

**МБУК «Троицко-Печорская МЦБ»
Библиотека пгт. Мылва**

Голубые дороги Севера



**История и современность
Затонского сплава участка**

**Мылва
2014**

Уважаемый читатель!

У вас в руках информационно-библиографическое издание, посвященное речному флоту Троицко-Печорского района.

Пособие состоит из двух разделов: библиографический очерк «Голубые дороги Севера» и подборка стихов «Поэтической строкой о речниках Троицко-Печорского района».

В издании собраны материалы о том, как зарождался речной флот на реке Печора и в Троицко-Печорском районе, сведения о речниках, которые живут и проживали в поселке Мылва.

При подготовке очерка были использованы материалы из публикаций районной газеты «Заря», архивные документы и воспоминания старожилов поселка Мылва.

Голубые дороги Севера: История и современность Затонского сплавуучастка: библиографический очерк /МБУК «Троицко-Печорская МЦБ», библиотека пст Мылва; сост.: Н.А. Кожанова, библиотекарь Мылвинской библиотеки, компьютерная верстка О.Н. Волковой. – Мылва, 2014.

Из истории...

*Придет ли пора, когда жизнь промышленная
озарит богатства здеишей пустыни
и богатства эти принесут пользу человечеству?*

*Впрочем, на все есть пора:
рано ли, поздно ли, а придет она.
Предположения, кажущиеся
теперь иным несбыточным,
осуществятся, упростятся для понятий...*

В.Н. Лыткин.

«Дневник во время путешествия на Печору в 1840 и 1843
годах»

Несколько столетий назад речные суда уже бороздили воды Печоры. Вначале – небольшие весельные и парусные. Ведь обыкновенная лодка – тоже судно. Затем появились суда покрупнее. Их тянули бурлаки на бечеве вверх по реке. Лодочники хорошо знали свой маршрут, поведение реки и ее капризы. Они убирали топляки и камни, преграждавшие ход. А, уткнувшись в перекаат, людям приходилось разгружать судна, и только тогда они переводили их на достаточные глубины и загружали снова. Народ, работавший на воде, был упорный, смекалистый и трудолюбивый.

Судоходство на Печоре и её более крупным притокам – Ижме, Илыче, Усе и другим стало развиваться в начале XIX века. До этого оно с трудом обеспечивало нужды края в перевозке грузов. В 1864 году на Печоре появилось первое паровое судно, а к началу двадцатого века их было более двух десятков – и буксирные, и грузопассажирские.

Лесозаготовительные и лесосплавные организации Печоры берут свое начало с 30-х годов. Одни раньше, другие – позже. Люди давно стали понимать, что лес – огромное богатство, овладев которым, можно беспрерывно на протяжении многих лет получать от природы милостивые дары.

Да, именно дары, так как, не прилагая никаких усилий для выращивания леса, мы пользуемся им, получаем не только строительные материалы, но и ценное сырье для целлюлозно-бумажной промышленности. На лес всегда был спрос. Еще в далеком прошлом купцы-одиночки в сопровождении ватаг на широких барках пробирались первой водой в далекий край за ядреной медноствольной сосной. Все их затраты, видно окупались, коль появлялись они на Печоре в каждую навигацию.

С установлением на Печоре советской власти лесозаготовки здесь еще десять лет велись небольшими группами людей, создававших артели. Труд лесорубов был тяжёлый, изнурительный. Деревья спиливали вручную лучком или поперечной пилой и тут же, у пня, разделявали на сортименты. Потом на лошадях вывозили бревна к реке, связывали в линейки и сплавляли вниз по Печоре до Нарьян-Мара, где сдавали древесину лесозаводу. Тот выпускал пиломатериалы и отгружал их на экспорт. Но с каждым годом развивающееся народное хозяйство страны требовало леса все больше, а потому встал вопрос об увеличении объемов лесозаготовок. Начали создаваться лесозаготовительные предприятия.



В 1929 году были организованы Ижемский и Троицко-Печорский леспромхозы, а также Усть-Цилемский лесопункт. Они объединили мелкие лесосучастки и вели заготовку леса, в основном в прибрежных зонах.

За 12 лет, с 1948 по 1960 год, были открыты леспромхозы: Канинский, Дутовский, Верхне-Печорский, Митрофановский и Комсомольский.

