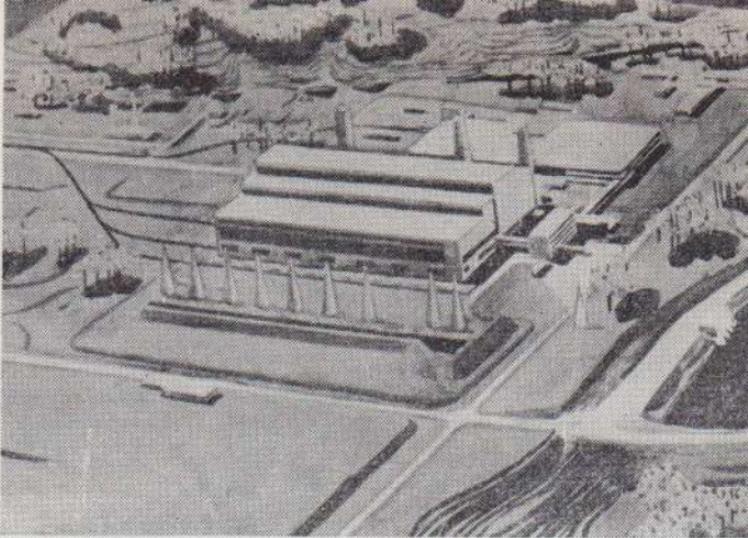
Тепловозы в ожидании рейса



Строительство главного корпуса Печорской ГРЭС

Сооружается плотина для водохранилища будущей электростанции

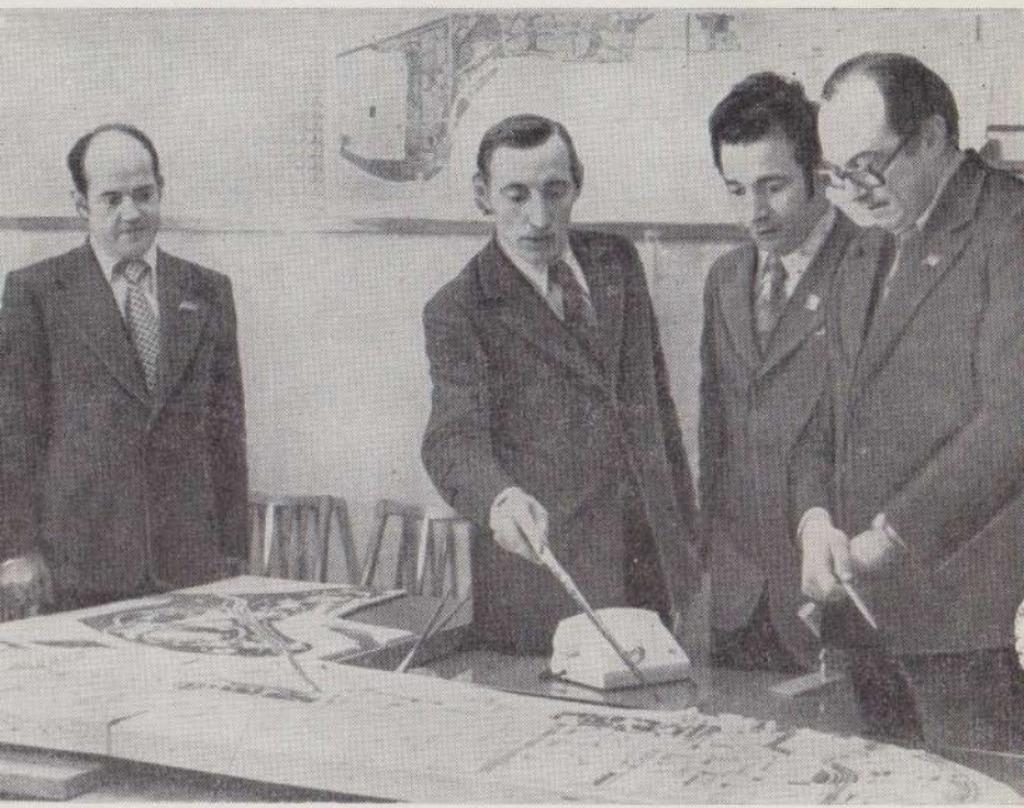




Такой будет Печорская ГРЭС

Растет жилой квартал для энергетиков





Таким будет город Печора

С ШИРОКИМ РАЗМАХОМ



„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 XIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы».)

„Увеличить пропускную способность... Печорского порта“.

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

ПЕЧОРĘ повезло. Но это не случайность. Сложившаяся обстановка требовала, чтобы в городе, где прочно завязался транспортный узел Коми республики, быстрыми темпами развивались все перспективные отрасли народного хозяйства.

Строители... Без них не было бы современного города, который из года в год становится все шире, все смелее, все масштабнее.

В 1947 году в Печору перебазировалось управление Печорстрой — крупнейшая организация, которая

осуществляет транспортное строительство по всей Кomi республике. Это она выполнила значительную часть Северной железнодорожной магистрали, проложила дороги Чум — Лабытнанги (192 километра), Микунь — Сыктывкар (96 километров), Микунь — Кослан (160 километров), Сосногорск — Троицко-Печорск (165 километров). Коллектив одного из подразделений Печорстроя теперь невиданно быстрыми темпами проектирует дорогу Сыня — Усинск (110 километров), которая в будущем протянется до Нарьян-Мара.

У пучорстроевцев есть своя песня, которая так и называется «Гимн пучорстроевцев». В ней, в частности, есть такие строки:

«Нас тайга суровая встречала,
Прошивал нас вниз мороз.
Здесь дорог в тайге немало
Нам построить довелось».

Все это так. Если сложить воедино длину созданных ими железных дорог за 38 лет существования предприятия, то получится внушительная цифра — 3436 километров.

В конце 1950-х годов перед управлением Печорстрой была поставлена задача — проложить вторые пути на участке Котлас — Печора, связать столицу Кomi республики Сыктывкар с железной дорогой. Для выполнения этой большой и ответственной задачи нужны были новые производственные подразделения. И они были созданы. В 1957 году организуются строительно-монтажные поезда № 257, 258, 242 и строительное управление № 301 (ныне СМП № 562). А пополнить эти организации рабочей силой помог Ле-

нинский комсомол. На стройки Печорстроя по комсомольским путевкам в 1956—1958 годы обживать тайгу, прокладывать вторые пути, строить дома и производственные базы прибыло 3283 человека — посланцы Ярославской, Тамбовской, Рязанской, Курской областей и Чувашской АССР. Их примеру последовали еще многие.

Вот что писали участники совещания молодых строителей Печорстроя в обращении к юношам и девушкам Ульяновской области: «Мы рады, что нам выпала честь трудиться на одной из крупнейших строек Крайнего Севера — Печорстрое. Большая притягательная сила у северной стройки. Плечом к плечу вместе с первыми энтузиастами освоения Севера трудимся здесь и мы, посланцы комсомола Чувашской АССР, Ярославской и Курской областей... Мы активно включились в строительство коммунистического общества, нам надлежит завершить великое дело, начатое нашими отцами и материами, и от сознания этого еще полнее и содержательнее становится жизнь молодежи, впервые вступившей на самостоятельный трудовой путь... Сейчас у нас на Севере непочатый край работы. Строятся вторые пути Печорской магистрали, сооружается новая железнодорожная линия Микунь — Сыктывкар. Молодежи есть где приложить свои знания и умелые руки».

И теперь, двадцать лет спустя, добровольцы 1956—1958 годов являются костяком строительных организаций, они стали первоклассными специалистами, возглавляют бригады, строительные участки, показывая пример молодежи.

С 1956 года здесь работает Тамара Павловна Радчук. Пришла девчонкой. Стала штукатурить в знаме-

нитой бригаде Ивана Шматова. Училась, набиралась опыта. 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». В 1973 году Тамаре Павловне присвоено звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Штукатуром стала в Печорстрое Римма Ивановна Безрукова. Позднее возглавила бригаду, которая многие годы была в числе лучших в управлении. Теперь Р. И. Безрукова работает в автобазе Печорстроя старшим инспектором отдела кадров, является секретарем парторганизации. Безупречный и многолетний труд Риммы Ивановны так же высоко оценен.

Т. П. Радчук и Р. И. Безрукова были избраны депутатами Верховного Совета Коми АССР.

