



Н. ДУБИЛЕТ, А. ЗОЛОТОВ, В. РЕМЕЗОВ

КАМА – РЕКА-ТРУЖЕНИЦА

КАМСКОЕ ОРДЕНА ЛЕНИНА РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

Н. ДУБИЛЕТ, А. ЗОЛОТОВ, В. РЕМЕЗОВ

**КАМА —
РЕКА - ТРУЖЕНИЦА**

*Уважаемому
Владимиру
Владимировичу
Ручковскому —
— один из авторов:*

Ремезов

16. II 1973 г.

В этой книге рассказано, как на Каме началось паровое судоходство, какую роль сыграло и играет оно в развитии экономики страны, какой вклад вносит его коллектив в осуществление планов коммунистического строительства.

Авторы книги связаны с Камой многолетней работой. Журналист Н. И. Дубилет в годы войны и после нее редактировал бассейновую газету, был корреспондентом центральной газеты водников. А. С. Золотов работал начальником полтотдела пароходства, В. Н. Ремезов — эксплуатационник, кандидат технических наук.

Книга рассчитана на массового читателя, ее могут также использовать агитаторы и пропагандисты.

Авторы благодарны рецензентам Н. А. Аликиной, заведующей партийным архивом Пермского обкома КПСС, Н. В. Рощину, Н. Я. Шмелеву и Л. В. Яковлеву, сделавшим замечания и дополнения к рукописи, а также Л. Г. Дворсон, директору Пермского областного краеведческого музея, работникам архива Пермской области, оказавшим помощь в подборе материалов.

Не безответною и сонною, —
Не просто мимо протекла —
Она хозяйкою законною
В твою судьбу, Урал, вошла.

В. Радкевич, «Кама»

Предисловие

Навигация 1971 года была для речников Камского бассейна юбилейной: исполнилось 125 лет с начала регулярного парового судоходства на уральской реке. Эту дату отметили не только речники, а и все жители Прикамья. Такое внимание правомерно. Транспортное значение этой магистрали выходит за пределы Урала, ведь Кама — одна из крупнейших водных артерий Европы.

Из книги «Кама — река-труженица» читатель узнает об интересной судьбе этой реки, ее людях: какой уральская река была раньше, какой она стала благодаря творческой энергии советских людей — строителей коммунизма.

Эта книга — не исследование и не монография, а историко-экономический обзор. Работая над ней, авторы опирались на документальные материалы, пользовались трудами В. И. Ленина об Урале, его речами о значении транспорта. Владимир Ильич уделял много внимания работе водного транспорта. В книге упомянуты ленинские документы, касающиеся организации перевозок на Каме, например о перевалке уральского металла на пристани Левшино с железной дороги на воду, о ликвидации «соляной пробки» в Усолье и другие распоряжения и заметки. Камские речники самоотверженно преодолевали трудности, которые переживала молодая Советская республика, и всегда чувствовали направляющую руку и поддержку Владимира Ильича.

Многие материалы книги почерпнуты из таких фундаментальных работ, как двухтомная «История Урала», сборники «В. И. Ленин и Пермский край», «Ленин и Татария», «Ленин и Башкирия», монография «Речной транспорт за 50 лет». Использованы также обширная краеведческая литература о Западном Урале и доку-

менты, хранящиеся в фондах партийного и государственного архивов Пермской области, и местные газеты.

Сверка отобранных для книги материалов дала авторам возможность привести некоторые сведения, опубликованные ранее, в соответствии с фактическими данными.

Так, одним из крупных выступлений камских речников против порядков самодержавной России была забастовка грузчиков левшинских пристаней в июне 1905 года. В освещении этого выступления допускали неточности. Из книги в книгу перекочевывали сведения, что в забастовке участвовало более 500 человек. На самом деле бастовало свыше 800 человек. Начали забастовку действительно 500 человек — это были грузчики с пристани пароходчика Мешкова. Затем они, как доносил Пермский уездный исправник, обошли пристани Любимова, Ушкова, Львова и других владельцев и увлекли за собой еще свыше 300 человек. В забастовку, таким образом, были фактически втянуты все грузчики, работавшие в тот день.

Уточнены и сведения о количестве судов, уничтоженных и поврежденных колчаковцами при их отступлении с Камы летом 1919 года. Погибло не 50 пароходов и 39 дебаркадеров и барж, как считали до последнего времени. Докладные записки с мест свидетельствуют, что в эту цифру вошли только суда, погибшие в устье Чусовой. По всей же камской магистрали было выведено из строя более двухсот самоходных и несамоходных судов.

Далее известно, что летом 1918 года в Перми была создана Камская бронифлотилия. Во втором томе «Истории Урала» читаем: «Спешно формировалась Камская военная флотилия. Речные суда переоборудовались для военных целей: борта бронировались, устанавливались орудия. Команды судов пополнялись рабочими пермских заводов и военными моряками, прибывшими из Петрограда». Интересные сведения о составе Камской флотилии и ее боевых действиях содержатся в монографии А. П. Ненарокова «Восточный фронт. 1918». В ней имеются следующие строки: «Три тысячи моряков Камской флотилии на 18 судах в двух десантных отрядах (куда входили русские, чехи, словаки, мадьяры, немцы) участвовали в боях у Елово, Воткинска...»

И далее говорится, что «неувядаемой славой покрыли свои имена интернационалисты Камской речной флотилии».

Волжская флотилия в первое военное лето не поднималась по Каме выше Галево, а ижевско-воткинские мятежники, имевшие там базу, упорно рвались вверх к Перми. Их натиск сдерживали корабли Камской флотилии, которые в тесном взаимодействии с сухопутными частями провели несколько успешных операций.

В книге приведены некоторые подробности о флотилии. Дело в том, что в последнее время в материалах о гражданской войне на Каме стали исчезать упоминания о ней, что неоправданно умаляет заслуги камских моряков, которые несколько месяцев удерживали на реке фронт от Осы до Бабки протяженностью почти полтора ста километров. В этих боях в составе бойцов флотилии принимали участие А. Г. Кириллов, Г. Л. Падучев, П. В. Мясников и другие речники, пользовавшиеся на Каме широкой известностью.

События, связанные с Камской флотилией, поданы в книге в том же плане, как они освещены в «Истории Урала» и других книгах, изданных после гражданской войны, только подробнее. Использован также журнал боевых действий Третьей армии Восточного фронта.

Материалом для последующих глав книги, в которых рассказывается о хозяйственной деятельности пароходства и переменах, происшедших в бассейне за послевоенный период, послужили архивные материалы Камского пароходства и воспоминания ветеранов.

Введение

Кама — пятая по протяженности река европейского материка. Она собирает огромное количество воды: в год по ее руслу протекает свыше ста миллиардов кубометров воды. Это два Днепра или три с половиной Дона. Недаром в Удмуртии, где Кама берет свое начало, ее называют «Будзим-Кам», что означает «длинная река».

Охватывая значительную часть Урала, Кама сыграла важную роль в хозяйственном освоении края, который издавна слыл жемчужиной России. Урал привлекал несметными сокровищами своих недр. Природа щедро одарила его лесами, рудными месторождениями и водными путями. Такое удачное сочетание способствовало тому, что в XVII—XVIII веках, когда не было железных дорог, здесь возникли заводы и промыслы. Кама с притоками стала транспортной магистралью, по которой богатства края потекли в центральные районы страны.

Талантливые умельцы, слава и гордость Урала, внесли выдающийся вклад в создание отечественного парового флота. На притоке Камы — реке Пожве — был построен один из первых в России пароходов, открывший сообщение по рекам Волжско-Камского бассейна. Но в условиях буржуазно-помещичьего строя возможности Камы в полной мере не использовались. Писатель Д. Н. Мамин-Сибиряк, влюбленный в Урал, с горечью писал: «Какая сильная и могучая река, и как напрасно пропадает эта великая даровая сила: пробежит какой-нибудь жалкий пароходик, проплывут две баржи да несколько лодок — вот и все движение по такой громадной живой дороге...»

После победы Великой Октябрьской социалистической революции, когда круто изменилась судьба России, другой стала и жизнь на Каме. «Громадная живая

дорога» ожила. Гигантская созидательная работа, которая развернулась в стране под руководством Коммунистической партии, привела к мощному развитию производительных сил Урала. На службу народному хозяйству поставлены вновь разведанные богатства, что, естественно, повысило роль речного транспорта.

Жители Прикамья любовно называют Каму славной работницей. Действительно, работает она, не зная отдыха: с ранней весны до поздней осени, днем и ночью, вверх и вниз несет река транспорты с грузами, в основном уральскими. Достаточно сказать, что из 25 с лишним миллионов тонн грузов, которые перевозят за навигацию по Каме, только около 5 процентов поступает на воду из других районов страны.

За годы Советской власти Кама стала не только важной транспортной магистралью. Приведены в действие ее огромные энергетические ресурсы. В районах Перми и Чайковского сооружены мощные гидроэлектростанции. В плане ближайших лет пуск станции в нижнем течении бассейна — в Набережных Челнах. Подпором от плотин созданы моря, разлившиеся на сотни километров.

По широким и глубоководным трассам Камы идут крупные быстроходные суда. На берегах реки выросли новые порты и пристани, промышленные предприятия и рабочие поселки.

С берегов Камы по речным бассейнам страны не раз разносились вести о замечательных достижениях речников. Камичи зарекомендовали себя трудолюбивыми и одаренными людьми, многие их начинания получили широкое распространение на речном транспорте. Признание больших заслуг коллектива — орден Ленина, которым Камское пароходство было награждено в 1947 году в связи со столетием пароходства.

Исторические решения XXIV съезда партии открыли перед камичами новые горизонты. Воодушевленные величественной программой, начертанной партией, они направляют свои усилия на успешное решение больших задач, чтобы порадовать Родину новыми добрыми делами.

Начало парового судоходства

Далеко, в глубь веков ушло время, когда человек стал пользоваться Камой с транспортными целями. Уральская река издавна была важной дорогой. Еще несколько столетий тому назад по ней через Каспий и Волгу проходили торговые пути из стран Ближнего Востока в Пермь Великую и Пермь Вычегодскую.

В XI столетии по притокам верхней Камы пришли на Урал русские люди. Они осваивали земли и открывали в горах и лесах Каменного пояса новые и новые богатства. Вначале эти люди промышляли пушниной. Позже в Прикамье была найдена соль и построены варницы. В XVII столетии на Урале задымили медеплавильные и железоделательные заводы.

Первые предприятия сооружали главным образом вблизи Камы и ее притоков, чтобы сплавлять продукцию водным путем. Для перевозки грузов пользовались деревянными несамоходными судами: ладьями, насадами, коломенками, белянами, дощаниками, расшивами. Наиболее совершенной считалась расшива: она поднимала до 20 тысяч пудов грузов и отличалась легкостью хода.

С Камы уходило много судов. Но не все они возвращались обратно. Заводчикам было выгоднее строить новые суда, чем доставлять их назад вверх по течению. Благо, леса и судостроителей хватало. На верхней Каме, Колве и Чусовой чуть ли не каждый населенный пункт представлял собой верфь. Здесь строили за год по несколько сот барж.

Груженные суда вниз по течению плыли под парусами или с помощью гребцов, а против течения их тащили бурлаки. В начале XIX столетия в Волжско-Камском бассейне насчитывалось около 600 тысяч бурлаков, на Каме, по неполным данным, — свыше 60 тысяч.

Потрясающе тяжелый бурлацкий труд показал великий русский художник И. Е. Репин на широко известной картине «Бурлаки»: люди, впряженные, словно выючные животные, в упряжку, тянут барку. Рабочий день бурлаков начинался на заре и заканчивался ночью. Такой каторжный труд выдерживали немногие.

Труд бурлаков был не только тяжелым, но и опасным. С большим риском был сопряжен весенний сплав груженных барок по горной Чусовой, которая течет между скалами, получившими название «бойцов». От сплавщика требовалось не только мастерство, а и большая смелость. Малейшая неточность в управлении баркой — и бушующий поток бросал судно на скалу. Часто гибли и люди.

В 1815 году журнал «Сын отечества» писал: «Только на Волге погибает ежегодно до 7 тысяч бурлаков... и еще много тысяч возвращается по домам с расстроеным здоровьем...»

Скорости передвижения по реке были чрезвычайно низкими: под парусами в свежий ветер по течению суда покрывали около четырех-пяти верст в час, а на бурлацкой тяге и того меньше. Это не удовлетворяло ни промышленность, ни торговлю.

Мысль талантливых людей России долго и настойчиво искала способы механизировать движение судов. Но царское правительство не верило в творческие способности русского народа и предпочитало привлекать специалистов из-за границы. Ценные технические новшества, созданные одаренными русскими мастерами, не находили применения. Известна, например, горькая судьба изобретения талантливого механика И. П. Кулибина, который сконструировал и построил «водоход», приводившийся в движение силой течения реки. Несмотря на то что испытания показали экономичность «водохода», он был продан с торгов на слом.

Пренебрежительное отношение к творениям мастеровых людей не могло, однако, остановить творческих поисков. В начале XIX века на Каме появилась коновод-

ная машина, идея которой принадлежала А. И. Дурбажеву, работавшему мастером на лесопильном заводе в Огурдино, что в верховьях бассейна. Механизм нового судна был прост: он напоминал ворот. От вала, выступавшего на палубу, расходились рычаги, к которым присоединяли конскую упряжку. Перед отправкой судна посылали вперед лодку с якорем, соединявшимся с судном канатом. Якорь сбрасывали в реку, затем пускали лошадей по кругу. Канат сматывался на вращающийся вал, подтягивая судно. За ним следовал караван из пяти подчалок или десяти-пятнадцати небольших судов, в которых было до 250—300 тысяч пудов груза. Коноводка проходила за сутки немногим более 20 верст. Ее обслуживали до 100 человек и столько же лошадей.

Для того времени коноводка при всех ее недостатках была шагом вперед. На Волге пользовались более совершенной коноводной машиной, сконструированной механиком-самоучкой М. А. Сутыриным.

Но в технике уже наступала эпоха пара: появились паровые машины, а затем и пароходы. Создание первого парохода в России относится к 1815 году. В том году осенью на Неве начал курсировать колесный пароход, построенный на заводе Берда в Петербурге. Через несколько месяцев появился пароход и на Каме. Его соорудили на Пожвинском заводе Всеволожского. Документально установлено, что Всеволожский и Берд предприняли строительство пароходов каждый своим путем, независимо друг от друга. Таким образом, главный город России Петербург и затерявшийся в верхнекамской глуши рабочий поселок Пожва положили начало отечественному паровому судостроению.

Пожвинский пароход был от начала до конца сделан руками местных мастеровых людей. Архивы сохранили для потомков имена первых уральских корабелов: Николая Беспалова, Даниила Вешнякова, Семена Истомина, Павла Чистякова, Георгия Шестакова, братьев Казанцевых и других. Руководил строительством парохода талантливый инженер П. Г. Соболевский, который в 1815—1817 годах был техническим руководителем завода. Он же разработал проекты судовых паровых машин.

Через два года после создания первого парохода на Пожвинском заводе построили еще два: один в шесть, второй — в тридцать шесть лошадиных сил. Длина боль-

шого парохода достигала 30,6 метра, ширина — 6,9, высота борта — 2,6 метра. На пароходе установили две машины по восемнадцати лошадиных сил, которые работали на один вал.

Для обслуживания пароходов Всеволожский отобрал 45 самых опытных мастеров и рабочих. Палубные команды состояли из жителей Орла-городка, машинные — из пожвинцев. Капитанов не было. Главным ответственным лицом являлся старший лоцман. На большом судне им был Г. И. Костянтинов, которого можно по праву считать первым камским капитаном. Обязанности главного механика выполнял П. К. Казанцев.

Любопытная деталь. В сохранившемся списке команд обоих судов значится сменным лоцманом П. А. Пирожков, ставший родоначальником известной династии Пирожковых, представители которой до сих пор трудятся на Каме.

Утром 16 августа 1817 года оба парохода под пушечный салют вышли из Пожвы. Проплыв до устья Камы, они взяли курс вверх по Волге на Казань, куда прибыли 5 сентября. Предполагалось, что рейс будет продолжен дальше по Волге, но раннее похолодание заставило отступить от плана. На обратном пути пароходы были застигнуты ледоходом и в районе Тихих Гор остановились на зимовку. Место для стоянки было выбрано неудачно — весной пароходы залило вешними водами, и их пришлось демонтировать.

В 1821 году в Пожве построили новый пароход, который назвали «Всеволод» — по имени владельца завода. На судне установили две машины, по 16 лошадиных сил каждая. Много труда и выдумки вложили крепостные мастеровые во внешнее оформление парохода. Носовая часть корпуса имела ложкообразную форму, а под бушпритом была установлена фигура человека, который как бы летел вперед...

Пароход «Всеволод» вышел из Пожвы 12 июня 1821 года. Предполагалось, что он пройдет по Мариинской системе в Петербург. На пути пароход останавливался во многих городах на Каме и Волге, вызывая всюду большой интерес. 27 июля он прибыл в Рыбинск. Следовать дальше по маршруту не удалось, так как судно по своим габаритам не смогло бы пройти через шлюзы. Несмотря на это обстоятельство, рейс парохода

«Всеволод» имел важное значение. Это было первое «огненное судно», которое совершило самый длинный путь — от реки Пожвы по Каме и Волге до устья реки Шексны.

У Всеволожского была надежда получить правительственную привилегию на паровое судоходство, но его опередил Берд. Чтобы построить пароход «Всеволод», уральскому заводчику пришлось уже испрашивать у того разрешение. Обошлось это недешево: Берду отправили в Петербург три тысячи пудов листового железа.