Первым директором Канинского ЛПХ был В.А. Асеев, Комсомольского – С.В. Максимович.

В трех остальных леспромхозах по три года и больше проработал Федор Николаевич Страшко. Он был отличным организатором производства.

Надо начать новое дело – посылали Ф.Н. Страшко. Знали: все сделает к сроку. А когда предприятие пачинало давать продукцию, жизнь людей налаживалась, директор леспромхоза получал новое назначение. По всей Печоре, от Якши до Усть-Цильмы, жители лесных поселков знали Ф.Н. Страшко. Он оставил добрый след на земле.

Внедрение новой техники, механизация технологических процессов лесозаготовок способствовали коренному перелому в развитии лесной промышленности Печоры. Древесины стали заготавливать больше. Пришло время совершенствовать и лесосплавную фазу производства, оснащать её механизацией. В короткий срок на базе лесопунктов и сплавучастков лесозаготовительных предприятий были созданы специализированные сплавучастки и сплавконторы. Это положило начало развитию лесосплавной отрасли на Печоре с механизацией и концентрацией работ. Уже вскоре на сплотке леса появились сплотстанки, плавучие самоходные лебедки, первые образцы паровых сплоточных машин, а также технологический флот... Общее руководство осуществлял трест «Комилес», находившийся в городе Сыктывкаре.

В верховьях Печоры создавались новые лесозаготовительные предприятия. Возросли объемы заготовок и сплава леса. Сложности проведения сплавных работ требовали постоянной и четкой координации всего технологического процесса и единого руководства проведения сплава. Эти обстоятельства и явились основным аргументом того, что накануне навигации 1952 года в г. Печоре был организован трест «Печорлесосплав» с подчинением Министерству лесной промышленности. Все сплавные конторы, сплавучастки и сплаврейды, расположенные по Печоре, вошли в состав треста. Первым его управляющим был Дмитрий Осипович Худяков.

С созданием треста «Печорлесосплав» и начинается история лесосплавной отрасли промышленности на Печоре.

Конечно же, новая управленческая надстройка зародилась не на «чистом поле». У сплавщиков уже был накоплен определенный опыт и в управлении, и в производственных процессах.

Руководству треста предстояло все это обобщить, соразмерить достигнутое с требованием времени и показать, что очередная реорганизация пошла на пользу общему делу.

Начали с того, что все лесосплавные работы стали проводить по единому технологическому процессу, под единым руководством и с перспективным планированием производства. Это способствовало техническому и хозяйственному развитию лесосплавных предприятий. Прежде всего, на базе сплавучастков создали укрупненные сплавконторы и сплаврейды.

На протяжении почти всей своей истории сплавщики и лесозаготовители Печоры были инициаторами добрых дел и добивались высоких результатов в труде.

В 1932 году организована первая судоремонтная мастерская с электростанцией в Троицко-Печорске.

На лесозаготовках стала внедряться новая система организации труда – сквозные бригады, на заготовке и вывозке леса ввели сдельную оплату труда.



В феврале 1952 года на базе Печорской лесоперевалочной базы, Среднепечорского, Дутовского, Ижемского леспромпхозов и Подчерского сплавного рейда создан трест «Печорлесосплав», который занимался заготовкой, вывозкой, разделкой древесины, сплавом её в плотках и баржах по Печоре и её притокам на Печорскую лесобазу и потребителям по всему бассейну Печоры до Нарьян-Мара. Общая протяжённость сплавных путей составляла около 1500 км. от с. Курья до г. Нарьян-Мара. Ежегодно сплавлялось по р. Печоре с выгрузкой на Печорской лесобазе около 1 млн. куб.м древесины.

Доставка леса потребителям осуществлялась по рекам, где ежегодно транспортировалось более 70% перевозимых лесных грузов. Преимущества лесосплава – массовость, дешевизна, сравнительно малая трудоемкость доставки древесины потребителям. Отрицательные моменты – сезонность, малая скорость. Сравнительно длинный путь следования грузов из-за извилистости рек. В бассейне реки Печоры до 1952 г. все сплавные работы выполняли лесозаготовительные предприятия треста «Печорлес» и Печорская сплавная контора. Массовое внедрение плоточных машин (ВКФ-8, ВКФ-16, «Унжлесовец-3» и ЦЛ-2) началось в годы первых послевоенных пятилеток.