Таких примеров можно привести много. Русские парни и девчонки, пришедшие на помощь Коми республике, здесь нашли свое призвание, завоевали уважение и почет.

Управление Печорстрой не только прокладывает железные дороги. Оно выступает генеральным подрядчиком всех транспортных предприятий. За 38 лет печорстроевцы возвели 1390 тысяч квадратных метров жилья, 130 вокзалов, построили школы на 17 900 учебнических мест, детских учреждений — на 7775 мест, больниц — на 1250 коек и много других объектов. За 1976—1978 годы выполнено строительно-монтажных работ на 158 миллионов рублей.

Одним из ведущих подразделений Печорстроя является СМП № 562, который выполняет строительно-монтажные работы непосредственно в городе. Этот коллектив построил всю железнодорожную часть го-

рода и многие объекты в речной части: мясокомбинат, хлебозавод, Дом культуры речников, речное училище, здание горкома партии, Дом связи, Дворец спорта, много жилых домов. СМП № 562 многие годы занимается реконструкцией Печорского речного порта, общая сметная стоимость которой 12 347 тысяч рублей. Он же создает мощнейшую производственную базу Печорстроя. Вот какие стройки по плечу этому сплоченному и трудолюбивому коллективу.

В 1971 году в районе станции Сухой лог на правом берегу реки Кожва началось строительство Сухологского щебеночного завода Министерства путей сообщения СССР со сметной стоимостью 20 миллионов рублей и производительностью 900 тысяч кубометров высококачественного щебня в год. Щебенка, как воздух, нужна на отсыпку полотна железных дорог, для заводов железобетонных изделий, требуется в больших объемах для строительства Печорской ГРЭС. Строительство завода подходит к концу. Возводит эту стройку СМП № 234. Теперь главная задача этого коллектива — строительство вторых железнодорожных путей на участке Рыбница — Инта.

Управление механизации — одно из важнейших подразделений управления Печорстрой. Оно ремонтирует строительную технику, изготавливает десятки тысяч кубометров железобетонных и бетонных конструкций, около пятисот тонн различных металлических изделий в год.

Мощной транспортной организацией в Печорстрое является автобаза, колонны которой работают по всей Коми республике. Автомобилисты получили хорошую производственную базу — крытую стоянку на четыреста автомашин, прекрасные мастерские, администра-

ративно-бытовой корпус со столовой на триста посадочных мест.

Еще два строительно-монтажных поезда управления Печорстрой — № 242 и 249 — строят железную дорогу Сыня — Усинск. Началось это строительство в 1974 году, а в конце 1976 года первый рабочий поезд прибыл на станцию Усадор, что на семидесятом километре на пути к Усинску. Здесь железная дорога уткнулась в широкую и капризную реку Усу, через которую строится один из больших железнодорожных мостов страны протяженностью 1700 метров. Одновременно ведется строительство дороги на участке Усадор — Усинск с тем, чтобы со сдачей в эксплуатацию моста через Усу начать сквозное движение на всем протяжении дороги.

Подводя итог многолетней работы управления Печорстрой, надо сказать несколько слов о его руководителях. Строительство Северной железной дороги на участке Кожва — Воркута возглавлял В. А. Баранов, впоследствии Герой Социалистического Труда, его преемником стал А. И. Боровицкий. С 1955 года по 1972 год управление возглавлял Б. П. Грабовский, который за большой вклад в строительство железных дорог был награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени.

С уходом на пенсию Бориса Петровича управление возглавил молодой и энергичный инженер Ефим Владимирович Басин. Теперь этим коллективом руководит П. П. Голованов.

Трест Печорлесстрой (бывший трест Воркутдорстрой) перебазирован в Печору в 1961 году из Воркуты. Его главная задача — строительство жилья, производственных объектов, школ, детских и куль-

турно-бытовых помещений, лесовозных дорог для лесозаготовительных и лесосплавных предприятий.

В городе еще в марте 1958 года обосновалось строительное управление этого треста. Первыми объектами его были районная больница, детский сад по улице имени Куратова, административное здание Печорского райпотребсоюза. Но сил было маловато. Управление в первые годы имело объем работы всего лишь на 1,5—2 миллиона рублей. Теперь же строительное управление — мощное предприятие, которое в 1978 году выполнило строительно-монтажные работы более чем на четыре миллиона рублей.

Руками строителей этого управления проложена автомобильная дорога Каджером — Трубоседъельск, построены жилые дома, больничный комплекс, детский комбинат, торгово-складские помещения в поселке Кожва. Много объектов возведено в самом городе: кинотеатр «Космос», все новые школы, ряд детских учреждений в речной части, завод железобетонных изделий на 35 тысяч кубометров в год, городская автозаправочная станция, две радиорелейные станции, коровник на 200 голов в Белом-Ю.

В годы девятой пятилетки введено жилья общей площадью 29 686 квадратных метров. Столько же предстоит сдать в эксплуатацию в десятой пятилетке. Коллектив управления заканчивает в совхозе «Печора» животноводческий комплекс на 800 коров, форсированно строятся цех арболитовых изделий, Красноягский деревообделочный цех, торговая база райобъединения Сельхозтехника, торговый центр райпотребсоюза, школа на 624 места и другие объекты.

В управлении 206 человек являются ударниками коммунистического труда, тринадцати бригадам при-

своено звание коммунистических. Коллектив СУ № 14 в марте 1978 года отметил свое двадцатилетие.

В 1967 году свою лепту в строительство города начало вносить вновь созданное строительно-монтажное управление № 5 треста Северпромстрой. За десять лет оно ввело в эксплуатацию 55 тысяч квадратных метров благоустроенного жилья, административное здание горисполкома, 3 детсада на 470 мест, 2 общежития на 890 мест, школу на 620 мест, гостиницу и многое другое. Размах у него пока небольшой. Управление за эти годы побывало в подчинении многих трестов, что дезорганизовывало работу. Теперь принимаются меры для укрепления этой организации, призванной строить производственные базы и жилье для предприятий нефтегазовой промышленности.

Директивами XXIV съезда КПСС решено построить Печорскую ГРЭС мощностью 2400 тысяч киловатт.

Строительство Печорской ГРЭС началось в 1974 году. Трудно было начать такую гигантскую стройку, хотя ни одна подобная ей не начиналась легко. Строительное управление Печорской ГРЭС лихорадило, не везло на руководителей, управление передавали из одного треста в другой. Но в 1976 году в Печоре был создан трест Комиэнергострой, который твердо взял в свои руки строительство Печорской ГРЭС, первый блок которой дал промышленный ток в начале 1979 года.

Сегодня Печорская ГРЭС — огромная строительная площадка. На возведении гиганта электроЭнергии в 1978 году трудились около 3000 человек, на помощь строителям СУ ГРЭС пришли многочисленные субподрядчики, которые построили уже немало электростан-

ций в разных местах страны, имеют большой опыт в возведении таких сооружений.

2 июня 1977 года на стройке создан партийный комитет, который возглавил Ю. С. Гайворонский. На стройке трудятся 228 коммунистов и 486 комсомольцев. И есть уверенность, что строители Печорской ГРЭС справляются со своими задачами.

В создании города участвуют и ремонтно-строительное управление треста Комиремстрой и строительное управление Ухтинского территориального геологического управления. Пока они делают лишь робкие шаги. Но, как говорится, у них все впереди.

Родина высоко ценит труд строителей. О некоторых ранее было уже сказано. Можно назвать имена и других прославленных строителей. Более тридцати лет здесь работает Василий Александрович Красиков. Два километра трубопровода проложит, и работу можно принимать с закрытыми глазами. Это человек высокой совести.

Многие годы возглавляет бригаду штукатуров-маляров Джемма Александровна Васильева, коммунист, депутат Печорского городского Совета народных депутатов нескольких созывов, заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР.

Тринадцать лет руководит бригадой штукатуров-маляров Мария Ильинична Фрундина. До этого она работала подсобницей, подносила раствор, песок, воду. С годами пришло мастерство, и ее назначили бригадиром.

Все они удостоены высоких правительственные наград.

Материалы стройкам города дают предприятия, находящиеся в самой Печоре. Это, прежде всего, ле-

сокомбинат и домостроительный комбинат треста Печорлесстрой.

За 37 лет своего существования лесокомбинат превратился в одно из ведущих предприятий города. Он обеспечивает своей продукцией не только строительные предприятия Печорстроя, но и отгружает ее за пределы Коми республики — на Украину и в Молдавию, в Прибалтику и Белоруссию, в Казахстан и на Кавказ.