Еще долго после рейса «Всеволода», целых 25 лет, паровые суда по Каме ходили от случая к случаю. Наряду с коноводками в Волжско-Камском бассейне некоторое время плавали кабестаны, в конструкции которых соединялись элементы коноводки и парохода.

Движение по Каме, хотя и было нерегулярным, с каждым годом становилось интенсивней. Так, по данным, приведенным в ведомости о движении судов, в течение навигации 1843 года по уральской водной магистрали проплыло 213 судов и 274 плота, на обслуживании которых было занято около девяти тысяч рабочих; в 1845 году проплыло 281 судно и 250 плотов, на этих караванах трудилось десять тысяч человек.

Лишь в 1846 году учрежденное на Каме частное Пермское пароходное общество объявило об открытии регулярного движения по реке. К тому времени в России вышел закон, разрешавший всем желающим создавать пароходства. Общество начало свою деятельность, имея один буксирный пароход «Пермь» мощностью 60 лошадиных сил. Год учреждения Пермского пароходного общества стал датой, с которой началась история пароходства в Камском бассейне.

В 1847 году возникла еще одна частная пароходная компания, построившая пароход «Два брата» мощностью 40 лошадиных сил. После этого не проходило почти ни одного года, чтобы в бассейне не появлялись новые пароходства. Рос, естественно, и флот. Капитанами и лоцманами становились жители прикамских селений — Орла, Слудки, Котловки, — которые исходили с бурлацкой лямкой всю Каму и знали ее, как свою ладонь. Кадры механиков подбирали из мастеровых людей Пожвы, Добрянки, Нытвы, Чермоза и других заводских поселков.

Особенно интенсивно пароходное дело на Каме, как и по всей России, стало развиваться со второй половины XIX века. В списке пароходовладельцев появились купцы Любимов, братья Каменские, которые развернули перевозки с большим размахом. Им же принадлежали в Перми судостроительные заводы, осуществлявшие одновременно ремонт судов.

С каждым годом на водных путях Камского бассейна становилось все меньше коноводок, сокращалось число бурлаков — их вытесняли паровые суда. К 1860 году на Каме и ее притоках плавало уже 43 парохода. Начинал складываться речной пролетариат.

Оживление хозяйственной жизни России, наступившее после падения крепостного строя в 1861 году, сказалося и на речном грузообороте: с 1861 по 1877 год перевозки грузов по рекам Камского бассейна возросли вдвое. Но флот мог перевезти грузов значительно больше, если бы не отставала горная промышленность Урала. В шестидесятых годах число предприятий даже сокращалось, вследствие чего и судоходство стало переживать застой. В течение нескольких лет не было построено ни одного судна, не возникло новых пароходств. Фрахты (плата за перевозку грузов) снизились в четыре раза. Некоторые пароходные фирмы были вынуждены ликвидировать свои дела. Общество «Вулкан», например, которое занималось сплавом груженых барж по Чусовой, продало свои пароходы за бесценок.

Главной причиной отсталости уральской промышленности явились пережитки крепостничества. Владимир Ильич Ленин в работе «Развитие капитализма в России» писал: «...горнопромышленники Урала были и помещиками и заводчиками, основывали свое господство не на капитале и конкуренции, а на монополии и на своем владельческом праве». Крепостнические производственные отношения тормозили развитие производительных сил и технический прогресс.

Последние два десятилетия XIX века характерны подъемом экономики Урала. На горных заводах совершалась техническая революция, в результате чего они заметно увеличили выпуск продукции. Теперь нужно было быстрее доставлять грузы потребителям. Кроме речных и гужевых путей, в то время действовали первая на Урале железная дорога от Перми до Екатеринбурга,

вступившая в эксплуатацию в 1878 году, и дорога от Екатеринбурга до Тюмени, которую закончили в 1885 году. Таким образом были соединены речные бассейны Камы и Оби, что способствовало увеличению потока грузов. Водой теперь пошли не только уральские, но и сибирские грузы. По железной дороге их доставляли в Пермь, затем переваливали на воду. За 1878—1897 годы грузооборот на Каме возрос без малого в пять раз.

Четко определились и грузовые потоки: из Усолья отправляли соль, из Березников — соду и соль, из Усть-Иньвы — лес, из Добрянки и Усть-Пожвы — железо, из Набережных Челнов и Чистополя — хлеб.

Развитие парового судоходства шло в условиях жестокой конкуренции. Поначалу судовладельцы конкурировали друг с другом, и многие мелкие пароходства терпели крах. Когда на Урале проложили железную дорогу и она стала отвлекать грузы, конкуренция приняла еще более ожесточенный характер. Чтобы привлечь больше грузов и пассажиров, владельцы пароходов уделяли много внимания совершенствованию судов.

Корпуса первых пароходов были деревянными и имели большую осадку, вследствие чего часто застревали на перекатах. Продолжая улучшать конструкцию судов, уральцы начали применять для корпусов железо. Построенный в 1845 году на Суксунском заводе под руководством мастера П. И. Тимкина пароход «Никита Демидов» был первым в России пароходом с клепаным железным корпусом. Совершенствовались также паровые машины. Вместо маломощных машин низкого давления начали устанавливать машины повышенного давления и значительной мощности. Найдены были и более рациональные решения конструкции котлов, движителей.

В Волжско-Камском бассейне появились двухпалубные пароходы. Пассажирские помещения, находившиеся раньше в трюмах, перенесли в надстройку, где, кроме кают, появились санитарно-бытовые блоки.

Искусство судостроения совершенствовалось с каждым годом. На Мотовилихинском заводе в 1890 году построили буксирный пароход «Редедя, князь Косоцкий», который считался одним из крупных буксировщиков в Европе. На нем все было необычно. Пароход имел две машины общей мощностью две тысячи лошадиных сил,

длина его корпуса достигала 73,5, ширина — 10,5, высота борта — 3,9 метра. Он тянул на буксире караван барж с грузом почти в полмиллиона пудов, удивляя своей богатырской силой. Примечательно, что известный русский инженер Н. Г. Славянов впервые в судостроительной практике применил на этом пароходе для соединения металлических листов корпуса изобретенный им способ электрической дуговой сварки. Сварные соединения отличались высоким качеством. За это изобретение Н. Г. Славянову в 1893 году на Всемирной выставке в Чикаго была присуждена золотая медаль. Новинкой на Каме был и пароход «Гражданин» с большим задним колесом, построенный также на Мотовилихинском заводе.

Судостроением в Прикамье занималось пятнадцать предприятий. Большинство пароходов оставалось на Каме. По переписи, проведенной в конце XIX века, к 1890 году Камский флот насчитывал 276 паровых судов, из них более двухсот были построены на уральских заводах. Благодаря смелым инженерно-конструкторским решениям были созданы суда, которые в ряде случаев имели более высокий технический уровень, чем западноевропейские суда.

Начало XX века ознаменовалось появлением двигателей внутреннего сгорания. По заказу пароходной фирмы «И. И. Любимов и К^о» на Коломенском заводе в 1911 году был построен двухпалубный колесный теплоход «Урал» с двумя двигателями по 400 лошадиных сил, которые работали через редукторную передачу на бортовые гребные колеса. Теплоход курсировал на линии Пермь — Нижний Новгород, но недолго: в мае 1917 года он погиб в районе Перми от взрыва в машинном отделении.

В развитие парового судоходства на Каме немало внес пермский купец Н. В. Мешков, владелец большого флота и ряда предприятий. Это был по-своему прогрессивный предприниматель: он первым из пароходовладельцев в Камском бассейне перевел свой флот на мазут вместо дров и угля, первым начал строить паровые суда с машинами более экономичных типов. Такая постановка дела дала Мешкову возможность иметь постоянную клиентуру, и остальным пароходчикам трудно было с ним конкурировать.

От других камских миллионеров Мешкова отличала и общественная деятельность. Либерал по убеждениям, он поддерживал связи с социал-демократическими организациями, оказывал им помощь деньгами, вносил залог за выпускаемых из тюрем революционеров, помогал участникам забастовок, студентам. Свой особняк, в котором сейчас размещаются отделы и службы пароходства, Мешков предоставлял для проведения совещаний и собраний. Он же издавал журнал по истории освободительного движения в России. Мешков многое сделал для решения вопроса об открытии университета в Перми и передал для первого в крае высшего учебного заведения здание на Заимке.

Капитал Мешкова оценивался в 15—20 миллионов рублей. В течение нескольких лет он «проглотил» ряд пароходств, а незадолго до начала первой мировой войны прибрал флот и предприятия, принадлежавшие торговому дому братьев Каменских. Так появилось товарищество братьев Каменских и Н. Мешкова, ставшее одной из крупнейших пароходных фирм на речном транспорте*.

Камские пароходчики наживали на перевозках миллионы, а заботиться о создании условий для судоходства было некому. Река изобиловала перекатами. Когда после весеннего половодья глубины падали, пароходы и баржи то и дело застревали на мелководных участках. Министерство путей сообщения, которое обязано было поддерживать водные пути в должном состоянии, уделяло речному транспорту мало внимания. Первый землечерпательный снаряд на Каме появился в 1897 году, через полвека после начала регулярного парового судоходства. Земснаряд углубил дно только на Костоватовском перекате, что выше Сайгатки. Через три года землечерпательные работы возобновили, но вели их в небольших объемах. На плесе выше Перми к улучшению судоходных условий приступили лишь в 1905 году. В течение навигации разрабатывали всего по пять-шесть перекатов, что было каплей в море, так как встречались они через каждые четыре-пять верст.

* В двадцатых годах Н. В. Мешков работал в Наркомате путей сообщения консультантом по речному транспорту, куда был назначен с ведома и согласия Владимира Ильича Ленина, который еще до революции слышал о нем.

Вокзалов на остановочных пунктах не было. В ожидании пароходов люди проводили долгие часы под открытым небом. На некоторых пристанях имелись дебаркадеры с одной-двумя каютами для пассажиров, но туда допускали только привилегированных. Основную же массу пассажиров составлял простой люд, ехавший в третьем-четвертом классах.

На береговых участках, постоянно захламленных, имелись лишь примитивные причалы для судов да кое-где склады. Грузы перетаскивали вручную. За 10—12-часовой рабочий день грузчик должен был переваливать 800—1000 пудов. Вот что писала об этом в 1909 году газета «Пермские ведомости»: «Кто хочет воочию убедиться, как тяжела работа грузчиков на пристанях, тому следует сходить на товарные пароходы общества «Русь» во время их стоянки в Перми. Хотя около трюмов пароходов имеются лебедки для поднятия тяжестей, они почему-то редко приводятся в действие, и тяжести выносятся на спинах грузчиков...»

Тяжелыми были также условия труда судовых команд. Флот рос количественно и качественно, однако на многих судах трудоемкие операции выполняли вручную. Еще хуже приходилось членам судовых команд, остававшимся после закрытия навигации для ремонта флота. На Каме имелось около двадцати отстойных пунктов, где зимовал флот, и ни в одном из них не было оборудованной мастерской. Судоремонтная база каждого пароходовладельца представляла собой обычно только кузницу, где ковали несложные детали. Заказы на изготовление точных деталей передавали соседним предприятиям.

Речники, зимовавшие в Заозерье, вспоминали, что там был станок, но из-за отсутствия электроэнергии его приводили в действие с помощью большого деревянного колеса, которое вращали вручную. Рабочие называли его «Варварой». В Чистополе имелось два станка — строгальный и сверлильный с ручным приводом.

Рабочий день на пристанях и в затоках длился 12—14 часов, а на судах — до 18 часов. Продолжительность работы устанавливали пароходовладельцы. Жалованье судорабочим колебалось от 10 до 18 рублей. Оно было ниже, чем в других отраслях. Но и этих сумм рабочие не получали полностью. Пароходовладельцы удержива-

ли ежемесячно по несколько рублей, которые выдавали лишь после «благоприятного завершения навигации». Нередко бывало, что паромщики так и не расплачивались с рабочими. Широко практиковались штрафы. Удерживали от рубля до половины месячного содержания по всякому поводу: за нерасторопность, нерадение, дурное поведение. Штрафные суммы попадали в карманы паромщиков. Малые заработки обрекали речников на полуголодное существование: жили большей частью на картофельной похлебке.

Санитарное обследование, проведенное врачом А. В. Чириковым, вскрыло ужасную картину. В официальном отчете он писал: «При осмотрах команд паромов братьев Каменских и Любимова невольно бросалось в глаза, что люди, которые в предшествующую навигацию были еще полны сил и здоровья, представлялись сейчас значительно истощенными, ослабевшими, а некоторые с зачатками легочной чахотки».

Исключительно тяжелыми были жилищно-бытовые условия. На лето судовым командам отводили трюмы, похожие на погребные ямы, без света и воздуха. А зимой в затолах они жили в так называемых зимовках, в страшной скученности. Спали скорчившись, так как вытянуть ноги было негде. Здесь же хранили инструмент.

Ни о какой охране труда и технике безопасности не могло быть и речи. Несчастные случаи представляли обычное явление.

«Потогонная» система и тяжелые бытовые условия преждевременно старили людей. Согласно данным переписи за 1901 год в Волжско-Камском бассейне, средняя продолжительность службы матросов паровых судов составляла пять с половиной лет, кочегаров — шесть с половиной, масленщиков — около шести, штурвальных — около десяти лет. К тридцати годам матросы становились негодными к труду. Утратившие трудоспособность не получали никакого пенсионного обеспечения.

Бедствовали также пристанские грузчики. Работали они до изнеможения, получали гроши и жили кто где. Нередко целой артелью из пятидесяти — шестидесяти человек они снимали одну комнату. Спали, тесно прижавшись друг к другу, на сплошных нарах. Постелью служила верхняя одежда. Многие коротали ночи где-нибудь

на чердаках и в сараях, у забора или под опрокинутой лодкой.

Хозяев Камы такое положение не тревожило. Недостатка в рабочей силе испытывать им не приходилось: ежедневно на пристани и в затоны приходили безработные, их гнали нужда и голод. Больше всего было крестьян. Одни покидали свои села в надежде поработать навигацию, скопить денег и вернуться домой, другие навсегда прощались с сохой и полоской земли, пополняя армию речных пролетариев. Они шли на Каму толпами, готовые наняться на любых условиях...

Но и скудный заработок доставался не всем. Даже опытные речники зачастую оставались без работы. В одном из номеров газеты «Пермские ведомости» говорилось (автор ссылался на сообщение из Слудки), что многие пароходные служащие оказались к началу навигации ненятыми и подрядились на значительно урезанное жалованье.

Под революционное знамя

Социально-экономические условия камских речников были схожи с теми, что существовали в уральской промышленности, по поводу которых Владимир Ильич Ленин писал: «Капиталист получает возможность совершенно задавить рабочего, загнать его до смерти на каторжной работе...»

Если раньше произвол владельцев флота вызывал глухой ропот, то со второй половины XIX века речники вступили на путь борьбы за улучшение своего положения — то тут, то там вспыхивали стачки. В истории Западного Урала известен, например, «караванный бунт», когда около двухсот крестьян из строгановских имений, собранные к началу навигации 1861 года в Усолье для сплава каравана с солью, отказались приступить к работе в зачет оброка, а потребовали «вольной платы». Через несколько дней такой же «бунт» вспыхнул в Ленве, где свыше трехсот крестьян заявили, что на работу в караван не пойдут без назначения «вольной платы». Задавленные нуждой люди проявили такую решимость, что управление промыслами вынуждено было удовлетворить требование. Соляные караваны отправились на Волгу только после того, как сопровождающим дали требуемую оплату. Подобные выступления, возникавшие первоначально стихийно, пробуждали к организованной борьбе против произвола.

Осознать свои классовые интересы и задачи речникам помогали революционеры-подпольщики. С начала

века, когда в Прикамье возникли социал-демократические организации, все шире развертывалась пропаганда революционных идей среди речников. В затоны и на суда, а также на пристани стали приходить агитаторы, звавшие бороться за уничтожение власти помещиков и капиталистов. Беседы, листовки поднимали боевой дух. Наиболее смелые становились на путь активной революционной борьбы.

До нас дошли имена лишь нескольких революционеров, вышедших из среды камских речников. Это были люди, отдавшие себя целиком борьбе за народное счастье.

Одним из них был Е. В. Кириллов, сын камского капитана. С шестнадцати лет он пошел на пароход масленщиком, плавал по Каме, Чусовой, Сылве и Волге. Юность Е. В. Кириллова совпала с годами подъема рабочего движения. Из нелегальной литературы он узнал о борьбе рабочего класса. Ленинские статьи о партии привели камского масленщика в 1902 году в ряды РСДРП. В то время Е. В. Кириллов плавал на баркасе «Кама». Выполняя партийное поручение, он каждый раз перед выходом в рейс нагружался листовками и в пути распространял их.

На Пермском судостроительном заводе Любимова, где в 1903 году Кириллов работал на постройке пароходов, он тоже занимался революционной пропагандой. В 1904 году его бросили в пермскую тюрьму. После освобождения под кличкой Васильич он вел партийную работу в социал-демократических организациях Лысьвы, Воткинска, Ижевска, Сарапула.

Слесарь Пермского судомеханического завода братьев Каменских В. А. Урасов в 1906 году шестнадцатилетним юношей вступил в РСДРП. Вокруг молодого революционера сплотилась группа его сверстников — рабочих завода, которые помогали ему в сборе денежных средств для нужд партии и распространении нелегальной литературы.

В. А. Урасов состоял в Пермской боевой дружине и был известен в подполье под кличкой Володя-боевик. Не раз он с дружинниками нес патрульную службу, охраняя от налетов полиции участников нелегальных массовок и партийных организаторов.

Осенью 1906 года по инициативе В. А. Урасова были организованы кружковые занятия для рабочих-строителей Заимского района. Собирались в доме Урасова, куда каждый раз приходило до двадцати пяти человек. В качестве пропагандистов к кружку были прикреплены члены Пермского комитета РСДРП А. А. Михайлов и Б. Б. Зильберберг. Главной темой занятий было разъяснение целей и задач рабочего движения.