В 1956 году было организовано объединение «Печорлесосплав»... С 1956 года по реке Печора начали сплавлять лес от Якши до Подчерской запани. С 1958 года Затон Троицко-Печорской сплавоконторы одновременно с ремонтом мотофлота стал заниматься заготовкой древесины.



Подчерская запань

Затонский сплавной участок



Маленьким, вертявым ручейком начинается река Северная Мылва. Приняв на своём пути множество таёжных ручейков, она несёт свои воды в могучую реку Печора... В послевоенные годы река обрела трудовую жизнь.

На правом берегу реки Северная Мылва, неподалёку от сё устья реки Печора, началось строительство Затонского сплавного участка, принадлежащей Троицко-Печорской сплавконторе. Это было удобное место для зимней стоянки судов: берег высокий, да и у реки достаточная глубина. Перевезли сюда первое здание – механические мастерские из местечка Кирпичный, которое находилось неподалёку, на левом берегу реки Северная Мылва.

16 сентября 1948 года *Фуст Евгений Христианович* был направлен на постоянную работу в Троицко-Печорский сплавучасток механиком. Ему было поручено монтаж сплочных станков «Блокстад» и «Унжлесовец», а также организация механической мастерской и зимний ремонт при Затоне.

Фуст Е.Х. сам укомплектовал кадры для монтажа сплочных станков и для механических мастерских.



В центре Фуст Е.Х.



В мастерских стали работать профессионалы из числа кадров Троицко-Печорского леспромхоза.

Фуст Е.Х. назначили заместителем начальника по мастерским, а также возложили на него руководство кузницей, электросварным цехом и электростанции ПЭС-60. Увеличивалось число катеров. А было их сначала около пяти.

В конце навигации 1950 года, рядом с мастерскими построил себе домик-временку *Георгий Михайлович Влахов* и переехал со своей женой *Евстолией Алексеевной* из местечка Кирпичный. Они стали первыми жителями нового поселения. Георгия Михайловича назначили начальником караванки.



Влахов Г.М.



Зажигаев К.В.

Много сил и организаторских способностей приложил в первые годы становления Затонского сплава участка его первый основатель и руководитель Евгений Христианович Фуст. У Евгения Христиановича были в то время хорошие и надежные помощники.

Рядом с ним были *Ющенко Валентин Наумович*, *Попов Федор Иванович*, *Зажигаев Кузьма Васильевич*, *Зубов Александр Иванович*.

Трудное было время послевоенное. Не хватало оборудования. Но не ждали с неба машины небесной. Немало инициативы и творчества вкладывали в свою работу слесари и станочники. Особенно умелыми мастерами были *Н.С. Долгих, Н.М. Юдин, В.Н. Попов*. В кузнице сплавучастка работал в то время человек незаменимый и нужный всем, *Михаил Васильевич Яковлев*. Старожилы помнят молодым слесаря-ремонтника *Мишу Уляшова*. Сколько катеров было отремонтировано досрочно и с высоким качеством, благодаря ударной работе таких, как Михаил Уляшов, который вскоре был выдвинут на должность старшего механика сплавучастка. А в 1976 году коммунист *М.И. Уляшов* был избран председателем Мылвинского Совета народных депутатов.

С первых дней основания сплавучастка старшим электромехаником работал в коллективе *Михаил Степанович Марков*, по-настоящему добросовестный человек.

Слава о *Попове Фёдоре Ивановиче*, капитане сплава сороковых годов, шла тогда по всей республике. По стопам отца пошли и братья *Поповы* – *Петр Федорович* и *Василий Федорович*.

Петр Федорович Попов был капитаном катера «Печорлес-186». Опытный, хорошо знающий все тонкости сплава, умеющий найти выход из любого трудного положения – такой он, ветеран речного флота.

Двенадцать лет ему было тогда (1942 г.). Как и все его сверстники, в трудные годы работал на катере матросом.



Попов П.Ф.

Отец, мать, брат Василий и сестра Мария, весь экипаж – Поповы. Шестидесятипятикиловаттный газогенераторный двигатель, мощная лебедка – вот и весь катер «Печорлес-12», на котором они работали. А таскали они на своем «газгене», так в шутку называли свой катер, плоты с Подчерья до Печоры.