В последние годы коллектив стал поставщиком и для строителей БАМа, отправляет туда разборные детские учреждения, столовые и жилые дома.

Продукция Печорского домостроительного комбината треста Печорлесстрой — пиломатериалы, брусья, блоки, железобетонные конструкции — предназначена для предприятий треста, отправляется она и за пределы Коми республики. Продукция асфальто-бетонного завода идет на строительство и благоустройство самого города. Сейчас здесь уже налаживается работа цеха арболитовых изделий, который будет работать на отходах древесного сырья. Скоро дома, построенные из арболитовых изделий, будут украшать поселки лесозаготовителей.

Важная роль в экономике Печорского района принадлежит лесозаготовительным и лесосплавным предприятиям: Кожвинскому и Печорскому леспромхозам, Печорской лесоперевалочной базе, управлению Печорлес. В Печоре же находится управление объединения Печорлесосплав.

В январе 1978 года лесозаготовители Кожвинского леспромхоза отмечали 45-летие своего предприятия. Оно было создано в 1933 году и заготавливало лес по всей Печоре, начиная от Кырты и до Мутного Мате-

рика, по Кожве и по Усе, хотя общий объем лесозаготовок не превышал 150 тысяч кубометров. В 1944 году дирекция леспромхоза из Песчанки перебралась в пос. Каджером. Это было вызвано тем, что многие сезонные лесоучастки по Печоре постепенно ликвидировались и в то же время быстро увеличивались объемы лесозаготовок вдоль железной дороги. С новых лесоучастков древесина вывозилась прямо на железную дорогу и вагонами отправлялась потребителям. Меньше стало таких трудоемких работ, как сплав леса.

За 45 лет производственной деятельности леспромхоз заготовил 18 318 тысяч кубометров древесины, отправил потребителям более миллиона кубометров пиломатериалов.

Сегодня леспромхоз — мощнейшее предприятие. В 1978 году заготовил 564 тысячи кубометров древесины, произвел 89 тысяч кубометров пиломатериалов, 25 тысяч кубометров технологической щепы, на десятки тысяч рублей изделий ширпотреба.

Леспромхоз имеет 102 трелевочных трактора, 134 автомашины, 25 челюстных погрузчиков, 23 бульдозера, 4 лесопильных цеха, 3 цеха по производству технологической щепы, 4 полуавтоматические линии на нижних складах.

Хорошоют и благоустраиваются лесные поселки. Вот что рассказывает председатель исполнкома Каджеромского поселкового Совета В. А. Быков: «Поселок растет и благоустраивается на моих глазах. Теперь в поселке живет около четырех тысяч человек. К их услугам Дом культуры, библиотека, Дом быта, десятилетняя школа, музыкальная и вечерняя школы,

6 детских яслей-садов, больница, аптека, почта, баня с прачечной, 8 магазинов, 2 столовых... В ГПТУ № 21 готовят кадры механизаторов для объединений Ухтальес и Печорлес. Возводится школа в каменном исполнении на 620 мест, строятся канализационные сети и очистные сооружения. Каджером превращается в поселок городского типа».

В этом большая заслуга и Василия Алексеевича Быкова, который уже десять лет возглавляет этот поселковый Совет. За безупречный труд он награжден медалью «За трудовую доблесть». В 1977 году ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

С первых лет организации леспромхоза здесь работали Н. А. Жданова и А. А. Фалин, награжденные орденами Ленина. Д. И. Фефилов валил лес поперечной пилой, был лучником, а потом десятником, мастером, начальником лесопункта, прорабом 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 лесопункте Лиственная, потом был мастером. Его сын Николай — шофер, передовик производства, а Федор трудится крановщиком на погрузке леса. Четыре сына ветерана леспромхоза И. К. Остробородова — Борис, Иван, Николай и Михаил — стали кадровыми лесозаготовителями. Таких семей десятки. Профессия лесозаготовителя теперь неразрывно связана с современной техникой, и это привлекает молодежь.

В поселке Кожва, который называют спутником города, живут и трудятся рабочие Печорской лесопе-

ревалочной базы, крупнейшей в Советском Союзе. Она была создана в 1943 году. В первую навигацию лесобазой было переработано и отправлено потребителям по железной дороге 13 тысяч кубометров и на баржах по Печоре и Усе в Воркуту — 75 тысяч кубометров леса. Лесобаза имела две лесотаски, электростанцию мощностью 25 л. с., одну автомашину и 11 лошадей.

Теперь же 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, в Воркуту...

Лесобаза длительный период занималась чисто перегрузочными операциями, а вопросам деревопереработки внимание уделялось минимальное. И вот в 1968 году на производственной площадке лесобазы появился цех по переработке отходов от рудстоки и низкосортной древесины на технологическую щепу — сырье для целлюлозно-бумажной промышленности. В 1971 году был введен в эксплуатацию второй цех. Объем выпуска технологической щепы по лесобазе достиг в 1978 году 36 тысяч кубометров.

Кроме того, Печорская лесобаза с января 1978 года стала поставлять Сыктывкарскому и Котласскому целлюлозно-бумажным комбинатам вершинки от раскряжевки хлыстов.

Коллектив лесобазы поставил перед собой задачу — производить на месте окорку всего пиловочного, крепежного и шпального сырья, чтобы дать как можно больше высокосортной технологической щепы для производства целлюлозы и бумаги.

Максимальное использование всего древесного

сырья дает не только экономический эффект, но позволяет лучше использовать труд женщин в цехах и участках, где не требуется большой физической силы.

Возросли мощности лесопильного цеха. Особенно это почувствовалось в 1977 году, когда вступил в строй цех на базе двух лесопильных рам РД-75-6. И если в 1975 году было выпущено пиломатериалов немногим более 15 тысяч кубометров, то на 1980 год задание было дано уже в объеме 95 тысяч кубометров.

Хорошо поселок Кожва, где живут рабочие лесобазы. Здесь появились первые пятиэтажные дома, построены больничный городок, детский комбинат.

Коллектив лесобазы успешно справляется со своими задачами. И в этом большая роль принадлежит партийному комитету базы, который с 1962 года возглавляет Николай Иванович Воронин. Умелый организатор, обаятельный человек, требовательный и справедливый, Николай Иванович многое сделал для сплочения коллектива. Партийная организация предприятия теперь насчитывает в своих рядах 226 человек. Коммунисты работают на всех решающих участках производства, многие возглавляют бригады, цехи, участки. Есть с кого спросить, есть кому быть примером.

Рядом с фронтовыми наградами у Н. И. Воронина сверкают награды за мирный труд: ордена Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Двадцать пятый год на лесобазе работает Петр Васильевич Кудрявцев. Не сразу стал начальником рейда. Но кем бы он ни работал, все годы имя коммуниста Кудрявцева произносилось с уважением. Быв-

ший фронтовик, храбрый воин, он и в годы мирного труда проявил себя неутомимым работником, умелым организатором. Петр Васильевич награжден орденом Октябрьской Революции. Он почетный гражданин города Печоры. Ордена Октябрьской Революции удостоен и старший мастер этого же рейда, бывший фронтовик, коммунист Петр Петрович Абрамов.

От капитана катера до директора Печорской лесоперевалочной базы — таков путь Александра Владимировича Втюрина. За успехи, достигнутые в выполнении социалистических обязательств, А. В. Втюрин награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В городе на углу Печорского проспекта и улицы Мира высится макет буровой вышки, в несколько раз меньше настоящей,— достойный памятник всем, кто вложил и вкладывает свой труд в разведку и добычу нефти и газа в Печорском районе.

Поэтому весь этот квартал, 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. Странят они капитально, с перспективой. Здесь находятся самый большой и современный в городе продовольственный магазин «Юбилейный», прекрасное кафе «Белые ночи», домовая кухня, овощной магазин, стоматологическая поликлиника. Живут тут в основном семьи геологов, а сами они в тайге, тундре, в полевых партиях, на привычных площадках, на буровых. Таков уж удел геологоразведчиков.

В Печорском районе геологоразведочные работы проводились эпизодически с начала 1930-х годов. На Югиде было открыто небольшое по запасам место-

рождение тяжелой нефти, но в годы войны изыскательские работы временно были прекращены. Только временно, ибо Печорские площади привлекали геологов своей перспективностью.