Кипучая деятельность В. А. Урасова была прервана арестом. В январе 1907 года в связи с подготовкой к выборам во II Государственную думу В. А. Урасову поручили разбросать в городском театре листовки с обращением к избирателям — голосовать на выборах за социал-демократов и сочувствующих им. Опоясав себя листовками, В. А. Урасов с товарищами пришел в театр. Как только погас свет, с галерки полетели и закружились над ярусами белые листки. Вспыхнул свет, полицейские бросились на галерку и начали хватать всех подозрительных. Был задержан и В. А. Урасов. Вскоре последовала ссылка в Вологодскую губернию.

Смелым бойцом революции был И. К. Овчинников. Судоводитель по образованию и специальности, он под кличкой Капитан стал одним из пропагандистов Пермского комитета РСДРП. По заданию партии И. К. Овчинников в 1906 году оборудовал в Перми, во дворе дома своего отца, буквально под носом жандармского управления, подпольную типографию и научился набирать и печатать прокламации. В типографии было издано несколько листовок Пермского комитета РСДРП. За революционную деятельность И. К. Овчинников не раз подвергался преследованиям. После провала подпольной типографии он по приговору суда два с половиной года провел в тюрьме. Отбыв срок, И. К. Овчинников вскоре был снова арестован за резкое выступление против царя перед командой парохода. На этот раз его сослали в Сибирь.

Необходимо подчеркнуть, что условия для политического воспитания камских речников были сложнее, чем на уральских заводах. Первая причина этого — их разобщенность: рабочие были разбросаны по пароходам и баржам немногочисленными группами. Сплочение речников затруднялось и из-за неоднородности состава. Наряду с пролетариями на Каме трудились кре-

стьяне-сезонники, которые нанимались только на одну навигацию. Были и люмпен-пролетарии, перебивавшиеся большей частью поденной работой на пристанях. Но эту массу людей с различными характерами и судьбами объединяла одинаковая ненависть к эксплуататорам.

В 1905 году, когда по всей России прокатилась волна революционных выступлений, одной из крупных забастовок на Западном Урале была забастовка грузчиков пристаней в Левшино — перевалочном пункте на Каме. Грузовые причалы, принадлежавшие нескольким пароходным фирмам, растянулись на две с лишним версты. На этих пристанях переваливали в течение навигации более пяти миллионов пудов различных грузов, а в 1904—1905 годах, во время русско-японской войны, грузов стало больше за счет поставок для действующей армии на Дальнем Востоке. Грузчики работали по 12—14 часов не разгибая спины. Платили же им гроши. Нанимали грузчиков только на один день. Чтобы получить работу и иметь какой-нибудь заработок, людям приходилось вставать в три часа ночи и спешить на пристань, чтобы попасть в наряд.

Не желая терпеть такой «порядок», более 800 грузчиков бросили работу, требуя изменить условия труда. Ярость масс была настолько велика, что не на шутку переполошились не только хозяева пристаней, но и власти. Несмотря на угрозы, грузчики не приступали к работе. Пароходовладельцы были вынуждены пойти на уступки и удовлетворить ряд требований по упорядочению условий найма и труда. Записывать на работу стали не с трех часов ночи, а с половины пятого. Рабочий день был регламентирован: с шести утра до шести вечера, введен полуторачасовой перерыв на завтрак и обед. Одновременно увеличили поденную плату.

Бурлило не только Левшино. Мощный революционный поток вовлекал в борьбу против эксплуататоров все новые и новые отряды речников. Из разных пунктов бассейна поступали сообщения об организованном отпоре угнетателям.

Когда в декабре 1905 года рабочие Мотовилихинского завода по примеру геройского пролетариата Москвы объявили политическую стачку и начали готовиться к вооруженному выступлению против самодержавия, в знак солидарности с ними забастовали рабочие

судомеханического завода и завода Любимова. Пермский комитет РСДРП в листовке отмечал организованность рабочих этих предприятий.

Но силы были неравны. Царским властям удалось с помощью казаков и солдат разгромить восстание в Мотовилихе. Репрессии обрушились и на тех, кто его поддерживал. На судомеханическом заводе арестовали и отправили в ссылку машиниста Н. А. Серебренникова и токаря И. С. Горбунова. Пермский комитет РСДРП был разгромлен.

Подавление вооруженного восстания рабочих Мотовилихи и последовавшие за ним массовые аресты опустошили ряды активных работников Пермской организации РСДРП.

Для восстановления партийной организации в Пермь в январе 1906 года приехал Я. М. Свердлов, пламенный большевик и неутомимый организатор. Полицейские власти, считавшие Пермскую организацию РСДРП ликвидированной, вскоре вынуждены были признать, как они писали в своих донесениях, что «с появлением Свердлова деятельность РСДРП заметно оживилась». Партийные силы были сведены воедино, установлены связи с рабочими заводов Любимова, Каменских и других предприятий города, возобновлена подготовка пропагандистов и агитаторов. В партийную организацию пришла молодежь.

Учитывая специфичность речного транспорта, Пермский комитет РСДРП создал судоходную организацию, на которую возлагалось руководство революционной борьбой речников. Организацию возглавил И. Г. Фейгин, известный в пермском подполье под кличками Яков и Рыжий. Вместе с ним вел работу среди речников С. А. Архипов. Представители судоходной организации установили связи с командами пароходов, работниками пристаней и затонов, создали кружки, вели в них революционную пропаганду и агитацию, снабжали речников политической литературой. Когда в праздничные дни в Перми находились суда, на причалы приходили представители судоходной организации и привлекали членов команд к участию в политических массовках.

По заданию партийной организации судовые активисты скрытно перевозили подпольщиков. Работники флота помогали также наладить транспортировку нелегаль-

ной литературы. С признательностью писал об этой помощи плавсостава работавший в Пермском подполье вместе с Я. М. Свердловым член партии с 1903 года А. Е. Минкин: «Из-за начавшейся слежки мне пришлось в 1906 году уезжать из Перми. Несколько дней я скрывался на пристани, на пароходе, готовившемся к отплытию, где капитан был сочувствующим, членом нелегальной организации судоводных рабочих... При его помощи я перешел на другой пароход и добрался до Уфы...»

Кроме Перми, специальные организации для работы с речниками существовали в других крупных приречных пунктах. Эти комитеты РСДРП считали своей задачей — организовать огромную пролетарскую массу судорабочих под знаменем РСДРП. Чтобы избежать разброда, между партийными комитетами была достигнута договоренность — провести в начале августа 1906 года в Нижнем Новгороде конференцию судоводных социал-демократических организаций Волжско-Камского бассейна. На конференции намечалось обсудить практические вопросы работы на судах и в затонах. Предусматривалось также создать объединенную судоводную организацию бассейна и договориться о созыве съезда.

Полиция, узнав о подготовке конференции, пыталась ее сорвать, но представители судоводных организаций крупнейших пунктов все же встретились. От Пермской организации присутствовал И. Г. Фейгин. Конференция приняла решение: объединить местные судоводные организации в одну под знаменем РСДРП, чтобы вместе со всем российским пролетариатом дружно бороться с гнетом и эксплуатацией, против существующего строя.

Из Нижнего Новгорода посланцы судоводных организаций увозили прокламации, шрифты. В багаже, который привез с собой в Пермь И. Г. Фейгин, было несколько сот прокламаций «К товарищам судоводцам», содержавших, по записям полицейских, призыв «к бунту». Он же доставил три пуда шрифтов для подпольной типографии.

Обстановка, к сожалению, сложилась так, что широко развернуть политическую работу среди речников, как было задумано, не удалось. Многие активные деятели Пермского комитета РСДРП, в том числе и Я. М. Свердлов, еще в июне 1906 года были схвачены

и брошены в тюрьму. Недолго оставались на свободе и руководители судоходной организации. В августе 1906 года был арестован С. А. Архипов, а через месяц — И. Г. Фейгин.

Но судоходная организация уже успела пустить глубокие корни. Избежавшие репрессий активисты продолжали поддерживать связь с работниками судов, пристаней и затонов, передавали им нелегальную литературу, разъясняли насущные задачи рабочих и тем способствовали росту их политического сознания.

В начале 1907 года пристав Пермского уезда доносил губернатору, что в Заозерском затоне время от времени «появляются неизвестные, которые собирают мастеровых и рабочих и ведут среди них противоправительственную пропаганду, раздают недозволенные книжки и брошюры». Обыск на квартире, в которой проживали судорабочие Кудрявцев, Зуев, Распутин, Марфин и Федосеев, дал в руки полиции много нелегальных брошюр и прокламаций.

К этому времени первая русская революция пошла на убыль. Преследования противников самодержавия усилились. Все же в сердцах камских речников жил дух революции. Подтверждением этому были выступления рабочих в Заозерье, Левшино и других пунктах бассейна.

Заозерский затон был одним из крупнейших на Каме пунктов отстоя флота. В зимнее время здесь на ремонте судов работало несколько сот человек. Естественно, что эта масса привлекала внимание большевиков. В затон часто приезжали представители Пермского комитета РСДРП.

Среди видных партийных деятелей, которые побывали в Заозерье, надо назвать известного в Прикамье большевика А. А. Шпагина, который работал в Пермских главных железнодорожных мастерских и в феврале 1907 года был избран депутатом II Государственной думы от Пермской губернии. Уже на следующий день после избрания в думу А. А. Шпагин отправился в Заозерье, чтобы провести в затоне митинг судовых команд. Прибыл он туда вечером. В одной из «зимовок», в которой проживали судорабочие, уже ожидали большевистского депутата. Речники провели его в бли-

жайший лес. Митинг затянулся до полуночи. Люди стояли в глубоком снегу и слушали оратора. А. А. Шпагин призывал речников сплотиться вокруг революционной части думы, чтобы свергнуть самодержавие.

Встреча с большевистским депутатом укрепила революционный дух речников. В затоне началась подготовка к забастовке. Ее возглавил член РСДРП Л. С. Бажин, который зимой работал кузнецом, а летом плавал на пароходе машинистом.

Эта первая на Каме стачка судовых команд по воспоминаниям ее участников проходила так. 14 апреля 1907 года с утра группа работников плавсостава во главе с Л. С. Бажиным стала обходить суда, призывая всех прекратить работу и идти на сходку, чтобы коллективно выработать требования к владельцам пароходов. Кама уже вскрылась, судовые команды были укомплектованы, поэтому сходка была многолюдной. Дружно приняли решение предъявить хозяевам флота следующие требования: увеличить жалованье, сократить рабочий день, улучшить условия труда. Здесь же договорились не выходить в плавание, пока эти требования не будут удовлетворены.

Через несколько часов в Заозерье примчались стражники. Начались аресты. Первыми были схвачены и отправлены в тюрьму масленщик Н. Д. Березовский и кочегар П. К. Томилов, которые вместе с Л. С. Бажиным сзывали сходку. Самому Бажиному удалось скрыться, и полиция долго не могла напасть на его след. Заозерцы надежно укрывали своего руководителя. Только по доносу из Добрянки, откуда Л. С. Бажин был родом, полиция установила его местонахождение и в административном порядке выслала в Сибирь.

Еще не улеглась буря, вызванная стачкой судовых команд в Заозерье, как вспыхнула забастовка в Левшино. Грузчики не желали мириться с произволом хозяев пристаней, которые, воспользовавшись временным отступлением революции, стали в начале навигации 1907 года ущемлять их и лишать уступок, вырванных в 1905 году. Протестуя против ухудшения своего положения, грузчики объявили 23 мая забастовку, которая на этот раз была более массовой и организованной, чем прежде. Многие рабочие понимали, что борьба предстоит трудная, так как на стороне владельцев при-

станей стояла царская власть, но все же твердо решили отстаивать свои интересы.

Участники стачек на первый план выдвигали экономические требования, однако на собраниях и митингах они высказывали недовольство и политическим строем. В Левшино при выработке требований к владельцам пристаней раздавались возгласы: «Да здравствует революция!».

Полицейские власти направили в Левшино эскадрон драгун. С их помощью уездный исправник арестовал, как он доносил губернатору, «главных виновников и агитаторов». В губернскую тюрьму были препровождены И. Л. Перевозчиков, Е. З. Багаев, С. П. Ардашев, Т. В. Краснов, Н. Ф. Березин, Г. В. Ощепков. Вместе с ними был брошен в тюрьму И. Ф. Лапин, «сельский обыватель Мотовилихинского завода». Это весьма существенная деталь. Она дает основание считать, что у речников Левшино имелись связи с соседним Мотовилихинским заводом, где работали большевики, закаленные в битвах против самодержавия.

Даже в самые черные годы реакции большевики, не смотря на преследования, продолжали готовить камских речников к новым революционным схваткам. Большую роль в политическом воспитании рабочего класса сыграла, как известно, газета «Правда». Царское правительство обрушивало на «Правду» штрафы, запреты, но она продолжала выходить под другими названиями благодаря пожертвованиям рабочих. Камские речники тоже поддерживали своими трудовыми копейками большевистскую печать. В подшивках газеты за 1914 год можно прочесть сообщения о взносах в фонд «Правды», сделанных рабочими Пермского судомеханического завода.

На этом заводе в годы первой мировой войны действовала группа большевиков, в которую входили столяр М. Ф. Сухорослов, токарь А. С. Ильин, формовщик А. А. Косьвинцев. У каждого из них за плечами были годы подполья, аресты. Умело конспирируясь, они распространяли среди рабочих большевистские идеи. Судомеханический завод в то время выполнял военные заказы. Вскрывая грабительский характер войны, затеянной царским правительством, большевики разоблачали и тех, кто пытался разжигать шовинистические настроения, призывал поддерживать войну «до победного конца».

К началу войны судомеханический завод стал самым крупным предприятием в Пермском водном узле, так как другой завод с таким же производственным профилем, завод Любимова, перешел в собственность фабриканта Леснера и начал выпускать другую продукцию, не связанную с водным транспортом. На судомеханический завод теперь заходило уже больше судов. Заводские большевики проводили политическую работу и среди плавсостава.

Активную антивоенную пропаганду среди речников проводил в то время Мулланур Вахитов, известный революционер-интернационалист. В годы первой мировой войны Вахитов работал на Каме техником изыскательской партии. В беседах с сослуживцами и командами земплечерпательных машин он страстно разоблачал политику царского правительства, втянувшего страну в кровопролитную бойню.

Война создала на транспорте критическое положение. Между железнодорожным и речным транспортом не было взаимодействия. В результате водные перевозки стали сокращаться. Если в 1913 году на Пермской судоходной дистанции было нагружено и отправлено, принято и разгружено почти двадцать тысяч судов, то в 1915 году — только немногим более семнадцати с половиной тысяч. Флот своевременно не ремонтировали и его техническое состояние все больше ухудшалось. В упадок пришли и другие отрасли хозяйства страны. Не хватало сырья, топлива. Разруха расширялась и углублялась с каждым годом.

Резко ухудшилось материальное положение трудящихся. Рабочий день удлинился. Появились очереди за хлебом. Цены на продукты безудержно повышались. В широких народных массах росло недовольство войной и политикой самодержавия.

В феврале 1917 года под натиском революционных сил царизм рухнул.

За власть Советов

Известие о свержении царского самодержавия пришло на Каму, когда флот стоял в затонах. До начала навигации оставалось еще больше месяца, и основная масса речников находилась в отстойных пунктах.

Камские большевики, вышедшие из подполья, сразу же развернули политическую работу. Надо было разъяснить речникам суть происходящих событий. Долгожданную победу над царизмом завоевали рабочие в союзе с солдатско-крестьянскими массами, власть же оказалась в руках буржуазии. Созданное при активной поддержке меньшевиков и эсеров Временное правительство проводило ту же политику, что и царское: кровопролитная война продолжалась, заводы и фабрики, пароходы и рудники — все богатства страны оставались в руках капиталистов, землей, как и раньше, владели помещики и кулаки.

Большевики разоблачали буржуазное правительство как империалистическое и антинародное и стояли за переход власти к рабочему классу и крестьянству. Иную линию проводили меньшевики и эсеры, своими демагогическими фразами о «свободе, братстве и равенстве», якобы достигнутыми после свержения самодержавия, они увлекали речников, и многие из них сначала доверчиво относились к «демократическому правительству». Между тем Временное правительство и не помышляло решать животрепещущие вопросы жизни страны.

В затонах и на пристанях чуть ли не ежедневно проходили митинги, часто они возникали стихийно. Собира-

лись и на улицах. Митинги стали формой борьбы за массы. Большевики призывали всех «идти на жертвы ради защиты своих завоеваний и продолжать войну», большевики звали бороться за мир, за землю. Спорили порой до хрипоты.

Авторитет большевиков, несмотря на то, что буржуазия вместе с меньшевиками и эсерами злобно клеветала на них, возрастал с каждым днем. Убедительным свидетельством тому являлся рост партийных рядов. Уже в первые месяцы после Февральской революции в партию вступило свыше 100 речников, среди которых были такие уважаемые люди, как судовой механик И. С. Смирнов (Заозерский затон), токарь В. И. Муромцев, кузнец А. С. Жилочкин (судомеханический завод), механик П. В. Мясников, шкипер П. Е. Жаркин (Чистопольский затон) и другие.

Расширяя и укрепляя свои ряды, камские большевики уделяли много внимания объединению речников в профсоюзы, которых возникло в бассейне несколько: судовых рабочих, путейцев, грузчиков. Хотя профсоюзы испытывали некоторое влияние меньшевиков и эсеров, которые пытались увести речников от борьбы за настоящие интересы, они сыграли известную роль в классовом воспитании трудящихся. Боевыми организаторами масс стали профсоюзные комитеты, которыми руководили большевики М. П. Польшгалов (пристань Левшино) и И. С. Смирнов (Заозерский затон).