Навсегда в памяти Петра Федоровича остался тот день, когда он в первый раз встал за штурвал. Исполнилось ему тогда пятнадцать лет. 18 августа сорок шестого года в первый раз в жизни повел он свой катер в Подчерье. Водил плоты до 51-го года. Потом – армия. Вернувшись домой со службы продолжил работу на флоте.

А в октябре 57-го года пришел в Троицко-Печорск приказ о награждении его орденом «Знак Почета». Двадцать семь было ему тогда. Нет, не все факты из жизни капитана Петра Федоровича уместились в этом рассказе, лишь малая часть.



Шавердук А.Д.

Анатолий Дмитриевич Шавердук после окончания Сыктывкарского ремесленного училища приехал в Троицко-Печорск. Это было 20 апреля 1954 года. «...Анатолий отличался от своих друзей рослой фигурой. В шеренге всегда правофланговым был, теперь-то уж впереди, в полном смысле этого слова...» -

вспоминает бывший начальник Затонского сплава участка Василий Тимофеевич Андреев. Практика для Анатолия Шавердука оказалась короткой – чуть больше месяца.

В июле он уже сам самостоятельно встал за штурвал катера. Стать капитаном в неполные семнадцать лет – такой чести он удостоился один из группы.

Парсень проявлял не только характер, но и все схватывал на лету. А главное – старался сделать все на совесть, надежно.

Сразу после ледохода теплоход под номером 84 отправляется в верховья Печоры. Судоводители пристани Троицко-Печорск хорошо знают: если их сопровождает 84-ый, то можно быть спокойным, хвост плота будет вовремя прижат и оттянут на опасных участках реки. И это будет сделано без единой «помарки». На постановке запаней и бон Шавердук показывал такой класс, что каждый маневр судна можно сразу в учебник вписать. В Затонском сплавучастке экипажу, возглавляемому Анатолием Дмитриевичем, поручали самые ответственные задания. Почти два десятка навигаций он неизменно отправлялся за пределы района – в Кырту и Подчерье, где шла летняя сплотка плотов. А работа там днем и ночью горячая.

Сорок лет проработал на сплаве капитан-механик катера «Печорлес-84» Анатолий Дмитриевич Шавердук. Родом он из Белоруссии, а вот судьбу свою здесь нашел, на Печоре. Парнишкой нашел. За плечами только ремесленное училище и никакого опыта в работе. Но мало было в то время специалистов, и Анатолию Дмитриевичу не дали походить в учениках. Тогда, в 1954 году, он стал самым молодым капитаном катера. Немного поработал, обвык, в армию призвали. А как отслужил – не на родину потянуло. Позвала Печора. Её причудливые берега, её широта и полноводность разливов.

Не сразу, а только на восьмом году работы в коллективе его заметили. За особый вклад в навигацию 1962 года вручили Почетную грамоту.

Шли годы, и каждый оставлял отметку в трудовой биографии капитана. Потом были самые значительные в его жизни награды – орден Трудового Красного Знамени и медаль «За трудовую доблесть».

Кто не знает в Мыльве Вардаковых? Фамилия здесь известная.



Вардаков И.Г.

10 сентября 1954 года приняты рабочими на кирпичный завод *Вардаковы Иван Григорьевич и Александра Павловна*. Трудная послевоенная жизнь погнала их семью в дальний путь. Завербовали в Коми АССР. Вместе с родителями приехали и дети.

Помнят старожилы главу дружной и большой семьи - Ивана Григорьевича. Много лет был сучкорубом, потом плавал по Печоре шкипером. Работящий был человек. По стопам отца пошел старший сын Геннадий. Он стал плавать на Печоре матросом. Потом в сплаваучасток пришел *Николай Вардаков*. Много лет проработал капитаном-механиком на перевознике, который доставлял людей через реку Северная Мыльва из Троицко-Печорска в поселок Мыльва и обратно.

Леонид Иванович — тоже капитан-механик, в каждую весну на своем катере отправлялся в дальние рейсы по Печоре. Не раз доходил до Нового Бора.



Вардаков Л.И.

Есть в этой семье и еще один капитан. По счету - третий.