Комплексом геологоразведочных работ, проведенных в 1949—1955 годах на Печорской гряде, были установлены обильные нефтегазопроявления, а в начале 1960-х годов получены первые промышленные притоки газа на Печорской и Печоро-Кожвинской площадях.

В Печоре стала создаваться опорная база для развертывания геологоразведочных работ широким фронтом. В 1961—1962 годах в Печоре обосновались мощная экспедиция глубокого бурения, вышкомонтажная контора и ряд других подразделений, а летом 1963 года из Вой-Вожа в Печору перебазировался трест Войвожнефтегазразведка, который потом был переименован в трест Печорнефтегазразведка. Началось решительное наступление геологов на Усинск, Вуктыл и Большеземельскую тундру.

С тех пор, как буровой мастер Борис Абрамович Троик пробурил на Усинской площади первую буровую, прошло немало времени. Это было в 1960 году. Скважина дала приток тяжелой нефти. Правда, мал был суточный дебит, всего 6,5 тонны, но это была нефть, что подтверждало прогнозы геологов о перспективности данного района.

Весной 1962 года устье реки 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 маленьками группами

ми,— рассказывал 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 тракторы, 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 обосновалась здесь нефтегазовая экспедиция глубокого бурения, руководимая опытным разведчиком, неутомимым организатором, заслуженным работником народного хозяйства Коми АССР Г. Г. Авакяном. Коммунисты своим вожаком избрали А. А. Славина, члена партии с 1924 года. Близость этого места от буровых и доступность речным судам в течение всей навигации определили расположение экспедиции. Началась интенсивная разведка на Усинской площади.

Бывший управляющий трестом Печорнефтегазразведка, ныне начальник Ухтинского территориального геологического управления Василий Семенович Хорьков рассказывает:

— Глубокое бурение подтвердило правильность прогноза. Сколько радости у геологоразведчиков вызвал мощнейший фонтан нефти на седьмой буровой, взметнувшийся столбом в усинское небо. Семьсот тонн нефти в сутки — таков был ее дебит. Это было в феврале 1968 года. Таких мощных дебитов история нефтяной промышленности нашей республики еще не зна-

ла. Однако и после этого потребовались годы и годы тяжелого, упорного труда, пришлось пробурить десятки тысяч метров скважин, сделать сотни лабораторных анализов керна, каротажных диаграмм, чтобы подтвердить перспективность Усинской площади и подсчитать запасы нефти.

Заслуга в открытии нового, Усинского, нефтяного месторождения принадлежит нефтеразведочной экспедиции № 4, которую в то время возглавлял Владимир Артемьевич Фаградов, ныне первый секретарь Усинского райкома КПСС. 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 — новые, обширные, неизведанные площади.

Рос и поселок Усинск. Здесь уже насчитывалось более пяти тысяч человек. Базировались нефтеразведочная экспедиция № 4, Усинское управление буровых работ, Верхнепечорское управление буровых работ, Усинское нефтегазодобывающее управление, ряд строительных и дорожных организаций. Если в 1965 году парторганизация Усинска насчитывала 17 коммунистов, в мае 1971 года — 75, то в 1972 году в Усинске работали уже 322 коммуниста, которые состояли на учете в парткомах Усинского управления буровых работ и треста Коминефтстроя.

С Печоры началось наступление и на Вуктыл, который своими мощнейшими газовыми фонтанами как бы высветил свое имя на карте нашей Родины.

Не сразу озарили печорское небо газовые факелы. Были неудачи, сомнения, но геологи упорно шли к своей цели.

В 1965 году из скважины № 2 был получен первый промышленный приток газа. Но во весь голос заговорили о Вуктыльском месторождении в начале 1967 года, после того, как из скважины № 3 на Нижневуктыльской площади ударил мощный газовый фонтан со свободным дебитом около трех миллионов кубометров голубого топлива в сутки.

Особенно продуктивной оказалась скважина № 21 — Средний Вуктыл. С глубины более трех километров забил фонтан газа со свободным дебитом более четырех миллионов кубометров в сутки. Окрыленные столь большим успехом, геологи почти одновременно забурили 14 скважин. О том, что в Коми республике открыто уникальное месторождение природного газа, не было никакого сомнения.

К этому времени на правом берегу реки Печоры, неподалеку от устья речки Вуктыл, вырос уже небольшой поселок. Десяток сборно-щитовых домов, столовая, отделение связи, медпункт, магазин... 29 октября 1967 года на карте Коми республики был зарегистрирован поселок Вуктыл — центр газодобывающей промышленности в Коми АССР.

Совет Министров СССР своим постановлением от 10 мая 1967 года обязал Министерство геологии СССР и Министерство газовой промышленности СССР быстрее освоить Вуктыльское месторождение, построить газопровод и дать газ районам Центра и Северо-Запада.

В соответствии с этим постановлением 19—20 июля 1967 года в Ухте состоялось заседание научно-техни-

ческого совета Министерства газовой промышленности СССР, которое наметило конкретные пути для форсированного развития Вуктыльского газоносного района.

В августе 1967 года началось строительство газопровода Вуктыл — Ухта — Торжок, причем впервые в мировой практике из труб диаметром 1220 миллиметров. В марте 1969 года природное топливо с берегов Печоры начало поступать на Череповецкий металлургический завод. Позднее к этому трубопроводу был присоединен газопровод из Тюменской области. И сегодня в Центр страны и за его пределы ежегодно перекачивается более 20 миллиардов кубометров газа.

Поисками нефти и газа в Печорском районе занимается также нефтеразведочная экспедиция № 2, многие годы которой руководит Василий Архипович Аношин. И тем, что сегодня в городе более половины квартир и котельные переведены на голубое топливо, а вскоре весь город и прилегающие поселки будут газифицированы, печорцы обязаны этой экспедиции. Коллектив экспедиции в конце 60-х годов открыл Печорогородское и Печоро-Кожвинское месторождения газа, а позже ряд месторождений нефти и газа на Лая-Вожской, Верхне-Грубешорской, Шапкинской, Кыртаельской и других площадях.

За последние годы усилия этой экспедиции направлены на разведку юго-восточной части Коми республики — Худоельской, Западно-Соплесской, Югыд-Вуктыльской, Еджид-Кыртинской и других площадей. На сегодня результаты работы экспедиции № 2 более скромны, чем на Усинске и Вуктыле. Но это только на сегодня. Тот не геолог, кто не живет мечтой о будущих открытиях. Может, завтра, через месяц, через год на Лае, Шапкино, Грубешоре, Соплеске забьют фонтаны

нефти и газа, значительно превосходящие по запасам уже знаменитые Вуктыл и Усинск.

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

7 июня 1974 года состоялся пленум Печорского горкома КПСС, который определил задачи городской партийной организации по выполнению данного постановления. Пленум установил конкретные задания Усинскому нефтегазодобывающему управлению, Усинскому управлению буровых работ, геолого-поисковой и нефтеразведочным № 2 и 4 экспедициям, вышкомонтажной конторе № 2, тресту Северпромстрой, строительным управлениям № 21 треста Вуктылстрой и № 14 и 15 треста Комипромжилстрой, управлению Печорстрой, Печорскому авиапредприятию, Печорскому пароходству и бассейновому управлению пути и другим предприятиям и организациям, призванным принять участие в развитии нефтяной и газовой промышленности в Печорском районе.

Фактически работы уже разворачивались. В марте 1974 года началось строительство железной дороги Сыня — Усинск протяженностью 110 километров. Полным ходом шли работы на строительстве линии элек-

тропередачи напряжением 220 киловольт Ухта — Печора — Усинск. Была проложена зимняя автомобильная дорога Печора — Усинск — Возей. Началось возведение объектов строительной индустрии, материально-технического снабжения и баз по ремонту оборудования в Усинске. Но, как подчеркивалось на пленуме, это были только первые шаги. Впереди предстояла огромнейшая работа.

Возросшие задачи требовали конкретного и оперативного руководства на местах со стороны партийных и советских органов, с Печоры руководить становилось все труднее. Поэтому Указом Президиума Верховного Совета РСФСР на территории Коми республики в феврале 1975 года были образованы Вуктыльский и Усинский районы. Из состава Печорского района отошли в Вуктыльский район Подчёрский и Усть-Войский сельсоветы. В состав Усинского района — Колвинский, Мутно-Материкский, Усть-Лыжинский, Усть-Усинский, Щельябожский сельсоветы и Усинский поселковый Совет.