Уверенность большевиков возросла, когда пришла газета «Правда» с «Апрельскими тезисами» Владимира Ильича Ленина. В этих тезисах, которые Ленин изложил по возвращении из эмиграции, содержалась ясная программа партии на новом этапе революции после свержения самодержавия. Это был конкретный план борьбы за переход от буржуазно-демократической революции к революции социалистической. Ленинскую идею создания Республики Советов горячо поддерживали не только партийцы. О ней с восхищением говорили и беспартийные речники, которых вдохновляли перспективы пролетарской революции.

Главной особенностью политического положения в стране в то время было двоевластие. Существовало Временное правительство, представлявшее диктатуру бур-

жуазии, а рядом с ним действовали Советы рабочих и солдатских депутатов.

Весной и летом 1917 года во многих Советах было за- силье эсеров и меньшевиков. Получить подавляющее большинство мест им помогло то обстоятельство, что после свержения самодержавия к политической жизни потянулась масса людей, не имевших классовой закалки. Они колебались между буржуазией и пролетариатом, попадали под влияние мелкобуржуазной идеологии. Были такие мелкобуржуазные элементы и на Каме — вчерашние крестьяне и разорившиеся ремесленники. Кроме того, на речной транспорт в те годы пришло немало сы- новей кулаков и торговцев, чтобы получить освобожде- ние от военной службы. Эти элементы рьяно поддержи- вали эсеров и меньшевиков. Основная же масса речни- ков защищала Советы, видела в них орган своей рево- люционной власти.

Упорной борьбой камские большевики добились, что в ряде пунктов бассейна были созданы Советы, в кото- рых тон задавали большевики и сочувствовавшие им. Так обстояло, например, в Левшино. Здесь грузчики В. Г. Ал- тынцев, И. Ф. Орлов, М. П. Полягалов и другие разо- блачали предательство меньшевиков и эсеров. Жизнь по- казывала, на чьей стороне правда, и с каждым днем все больше речников убеждалось, что только большевист- ская партия отстаивает интересы трудового народа.

По инициативе большевиков судомеханического за- вода уже в середине марта 1917 года был вынесен на обсуждение общего собрания вопрос о введении вось- мичасового рабочего дня. Предложение внес большевик И. В. Калинин. Сославшись на сообщения из Петрограда (там на предприятиях по решениям общих собраний вве- ли восьмичасовой рабочий день), он рекомендовал кол- лективу принять такое же решение. Рабочие завода встретили аплодисментами предложение своего товари- ща по труду. Хотя меньшевики и эсеры хотели сдержать натиск на хозяев предприятия, призывая рабочих, как записано в протоколе, «разумно использовать получен- ные свободы и поддержать доблестную армию», боль- шинство участников собрания проголосовало за предло- жение — установить восьмичасовой рабочий день.

В архиве Камского пароходства сохранился интерес- ный документ, поступивший в Королевский затон, где

стоял путевой флот (сейчас этого затона нет). Министр путей сообщения обращался к «дорогим сослуживцам» с призывом учесть, что для «спасения родины необходимо, чтобы начинающаяся навигация 1917 года протекла при самых благоприятных условиях, в полном порядке». Понимая, что при этом нельзя обойти вопрос о рабочем дне, министр походя предупредил: «Мы знаем, многих из вас волнует вопрос о фактическом осуществлении рабочего дня, но помните, что сокращение работы наших судов, землечерпательных караванов совершенно недопустимо...»

Попытка министра обратиться к сознанию речников оказалась безуспешной. У них были другие заботы. На пристанях и в затонах тогда только и было разговоров о непрекращающейся войне, дороговизне — речники выражали недовольство Временным правительством.

Когда в июне 1917 года в Петрограде и других городах России прошли демонстрации, участники которых гневно протестовали против авантюристической политики Временного буржуазного правительства и требовали передачи власти Советам, на улицу вышли и камские речники.

В массовой демонстрации трудящихся Заимского района Перми выделялась колонна судомеханического завода. В руках демонстрантов развевались красные полотнища с большевистскими лозунгами: «Вся власть Советам!», «Долой министров-капиталистов!», «Долой войну!». Впереди демонстрантов вместе с руководителями городской и районной организаций шел М. Ф. Сухорослов, возглавлявший ячейку большевиков на этом заводе. Невдалеке от места, где должен был состояться митинг, на мирную демонстрацию напали солдаты, которыми командовали контрреволюционные офицеры. К военным присоединились черносотенцы. Взяв демонстрантов в кольцо, они стали вырывать знамена и древками избивать участников демонстрации. Несколько человек получили тяжелые ранения.

Зверское избиение демонстрантов возмутило рабочих и революционных солдат Перми. На предприятиях состоялись митинги, приняты резолюции протеста против гнусной провокации, подготовленной эсерами и меньшевиками. Рабочие судомеханического завода, завода Леснера считали, что разгром демонстрации — дело

эсеро-меньшевистского исполкома Уральского Совета, и требовали его переизбрания.

Революционная активность рабочих росла по всей стране. Временное правительство готовилось подавить революцию силой. В начале июля в столице была расстреляна демонстрация рабочих и солдат, которые вышли на улицу с протестом против действий буржуазного правительства. Начался дикий разгул реакции. Учитывая создавшуюся обстановку, партия большевиков на VI съезде взяла курс на вооруженное восстание.

Призывы большевиков готовиться к решающей схватке с буржуазией встретили на Каме поддержку: за несколько дней в Перми, Чистополе, Симонихе были созданы красногвардейские отряды речников. В отряды вступали передовые рабочие. Красногвардейцы несли дежурства на предприятиях, потом стали охранять революционный порядок в городах. Они упорно овладевали военным делом.

Центробалт в 1917 году направил на Каму группу военных моряков в составе А. А. Рогожкина, И. А. Чудинова, Н. С. Орлова и других, которые сделали многое для повышения организованности речников.

Разъяснительная работа большевиков давала свои результаты — начался процесс большевизации Советов, в том числе и в Пермской губернии. Обстановка благоприятствовала выступлению против Временного правительства.

В ночь с 24 на 25 октября 1917 года в Петрограде произошло вооруженное восстание. Власть буржуазии пала. Второй Всероссийский съезд Советов, открывшийся 25 октября (7 ноября), образовал рабоче-крестьянское правительство во главе с Владимиром Ильичем Лениным.

Эту весть встретили на Каме с огромным энтузиазмом. Во всех основных пунктах бассейна прошли митинги и собрания. Речники приветствовали переход власти в руки Советов и одобряли первые декреты правительства. Участники митинга рабочих Пермского судомеханического завода отправили в столицу телеграмму следующего содержания: «Приветствуем товарищей петроградцев, сумевших вырвать власть из рук правительства Керенского и буржуазии. Обещаем новому революционному правительству свою полную поддержку».

Беззаветно боролись за установление и укрепление

власти Советов речники Чистополя, о чем с признательностью вспоминали первые партийные и советские руководители города. Советская власть в Чистополе была провозглашена 16 ноября. Местная буржуазия притихла, но вместе с меньшевиками и эсерами она исподтишка готовилась к разгрому городского Совета и расправе с большевиками. Когда замыслы контрреволюции стали известны партийным и советским органам, на предприятия были сразу направлены партийцы с заданием призвать рабочих к вооруженному отпору контрреволюции.

Старый член партии ветеран Камы П. Е. Жаркин писал в своих воспоминаниях: «День был субботний. Перед концом работы в затоне пробили тревогу. Смотрю: народ бежит к кузнице. Там созывался митинг. Запомнилось выступление заместителя председателя Совета П. Д. Данилова. Чистопольские речники знали его как убежденного большевика, человека твердой натуры. Бывший военный моряк, он после Февральской революции приехал в Чистополь и стал работать в затоне... был избран в состав местного Совета. Мы его часто видели в затоне... На этот раз П. Д. Данилов говорил немного: «Буржуазия замыслила заговор и грозит сегодня ночью разгромить Совет. Призываю вас, товарищи, постоять за Советскую власть!»

Большинство участников митинга (а их было около двухсот) прямо из затона отправились за оружием. Ночью вооруженные речники вместе с рабочими других предприятий города арестовали вдохновителей контрреволюции и разоружили юнкеров местного училища — опорную силу участников заговора.

Грозное время

Борьба за упрочение Советской власти была острой и напряженной. Враждебные пролетарской революции силы, несколько оправившись после понесенного в Октябре поражения, готовились к реваншу — в стране возникали антисоветские организации, устраивались диверсии...

Пытаясь всеми средствами подорвать экономические основы молодой Советской республики, промышленники саботировали мероприятия, направленные на осуществление рабочего контроля над производством. На путь саботажа встали и пароходовладельцы. Уже в декабре 1917 года управляющие заводами и заведующие затолами получили от своих хозяев распоряжение прекратить ремонт флота и уволить судорабочих. Это была попытка сорвать подготовку к первой советской навигации. Между тем речной транспорт приобрел исключительное значение, так как железная дорога в результате войны пришла в упадок. Правда, и речной флот был порядком изношен, но после некоторого ремонта судов можно было организовать перевозки, что было особенно важно в условиях Западного Урала, где судоходные пути соединяли многие районы, удаленные от железной дороги.

Отказ пароходовладельцев ремонтировать суда вызвал серьезную озабоченность речников. Необходимо было любой ценой подготовить флот к навигации, и саботажу пароходовладельцев речники противопоставили свою классовую организованность.

Когда по указанию своих хозяев заведующий Заозерским затоном Савиных съявил о расчете ремонтных рабочих, председатель затонского комитета профсоюза большевик И. С. Смирнов обратился к рабочим с призывом — не считаться с распоряжением администрации, оставаться на своих местах и сделать все, чтобы весной 1918 года флот своевременно вышел в плавание. Главные силы были брошены на капитальный ремонт судов. В Заозерье в ту зиму надо было капитально отремонтировать восемь крупных буксировщиков. Благодаря решительности большевиков затона удалось предотвратить срыв выпуска этих судов к началу навигации.

Энергично действовали также большевики Пермского судомеханического завода. Они вынесли на обсуждение общего собрания рабочих резолюцию — просить Советское правительство отобрать флот у пароходных фирм. Это была первая такая резолюция в Пермском водном узле. Не ограничившись решением, принятым рабочим собранием, партийная организация завода направила агитаторов в затоны, где зимовал флот пароходного товарищества братьев Каменских и Мешкова, которому принадлежал и завод. Агитаторы призывали судовых рабочих присоединиться к требованию провести национализацию флота. Многолюдное собрание, состоявшееся в Заозерском затоне с участием посланцев судомеханического завода, одобрило это предложение. В принятой резолюции заозерцы писали: «От нас, нашей организованности зависит помешать судовладельцам разрушить водный транспорт в этот критический для Советской страны момент, когда каждый пуд товара, переброшенный в другой конец страны, оценивается на вес золота».

С просьбами к Советскому правительству национализировать флот обратились также коллективы затонов в Нижней Курье, Симонихе, Чистополе и других ремонтных пунктах на Каме. При обсуждении этого вопроса речники говорили о трудностях, созданных саботажем пароходовладельцев и их доверенных. В затонах не было материалов для ремонта флота. Рабочие второй месяц не получали заработной платы, вследствие чего оказались в бедственном положении. Чтобы передать эти документы правительственным органам, в Петроград был командирован А. К. Батулин, который побывал в Смольном и доложил об обстановке на Каме.

Телеграммы и резолюции о необходимости отобрать флот у пароходовладельцев поступали Советскому правительству с Волги, Белой и других рек России.

Подробно о том, как в Совете Народных Комиссаров проходило обсуждение вопроса о национализации судоходных предприятий, рассказал в своих воспоминаниях участник этого исторического заседания С. Ф. Авдеев.

С. Ф. Авдеев — уралец. Родился в семье мотовилихинского рабочего. Проработав несколько лет на заводе, где трудился отец, С. Ф. Авдеев пошел на пароход, плавал масленщиком, потом помощником механика, механиком и навсегда связал свою жизнь с речным транспортом. В июне 1917 года, находясь на службе в Балтийском флоте, С. Ф. Авдеев вступил в партию большевиков и принял активное участие в революционных событиях. После победы Октября С. Ф. Авдеев снова на речном транспорте. На Каме он работал сначала в Чермозском затоне, а с весны 1921 года стал первым красным директором судомеханического завода.

В 1918 году С. Ф. Авдееву посчастливилось несколько раз встречаться с Владимиром Ильичем Лениным по вопросам организации работы речного флота. На всю жизнь запомнился ему день, когда Совет Народных Комиссаров рассматривал вопрос о национализации флота. С докладом выступил член Президиума Центрального Комитета профсоюза моряков и речников И. А. Сергеев, изложивший ходатайства рабочих коллективов водного транспорта. После него выступил нарком труда А. Г. Шляпников, который выставил против национализации десятки возражений.

— А как вы думаете, товарищи? — обратился Владимир Ильич к участникам заседания. Слово попросил С. Ф. Авдеев. Когда все высказались, Владимир Ильич заявил, что согласен с мнениями и предложениями с мест о национализации флота.

5 февраля 1918 года глава Советского правительства подписал Декрет о национализации торгового флота. Судоходные предприятия объявлялись общенациональной собственностью Советской Республики. С этого ленинского документа начинается история советского водного транспорта.

Практическую работу по осуществлению Декрета проводили деловые советы, созданные во всех пароход-

ствах. К ним перешло и управление транспортным хозяйством. Владельцы флота и их доверенные внешне не оказывали сопротивления национализации, на деле же старались сорвать эту работу — опустошали кассы, прятали документы...

Долгое время тысячеустая молва передавала, как встретили в конторе пароходного товарищества братьев Каменских и Мешкова уполномоченного делового совета В. И. Демидова.

— Надолго ли, Демидов, пришли? — спросил с ехидной улыбкой доверенный товарищества.

— Навсегда!

— А денег хватит? — заинтересовался тот, передавая В. И. Демидову ключ от сейфа. Вопрос был задан не случайно: в кассе этой крупнейшей пароходной фирмы оказалось всего 160 рублей.

Управители пароходных товариществ и акционерных обществ надеялись, что речники, не имея ни денег, ни опыта, рано или поздно придут к прежним хозяевам с поклоном. Кое-где не обошлось без эксцессов. Пароходовладелец Шанин из Орла-городка, узнав, что у него забирают флот безвозмездно, пришел в дикое неистовство и пригрозил, что сожжет суда.

Однако речники действовали энергично, и национализация флота была завершена в течение февраля — марта. В Заозерье, Нижней Курье, Чистополе, Симонихе, Усолье, Чердыни, Добрянке и других пунктах Камского бассейна было национализировано около трехсот судов. Охрану флота и предприятий в затонах поручили вооруженным рабочим отрядам.

Из числа наиболее активных участников национализации флота следует назвать В. И. Демидова, А. А. Рогожкина, А. К. Батурина, П. Н. Зерова, П. В. Мясникова, И. А. Чудинова, М. Ф. Сухорослова, В. А. Глушкова, Д. М. Выломова, И. И. Сорокина, В. А. Королева, П. А. Букрина, А. А. Быкова. Они много потрудились, чтобы из разрозненных частных пароходств создать единое государственное транспортное хозяйство.

Революционная энергия масс помогла, несмотря на недостаток материалов и средств, своевременно отремонтировать флот. Местные партийные и советские органы оказывали речникам в подготовке к навигации действенную помощь.

В начале навигации 1918 года была создана партийная организация Пермского водного района и избран районный комитет партии. Председателем райкома некоторое время был А. Г. Кириллов. Когда он ушел на фронт, руководителем партийной организации стал А. К. Батурин. В центре внимания райкома были вопросы пополнения и укрепления рядов партии, развертывания широкой массово-политической работы.

На страницах Пермской газеты «Известия» часто публиковались такие объявления: «В пятницу в 4 часа дня в помещении дебаркадера второго пристанского участка б. Любимова Пермским районным комитетом Коммунистической партии работников водного транспорта будет организован митинг на тему: «Программа Коммунистической партии».

Товарищи бурлаки! Все, кто свободен от службы и работы, должны уделить на это время и посетить митинг».

Райком направлял и работу по вовлечению молодежи в социалистический союз. Первый на Каме социалистический союз рабочей молодежи возник в Левшино в марте 1918 года. Среди его организаторов и активных деятелей были пристанские рабочие — грузчик А. Н. Третьяков, братья Николай и Петр Суманевы, П. П. Истомин. Работая под руководством большевистской организации, союз молодежи проводил массово-политические, спортивные и другие мероприятия, привлекавшие молодежь.

Много внимания уделял райком партии деятельности профсоюзных организаций. Каждый союз действовал обособленно. Надо было объединить их, на что указал Владимир Ильич Ленин, когда на заседании правительства обсуждался вопрос о национализации флота. Ленинский совет был принят: в Перми создали райком профсоюза водников.

Для управления водным транспортом по всей стране была введена единая структура: при Высшем Совете народного хозяйства создано Главное управление водных сообщений (Главвод), в речных бассейнах — областные управления водного транспорта и подчиненные им районные управления.

В Перми было образовано районное управление водным транспортом (рупвод). Руководство им возлагалось на коллегию, в состав которой вошли В. И. Демидов (председатель), А. А. Рогожкин и А. К. Батурин (члены

коллегии). Все они были людьми интересной судьбы и пользовались на Каме большим авторитетом.

В. И. Демидову было четырнадцать лет, когда его, сына камского речника, приняли на судно матросом. Он плывал штурвальным, потом лоцманом. Ценой огромных усилий ему удалось окончить Рыбинское речное училище и стать помощником капитана. На этой работе его застала Октябрьская революция. С первых дней Советской власти В. И. Демидов вместе с большевиками. Вскоре он вступил в партию и принял активное участие в национализации флота.