Это *Александр Иванович Вардаков*. Тоже человек работящий. Его руководство сплаваучастка всегда посылал туда, где всего труднее. Опытный сплавщик, напористый, трудолюбивый. По весне его катер работал на установке запаней, потом помогал буксировать лес в Печору, возить грузы, убирать наплавные сооружения.



Вардаков А.И.

С 10 сентября 1954 года приступил работать мотористом на самоходную лебедку *Овчаренко Владимир Алексеевич*. Много лет работал капитаном, а затем капитаном-наставником. Его жена Анастасия Васильевна работала в сплавучастке экономистом, диспетчером на флоте.

В 1955 году приехали братья *Старовойтовы Иван Серафимович* и *Александр Серафимович*. Иван стал работать инструментальщиком в механических мастерских, а Александр устроился рулевым-мотористом.

В апреле 1956 года приняты на работу *Воропаев Николай Михайлович* мотористом и *Воропаева Анна Архиповна* шкипером на «Унжлесовец».

Было это в далеком 1958 году. Именно в тот год и появился в Троицко-Печорске молоденький капитан *Землянухин Степан*. Ему сразу же доверили пштурвал катера. Ровно тридцать лет «пробороздил» печорские воды. Всю свою трудовую жизнь. 15 лет отработал Степан Степанович на чисто сылавном буксире №414. По Илычу и Малой Печоре ходил, плоты выводил и ставил на передержку. А буксир-то этот был 1952 года. У другого бы капитана вовек столько работы не переделал. С горьким сожалением отправлял Степан Степанович свою старенькую машину «на пенсию».



Землянухин С.С.

В годы войны *Черемисин Мефодий Прокопьевич* работал в низовьях Печоры. Менялись места базирования судов, и семья также следовала на новое место жительства. Жили в Усть-Усе, Щельяюре, Еджыд Кырте, в Лсмтыбожс. В 1959 году семья Черемисиных переехала в Троицко-Печорск. Дети (а было в семье уже два сына и три дочери) выросли в Затонском сплавучастке, где отец работал на катерах до самой пенсии. Мефодий Прокопьевич награжден медалью «за доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945г.г.». За хорошую, многолетнюю работу неоднократно поощрялся пароходством. Награжден также юбилейными медалями в честь Великой Победы.



Косых В.М.

Трудовая биография *Валентина Михайловича Косых* началась на реке Печоре в Подчерском сплавном рейде. (1961г.). Сразу же после армии пришел он на катер. С тех пор никуда и не уходил с предприятия, хотя менялись названия, происходили соединения и разъединения. С ранней весны и до поздней осени ходил его катер вверх и вниз по реке. Как только проходил ледоход, Валентин Михайлович занимался доставкой плотов. Дело это тонкое и требует большого мастерства. Во-первых, надо вывести плот из курьи, во-вторых, хорошо знать фарватер реки, чтобы не оказалась древесина на мели. А сколько у капитана Косых бывало работы, когда начиналась горячая пора постановки запяни.

Надо было в кратчайшие сроки установить все необходимые наплавные сооружения. Да и на выкатке без него не обходилось. Только и слышались позывные по радиации: «62-й! Где находишься?» Через минуту помощник капитана Александр Ильич Осипов отвязывает концы. Буксирный теплоход №62 уже спешит на помощь в запянь.

Сорок с лишним навигаций проработал на реке Печоре *Егор Александрович Беляев*. С раннего утра и допоздна спует его катер «КС-100» по реке. Именно он был первым помощником, когда устанавливали наплавные сооружения. Именно Беляев делал все для того, чтобы ладились дела у сплавщиков и выкатчиков леса. То, что может Беляев сделать за день, и трем таким капитанам катеров не под силу. Главное, у него всегда катер был на ходу. Следил он за ним, предупреждал каждую неисправность. А какая маневренность! Только позавидовать можно да молодым поучиться! Без помощника работал, один со своими многочисленными поручениями справлялся успешно.



Беляев Е.А.



Башанов А.В.

В 1963 году приехал в Коми, в Печору Башанов Александр Васильевич. А там заметил его директор здешнего леспромхоза Федор Николаевич Страшко и забрал в Троицко-Печорский район.

34 года капитан-механик Башанов проработал на катерах, исходил Печору от Речного до Усть-Усы.