В этом Указе также подчеркивалось особое значение Усинского нефтяного и Вуктыльского газового месторождений в энергетическом балансе страны, и создание новых районов должно было способствовать более успешному освоению богатств Европейского Северо-Востока.

4 марта 1975 года в Печоре и Усинске побывал Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин. Вместе с А. Н. Косыгиным были министр нефтяной промышленности СССР В. Д. Шашин, министр геологии СССР А. В. Сидоренко, министр строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности Б. Е. Щербина, первый секретарь Коми обкома

КПСС И. П. Морозов, Председатель Президиума Верховного Совета Коми АССР З. В. Панев и Председатель Совета Министров Коми АССР П. А. Безносов.

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

Столь большое внимание Коммунистической партии и Советского правительства к развитию Коми республики дает свои результаты. С каждым годом Северо-Восток европейской части нашей Родины все отчетливее становится новой богатейшей кладовой нефти и газа страны. Созданы мощнейшие предприятия, набираются сил будущие города Коми республики Вуктыл и Усинск.

Все это претворяется в жизнь делами сейсмиков, геофизиков, вышкомонтажников, буровиков, нефтяников и строителей Ухтинского геологического территориального управления, объединения Коминефть, подразделений Главкомигазнефтестроя и объединения Комитяжстрой. С ними в одной шеренге речники, авиаторы, автомобилисты, железнодорожники города Печоры.

Все подвластно людям, людям мужественным, стойким, решительным, беззаветно влюбленным в свою профессию, таким, как начальник участка нефтеразведочной экспедиции № 2, Герой Социалистического Труда Генрих Алексеевич Лихачев, буровой мастер нефтегазоразведочной экспедиции № 6 Иван Иванович Орел, бригадиры буровых бригад нефтеразведочной экспедиции № 2 Иван Андреевич Бонда-

рев, Анатолий Евгеньевич Окишев и Алексей Тихонович Ольбиков, бригадир буровой бригады Усинского управления буровых работ Фандус Аглямович Исхаков, бригадиры вышкомонтажной конторы № 2 кавалеры ордена Ленина член Печорского горкома КПСС Леонид Михайлович Боровков и Иван Филиппович Чумаков и многие другие.

Большой и трудный путь прошел отряд печенских энергетиков.

В Печоре до 1960-х годов более или менее устойчивую энергобазу имели только железнодорожники. В речной части города в 1952 году име-

лась одна электростанция, принадлежащая Печорским судоремонтным мастерским, где были три локомотива общей мощностью 400 киловатт. В 1955 году мощность этой станции была доведена до 1000 киловатт. В 1961 году в поселке Кожва был установлен первый на Печоре энергопоезд мощностью 2500 киловатт. С наступлением ледостава оттуда монтировали электролинию напряжением 6 киловольт с тем, чтобы спасти город от энергетического голода. Но и это не решило проблемы. Уже в 1963—1965 годах жилые кварталы города снова освещались поочередно. Не хватало электроэнергии промышленным и бытовым предприятиям.

Капитально вопрос энергоснабжения города был

решен, когда получили из Тюмени плавучую электростанцию «Северное Сияние-02» мощностью 20 тысяч киловатт. Это было лишь второе по счету детище в практике советского энергостроения, построенное тюменскими умельцами.

Далек и долг был путь до Печоры: реки Тюмень, Тобол, Иртыш, Обь, Карское и Баренцево моря и наконец — Печора. 7 сентября 1971 года, на 68-й день с момента начала рейса из города Тюмени, сквозь дождливую и холодную осеннюю хмарь на свинцовой глади Печоры появился теплоход «Академик Чебышев», а вместе с ним — внушительных размеров плавучее сооружение, очень похожее на океанский лайнер. На обоих бортах бронзовели крупные надписи: «Северное Сияние-02». Тут же, на берегу, раздались торжественные звуки духового оркестра в честь участников столь ответственного и благополучно завершенного рейса. Состоялся митинг. На нем бывший первый секретарь горкома партии Н. Л. Жеребцов тепло поздравил энергетиков и экипаж теплохода «Академик Чебышев» с успешным завершением трудного рейса и возвращением в родной город.

Электростанция была смонтирована в кратчайший срок и пущена в эксплуатацию.

«Северное Сияние-02» хорошо послужило печенорцам. А в 1974 году в Печору пришла большая энергия. Вступила в строй линия электропередачи напряжением 220 киловольт Ухта — Печора — Усинск. Плавучая электростанция была поставлена в резерв.

Сегодня многочисленный коллектив Печорского предприятия электрических сетей обслуживает энергопотребителей в четырех районах республики и более

400 километров высоковольтных линий электропередач.

Среди энергетиков много ветеранов, передовиков производства. Это, прежде всего, старшие мастера Я. И. Рыбочки и В. В. Москвин, старший машинист, депутат городского Совета А. А. Уляшов. Тридцать лет уже отдал любимой профессии В. А. Лема — передовик производства, победитель социалистического соревнования в девятой пятилетке, неутомимый рационализатор.

Все вышесказанное свидетельствует о том, что Печора за последние десять — пятнадцать лет развивалась с широким размахом, на ее территории были образованы новые Усинский и Вуктыльский районы. В Печоре создана мощнейшая строительная база, город стал крупным транспортным узлом. В ближайшие годы электроэнергия Печорской ГРЭС даст мощный толчок для развития всего Тимано-Печорского территориального комплекса — крупнейшей топливно-энергетической базы Советского Союза.

ГЛАВНАЯ ЛИНИЯ



«Главная задача десятой пятилетки состоит в последовательном осуществлении курса Коммунистической партии на подъем материального и культурного уровня жизни народа...»

(Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы».)

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

В 1901 году в Печорском уезде, который занимал территорию от устья Печоры до Шугора, насчитывалось 37 253 человека. Их обслуживала одна больница, открытая в Усть-Цильме в 1886 году. На этой обширнейшей территории было 2 участковых врача, 6 фельдшеров и 4 повивальные бабки. Из опрошенных 2835 человек (446 дворов) 1043 были больны, 664 из них ничем не лечились. На всем протяжении реки Усы медицинская помощь людям вообще не оказывалась.

На территории нынешнего Печорского района до Октябрьской революции было единственное медицин-

ское учреждение — фельдшерский пункт в деревне Кожва, а фельдшером был Петр Алексеевич Петров. Его дочь, которая и сегодня живет в этой деревне, рассказывает:

— Приехали мы в Кожву из Архангельска в 1910 году. В то время в деревне была начальная школа, открытая в 1893 году, церковь, среди крестьянских изб выделялся двухэтажный поповский дом. Была небольшая лавка чердынского купца. Когда началась гражданская война, отец ушел в краснопартизанский отряд...

После гражданской войны Петр Алексеевич продолжал работать в медпункте. Это он по поручению первого Кожвинского волостного съезда Советов 4 января 1921 года подписал телеграмму на имя В. И. Ленина, в которой сообщалось об окончательной победе Советской власти на Печоре.

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

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

Население Печоры до революции было почти сплошь неграмотным. Правда, были открыты церковно-приходские школы в 1820 году в Ижме, в 1845 году — в Щугоре, в 1891 году — в Подчерерье и в 1897 году — в Усть-Усе, но там учились считанные люди и только мужского пола. В деревнях редко можно было найти человека, который умел бы читать и писать.

И после Октябрьской революции не сразу открывались школы в селах и деревнях Припечорья. Так, в

одном из больших сел, каким было Соколово, начальная школа открылась только в 1926 году.

Культурно-просветительных учреждений же до революции вообще не было, но зато почти в каждом населенном пункте была часовня.

А вот сегодняшний день Печоры. Не надо 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. В лучших современных зданиях разместились больницы, поликлиники, школы, детские комбинаты, Дома культуры, кинотеатры, магазины, ателье.

Но есть цифры, которые можно сравнить.