Колоритной фигурой был А. А. Рогожкин. Свою трудовую жизнь он начал тоже на Каме, где проплавал несколько лет помощником капитана на пароходах братьев Каменных. В 1911 году его призвали на службу в Балтийский флот. Там А. А. Рогожкин стал активным деятелем подпольного Главного коллектива Кронштадской военной организации РСДРП. Осенью 1916 года Рогожкина арестовали за большевистскую агитацию среди моряков. Освобожденный из заключения Февральской революцией он стал выполнять ответственные поручения партии. В октябрьские дни 1917 года А. А. Рогожкин в составе Кронштадского сводного отряда моряков участвовал в штурме Зимнего Дворца. Затем с мандатом Центробалта его направили на Каму, где он участвовал в национализации флота и стал одним из руководителей водного транспорта.

Завоевав власть, трудящиеся страны приступили к восстановлению народного хозяйства. Но их ожидали суровые испытания. Капиталисты и помещики, разбитые революцией, не примирились с победой рабочих и крестьян и начали вооруженную борьбу. Их интересы выражали меньшевики, эсеры, кадеты, буржуазные националисты.

На защиту родной власти выступили вооруженные отряды рабочих. Уже в начале 1918 года, как только было получено сообщение о контрреволюционном выступлении казачества, организованном белогвардейским атаманом Дутовым в Оренбуржье, из Перми на подавление мятежа отправился добровольческий отряд, в составе которого было много речников. Командиром одной из рот назначили токаря судомеханического завода В. И. Муромцева, члена партии с марта 1917 года.

Внутренней контрреволюции пришли на помощь им-

периалистические государства, и прежде всего Соединенные Штаты Америки, Англия, Франция и Япония, высадившие десанты на севере страны и Дальнем Востоке. Для антисоветских целей был использован корпус чехословацких военнопленных. Началась гражданская война.

Речники Камы в короткий срок перестроили свое хозяйство на военный лад. Все возможности, какими располагал Пермский рупвод — транспортные средства и людские ресурсы, — были брошены на поддержку Красной Армии, которая вела бои с противником, значительно превосходившим по численности и вооруженности.

Опасное положение, возникшее в связи с выступлением контрреволюционных сил, начало сказываться на Каме уже в мае 1918 года. Командиры пароходов чаще сообщали, что на плесе суда подвергаются обстрелу с берега. Это давали о себе знать разные банды. Для охраны водного пути в распоряжение Пермской губернской чрезвычайной комиссии были выделены буксирные пароходы «Левшино» и «Медведь», которые вооружили орудиями и пулеметами.

Вмешательство империалистов во внутренние дела России, широкая помощь белогвардейцам придали гражданской войне напряженный и тяжелый характер. Бои кипели всюду: на западе и востоке, на севере и юге страны. Огненное кольцо сжималось с каждым днем. Враги Советской власти рвались к важнейшим хлебным и сырьевым районам Поволжья, Урала, Сибири. Восточный фронт был объявлен главным фронтом.

В начале августа 1918 года в Ижевске и Воткинске, где находились крупнейшие в России оружейные и сталелитейные заводы, кулацко-эсеровские элементы, воспользовавшись уходом большинства коммунистов на фронт, организовали антисоветский мятеж. Им удалось захватить обширную часть Сарапульского уезда. Пробившись к Каме, мятежники перерезали речную магистраль, а пристань Галево, где имелась железнодорожная ветка на Воткинск и Ижевск, они превратили в свою опорную базу, откуда вели наступательные операции против частей Красной Армии, державших фронт ниже Перми.

Учитывая создавшуюся обстановку, в Перми приняли срочные меры для создания военной флотилии. Деятельное участие в ее организации принял В. А. Трифонов, старый большевик, член Реввоенсовета Третьей армии

Восточного фронта. Кроме выделенных ранее буксирных пароходов «Левшино» и «Медведь», для флотилии были отобраны из транспортного ядра рупвода пароходы «Карл Маркс», «Александр», «Михаил», «Стерлитамак» и другие, а также баржи. Кроме того, флотилии передали одно судно под госпиталь и одно под штаб. Всего набралось восемнадцать единиц.

Чтобы отобранные суда смогли принять участие в боевых действиях, нужно было укрепить палубы под орудийные установки, устроить бойницы для пулеметов, защитить гребные колеса, обложить штурвальные рубки где броней, а где мешками с песком. Все эти работы выполнили коллективы Пермского судомеханического и Мотовилихинского заводов. Сроки были жесткие, и работы велись круглосуточно. На судомеханическом заводе за двадцать дней переоборудовали два парохода и баржу. Некогда мирные суда превратились в грозные боевые корабли. На их палубах, на носу и корме стояли полевые орудия, а у бойниц — пулеметы. Баржу вооружили тяжелыми пушками, и она стала плавучим фортом. Личный состав кораблей укомплектовали в основном военными моряками и кадровыми речниками.

Главным считался бронепароход «Левшино», переименованный после предательского убийства М. С. Урицкого в «Урицкий». Вместе с чекистами на нем находились речники. Командиром корабля являлся А. Г. Кириллов, который до ухода во флотилию был командиром отряда, несшего охрану судов в затонах и грузов на пристанях, затем работал председателем райкома партии Пермского водного района. Обязанности комиссара выполнял Г. Л. Падучев, выходец из семьи водников и сам работавший ранее на пароходах. Старшим механиком был П. В. Мясников, имевший уже продолжительный стаж работы на камских судах.

Среди моряков флотилии были интернационалисты — трудящиеся различных стран, которые оказались в начале гражданской войны в России. Например, экипаж бронепарохода «Александр» состоял в большинстве из чехов и мадьяр. Командиром корабля являлся Франтишек Каплан, один из активных организаторов Камской боефлотилии.

Корабли флотилии много раз участвовали в тяжелых боях, происходивших в 1918 году в Прикамье, в частно-

сти на Ижевско-Воткинском направлении. Вот несколько выписок из военных сводок, опубликованных в пермских «Известиях».

«1 октября. Два парохода противника показались в районе с. Елово. Артиллерийский огонь наших понтонных лодок вынудил их бежать обратно к Сарапулу».

«22 октября. Наша Камская броневая флотилия обстреливает артиллерийским огнем правый берег р. Камы. Наши войска перешли в наступление и заняли деревню Частые, оттеснив противника».

«29 октября. Наша Камская броневая флотилия обстреливала артиллерийским огнем район деревни Змиево».

Суровые бои довелось выдержать интернационалистам. Сохранилась телеграмма В. А. Трифонова от 24 сентября, в которой он дает им высокую оценку: «Отряд очень боевой и верный...»

Высокий боевой дух проявили и команды пароходов, которые обслуживали нужды фронта, — доставляли пополнение и боеприпасы. 6 сентября 1918 года команда парохода «Товарищ» получила задание доставить из Набережных Челнов в Смыловку красный десант. Пройти участок надо было в ночное время. Осенние ночи темные, а тут еще густой туман, накрывший пароход. Переждать, пока рассеется плотная белесая пелена, было некогда. Плыли не останавливаясь, прощупывая реку наметками. На пароходе не знали, что у устья Вятки на якоре стояли вражеские военные корабли. Обнаружив «Товарища», они обрушили на небольшой буксировщик интенсивный огонь. Один из снарядов ударил по судну — загорелась надстройка. Другим снарядом разворотило корму. Капитана Я. М. Пирожкова ранило, но он продолжал держать штурвал и при свете пожара направлял разбитое и полузатопленное судно к берегу. Благодаря бесстрашию Я. М. Пирожкова десант избежал больших потерь. Капитан вскоре был снова ранен, на этот раз тяжело, и лишился зрения.

Несколько раньше, 18 августа 1918 года, отличился героизмом экипаж парохода «Соликамск». Судно, шедшее из Перми на Сарапул, ошвартовалось у дебаркадера пристани Галево, где, как оказалось, находились белогвардейцы, прорвавшиеся из Воткинска. Завязалась перестрелка, во время которой погиб первый помощник

капитана С. В. Поскребышев. На мостик поднялся капитан А. И. Мохов. Не растерявшись, он сумел вывести пароход с людьми из зоны обстрела. Подвиг камского капитана получил высокую оценку в приказе по войскам Третьей армии Восточного фронта: «Капитан Мохов вел себя мужественно, как подобает истинному моряку революционного флота».

Память речников хранит и подробности подвига капитана парохода «Неожиданный» А. В. Ромашова. 30 сентября 1918 года во время жестокого боя в районе Частых, когда наши части под напором превосходящих сил противника стали отходить, он под прикрытием огня с бронепарохода «Урицкий» увел ночью с места боя баржу со снарядами и динамитом в Пермь.

Я. М. Пирожков, А. И. Мохов и А. В. Ромашов были беспартийными, имели разные представления о революции, но в трудный для Советской власти час действовали как настоящие патриоты.

Большой урон противнику нанесла Волжская военная флотилия, корабли которой осенью 1918 года пришли на Каму. Взаимодействуя с частями Второй армии Восточного фронта, флотилия освободила от белогвардейцев Чистополь, Соколки, Елабугу, Набережные Челны, Тихие Горы.

В неравном бою с вражеской флотилией под Пьяным Бором (ныне Красным Бором) погибла флагманская канонерская лодка «Ваня-коммунист», на которой находился комиссар флотилии Н. Г. Маркин.

Когда корабли Волжской флотилии пришли в Сарапул, жители рассказали, что выше по Каме, в Гольянах, посередине реки стоит на якорях баржа с заключенными советскими людьми, которых белогвардейцы истязают и расстреливают. Обсудив обстановку, командование флотилии приняло решение — спасти узников «баржи смерти». Был разработан беспрецедентный по своей дерзости план: совершить рейд в белогвардейский тыл, выдав себя за отряд адмирала Старка, идущего якобы из Уфы (в Гольянах и Галево ожидали, кстати, оттуда помощь). В смелый рейс отправились три миноносца. Операция удалась. Воинской хитростью, подкрепленной отвагой, красные моряки увели баржу на глазах белогвардейцев. Свыше четырехсот партийных и советских работников и красноармейцев, в том числе речников, получили сво-

боду. О подвиге моряков командование флотилии сообщило В. И. Ленину.

Хуже сложилась обстановка в районе действий Третьей армии. «Верховный правитель России» Колчак, собрав крупные силы, стал развивать главный удар на Пермь, намереваясь через Пермь — Вятку прорваться к Котласу и там соединиться с войсками интервентов, которые шли от Архангельска, чтобы потом вместе двинуться на Москву.

Части Красной Армии оказывали упорное сопротивление, но под давлением превосходящих сил противника отходили на запад. 24 декабря 1918 года колчаковские войска захватили Пермь.

Речники оставляли центр бассейна последними. Одни эвакуировались в Нижний Новгород, другие — в Вятку. Значительное число работников отправилось в Сарапул, куда временно переехал Пермский рупвод. Тяжело было оставлять дорогие сердцу места, свой флот. Поддерживала вера, что врагу недолго топтать советскую землю. Лишь с нескольких судов успели снять некоторые важные части. Белогвардейцы уже хлестали из пулеметов по улицам Перми, когда председатель коллегии рупвода В. И. Демидов, руководивший эвакуацией, с последней группой речников покидал город.

Сарапул ко времени прибытия туда пермяков, в начале января 1919 года, находился на военном положении. Город, по существу, был прифронтовым. Вокруг шли бои, а в начале апреля колчаковцы подошли к окраинам города.

Пользуясь перевесом сил, колчаковцы весной 1919 года прорвали Восточный фронт, и к началу апреля находились в 80 километрах от Самары и Казани.

В эти трудные для Советской власти дни Владимир Ильич Ленин обратился к питерским рабочим с письмом, в котором просил поставить все на ноги, чтобы мобилизовать все силы на помощь Восточному фронту: «Там решается судьба революции».

На этот призыв вождя откликнулись и камские речники, находившиеся в Сарапуле. По инициативе В. И. Демидова, А. А. Рогожкина, В. А. Глушкова, Д. М. Выломова и других большевиков они объявили себя мобилизованными. Из числа добровольцев, около 150 человек партийных и беспартийных, была сформирована рота,

которая вошла в состав дивизии легендарного Азина. Ее так и называли Коммунистической ротой водников. Командиром был избран работник Пермского райкомвода А. В. Югов.

«Цель была у всех одна — бороться против врагов пролетарской революции, за торжество коммунизма, поэтому и роту назвали Коммунистической, хотя среди нас было немало беспартийных, — рассказывал боец роты С. Н. Каменских, машинист парохода «Лебедь». — Каждому бойцу выдали винтовку, по 15 патронов и пулемет на все подразделение. С этим снаряжением мы отправились в окопы...»

Первый бой рота приняла уже на следующий день. Несмотря на губительный огонь противника, речники мужественно сдерживали натиск и не отошли от своих рубежей. Три раза колчаковцы пытались прорваться на Сарапул, и каждый раз откатывались назад. Несколько дней враг топтался в пяти километрах от города и не мог пробить оборону. Только получив подкрепление, белые прорвались к городу. Коммунистическая рота водников, замыкавшая колонны отступавших советских войск, уходила с боями.

В низовьях Камы, в районе Тихих Гор и в Новгородском, наши части закрепились и отсюда в конце апреля 1919 года развернули большое наступление, приведшее к полному разгрому противника. Его деморализованные полки с поспешностью бежали.

О боевом настрое бойцов Коммунистической роты водников, о их бесстрашии в боях, говорилось в одном из донесений командования: «Рота водников стойко боролась против Колчака, задерживая и прикрывая отступление наших частей до правого берега Вятки, а затем, выдержав натиск белогвардейских генералов, участвовала в преследовании противника вверх по Каме до Галево...»

В ожесточенных сражениях рота водников потеряла почти половину своего состава, однако боевые задачи, которые поставило перед ней командование, она выполнила. Бойцы были полны решимости участвовать в наступлении до полного изгнания колчаковцев из Прикамья, но прибыло распоряжение Реввоенсовета — возвратиться на суда, так как надо было развертывать навигацию. Роту расформировали.

Среди других событий, происходивших на Каме весной 1919 года, когда колчаковцы прорвали Восточный фронт, особое место занимает увод флота из Чистополя. Там во льдах затона стоял большой караван, в котором насчитывалось свыше 80 судов. В нескольких баржах находилось более полумиллиона пудов хлеба и около ста тысяч пудов нефти. Этими богатствами, которым в то тяжелое время для молодой Советской республики не было цены, хотели завладеть колчаковцы, поэтому бросали на Чистополь крупные военные силы.

Опасная обстановка, сложившаяся в этом районе, привлекла внимание Владимира Ильича Ленина. Несмотря на чрезвычайную занятость многими вопросами защиты революции, глава Советского правительства следил за спасением судов и грузов, скопившихся в Чистополе. В записках и телеграммах Реввоенсовету республики и Реввоенсовету Восточного фронта Владимир Ильич Ленин предлагал принять экстренные меры: «Достаточно ли внимательно отнеслись вы к этому? Все ли возможности исчерпаны?» — спрашивал Владимир Ильич Реввоенсовет Восточного фронта.

К сожалению, сложная военная обстановка не позволила тогда командованию Восточного фронта выделить достаточно сил для обороны Чистополя. Велась подготовка решительного удара по флангу колчаковцев со стороны Бугуруслана, и главное внимание было уделено этой операции. Однако задачу — не оставить в Чистополе противнику флот и грузы — надо было решить во что бы то ни стало.

По заданию Владимира Ильича в Чистополь был направлен в качестве уполномоченного Совета Обороны И. Т. Гаврилов, бывший военный моряк, участник Октябрьской революции, активный организатор национализации флота. Ему были предоставлены широкие полномочия, о чем можно заключить по мандату, подписанному Лениным: «Предъявитель сего, товарищ Гаврилов, — указывалось в мандате, — командировается для немедленного увода всего речного парового и непарового флота из г. Чистополя и прилегающего района в Казань. Если по военным обстоятельствам не удастся успешно выполнить операцию увода флота, товарищу Гаврилову предоставляется право обезвредить паровой

и непаровой флот всеми возможными способами, вплоть до его уничтожения...»

Увести флот было делом нелегким, так как затон еще не освободился ото льда. У самого выхода на Каму громоздились ледяные глыбы, через которые суда не могли бы пробиться, а ледокольных средств не было.

Несмотря на нехватку сил, оборонявших Чистополь, колчаковцы не смогли добиться в этом районе оперативного успеха. Они встретили сильное сопротивление.

Вместе с частями Красной Армии фронт держали ополченцы. В отряде защитников города были партийные и советские работники, рабочие и служащие затона, крестьяне окрестных сел. Хотя оружия и патронов не хватало, ополченцы стойко сдерживали бешеный натиск противника. Измотав врага упорным сопротивлением, они перешли в контратаку и отбросили его на 6—10 километров.

Героизм бойцов отряда ополченцев был подкреплен самоотверженностью речников. Пока противник подтягивал резервы, чтобы возобновить наступление, прошло семь часов. За это время речники приспособили в качестве ледокола камнечерпалку. Разбивая и дробя лед, камнечерпалка открывала флоту выход из затона. Первыми на Каму вышли пассажирские пароходы «Чердынь» и «Игорь». На них вывезли раненых красноармейцев, находившихся в госпиталях.

За этими судами шли «Кунгур», «Юг», «Подрядчик», «Конструктор» и другие буксирные суда. Они вели баржи с хлебом и железную баржу «Патриотка» с нефтью. На соседних с затоном улицах уже слышалась стрельба, когда вниз по Каме проследовали последние баржи, груженные кожей, машинами, спичками...