В 1963 году за романтикой приехал

капитана-механика и плавал на катерах. 1972 году перешел работать на пилораму рамщиком и оттуда вышел на пенсию.

Тридцать с лишним лет водил суда по Печоре капитан-механик Затонского сплавучастка Василий Дмитриевич Савешкин. Возил всевозможные грузы для нефтяников и лесников, побывал в самых различных уголках нашего края. Немало навигаций отплавал на барже «Печорлес-45» и «каэске».



Савешкин В.Д.

Экипаж самоходной баржи №45 Затонского участка работал на перевозке грузов и оборудования для буровиков: Савешкин Василий Дмитриевич – капитан-механик, Сергей Михайлович Янаев – первый помощник капитана – первый помощник механика, Александр Егорович Лызлов – рулевой-моторист, Леонид Альвинович Поцов – рулевой-моторист.



Четверть века водил буксиры по Печоре капитан буксира «Печорлес-409» Затонского сплавучастка *Владимир Андреевич Солодовник*.

Своим богатым опытом охотно делился с молодыми речниками. Если трудно кому – не отойдет в сторону. А если вопрос касался всего коллектива, чувствовал двойную свою ответственность. Почему? Да потому, что, выбирая Владимира



Солодовник В.А.

Андреевича депутатом районного совета, товарищи доверяли ему действовать от имени коллектива, стоять за коллектив. Разве ж можно такое доверие подорвать?

Александр Иванович Недобитко работал в Затонском сплавному участке капитаном-наставником. Главная его задача – контролировать эксплуатацию судов во время навигации. Дано ему было такое право как одному из опытных работников. А сначала А.И. Недобитко сам водил судно. Его комсомольско-молодежный экипаж неизменно добивался высоких показателей в социалистическом соревновании. На отчетно-выборном партийном собрании коммунисты Затонского сплавного участка избрали капитана-наставника Недобитко своим секретарем.



Недобитко А.И.

«Печора – вся жизнь моя» - в этом признается капитан-механик Александр Иванович Недобитко. Он прошел её от верховья Урала до мыса Болванский нос. Он видел Печору и в восход солнца, и в закат, и в грозу, и в туман, и в ясную погоду, и в пасмурную. И в каждое время она по-своему красива. Отец его – Иван Семенович Недобитко тоже был капитаном.

Десятилетним мальчишкой, Александр вместе с отцом уже ходил в навигации. До сих пор вспоминает Александр Иванович, как утром отец доверял ему завести двигатель, как он с трудом надавливал на кнопку всей своей мальчишеской массой...на месяц-полтора они вместе уходили в рейс.

А когда возвращались, Сапа – невысокого роста мальчуган, гордо шел по поселку, грудь колесом, первым вбегал в дом и радостно сообщал матери: «мы приехали!».

В 1969 году его приняли в Транзитно-транспортную сплавную контору (ТТСК) (через райисполком) матросом, под ответственность отца. Его первый пароход – К-21 «Печорлес-34». По вине механика произошла крупная авария: их пароход столкнулся с БТК-278, в корпусе образовалась огромная дыра, с рост Александра. Тогда и прошел 16-летний Александр свое первое крещение на реке.



После окончания Ухтинского лесотехнического техникума с дипломом «техник-механик», успев отслужить в армии, он стал капитаном на стареньком «Печорлес-407».

А через год осенью получил новый теплоход «Печорлес-408», в следующую навигацию уже пошел на нем. И тогда по приказу партии собрал комсомольско-молодежный экипаж.

Пришел к нему после окончания Салехардского училища Валерий Викторович Кувшинов – механиком, Александр Батаков – рулевым-мотористом, Александр Васильевич Котов – тоже рулевым-мотористом. Рядом со старшим братом работал рулевым-мотористом Владимир Иванович Недобитко.

Все молодые, интересные! Комсомольцы соревновались с экипажем «Газпрома». Выполняли план на 280 процентов! Их салон выглядел, как ленинская комната: вся в вымпелах.

А самого Александра Ивановича в 1982 году за успехи, ответственность, добросовестность, целеустремленность наградили знаком ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец XI пятилетки» II степени.