За 35 лет совершенно другим стало медицинское обслуживание населения. Районная, сельские и поселковые больницы, больницы железнодорожников и водников, детская больница, тубдиспансер и кожно-венерологический диспансер, 287 врачей и около тысячи медработников со средним образованием, 1350 больничных коек, самое современное медицинское оборудование — все это поставлено на службу охраны здоровья трудящихся. Достаточно сказать, что в хирургических отделениях районной больницы, больниц водников и железнодорожников успешно производят операции на пищеводе, легких, желудке, кишечнике, щитовидной и молочных железах, почках. В районе выросли замечательные кадры медицинских работников. Среди них имеются уже два заслуженных врача

РСФСР — заведующая гинекологическим отделением районной больницы, почетная гражданка г. Печоры Екатерина Васильевна Ветчинкина и главный врач районной санэпидстанции Надежда Андреевна Куликова, 13 заслуженных врачей Коми АССР, 22 медицинских работника награждены значком «Отличник здравоохранения».



Е. В. Ветчинкина

Для дальнейшего улучшения медицинского обслуживания населения уже в десятой пятилетке построены психоневрологический диспансер, Кожвинская больница, строится акушерско - гинекологическое отделение на 100 коек. В плане десятой пятилетки — поликлиника в микрорайоне Печорской ГРЭС на 600 посещений в день, детская больница на 120 коек, аптеки и ряд других медицинских учреждений.

В 1942 году в одной средней, четырех неполных средних и девяти начальных школах обучалось 996 детей. В этих школах работало 107 учителей. Из культурно-просветительных учреждений были 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.

Более 12 тысяч учащихся сели за парты в 1977/78 учебном году. Около двух тысяч человек про-

должают свое образование без отрыва от производства в школах рабочей молодежи, техникумах и институтах. Армия учителей насчитывает более 900 человек. Среди них 28 — отличники народного образования, 9 — заслуженные учителя Коми АССР. Ветеранами педагогического труда с полным правом можно назвать Г. С. Пешкилева и З. А. Соколову из школы № 5, В. М. Свистову и М. Ф. Феофилактову из школы № 4, директора Приуральской средней школы Е. П. Шахтарову, награжденную орденом «Знак Почета», учительницу начальных классов Соколовской восьмилетней школы Т. П. Каневу, директора Каджеромской средней школы, заслуженного работника культуры Коми АССР А. Я. Тарабукина, учителей школы № 83 Л. С. Окапинскую и Э. Н. Николаеву и других.

В городе и районе 38 школ, и многие из них добились высоких показателей в учебно-воспитательной работе. К числу таких в первую очередь надо отнести школу-интернат № 1, городские средние школы № 5, 65, 83, Красноягскую восьмилетнюю и Зеленоборскую среднюю школы.

Более 15 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 Коми республике. Школа служит не только местом 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 внима-

ние. Такой же является и школа-интернат № 6, разместившаяся в прекрасных корпусах по улице Социалистической.

В городе и районе функционируют 72 детских сада на 5740 мест.

Много интересных дел на счету юных ленинцев Печоры. В Приуральской школе отряд имени Гайдара заботится о пенсионерах, пионеры школ железнодорожной части города участвуют в благоустройстве парка имени Володи Дубинина. А ребята школ № 5 и 3 шефствуют над детскими садами.

При городском Доме пионеров организованы судомодельная лаборатория, кружки авиамоделистов, кройки и шитья, художественной самодеятельности, кукольный театр и многое другое. Но в Доме пионеров ребятам тесновато, и они ждут более просторное здание.

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 восьми школах района организованы отряды «Голубой патруль», которые помогают сохранению и увеличению запасов рыбы в водоемах. Школьники Приуральска, Соколово, Красного Яга и других сел и поселков спасли большое количество молоди рыб, следят за чистотой водоемов, разоблачают браконьеров, распространяют краеведческую литературу. При Кожвинской средней школе успешно работает школь-

ное лесничество. Ребята в свободное от занятий в школе время собирают шишки, берегут муравейники, следят за лесопосадками, сажают деревья.

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

Подготовкой специалистов средней квалификации для речного флота — капитанов, механиков, штурманов — занимается Печорское речное училище (бывший Щельяюрский речной техникум), в котором обучается 400 курсантов. Ежегодно училище выпускает около ста специалистов, а за 43 года существования оно выпустило 3600 специалистов-речников.

Квалифицированные кадры массовых профессий для народного хозяйства готовят ГПТУ № 4, 10, 21, курсовые базы управления Печорстрой, Печорского лесосплавного производственного объединения. Так, например, из стен старейшего учебного заведения — ГПТУ № 4, которому исполнилось в 1977 году 50 лет,— за годы его существования вышло более 6600 специалистов — судокорпусников, электросварщиков, машинистов, лебедчиков, крановщиков и других специалистов, которые трудятся теперь на предприятиях Печорского пароходства и бассейнового управления пути. В 1972 году училище из Щельяюра переведено в Печору и сейчас располагает первоклассной учебной базой. В 1978/79 учебном году в училище занимаются 650 человек по 22 профессиям речного профиля. В стенах училища они получают и среднее образование.

Кадры для строительных организаций — каменщиков, штукатуров-маляров, столяров и других специалистов массовых профессий — готовит в городе ГПТУ

№ 10. За 22 года своей деятельности оно выпустило более 5000 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 привыкают к общественной работе, занимаются спортом, техническим творчеством, участвуют в художественной самодеятельности. Окончив училища, несут свой молодой задор на стройки и предприятия района.

В трудный послевоенный 1947 год в Печорскую вечернюю школу № 22 пришли первые учащиеся. Они мирились с холодом, с неудобствами, сидели на уроках в пальто, но учились. Правда, их было немного. Первый учебный год десятый класс окончили только 4 человека. А весной 1978 года получили свидетельства о среднем образовании 68 тружеников различных предприятий. За 30 лет существования школы в ней получили среднее образование 1163 человека.

В свое время здесь вручали аттестат зрелости Н. И. Шморгуну, ныне заместителю редактора газеты «Усинская новь», А. Е. Быковскому, энтузиасту художественной самодеятельности, начальнику автоколонны Печорского автопредприятия, прославленным машинистам депо Д. М. Мишишникову и А. В. Леготину,

первому секретарю Печорского горкома ВЛКСМ М. А. Науменко и многим другим.

В 1956 году тридцать пять ребят под руководством трех энтузиастов-педагогов впервые прикоснулись к клавишам пианино. Это было началом Печорской детской музыкальной школы, которая за 22 года своего существования привила любовь к музыке 221 школьнику. Многие из них стали учиться потом в музыкальных училищах и консерваториях. Например, Александра Шергина закончила по музыке аспирантуру, Валентин Зрячев — Казанскую консерваторию. Сегодня 4 музыкальные школы города и района посещают 520 ребят. Искусству музыкального исполнения учат сорок преподавателей-специалистов, многие из них — бывшие выпускники этих школ, которые получили затем специальное образование в музыкальных училищах.

Ежегодные концерты выпускников музыкальных школ доставляют много радости и юным музыкантам, и слушателям.

Печора издавна славится своими талантами. Во многих деревнях и поселках имеются хоровые коллективы и кружки художественной самодеятельности. За большое сценическое мастерство коллективу драматического кружка районного Дома культуры (сейчас Дом культуры речников) в числе первых в Коми республике в 1963 году было присвоено звание Печорского народного театра. Богат и разнообразен репертуар данного театра. Это — классические произведения и пьесы советских и зарубежных авторов. На счету театра более 40 спектаклей, в том числе «Без вины виноватые», «Свадьба в Малиновке», «Чти отца своего», «Любовь Яровая», «Странный доктор», «Годы

странствий», «Шельменко-денщик», «Палата», «Солдатская вдова», «Характеры» и многие другие. На Всероссийском смотре художественной самодеятельности за спектакль С. Алешина «Палата» театр получил диплом первой степени. Исполнители главных ролей — рабочие и служащие города. Это Ю. К. Поляков, Г. Д. Унгурян, Г. Ф. Щукина, В. Г. Бекетов, В. Г. Романенко и другие.

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

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.

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

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

В районе 34 Дома культуры и клуба, 3 кинотеатра, 34 киноустановки, 55 библиотек с книжным фондом 580 тысяч экземпляров. Более двухсот человек трудятся в учреждениях культуры, среди них пять заслуженных работников культуры Коми АССР, двенадцати присвоено звание «Отличный работник культуры».

Печорский район занимает одно из первых мест в республике по книжной торговле. Пятнадцатитысячным тиражом выходит городская газета «Ленинец». 2 марта 1978 года вышел пятитысячный номер газеты. При редакции создано литературное объединение. Частые гости на предприятиях города местные поэты — рабочий Печорской лесоперевалочной базы Леонид Свирин, диспетчер Кожвинского энергопоезда Ксения Тодорова, медицинская сестра районной больницы Венера Брежнева, работники редакции Юрий Поляков, Евгений Лазарев и Надежда Еременко.