Участник этой операции ветеран Камы С. Н. Падучев, тогда помощник капитана парохода «Кунгур», рассказывал: «Идти с баржами на буксире в узкой борозде, пробитой во льдах камнечерпалкой, было трудно. Команда все время стояла начеку, не допуская повреждения каравана льдами, которыми был забит затон. Когда вышли на Каму, там уже был сплошной ледоход... Лдины сжимали корпус парохода и подбирались к гребным колесам. По сигналу тревоги члены команды вооружились шестами и отталкивали лдины. Аврал продолжался несколько часов, пока не проследовали Рыбную

слободу. Там лед пошел реже... Члены команды действовали дружно. Слаженности способствовало четкое командование нашего капитана Н. Е. Пospelова. С такой же самоотверженностью трудились команды пароходов «Юг», «Подрядчик», «Конструктор», которые шли следом. С нашего мостика их было хорошо видно. Все караваны, как и «Кунгур», держали курс на Волгу...»

Об этой блестяще проведенной операции было сообщено специальной депешей в Москву. В тот же день руководители Главного управления управления водных сообщений доложили Владимиру Ильичу Ленину о героизме речников.

Распросив подробности, Владимир Ильич просил передать чистопольским речникам благодарность за спасение флота и грузов.

Ленинское спасибо вызвало на Каме волну трудового энтузиазма. По этому поводу райкомвод выпустил воззвание, в котором говорилось: «Веря в полную победу пролетариата, смеясь над угрозой гнусных колчаковских банд, райкомвод приглашает вас, дорогие товарищи, своей самоотверженной работой заслужить другое спасибо великого вождя пролетариата товарища Ленина».

Ворвавшись в Прикамье, колчаковцы стали зверски расправляться даже с сочувствующими Советской власти. В Орле-городке после жестоких пыток они расстреляли бывшего штурвального А. Ф. Владимирцева, шкиперов П. М. Молоковских и Д. М. Молоковских, которые были организаторами Советской власти в родном поселке и не успели эвакуироваться.

Свирепым террором, нечеловеческими издевательствами белогвардейское командование намеревалось запугать трудовое население. Но установленные ими порядки только усиливали ненависть к лютым врагам народа. Речники, как истые патриоты, бесстрашно срывали планы противника.

В Набережных Челнах белогвардейцы перед отступлением намеревались увести пятнадцать пароходов, а свыше сорока новых барж сжечь, для чего положили в трюмы хворост, облитый смолой. Речники, узнав об этом коварном замысле, сняли с пароходов наиболее важные части, а из барж убрали просмоленный хворост. Все было сделано скрытно и быстро, белогвардейцы успели схватить только шкипера В. П. Дерябина. Осталь-

ные речники ушли в лес и там скрывались до прихода Красной Армии. В. П. Дерябин был расстрелян.

Организованное сопротивление колчаковцам оказывали речники, оставшиеся в Перми. На судах и в мастерских пристани работали подпольные большевистские группы, в которых насчитывалось около восьмидесяти человек. Они установили связь с матросами белогвардейской флотилии, среди которых были мобилизованные работники транспорта, и с их помощью выводили из строя механизмы на военных кораблях, всячески затягивая ремонт.

В сохранившемся в архиве докладе начальника белогвардейского центрального отделения военно-морской и речной контрразведки от 11 июня 1919 года указывалось, что подпольщики на пристани Пермь вынашивали план подготовки захвата флотилии. Инициатор этой операции Быков, работавший в мастерских на корабле «Россия», имел детальный план передачи вражеской флотилии в руки красным, но был схвачен колчаковцами и расстрелян.

Несмотря на репрессии, патриоты продолжали действовать смело. Когда белогвардейцы перед отступлением из Перми спешили вывести из строя промышленные предприятия и транспортные средства, большевики-подпольщики связались с передовыми речниками, которые увели пароходы «Василий», «Звенига» и «Наманган» в безопасные места. Не без влияния подпольщиков рабочие Пермского судомеханического завода помешали белогвардейцам сжечь предприятие.

Когда 30 июня на правом берегу Камы показались первые красные полки, наступавшие на Пермь, речники собрали мелкие суда и помогли красноармейцам переправиться на левый берег.

1 июля 1919 года Красная Армия освободила Пермь.

Годы восстановления

Страшная картина опустошений открылась перед речниками, которые возвратились из эвакуации в Пермь. Железнодорожный мост через Каму, соединявший центральные районы страны с Уралом и Сибирью, был взорван, по реке плыли остовы горевших судов...

Отступая под ударами Красной Армии из Перми, колчаковцы сосредоточили в устье Чусовой, у пристани Левшино, около ста лучших паровых и непаровых судов. Решив их уничтожить, они выпустили из береговых нефтяных резервуаров несколько десятков тысяч пудов горючего и подожгли эту массу. Пламя охватило все суда. Спасать флот было некому. Колчаковцы накануне согнали команды с пароходов и барж. Двое суток пылала река, и устье Чусовой стало кладбищем флота.

На всех участках бассейна было сожжено, потоплено и обсушено более двухсот судов. Таких огромных потерь, какие понесла во время гражданской войны Кама, не было ни в одном бассейне. Прибывший в Пермь уполномоченный Совета Обороны и Главного управления водных сообщений В. М. Зайцев писал Владимиру Ильичу Ленину: «Положение Пермрупвода крайне тяжелое. Будучи абсолютно обескровлен судами, имея довольно много грузов, он не в состоянии перекинуть их в центр...» Уполномоченный просил главу Советского правительства оказать камским речникам неотложную помощь.

Ознакомившись с содержанием этой депеши, Владимир Ильич запросил Я. Э. Рудзутака, который в то вре-

мя возглавлял Главвод, что делается для восстановления камского флота. Ленину доложили, что на Каме работает особая комиссия по подъему и приведению в порядок поврежденных судов.

Специальной техники для подъема судов тогда не было. Пользовались дедовскими способами. Водолазы опускались на речное дно и осматривали суда. Под менее поврежденные пароходы они подводили стропы, закрепленные на баржах, которые находились на плаву, наполненные водой. Когда воду откачивали, баржи всплывали и поднимали пароходы. Тут же стояли буксировщики, которые уводили поднятые суда в затоны для ремонта.

Немало было пароходов, с которых колчаковцы сняли золотники, поршни и другие ответственные детали. Запасных частей не было. Прежние владельцы флота не заботились о стандартах. Каждый хотел, чтобы его пароход отличался от других. На любом судне имелась своя машина, не похожая на другие, и запасных частей в случае ее поломки подобрать было невозможно. Вместо старой детали обычно вытачивали новую. Из-за этого при восстановлении флота возникли трудности, так как требовалось изготовить чертежи на детали каждого судна в отдельности. Руководству рупвода пришлось привлечь не только чертежников, но и наиболее опытных механиков.

Чертежи поступали на Пермский судомеханический завод. Там были высококвалифицированные мастера, которые в свое время создавали паровые машины для судов. Они умели делать любые детали добротной и надежной. Но после хозяйничанья колчаковцев производство было расстроено. Чтобы наладить работу завода, приходилось собирать оборудование, изыскивать инструменты, добывать материалы и топливо. Кадров тоже не хватало. Во время военных действий многие рабочие разъехались по деревням. Их вызывали в Пермь, и они схотно возвращались. С продовольствием обстояло плохо, люди голодали, но понимали, что опускать руки нельзя, и крепились. Чувство хозяина страны и любовь к делу помогали им решать сложные задачи в самых трудных условиях.

Большую помощь речникам оказали коллективы Мотовилихинского, а также Добрянского и Чермозского

заводов. Рабочие этих предприятий своими силами восстановили несколько судов. На Добрянском заводе, кроме того, прокатали для нужд пароходства 30 тысяч пудов сортового металла. Это позволило речникам организовать ремонтные работы широким фронтом.

Борьбу речников за быстрее восстановление разрушенного хозяйства возглавили коммунисты. Первые дни после освобождения Перми их было еще очень мало — всего несколько человек. Но каждый день на учет вставали члены партии, возвратившиеся в родной бассейн. К середине июля организация насчитывала уже около сорока человек. Партийное влияние ощущалось на всех участках. К коммунистам обращались за советом и поддержкой, на них равнялись.

Собрание коммунистов Пермского водного района, состоявшееся 17 июля 1919 года, длилось два вечера. Главным, о чем шел разговор, была мобилизация коллектива на ускоренный ввод флота в эксплуатацию и развертывание грузовых перевозок. Коммунисты избрали водный райком партии. В его состав вошли А. А. Рогожкин, А. И. Панин, А. А. Быков, К. С. Меркурьев, И. Я. Ельшин, В. И. Заболотных и другие. Председателем президиума райкома выбрали И. Я. Ельшина, товарищем председателя — А. И. Панина, секретарем — В. И. Заболотных.

Райком партии сразу стал развертывать массово-политическую работу, послал на суда и пристани уполномоченных для восстановления профсоюзной организации. Одновременно воссоздавали и комсомольскую организацию.

Коммунисты и комсомольцы трудились самоотверженно. Особенно следует отметить члена партии И. И. Сорокина. До революции он плавал на судах машинистом. После освобождения Прикамья от белогвардейцев его назначили заведующим Заозерским затоном. Он вложил много сил в восстановление флота.

Личный пример коммунистов повышал авторитет партийной организации. В ее ряды вступали передовые речники. Приток заявлений с просьбой принять в ряды ленинской партии усилился во время «партийной недели». Так, в сравнительно небольшом Чермозском затоне за неделю поступило 37 заявлений. В партию было принято 25 человек. К осени 1919 года партийная орга-

низация Пермского водного района насчитывала в своих рядах уже более двухсот человек. Их боевая организаторская работа помогала решать сложные задачи.

Сразу после освобождения Перми речников обязали обеспечить наряду с транзитными и местными перевозками переброску через Каму грузов, следовавших по железной дороге, так как мост через реку еще не был восстановлен. Поначалу грузы переваливали из вагонов в баржи, и буксировщики переправляли их к другому берегу, там грузы снова переваливали в железнодорожные вагоны. На повторные операции уходило много времени, и на берегах скапливались сотни вагонов и платформ. Обстановка требовала ускорить переправу грузов. Еще продолжалась гражданская война. Коллективная мысль подсказала простое и смелое решение — переправлять вагоны с грузами на баржах. Так и сделали. Отобрали наиболее крупные баржи, сняли с них надстройки, а вдоль палуб проложили рельсы. На берегах реки соорудили эстакады.

Тысячи пермяков собрались на берегу Камы в тот день, когда новая переправа приняла первые вагоны. Затаив дыхание, люди наблюдали, как рабочие на левом берегу подкатили к эстакаде два груженных вагона и столкнули их на баржу. Над рекой разнесся крик торжества. Стоявший наготове буксировщик потянул баржу с вагонами к правому берегу. Через два дня на каждую баржу стали вкатывать по четыре вагона, а к концу недели — по шесть.

В районе моста работали команды пароходов «Стачка» (капитан В. И. Котельников), «Аврора» (капитан С. И. Сивков), «Медвежонок» (капитан Г. Я. Шицын), «Строганов» (капитан А. Н. Падучев) и некоторых других судов. Когда позже по постановлению правительства поощрили участников восстановления железнодорожного моста, были отмечены и наиболее отличившиеся речники.

Огромное мобилизующее влияние на речников Камы оказала работа агитбригады, которая летом 1919 года совершила на пароходе «Красная звезда» рейс по районам Поволжья и Прикамья, только что освобожденным от колчаковцев. Агитбригада состояла из представителей центра. Среди них была Н. К. Крупская, жена и соратник Владимира Ильича Ленина. Реше-

ние о посылке парохода в агитационный рейс было принято Центральным Комитетом партии и Всероссийским Центральным исполнительным комитетом Советов по инициативе Владимира Ильича.

Жители прибрежных населенных пунктов встречали «Красную звезду» радостно. Каждому хотелось послушать интересный доклад о событиях в стране и за рубежом, посмотреть революционный кинофильм, получить газеты, листовки, книги. Многие шли на пароход за советом и помощью. Сколь велика была тяга к живому слову посланцев партии, видно на примере Перми. «Красная звезда» стояла здесь четыре дня. За это время только на митингах, проведенных агитбригадой, присутствовало около сорока тысяч человек. Во всем виденном и слышанном люди черпали вдохновение.

Теплыми и сердечными были встречи Н. К. Крупской с речниками. В одном из писем, отправленных с борта парохода в Москву, она писала: «Я с головой окунулась в работу... Перебрасываемся с пункта в пункт ночью, а днем бегаем по учреждениям и собраниям... Ляжешь — а тут шлют записку от рабочих водного транспорта: «Пусть скажет хсть два слова, а не может сказать, пусть покажет свою личность...»

Во время стоянки «Красной звезды» в Перми председатель коллегии Пермского рупвода В. И. Демидов информировал агитбригаду, как камские речники трудятся над ликвидацией последствий хозяйничанья белогвардейцев.

У участников агитрейса остались богатые впечатления от поездки. Н. К. Крупская писала: «После поездки было что рассказать Ильичу, и с каким громадным интересом он слушал, не оставляя без внимания ни одной мелочи...»

Ярким свидетельством революционной энергии камских речников были итоги навигации 1919 года. Перевозки тогда начались только 12 июля и продолжались до конца октября — три с половиной месяца. За это время при недостатке флота речники перевезли в транзитном сообщении пять с половиной миллионов пудов, в местном — около пяти миллионов пудов железа, соли, руды, лесных материалов и воинских грузов. Если перевести это количество в тонны, то получится 160 тысяч тонн. Вроде бы не так уж много по нынешним масштабам,

когда пароходство перевозит свыше 25 миллионов тонн грузов, но для того времени освоить 160 тысяч тонн было великим трудовым подвигом.

Могучим средством повышения темпов возрождения транспортного хозяйства и развития грузовых перевозок явились коммунистические субботники. Правда, первые субботники на Каме были проведены только в сентябре 1919 года. Раньше подхватить это замечательное начинание железнодорожников Московско-Казанской железной дороги, которое В. И. Ленин назвал Великим почином, камичи не смогли из-за военных действий. На Урале еще бесчинствовали колчаковцы. Как только край был освобожден, партийная организация Пермского района стала привлекать речников к участию в субботниках.

Корреспонденции и информации о первых коммунистических субботниках на Каме походили на боевые донесения. Из Заозерского затона сообщали: «Около шестидесяти партийцев и беспартийных провели в первую субботу сентября коммунистический субботник. Общими усилиями была вытащена на берег баржа, требовавшая срочного ремонта». Из Усоля передавали, что там в конце сентября — начале октября провели три субботника. Вместе с десятью пристанскими коммунистами на работу вышли сочувствующие и беспартийные. Взвзвись обработать две баржи, они погрузили свыше четырех тысяч пудов соли и выгрузили 35 сажен дров из другой баржи, которая была необходима под соль. Добрянцы сообщали, что на первом субботнике 22 человека погрузили за два с половиной часа 1600 пудов железа.

Обобщив опыт коммунистических субботников на Каме, газета «Красный Урал» 6 ноября 1919 года писала в статье «Водники идут впереди», что на водном транспорте субботники устраивают не раз, а три и четыре раза в неделю, а в предоктябрьские дни речники чуть ли не ежедневно работали на погрузке и разгрузке.

Труд речников высоко оценил Пермский губком партии, во главе которого стоял видный деятель Коммунистической партии Е. М. Ярославский. Глубокой осенью 1919 года, когда речные суда были уже в затонах, губком партии обратился к пермякам с воззванием — принять участие в сооружении ледяной переправы для поездов через Каму. В этом документе губком отметил труд речников на восстановлении флота и организации перевозок

вагонов через Каму как образец самоотверженной борьбы с разрухой.

«...Белогвардейцы увезли главные части механизмов с пароходов, — говорилось в воззвании. — Однако это не помешало водникам Камы привести в годность больше полусотни пароходов и вынуть из воды около двух десятков, отремонтировать около сотни барж и дебаркадеров...»

Особое внимание уделял водному транспорту Владимир Ильич Ленин. Выступая на III Всероссийском съезде рабочих водного транспорта, состоявшемся 15 марта 1920 года, Владимир Ильич так оценил роль водников в обеспечении перевозок: «...от предстоящей кампании водного транспорта наша судьба, может быть, больше зависит, чем от предстоящей войны с Польшей, если нам ее навяжут. Ведь и война уперлась в разрушенный транспорт. У нас войска много, но мы не можем его подвезти, не можем снабдить его продовольствием, не можем подвезти соли, которой у нас масса, а без этого товарообмена никакие правильные сношения с крестьянами немыслимы. Вот почему на теперешнюю водную кампанию вся республика, вся Советская власть, все существование рабоче-крестьянской власти возлагают задачи исключительной, величайшей важности. Нельзя терять ни одной недели, ни одного дня, ни одной минуты, надо остановить эту разруху и утроить и учетверить возможности.

...И вот водный транспорт должен сделать в водную кампанию дело героическое».

Ленинский пламенный призыв вдохновил речников. По мере освобождения от врага обширных районов страны они увеличивали перевозки, не жалея на это усилий.

Ударной задачей в навигацию 1920 года стала перевозка металла в Левшино. Предприятия молодой Советской республики испытывали острую нужду в металле, а его на уральских заводах скопилось много. Один железнодорожный транспорт, пришедший за военные годы в упадок, не смог бы обеспечить перевозки. Учитывая это, Владимир Ильич Ленин дал задание — использовать для перевозок металла водный транспорт.

В XXXIV Ленинском сборнике читаем телеграмму, датированную 24 февраля 1920 года, в которой Владимир

Ильич предлагал уполномоченному Совету Обороны по Уралу принять меры для обеспечения подвоза металла по железной дороге к пристаням, где его должны были переваливать в баржи и водным путем доставлять по назначению. К Левшино с заводов северного и центрального Урала предлагалось подвезти до трех миллионов пудов металла.