В 1985-м подошло время к пенсии капитана-наставника Василия Федоровича Попова. На свою должность он выбрал достойную кандидатуру – А.И. Недобитко. А в напарники Александр Иванович взял *Владимира Алексеевича Леонова*, он постарше и опыта побольше (ведь самому Александру было всего 35 лет). Так люди доверили ему свои судьбы. В подчинении – 59 единиц самоходного флота, катеров, и 20 - несамоходного, это баржи, понтоны, брандвахты.

В 1995 году получил приглашение в государственную речную судоходную инспекцию печорского бассейна РФ – инспектором. Охранял участки: Якша-Вуктыл, г. Печоры, Щельяюр-Шарьян-Мар. А затем ещё работа капитаном-механиком на Т-63 №28 в ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз». Речники обеспечивали нефтяников бесперебойной перевозкой техники, труб, оборудования.

Добрую половину коллектива Затонского сплава участка составляли работники речного транспорта. Примерами в труде служили капитан-наставник В.Ф. Попов. Капитаны - механики А.Г. Буров, С.С. Землянухин, И.П. Кошевой, М.А. Юдин, В.М. Попов, Н.М. Канев, В.Д. Савешкин. Все знания они передавали молодым. У каждого было немало учеников, достойно продолжающих дело наставников – капитаны В.В. Рубцов, В.Ф. Демьяновский, В.Г. Снопков, Л.И. Вардаков, В.И. Пилишук, В.М. Дуркин, В.В. Карпенко, механики Б.К. Попов, П.П. Пыстин, М.Н. Канев.

В немалой степени четкая работа судов зависела и от рулевых-мотористов. Речники знали: если катера ведут такие рулевые, как А.В. Акатьев, Г.П. Павлов, Э.Н. Нуруллин, П.Ф. Максименко, А.А. Каптанов – можно быть спокойным.

Избрав нелегкую профессию, эти люди оставались верны ей, трудились с честью.

Дружно работала небольшая команда КС-935 Затонского сплава участка: капитан-механик *Павел Михайлович Шеклеин* и рулевой-моторист *Валентин Викторович Карпенко*.



Карпенко В.В. и Шеклеин П.М.

С хорошей готовностью встречали навигацию речники Затонского сплава участка. Все суда сдавались в эксплуатацию своевременно и с хорошим качеством. В этом была большая заслуга механика-наставника *Василия Николаевича Короткова* – человека добросовестного, опытного ремонтника, умелого организатора производства.



Коротков В.Н.

Василий Николаевич долгое время проработал и капитан-наставником. Ремонтно-механические мастерские Затонского сплава участка – своего рода палочка-выручалочка для многих механизаторов «Печорлеса». Самую нужную деталь, запасную часть могли сделать только здесь.

Работали в мастерских в большинстве своем люди увлеченные, настоящие мастера своего дела. Такие как *Василий Константинович Бажуков*, *Василий Николаевич Попов* и *Николай Хомутильников*. Он токарь пятого разряда, выполнял самую тонкую и сложную работу. Делал все обстоятельно, на совесть.

Николай Хомутильников награжден знаком ВЛКСМ «Мастер-умелец». Тому же и своих подопечных учил. Самый последний его ученик *Валерий Румянцев* работал рядом с ним, в отношении к делу стремился повторить своего учителя. Уходили в рейс суда. Впереди их ждала напряженная работа на сплаве. И знал токарь Румянцев, что выточенные его руками детали должны прослужить не один срок, обеспечивая бесперебойную работу катеров в течение всей навигации.

Короткова Василия Николаевича избрали председателем исполкома Мыльвинского Сельского совета.

В марте 1987 года на рабочем собрании ремонтно-механических мастерских Затонского сплава участка на место Короткова В.Н. мастером был избран *Евгений Шейнфиш*. Приметили в нем товарищи особую доброжелательность и трудолюбие, умение прийти на помощь, если в ней нуждается кто-то из окружающих.

Почти четверть века работал в Затонском сплава участке Владимир Федорович Сердитов. Владимир Федорович – слесарь-котельщик. Но если нужно, в любую минуту мог и сварщиком быть – пятый разряд имел.

Владимира Федоровича вспоминают добрым словом и капитаны судов. Многим помогал этот человек готовиться к навигации: ремонтировал, реставрировал, варил. На его счету немало усовершенствований и предложений, которые дали предприятию экономический эффект.