В 1949 году, когда было создано Кожвинское отделение общества «Знание», оно насчитывало в своем составе 35 членов. Сегодня Печорское городское отделение общества «Знание» в 63 первичных организациях объединяет 1220 членов.

В марте 1972 года состоялось собрание ветеранов партии и комсомола города, на котором присутствовало около 200 человек. Председателем совета ветеранов был избран Петр Иванович Терентьев. Ветераны решили создать в городе краеведческий музей. Горисполком выделил помещение, и в августе этого же года музей открылся. Душою его стали неутомимые краеведы П. И. Терентьев и Г. Г. Головин. Теперь Печорский краеведческий музей имеет богатейшие экспонаты. Руководит им З. Г. Ляхова.

4 декабря 1972 года в квартирах многих печорцев

впервые засветились голубые экраны телевизоров. А сегодня все население района практически имеет возможность смотреть первую и четвертую программы Центрального телевидения. К услугам печорцев — телевателье, где работают опытные мастера.

Растет город, растут и потребности населения в продуктах питания — масле, молоке, мясе, хлебобулочных изделиях. Для их удовлетворения в городе создана соответствующая база. На Печорском мясокомбинате ежегодно выпускается продукции из 10—11 миллионов рублей. Увеличивается выпуск продукции на Печорском молочном комбинате. В ближайшие годы начнется строительство нового молочного комбината. Сдача его в эксплуатацию позволит значительно улучшить снабжение горожан и населения рабочих поселков свежим молоком и молочными продуктами. С мая 1961 года работает Печорский хлебозавод. Производство хлебобулочных изделий увеличилось за этот период в три раза. Высоко ценится макаронная продукция.

Говоря о снабжении трудящихся города и рабочих поселков, нельзя не сказать доброго слова и о тружениках сельского хозяйства. Печорский район издавна славится высокоразвитым животноводством. Берега Печоры — это хорошие заливные луга. В двух совхозах района имеется 5440 голов крупного рогатого скота, в том числе 2370 коров. В 1978 году было продано государству 595 тонн мяса, 6780 тонн молока. Надоено в среднем от каждой коровы по 3412 килограммов молока. В наших хозяйствах — замечательные кадры. Доярки совхоза «Печора» Т. Н. Трофимова, А. И. Яницитова, А. Н. Морозова, Ф. Ф. Ржановская, А. М. Ануфриева, В. С. Канева и А. В. Потехина в 1978 году

надоили от каждой коровы более 4000 килограммов молока.

Десятки передовиков сельского хозяйства награждены орденами и медалями. Среди награжденных А. М. Ануфриева, Л. С. Полягошко, П. А. Чувыорова, Р. К. Каменкова, Б. А. Корякин, Н. Ш. Шехурдина, Л. М. Шахтарова, депутат Верховного Совета Коми АССР, и другие.

За успехи, достигнутые в подъеме сельского хозяйства, в 1976 году совхозу «Печора» присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров РСФСР и ВЦСПС.

Совхозы района оснащены современной техникой, располагают опытными кадрами механизаторов. В настоящее время в совхозах работает 128 тракторов разных марок. Расширяются сельскохозяйственные угодья. Крепнет экономика совхозов. Перед тружениками села поставлена задача — полностью обеспечить потребности населения города в молоке, увеличить производство мяса, картофеля и овощей. И эти возможности имеются.

Неуклонно растет товарооборот. В городе построены новые магазины «Север», «Юбилейный», «Радуга», «Речник», «Детский мир», «Горизонт», «Тысяча мелочей» и другие. В семи орсах, райпотребсоюзе и комбинате общественного питания урса пароходства работает более двух тысяч человек. В торговле внедряются передовые методы, новые формы. Все больше поступает товаров повышенного спроса.

Более 1300 печенорцев приобрели автомашины и около 2000 стали владельцами мотоциклов, увеличилась продажа холодильников, высококачественной мебели, ковров.

Об улучшении благосостояния печорцев красноречиво говорят все увеличивающиеся вклады в сберегательных кассах, которые возросли с 30 миллионов рублей в 1973 году до 51 миллиона в 1978 году.

В городе имеются бытовой комбинат, промкомбинат, мебельная фабрика, филиал Комибыттехники, ателье проката, Дом быта.

За заслуги в области бытового обслуживания застройщице горбыткомбината Лии Васильевне Политовой присуждено звание «Заслуженный работник бытового обслуживания населения РСФСР». Швея-мотористка горпромкомбината Ольга Макаровна Станникова награждена орденом Трудовой Славы III степени.

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

Печора привлекает внимание многих туристов 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 Шугор, Подчерье, Сыня и Косью, побывать на вершинах Урала.

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

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

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

Советскую улицу украшают многоэтажные каменные дома, выполненные в современном архитектурном стиле, светлые здания кинотеатра им. М. 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 дымятся трубы одного из старейших предприятий города — лесокомбината и мебельной фабрики. А рядом с мебельной фабрикой — огромная площадка строящейся Печорской ГРЭС.

Видна отдающая синевой дорожная лента асфальта, которая связывает две части города. По ней беспрерывной вереницей движутся грузовики, самосвалы, трубовозы, современные вместительные автобусы, легковые автомашины. А на акватории Печорского судоремонтно-судостроительного завода обязательно бросится в глаза огромное ослепительно белое судно. Это «Северное Сияние-02» — плавучая электростанция.

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

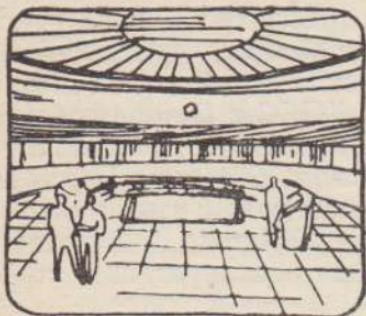
И по всему городу растут этажи новых зданий, обещающих сотни и сотни новоселей.

Нет нужды перечислять все 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 живет 80 тысяч человек. Все это сделано, построено за исключительно короткий период руками трудолюбивых печорцев, людей более тридцати национальностей, под руководством городской партийной организации, которая насчитывает в своих рядах 3900 коммунистов.



ШАГИ В БУДУЩЕЕ



*„И еще Печора мне сказала:
—Это только доброе начао....”*

Н. ВОЛОДАРСКИЙ.

З АВТРАШНИЙ день Печоры четко определен в материалах XXIV и XXV съездов КПСС. В соответствии с этим указаны главные перспективные направления развития экономики и культуры, которые нашли отражение в государственных планах, в проектах научно-исследовательских институтов, в текущих и перспективных планах строительных организаций. Этими планами живут сейчас многие коллективы.

В числе важнейших народнохозяйственных задач десятой пятилетки А. Н. Косыгин в своем докладе на XXV съезде КПСС назвал формирование нового Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса (ТПК), который создается на территории Коми АССР и Ненецкого автономного округа Архангельской области. Исходя из наличия природных ресурсов, промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также производственной и социальной структуры, его территория разделена на восемь узлов.

Печоро-Усинский узел является наиболее перспективным узлом комплекса. Его быстрому развитию способствует наличие огромных запасов нефти, газа, леса и других минерально-сырьевых ресурсов. Территорию узла разрезает крупная водная артерия — река Печора. В городе Печоре расположен мощный речной порт.

Директивами XXIV съезда КПСС в Печоре предусмотрено строительство ГРЭС мощностью 2,4 миллиона киловатт, которое началось в 1974 году. Первый энергоблок этой станции мощностью 210 тысяч киловатт вступил в строй в начале 1979 года, а к концу десятой пятилетки будет введен в эксплуатацию второй энергоблок.

Печорская ГРЭС рассчитана для работы на попутном газе, для чего строится газопровод Усинск — Печора. Недалеко от ГРЭС поднялись первые корпуса жилых домов, а в перспективе — квартал с магазинами и столовыми, больницей, поликлиникой, школой на 1560 мест, кинотеатром, бытовыми и детскими учреждениями, со стадионом.