Недели через две после того, как Владимир Ильич подписал телеграмму, на станцию Левшино прибыл первый состав с металлом, который в тот же день подал на пристанскую железнодорожную ветку для разгрузки. Металл сразу пошел потоком. Как сообщала пермская газета «Красный Урал», к началу навигации 1920 года на причалах Левшино находилось уже около миллиона пудов металла.

Партийная организация пристани взяла под свой контроль подвозку металла для перевалки на воду. Вопрос обсуждался на собрании коммунистов, по ходатайству которого местные органы власти привлекли рабочих и помогли в обеспечении грузчиков обувью и рукавицами. Во все бригады были направлены коммунисты для агитационно-массовой работы.

Участник перевалки металла грузчик С. Н. Рукавицын рассказывал о тех днях: «Бригада, в которой я состоял, всю навигацию работала на железе. Помню, каждый раз к нам приходили партийные и говорили, что будто сам Ленин интересуется, как перегружают в Левшино железо. Ну мы, понятное дело, не хотели подкачать».

Работа на перевалке требовала много сил, а на пристани имелись только носилки, тачки, грузовые подушки. У полуголодных грузчиков кружило головы, тряслись ноги. Однако настроение было бодрое. Тяжелые листы металла перетаскивали по-бурлацки: зацепят их тросом, станут артелью в ряд и волоком тянут в баржу да напевают: «Еще берем, ну еще раз; враз берем, сама пойдет...»

Среди грузчиков было немало деклассированных, разболтанных элементов, которые относились к труду с ленцой, спекулируя при этом на продовольственных трудностях. Но не они определяли трудовой настрой. Большинство грузчиков работало честно, не жалея себя. Из Левшино одна за другой уходили баржи, нагруженные металлом.

Что дает вдохновенный труд, показал Всероссийский коммунистический субботник, который состоялся 1 мая 1920 года по решению IX съезда партии. В тот день левшинцы загрузили металлом две баржи, перевалив свыше 40 тысяч пудов. Такой производительности здесь раньше никогда не добивались.

На помощь левшинским речникам нередко приходили горожане. В газетах публиковали объявления, приглашавшие принять участие в коммунистических субботниках на выгрузке железа из вагонов и погрузке его в баржи.

Так в течение всей навигации на пристани Левшино кипела работа. Ленинское задание было выполнено. Общий грузооборот по Пермскому району составил за навигацию 1920 года без малого 85 миллионов пудов. Пассажиров перевезено около 560 тысяч человек.

По решению партии и правительства в 1920 году на водном транспорте провели мероприятия, направленные на повышение организованности и порядка. Управление водным транспортом, находившимся в ведении Высшего Совета народного хозяйства, было объединено с железнодорожным в одном Наркомате путей сообщения, куда передали и Главвод. Для руководства партийной работой было создано политическое управление водного транспорта и учрежден институт комиссаров.

Существенные изменения претерпела организационная структура и на местах. Коллегиальное управление транспортным хозяйством было заменено единоначальным, в связи с чем существовавшую при Пермском рупводе коллегия упразднили, руководство сосредоточили в руках начальника и комиссара. Одновременно при рупводе начал работать райполитвод.

Новый политорган внес живую струю в жизнь коллектива бассейна. В течение первого месяца деятельности райполитвода было создано пятнадцать партийных ячеек на судах местного сообщения и три на транзитных. На береговых предприятиях сеть партийных организаций увеличилась на три ячейки. Для массово-политической работы среди речников райполитвод и райкомвод использовали опыт агитпарохода «Красная звезда». По их инициативе был оборудован пароход «Красный Урал», который стал курсировать по верхней Каме. На агитсудне находилась специальная бригада из партийных, профсоюз-

ных и комсомольских работников, а также представителей рупвода.

Настоящими боевыми организаторами масс выступали партийные ячейки на флоте. До нас дошел список состава ячейки РКП(б) парохода «Передовой» в 1921 году: А. Н. Постников, Г. Н. Николаев, Т. Н. Ипатьев, В. П. Смирнов. В решении хозяйственно-политических задач эти коммунисты всегда служили примером.

Организационная и массово-политическая работа дала свои результаты. В 1921 году грузооборот на Каме перевалил за 90 миллионов пудов, количество пассажиров — за 800 тысяч человек, в 1922 году грузооборот превысил 100 миллионов пудов. Речники Камы взяли хорошей разгон.

Большим событием для коллектива бассейна были празднества по случаю пятилетия национализации торгового флота. Несмотря на множество трудностей, новые руководители, выдвинувшиеся из масс, вели хозяйство неплохо. С каждым годом транспорт пополнялся восстановленными судами, возрастал соответственно и объем перевозок. Об этом с гордостью говорили на торжественном заседании, которое состоялось 8 февраля 1923 года в Перми. Руководящие работники Камы А. К. Батурич, В. А. Глушков, В. И. Демидов, А. Д. Кондряков, А. А. Рогожкин, отличившиеся организаторскими способностями, получили от Центрального комитета профсоюза памятные подарки. На этом заседании царил особенно приподнятое настроение. Когда поступило предложение послать приветственную телеграмму Владимиру Ильичу Ленину, все в едином порыве поднялись с мест и долго аплодировали.

«Торжественное заседание водников Пермского района, — говорилось в телеграмме, — шлет горячий привет вождю пролетариата, желает Вам здоровья и сил в дальнейшей работе на благо трудящихся всех стран. Водник на страже. Закаленный пятилетней борьбой, вступая в шестой год, он ставит своим лозунгом восстановление флота».

Ленин был для камских речников самым близким, родным. Из Перми летели письма и телеграммы с лаконичным адресом: «Москва, Совнарком, Ленину». Речники делились с вождем партии и народа своими думами,

докладывали о своих делах. Из Москвы на Каму прибывали задания и запросы от Владимира Ильича.

К тем документам, которые уже приведены, можно присоединить запрос главы Советского правительства о положении с вывозом соли из Усоляя. В центральных архивах за 1920 год сохранился ответ руководителя Пермского рупвода В. И. Демидова на этот запрос.

Металл и соль были тогда самыми важными грузами: изголодавшимся городам и селам была нужна соль, предприятиям — металл. Словом, обеспечение транспортировки этих грузов ходом самой жизни было превращено в проблему номер один. И, надо сказать, ленинские телеграммы сыграли огромную роль в мобилизации усилий речников на решение поставленных задач.

Представители Камы В. И. Демидов, А. А. Рогожкин, А. К. Батурин и другие имели счастье присутствовать в качестве делегатов на профсоюзных съездах, где выступал Владимир Ильич Ленин. В каждой речи Ленин подчеркивал исключительно важное значение водного транспорта для молодой Советской республики.

Великий вождь служил для всех образцом преданности революции, символом торжества коммунистических идеалов. Сердечным выражением любви и признательности было предложение работников плавсостава, зимовавших в Нижне-Курьинском затоне, избрать Владимира Ильича почетным лоцманом.

«Было это в 1923 году весной, — вспоминал ветеран Камы В. И. Демидов. — Флот готовился к выходу в плавание. И вот в это время стало известно, что в Нижней Курье группа работников плавсостава предложила провести собрание и поставить на нем вопрос об избрании Ленина почетным лоцманом. Мне довелось присутствовать на этом собрании. Пришли не только команды судов, но также многие работники затона. Чувствовалось, что для курьинцев это большое и важное событие. Выступления были горячие. Ораторы называли Ленина великим рулевым революции и подчеркивали, что, избрав его почетным лоцманом, символично выразят свое стремление трудиться вместе с Лениным над построением коммунизма. В общем, подъем был высокий. А когда было принято решение зачислить Ленина почетным лоцманом, раздались возгласы: «Да здравствует Ленин!», «Ленину — ура!»

На следующий день такое же постановление приняли у себя заозерцы. А так как в этих затонах была сосредоточена основная масса плавсостава, можно считать, что решением избрать Ленина почетным лоцманом была выражена воля всех камичей.

Речники понимали, что это решение обязывает их трудиться без усталы, и делали все, чтобы оправдать огромную ответственность, которую приняли на себя. Действительно, навигация 1923 года, начавшаяся в обстановке высокого трудового подъема, принесла коллективу хорошие плоды — план перевозок был перевыполнен.

Через несколько месяцев, 21 января 1924 года, великого Ленина, вождя и организатора Коммунистической партии и Советского государства, не стало. В дни глубокой всенародной скорби во всех пунктах Камского бассейна прошли траурные митинги и собрания, на которых зачитывали обращение Центрального Комитета РКП(б) к партии, ко всем трудящимся. Речники заявили о своей решимости идти с партией по ленинскому пути.

Для участия в похоронах Владимира Ильича Ленина в Москву был делегирован грузчик пристани Левшино И. П. Шишов. Своему посланцу коллектив поручил — дать у гроба вождя клятву выполнить его заветы и защищать железной стеной начатое им дело освобождения трудящихся от ига капитала.

Свою кровную связь с Коммунистической партией камские речники продемонстрировали, когда Центральный Комитет партии объявил о ленинском призыве в партию. Только в Нижне-Курьинском затоне, коллектив которого в свое время был инициатором избрания Владимира Ильича почетным лоцманом, подали свыше 70 заявлений о желании вступить в партию. Открытые партийные собрания, на которых рассматривали заявления, отличались многолюдностью. Беспартийные рабочие вместе с коммунистами проявили большую заинтересованность, чтобы в партию были приняты самые достойные.

Новое пополнение значительно укрепило партийные ряды. Коммунисты-речники направляли усилия коллективов на борьбу с разрухой.

Завод «Старый бурлак», бывший судомеханический, славившийся своими искусными корабелями, дал вторую жизнь многим судам, сожженным и потопленным во время гражданской войны. Большим достижением было вос-

становление таких крупных пароходов, как «Надежный» и «Киев». «Надежного» капитально отремонтировали в течение пяти месяцев, что по тем временам считалось рекордом.

Пополнялось и несамоходное ядро флота. Судостроительные артели, существовавшие издавна в верховьях бассейна, строили новые баржи. Из наиболее опытных баржестроителей потом сложились основные кадры судостроительных верфей, которые были созданы в Чердыни и Соликамске.

К началу 1926 года все суда, которые можно было восстановить, были введены в эксплуатацию. Развитие перевозок пошло более быстрыми темпами. Извечная труженица Кама стала переносить на своих могучих водах миллионные потоки уральских и сибирских грузов.

Шаги первых пятилеток

В апреле 1929 года XVI Всесоюзная партийная конференция одобрила первый пятилетний план развития народного хозяйства, который потом был утвержден V Всесоюзным съездом Советов.

Транспорту в этом плане отводилось большое место. Еще XV съезд партии, проходивший в 1927 году, в Директивах по составлению первого пятилетнего плана подчеркнул, что перегрузка железных дорог выдвигает настоятельно задачу более полного использования водного транспорта и сочетания водных перевозок с железнодорожными. Этому требовали интересы народного хозяйства: после XIV съезда партия брала курс на индустриализацию страны.

Размах великой стройки, развернувшейся в стране, особенно ощущали труженики Западного Урала, где на базе природных богатств края создавались новые предприятия. Темпы работ были невиданными: осенью 1931 года вступил в строй Вишерский целлюлозно-бумажный комбинат; летом 1932 года началась эксплуатация первой очереди Березниковского химического комбината; полным ходом шло сооружение Камского целлюлозно-бумажного комбината. Все эти крупнейшие в стране предприятия выросли на берегах Камы и ее притоков. Кроме того, развивали свое производство старые прикамские заводы.

В связи с таким масштабным промышленным строительством изменялась география Камского бассейна. На

Вишере вырос Красновишерск; в районе Соликамска, на верхней Каме, появился город Березники; в 45 километрах ниже Перми в сосновом бору поднялся Краснокамск. Росли и водные перевозки. Поначалу флот доставлял необходимые грузы стройкам, а с вступлением новых предприятий в строй по Каме пошли транспорты с калийной солью, бумагой и другой продукцией, которую раньше в Прикамье не производили.

Значительно увеличились перевозки древесины. В Прикамье много лесов. Ими заняты две трети территории Пермской области. Камская водная магистраль всегда представляла собой удобный путь для сплава древесины в безлесные районы. Но до революции труд на лесозаготовках не был механизирован. Пила, топор, лошадь — вот вся тогдашняя «техника». Наивысший уровень сплава леса по Каме и ее притокам до 1913 года составлял за навигацию в среднем два с половиной миллиона кубометров. Из этого количества лишь малую часть плотов сплавляли на Волгу за буксирной тягой, притом только в весенний период, по высокой воде. Основная же масса плотов шла самосплавом. В небольшой плот укладывали бревна в один-два ряда. Плыл он до Царицына три-четыре месяца и в пути нередко разбивался. Такой способ сплава древесины применялся и в первые годы Советской власти.

По мере развертывания социалистического строительства низкие темпы транспортировки древесины уже не удовлетворяли народное хозяйство. Интересы экономики требовали перейти от самосплава плотов к буксировке их пароходами. К 1935 году этот процесс был завершен. В ту пору сплав леса в плотях по Каме стал почти в три раза больше, чем до революции, — превысил семь миллионов кубометров.

Буксировка плотов пароходами давала большие выгоды: размер плотов увеличился в пять-шесть, а скорость их проводки — в четыре раза. В то же время резко снизилась аварийность плотов.

Способ транспортировки плотов за буксирной тягой был освоен во всех речных бассейнах страны, и в этом немалую роль сыграли камские мастера сплава.

Теперь в верховьях Камского бассейна, где к берегам река подступает необозримая тайга, создана мощная лесная индустрия, организованы механизированные лес-

промхозы, сплавные рейды, выросли рабочие поселки. Самый большой рейд в стране и крупнейший в мире — Керчевский. Сплавной конвейер протянулся здесь на много километров. Это, образно выражаясь, «завод на воде». Сюда с притоков верхней Камы стекаются миллионы кубометров молевой древесины. На Керчевском рейде, оснащенный современной техникой, бревна сплавивают в пучки, из них формируют секции и, наконец, собирают плоты, которые отправляют на Волгу.

В годы первых пятилеток буксировка плотов занимала в плане Камского пароходства наибольшую долю — около 90 процентов, за что Каму справедливо называли сплавной рекой.

Рост перевозок речным флотом продиктовал необходимость реорганизации системы управления водным транспортом. По постановлению правительства в январе 1931 года был образован самостоятельный Народный комиссариат водного транспорта. В том же году Каму выделили из Волжского пароходства, и в границах бассейна, включая главные притоки — Белую и Вятку, — было создано самостоятельное Камское пароходство.

Первым его начальником был назначен А. Н. Златогорский, самородок-организатор, проживший интересную жизнь. В юности Златогорский плавал на пароходе машинистом. После призыва на службу в Балтийский флот активно включился в революционную работу и в бурном 1917 году, от февраля до октября, в самый напряженный период деятельности большевистской партии по мобилизации трудящихся масс на завоевание власти, был председателем большевистской организации прославленного крейсера «Аврора». За выступления против буржуазного Временного правительства А. Н. Златогорского бросили в тюрьму, откуда его освободили по требованию моряков Балтики.

В списках актива Петроградской организации РСДРП(б) за 1917 год имеются такие сведения о Златогорском: «Член партии с марта 1917 года, председатель партийного коллектива на крейсере «Аврора», депутат Петровета, участник штурма Зимнего Дворца». К этим данным следует добавить, что А. Н. Златогорский участвовал в работе II Всероссийского съезда Советов 25 октября 1917 года, на котором создано Советское правительство во главе с Владимиром Ильичем Лениным. Победа

Великой Октябрьской социалистической революции открыла широкий простор организаторским способностям А. Н. Златогорского.

Камские речники знали А. Н. Златогорского еще до назначения его начальником пароходства. С середины двадцатых годов он несколько лет возглавлял профсоюзную организацию водников Пермского района и запомнился всем внимательностью, деловитостью. За какое дело он ни брался, всегда глубоко вникал в его суть и доводил до конца. Эти качества оценили уральцы. А. Н. Златогорский был выдвинут на руководящую работу в Пермский окружной, затем в исполком Уральского областного Совета. Как представитель Урала он в 1929 году был избран членом ЦИК СССР и ВЦИК.

Назначение А. Н. Златогорского начальником пароходства было встречено на Каме всеобщим одобрением. Этот талантливый организатор проделал большую работу по развитию хозяйства бассейна и увеличению перевозок. На Каму тогда начали прибывать суда советской постройки: давала свои плоды политика индустриализации. На базе новой техники совершалась реконструкция речного транспорта. Камский буксирный флот пополнился пароходами «Пятилетка», «Молот», «Серп», «Камгэс», «Красное Сормово». Замечательное по тем временам пополнение получил и пассажирский флот — поступили пять двухпалубных теплоходов, имевших более высокие технические характеристики, чем суда дореволюционной постройки.

На пристанских причалах появились транспортерные перегружатели производительностью до 30—40 тонн в час. Кроме того, некоторые пассажирские и грузовые суда были оборудованы механизмами для выгрузки грузов из трюмов. Хотя многие грузовые операции приходилось еще выполнять с помощью тачек и крюков, уже виделось: ручной труд на грузовых работах будет с каждым годом сокращаться.

Отрадной новинкой явилась организация связи, в частности селекторной, которая стала базой диспетчерской системы командования движением флота.

Другой облик обретали и затоны. В Чистополе вырос каменный корпус механического цеха (кирпич использовали от разобранного старого здания). Строительство производственных корпусов велось в Заозерье и Нижней

Курье. Наряду с этим здесь возводили жилые дома, школы, клубы, больницы, столовые, магазины. В Перми было начато строительство огромного здания речного вокзала.

Укрепление материально-технической базы пароходства благоприятствовало развитию перевозок. В течение 1931—1933 годов грузооборот возрос почти на 30 процентов. Значительно улучшилось финансовое положение пароходства. Эти успехи были достигнуты благодаря слаженности всех производственных звеньев — хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители работали в тесном контакте.