Много готовилось плотов, весной их отправляли вниз по реке. Лесозаготовка в районе велась от верховьев до средней Печоры. Пароходство буксировало плоты до Печоры.



на нижнем складе

А в остальное время до открытия реки все капитаны катеров работали на нижнем складе в лесозаготовительных бригадах. Бригады организовывали из числа плавсостава.



Шейнфиш Е.А.

Самая горячая пора у речников было, когда судно на воде. В навигации дел хоть отбавляй. И наплавные сооружения надо ставить, и грузы необходимые доставлять по Печоре. Зимой полтора месяца на флоте ремонтом занимались.

А в остальное время до открытия реки все капитаны катеров работали на нижнем складе в

На нижнем складе можно было встретить опытных капитанов: Василия Дмитриевича Савешкина, Василия Федосеевича Демьяновского, Ивана Ивановича Грунковского, Вениамина Ивановича Нефедова, Василия Ивановича Пилипюк, Леонида Ивановича Вардакова. Работники плавсостава и на берегу показывали высокие производственные показатели.

Анатолий Алексеевич Дмитриевич – рулевой катера Затонского сплавного участка летом-за штурвалом, а зимой пилил лес на сортименты. Передохнув после навигации, брались речники за пилы. Разделку хлыстов осваивали на отлично.

Характер работы сплавного участка был таков, что и суда водили, и лес заготавливали, и сами на сортименты его пилили, конечно, и флот успевали подготовить к навигации.

Река и лес, ремонт судов, их вождение, плоты, запаны были точками приложения сил речников Затонского сплавного участка.



ЛИТЕРАТУРА

- Беляев М. Повторить себя в детях //Заря.– 1986.– 25 февраля.– С. 2.
- Беспокойный характер //Заря.– 1986.– 26 июля.– С. 1.
- Бутов В. Точка опоры //Заря.– 1987.– 28 апреля.– С. 2.
- Гули Г. Печора – золотые берега.– М.: Мысль, 1972.– 141с.: 8л. илл.
- Демьяновская Т. Лучшие в сплавучастке //Заря.– 1983.– 4 июля.– С. 1.
- Демьяновская Т. Тон задают капитаны //Заря.– 1984.– 1 марта.– С. 2.
- Желтый В.В. Печора и Печорцы.– 1-е изд.– Печорское время, 2000.
- И его руками //Заря.– 1987.– 16 мая.– С. 2.
- Коллектив в него верит //Заря.– 1987.– 21 мая.– С. 1.
- Коротков В. Наставник //Заря.– 1986.– 13 марта.– С. 2.
- Надежный человек //Заря.– 1987.– 28 мая.– С. 2.
- Народный избранник //Заря.– 1988.– 7 июля.– С. 1.
- Недобитко А. В надежных руках //Заря.– 1986.– 5 июля.– С. 2.
- Овчаренко А. Горячая пора //Заря.– 1984.– 19 мая.– С. 1.
- Овчаренко А. На ответственных участках //Заря.– 1984.– 1 сентября.– С. 1.
- Савешкин В. Ещё рынок: А где же ритм? //Заря.– 1986.– 28 января.– С. 2.
- Северный лес на все времена: Из истории лесопромышленного комплекса Республики Коми [текст]: К 90-летию РК /сост.: Н.В. Мельникова.– Сыктывкар: Коми республиканская типография, 2011.– 432 с.: фото ил.
- Северцова С. Оценка капитану //Заря.– 1988.– 2 июля.– С. 2.
- Секретарева С. Верность капитана //Заря.– 1988.– 1 июля.– С. 2.
- Секретарева С. Молодость – не помеха //Заря.– 1983.– 26 февраля.– С. 2.
- Сердца родной уголок //Заря.– 2001.– 27 января.– С. 2.
- Сорок навигаций Беляева //Заря.– 1996.– 1 августа.– С. 2.
- Сорок пять навигаций Беляева //Заря.– 1998.– 18 июля.– С. 3.
- Терентьев Н. Капитан Шавердук //Заря.– 1986.– 18 марта.– С. 2.
- Тридцать пятая навигация //Заря.– 1996.– 17 августа.– С. 3.
- Яранов В. Верность Печоре //Заря.– 1987.– 5 июля.– С. 2.