Для обеспечения электроэнергией строительства Печорской ГРЭС, а также других отраслей народного хозяйства в 1974 году построена линия электропередачи (ЛЭП) на 220 киловольт Ухта — Печора — Усинск. От этой линии на Ижму и Усть-Цильму пойдет ЛЭП напряжением 110 киловольт, строительство которой уже началось.

Пуск первых агрегатов Печорской ГРЭС и линии электропередачи от Микуни до Воркуты создаст прочную 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 1977 году возрастет до 1,4 миллиона кубометров в 1980 году. Лесоразработки развернутся в нетронутых лесных массивах правобережья Печоры от Подчерья до Сыни. Поселки Кожва, Каджером и Сыня будут расширяться и благоустраиваться.

За последние годы лесозаготовительные и сплавные предприятия освоили выпуск многих видов продукции, что значительно повысило комплексное использование древесного сырья. Построены цеха по обработке древесины и по производству технологической щепы в Зеленоборске, Талом, Каджероме, Березовке, Кожве и лесокомбинате. Но это только начало в коренном изменении структуры лесозаготовок. В Каджероме, Кожве и Печорском лесокомбинате в 1978 году произведено 296 тысяч кубометров пиломатериалов. Разрабатываются проекты и сметы с учетом увеличения деревообработки в ближайшие пять лет в два-три раза. Тогда не круглый лес пойдет с Печоры потребителям, а доска, брусья, шпалы, колотые балансы, тарная доска, технологическая щепа и другая готовая продукция.

В перспективе в Печоре намечается строительство крупного предприятия по деревообработке.

К 1980 году намечено довести объем разведочного бурения до 191 тысячи метров, обеспечить прирост запасов газа 145 миллиардов кубометров. Предусматривается обустройство и ввод в действие Печоро-Кожвинского и Печорогородского газоконденсатных месторождений.

Еще более возрастет роль Печоры как крупного

транспортного узла. В Печорском пароходстве речные перевозки в 1980 году по сравнению с 1975 годом увеличатся на 30 процентов.

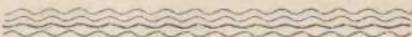
К концу 1980 года в Печорском районе будет жить около 90 тысяч человек. В связи с этим намечены большие мероприятия по увеличению производства молока, мяса, яиц, картофеля и овощей для бесперебойного снабжения населения продуктами повседневного спроса. Наряду с увеличением поголовья скота и повышением его продуктивности в существующих совхозах, в Печоре намечено построить большое тепличное хозяйство. Расширят свои мощности мясной и молочный комбинаты, увеличат и расширят ассортимент выпускаемой продукции горпромкомбинат, хлебо-макаронный комбинат и другие предприятия.

Коротко о недалеком будущем города Печоры. Сейчас в нем живет 55 тысяч человек. По генеральному плану город рассчитан на 100 тысяч человек, то есть возрастет в два раза, в ближайшие годы жилая площадь составит более миллиона квадратных метров. Новые улицы, скверы, широкие бульвары, сады и парки украсят город. Особое развитие получит железнодорожная часть.

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

Тебе всего лишь
тридцать лет.
Стоишь ты над рекой.
Тебе расти,
Тебе цвести,
Печора, город мой!

СОДЕРЖАНИЕ



К ЧИТАТЕЛЯМ	3
ПУТЬ ЧЕРЕЗ ВЕКА	5
РАССВЕТ НАД ПЕЧОРОЙ . . .	26
МЕЧТА СБЫЛАСЬ	47
ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ	75
С ШИРОКИМ РАЗМАХОМ	97
ГЛАВНАЯ ЛИНИЯ	123
ШАГИ В БУДУЩЕЕ	140

▲

▲

Михаил Степанович Пыстин
Печора

Издание 2-е, переработанное
и дополненное

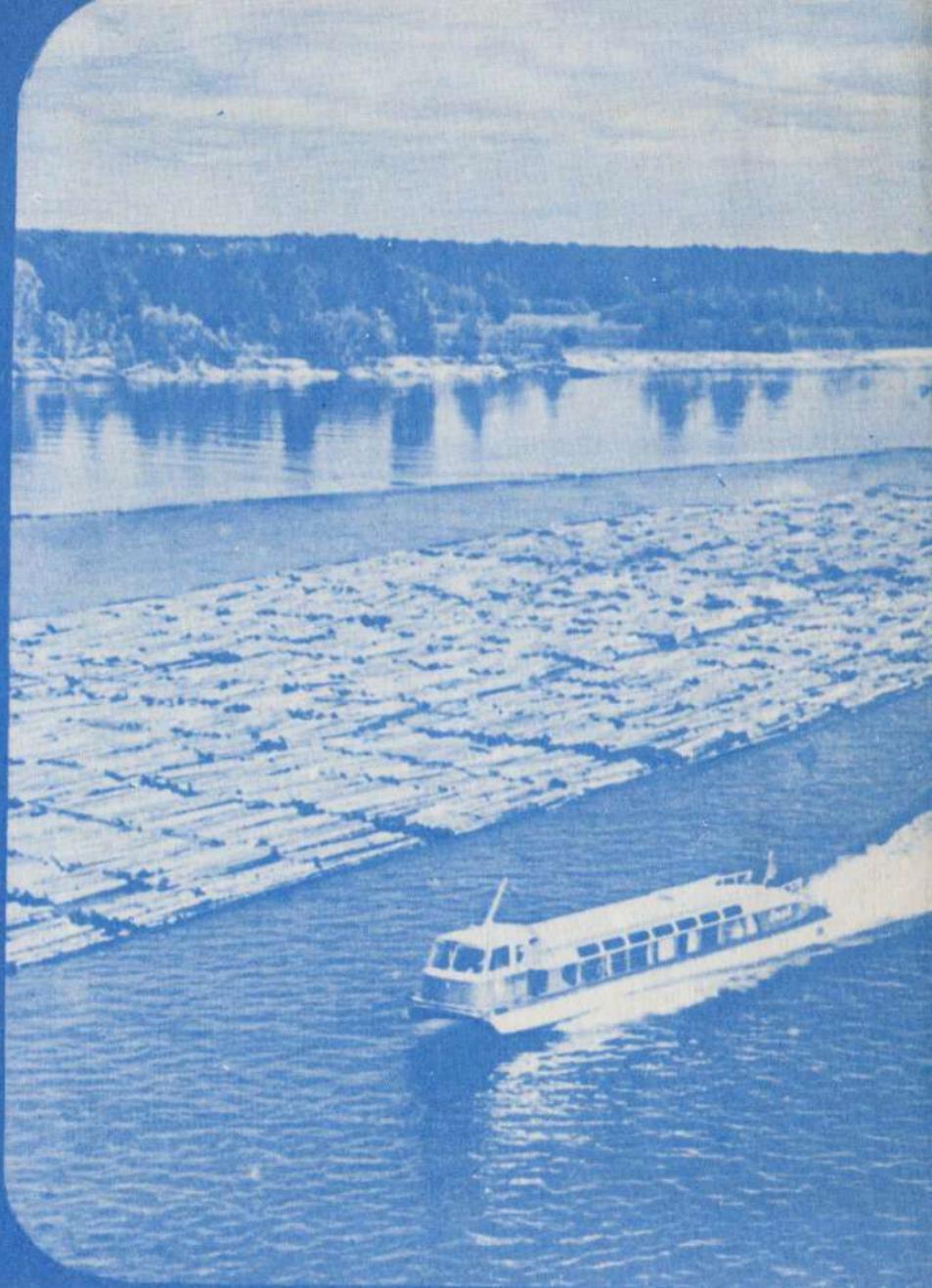
Художник А. В. Мошев

ИБ № 385

Редактор М. М. Леканова. Художест-
венный редактор В. Б. Осипов. Тех-
нический редактор И. Г. Цивунин.
Корректоры Э. С. Грегер и З. А. Га-
бова.

Сдано в набор 30.XI-1978 г. Подпи-
сано к печати 21.II-1979 г. Бумага
№ 1. Формат 70×108¹/₃₂. Усл.
печ. л. 6,3+вкл. 0,7 (Уч.-изд. л. 6,48).
Заказ № 7585. Ц01133. Тираж
15 000 экз. Цена 39 коп. Коми книж-
ное издательство. Сыктывкар, Дом
печати.

г. Сыктывкар, Республикаанская типо-
графия Управления по делам изда-
тельств, полиграфии и книжной тор-
говли Совета Министров Коми АССР.



10 -



39 коп.



КОМИ КНИЖНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1979.