Не забывал А. Н. Златогорский Каму и после того, как в 1934 году его перевели на ответственную работу в Наркомат водного транспорта. Каждый раз, когда в Москву приезжали представители Камского пароходства, он всегда интересовался, как идут дела, как и чем живут речники.

Пароходство год от года набирало темпы. Во всех уголках бассейна кипел напряженный труд. Появились ударные бригады. Коллектив самоотверженно боролся за завершение пятилетки в четыре года. Вместе со всеми тружениками речного транспорта страны камичи выполнили первую пятилетку досрочно. Однако нельзя было довольствоваться достигнутым. Водный транспорт еще отставал от темпов развития других отраслей народного хозяйства. Состоявшийся в начале 1934 года XVII съезд партии утвердил второй пятилетний план, указав, что без решительного улучшения работы железнодорожного и водного транспорта нельзя двигаться вперед.

Чтобы обеспечить более конкретное руководство важнейшими участками водного транспорта, Наркомат сосредоточил главное внимание на решающих бассейнах страны. Из 23 речных пароходств были выделены шесть наиболее важных по значимости. В эту шестерку вошло и Камское пароходство.

Так уже установилось, что мероприятия по решению новых ответственных задач должны подкрепляться более высоким уровнем политической работы в массах. С июля 1934 года при Камском пароходстве начал свою деятельность политический отдел. Начальником политотдела Центральный Комитет партии утвердил И. П. Наместникова.

Политотделу во внутривнутрипартийной и массово-политической работе активно помогали партторги ЦК ВКП(б), которые имелись на важнейших пристанях, и помощники капитанов по политической части шести крупных буксирных пароходов. Позже помполиты были назначены и на некоторые пассажирские суда. Политработники сыграли важную роль в укреплении партийных органов и повышении их боеспособности. В Камском бассейне, включая Белую и Вятку, тогда насчитывалось 1305 коммунистов, из них 413 на флоте.

Из обширного круга вопросов, решением которых занимались бассейновые организации, особенное внимание требовалось уделять кадрам. С развитием перевозок и ростом производственных программ промышленных предприятий увеличивалась численность коллективов. У многих новичков была низкая квалификация, что сдерживало освоение техники и ее эффективное использование. Для технического обучения кадров и повышения их квалификации на предприятиях и судах были созданы кружки. Одновременно расширялась система подготовки кадров в учебных заведениях Пермского речного узла.

На базе завода «Старый бурлак» с 1923 года существовала судомеханическая школа, в которой готовили массовые кадры для флота. Здесь обучалось одновременно около четырехсот человек. За три года учащиеся получали наряду с теоретической подготовкой практически навыки. Выпускники, по отзывам ветеранов, выделялись профессиональным мастерством и культурой труда. Многие питомцы судомеханической школы выросли до руководящих работников пароходства и предприятий.

В Перми существовало также речное училище, которое было открыто в 1913 году. Первый выпуск после Октябрьской революции состоялся в 1918 году, речной транспорт получил тогда пятнадцать специалистов. До 1931 года, когда учебное заведение перешло в ведение Наркомата водного транспорта, было выпущено 254 специалиста. Этого, разумеется, было недостаточно.

Дело в том, что положение с производственной культурой на флоте оставляло желать лучшего. Десять новых буксирных пароходов и пассажирских теплоходов, которые поступили в начале тридцатых годов на Каму, составляли незначительную долю транспортных средств. Работать приходилось в основном на старых судах, силь-

но изношенных. Возраст более чем половины главных машин перевалил за 40 лет, на 80 процентах пароходов котлы работали по 50 лет. Имелся даже еще более старый пароход-буксировщик «О. Ю. Шмидт» (прежнее название «Линда»), спущенный на воду в 1857 году. Понятно, насколько важен был в таких условиях технически грамотный уход за судами.

Политотдел пароходства и партийные организации поддерживали передовиков соревнования, заботились о них. Борьба за повышение производительности труда приняла особенно широкий размах осенью 1935 года, когда в стране зародилось стахановское движение.

Так как Кама — сплавная река, естественно, что в бассейне придавали особенное значение повышению производительности судов, занятых на буксировке плотов. Пределом тяговых возможностей плотовода до 1935 года считался караван объемом двенадцать тысяч кубометров. Эту норму опрокинул механик парохода «Мамадыш» М. Я. Иевлев. Приняв весной 1935 года судно, он, присмотревшись к работе силовых установок, сделал заключение, что пароход используется едва ли на половину своей мощности. Для М. Я. Иевлева, парторга судна, стало делом чести мобилизовать экипаж и привести в действие все резервы.

Своими мыслями инициативный коммунист поделился с капитаном парохода А. Г. Корзняковым. Но чтобы судно работало производительнее, нужно было устранить целый ряд недостатков в паросиловом хозяйстве. Дело в том, что от предшественника М. Я. Иевлев получил судовую технику в запущенном состоянии: гребные колеса были собраны наспех и не отрегулированы, из-за чего то и дело ломались спицы, поводки, срывало эксцентриковые бугеля. В котле плохо держался пар: вместо давления одиннадцать килограммов на квадратный сантиметр удавалось держать не больше десяти. Необходимо было усовершенствовать гребные колеса и улучшить паробразование, а это можно было сделать только в затоне. Поэтому зима для экипажа «Мамадыша» прошла в особо напряженном труде. Пришлось много поработать. Механик и его помощник перевернули гору дел.

Весной 1936 года пароход был принят после ремонта в эксплуатацию с хорошей оценкой. Обсудив свои задачи и возможности, экипаж принял обязательство — брать

в транзит на как не менее 20 тысяч кубометров древесины. «Желаем работать по-стахановски, — было записано в социалистическом договоре. — Обращаемся к руководству пароходства, политотдела, бассейнового комитета профсоюза помочь нам в получении для буксировки в транзит тяжеловесных плотов...»

Примеры максимального использования провозной способности судов уже имелись. Экипаж волжского нефтевоза «Степан Разин», которым командовал один из лучших на Волге капитанов Н. И. Чадаев, начал водить из Астрахани до Горького караваны барж с грузом в 40 тысяч тонн, что было для того времени рекордом. «Степан Разин» в два с половиной раза перекрыл показатели равных по мощности американских нефтевозов. Рекордные рейсы волжского нефтевоза еще больше убедили мамадышцев в том, что и их пароход имеет возможность брать для буксировки более тяжеловесные караваны.

Не без хлопот в первый стахановский рейс мамадышцы забуксировали в верховьях Камы плот, в котором было свыше 20 тысяч кубометров леса. Караван вытянулся в длину почти на полкилометра. Нагрузка на индикаторную силу достигала почти 70 тонн вместо 20—30 тонн, как было прежде.

Кое-кто удивлялся смелости экипажа «Мамадыша». Но инициаторы держались уверенно. Они все рассчитали, позаботились, чтобы такой трудный пережат, как Чермозский, пройти в светлое время суток, для лучшего управления плотом попросили сплавщиков дать лоты потяжелее, перед прохождением района Пермского моста вызвали на помощь рейдовое судно, благодаря чему отпала необходимость расчаливать плот.

Хорошая организация рейса позволила избежать каких-либо случайностей. Вместо 135 километров в сутки караван проходил 138—140 километров. Вахты работали четко и слаженно. Этот ритм не нарушил даже штормовой ветер, дувший все дни, пока «Мамадыш» проходил по средней и нижней Каме.

На рассвете восьмого дня пароход с караваном прибыл в Камское устье, где плот в полной сохранности передали для дальнейшей транспортировки в низовья Волги. Все эти напряженные дни парторг был душой коллектива.

М. Я. Иевлев — потомственный механик. С партией коммунистов был связан еще будучи беспартийным. В характеристике, составленной весной 1923 года партийной организацией Заозерского затона на сочувствующего М. Я. Иевлева, указано, что он «из чистого рабочего пролетариата... по всем наблюдениям стоит на защите трудящегося класса, принимая участие во всех политических мероприятиях партии». В 1924 году, после смерти Владимира Ильича Ленина, камский механик был среди тех, кто вступил в партию по ленинскому призыву.

Следует воздать должное и капитану парохода А. Г. Корзнякову. Это был опытный судоводитель. За его плечами был уже двадцатипятилетний стаж плавания, он отлично знал реку и даже на самых узких участках хорошо ориентировался и уверенно вел тяжелый караван.

О блестящем рейсе парохода «Мамадыш» и его экипаже узнали во всех речных бассейнах. Своим примером этот коллектив доказал возможность буксировать большегрузные плоты. Народный комиссар водного транспорта Н. И. Пахомов прислал телеграмму, в которой выразил мамадышцам благодарность.

Большой интерес вызывали и новые приемы труда, которые применяли первые стахановцы береговых предприятий. Кузнец завода памяти Ф. Э. Дзержинского А. С. Бизяев перешел работать на два, затем на три горна: пока ковали одну деталь, нагревалась следующая. Работа шла, как по конвейеру. Дневная производительность поднялась до 1000 процентов. Высокой выработкой добился бригадир грузчиков пристани Левшино Х. Емалудинов, который для погрузки угля в баржу соединил несколько легких передвижных транспортеров. Уголь пошел в баржу сплошным потоком. Трехтысячетонное судно было загружено в течение двенадцати часов, вдвое быстрее, чем по норме. Новыми методами обогатили производственную практику также котельщик Заозерского завода С. Г. Царев, кузнец завода «Старый бурлак» М. П. Бояршинов, токарь Чистопольского завода С. И. Гибалин и другие.

Успехи стахановцев вызвали подъем социалистического соревнования. Росло число их последователей. Передовики производства помогали им добиваться вы-

сокой выработки. На всех предприятиях работали стахановские школы. Рекорды отдельных рабочих становились достоянием масс.

Годы первых пятилеток характерны также развитием технического творчества речников. Один из старейших судовых механиков Камы Н. И. Манихин сконструировал паровую плоскопламенную мазутную форсунку, которая сразу получила признание механиков. Форсунок разных систем было с десяток, но камские механики просили манихинскую, которая была дешева и отличалась простотой регулировки пламени. Обычно форсунки изготовляли из бронзы, манихинская была литой чугуновой, что делало ее более экономичной. Камский механик получил патент на форсунку как на изобретение. Описание форсунок Манихина вошло во все справочники, в которых содержится описание паровых форсунок.

Речники Камы радовались и успехам своего товарища М. Ардуанова, ставшего строителем Безрезниковского химического комбината. До этого он несколько навигаций работал грузчиком на пристанях в Чистополе, Сарапуле, Перми и зарекомендовал себя ударником. В 1927 году М. Ардуанов со своей бригадой отправился в Березники на стройку, где сначала был бригадиром землекопов, потом стал бетонщиком. Его бригада в соревновании всегда занимала одно из первых мест. М. Ардуанов был делегатом VII съезда Советов, а на VIII Чрезвычайном съезде Советов, который принимал Конституцию СССР, сидел за столом президиума съезда. В 1934—1936 годах его избирали членом ЦИК СССР. За трудовые заслуги М. Ардуанов первым на верхней Каме награжден орденом Ленина. Благодарные березниковцы поставили бывшему камскому грузчику, первому строителю их города памятник.

Новые большие задачи перед страной встали в третьей пятилетке, план которой был принят в 1939 году на XVIII съезде партии. Для улучшения руководства транспортом Народный Комиссариат водного транспорта был разделен на Народный Комиссариат речного флота и Народный Комиссариат морского флота. Из состава Камского пароходства еще в 1937 году выделили в самостоятельные пароходства реки Белую и Вятку.

Развернув борьбу за успешное выполнение плана новой пятилетки, речники Камы сделали значительный

шаг вперед. Так, перевозки пассажиров в шесть раз превысили уровень 1913 года. О масштабах этих перевозок можно судить по движению флота на местных пассажирских линиях. До революции пригороды Перми обслуживал один катер «Царевна», а в 1940 году — уже 24 теплохода. Перевозки осуществляло пассажирское агентство, созданное в 1939 году.

Для роста перевозок необходимо было улучшить судовые пути. Старые хозяева реки оставили множество перекатов и извилистых участков. Требовалось создать методы поддержания глубин.

В 1937 году путейское хозяйство, находившееся в ведении пароходства, было выделено в самостоятельное бассейновое управление пути. Перестройка положительно сказалась на работе. Бассейновое управление пути направило основные средства и силы на трехсоткилометровый плес между устьями Вишеры и Чусовой, который был наиболее сложным для судоходства. Глубины здесь нередко падали до 90 сантиметров. Между тем от судоходных условий на этом участке, в зоне которого находилось такое крупное предприятие, как Керчевский сплавной рейд, во многом зависела нормальная работа флота, а значит, и успех перевозок.

Улучшение естественных судоходных путей проходило на всех реках страны. Расширялись воднотранспортные связи между экономическими районами и за счет искусственных путей. В начале тридцатых годов вошел в строй Беломорско-Балтийский канал, а к весне 1937 года закончилось строительство канала имени Москвы, который связал столицу с Волгой. Паротеплоходы из Москвы пошли и на Каму.

Приветливо встречала Пермь пассажиров. За год до войны в центре Западного Урала был принят в эксплуатацию речной вокзал, который по величине и удобствам тогда считался вторым в Советском Союзе после Химкинского вокзала столицы. В нем более 60 комнат, в том числе большой зал ожидания, гостиница, ресторан, читальный зал, медицинский пункт.

Третья пятилетка стала для речников переломной. Их усилия по укреплению и развитию транспорта высоко оценили партия и правительство. В мае 1940 года Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа речников, среди них и лучшие люди Камы, были

награждены орденами и медалями. Высшей награды — ордена Ленина — были удостоены капитан транзитного флота И. П. Токарев и электросварщица завода «Старый бурлак» К. А. Князева, орденом Трудового Красного Знамени награждены лоцман А. Н. Чудинов и начальник парходства П. Н. Морозов, орденом «Знак Почета» — механик А. М. Мизюков, медалью «За трудовую доблесть» — диспетчер С. Н. Падучев и токарь Чистопольского завода С. И. Гибалин, медалью «За трудовое отличие» — секретарь комсомольской организации Заозерского завода В. А. Плюснин.

Памятны дни, когда стало известно о созыве XVIII Всесоюзной партийной конференции. От Перми делегатом стал начальник политотдела парходства А. С. Золотов. Конференция разработала программу мобилизации советского народа на дальнейший подъем промышленности и транспорта.

Жизнь налаживалась к лучшему, и всеми владело стремление трудиться с еще большей энергией ради процветания социалистической отчизны.

В тяжкую годину

Погожий воскресный день 22 июня 1941 года, казалось, не предвещал беды. Кама жила той трудовой жизнью, какая бывает в горячую навигационную пору. По водному пути плыли в оба направления суда. Буксировщики с небольшими интервалами вели тяжелые плоты. Их опережали сухогрузные караваны. Шли по расписанию пассажирские паротеплоходы. На пристанях грузили и разгружали пароходы и баржи. В затоках и управлении парохозяйства оставались одни дежурные.

Но вот над страной прозвучало грозное слово «война». По радио передали экстренное правительственное сообщение о вероломном разбойничьем нападении гитлеровской Германии на Советский Союз.

Уже в первые часы войны проявились замечательные традиции, которые сложились на Каме. На митингах, прошедших во всех пунктах бассейна, речники, как и все советские люди, продемонстрировали непоколебимую решимость отдать себя целиком для защиты своей Родины.

Мастер котельного цеха Заозерского завода М. Хаснуллин в своем выступлении на митинге сказал: «Я артиллерист запаса и готов в любую минуту встать к орудию и показать обнаглевшему врагу силу советской артиллерии».

На митинге команд судов, стоявших на Пермском рейде, выступил шкипер баржи КХ-3703 А. Манин, ко-

торый заявил, что готов отправиться добровольцем на фронт. За ним взяла слово его жена: «Когда муж уйдет в армию, — сказала она, — берусь выполнять обязанности шкипера». Матрос этой же баржи Л. Березина, муж которой служил в армии, высказала просьбу направить ее во фронтовой госпиталь медицинской сестрой. С такими заявлениями выступали многие речники.

Десятки беспартийных, уходя в армию, обращались в партийные организации с просьбой принять их в Коммунистическую партию. «Хочу отправиться на защиту своей Родины коммунистом», — писал боец сторожевой охраны завода памяти Ф. Э. Дзержинского И. Выломов. Партийная организация приняла патриота в свои ряды, а через два дня коллектив провозжал его на фронт. Партийная организация пристани Пермь приняла в те дни кандидатом в члены партии грузчика-стахановца А. Красикова, который был призван в армию. В заявлении он писал: «Ради любимой отчизны отдам все силы, если же в боях с врагом придется сложить голову, то хочу умереть коммунистом».

За короткий срок на фронт ушло свыше трех тысяч камичей. Среди них было много добровольцев. Почти треть своего состава дала фронту партийная организация и больше половины — комсомольская.

От речников не только поступали просьбы об отправке на фронт, многие ветераны отказывались уходить на заслуженный отдых. Механика парохода «Камгэс» Н. М. Тетерина знали в бассейне как старого кадрового речника. В 1941 году он начинал пятое трудовое десятилетие. У Тетерина сдавало здоровье, и он начал оформлять документы для ухода на пенсию. Узнав о войне, Н. М. Тетерин заявил: «Теперь нельзя и думать об уходе с работы. Буду крепиться до тех пор, пока Красная Армия разгромит фашистскую орду».

Прежний уклад жизни в бассейне сразу резко изменился. Работа на предприятиях и судах, во всех производственных звеньях была перестроена на военный лад. Все стали жить заботами фронта.

Коллективам заводов памяти Ф. Э. Дзержинского, Заозерского и Чистопольского, которые продолжали ремонтировать флот, одновременно дали задание изготовлять фугасные авиабомбы, осколочные снаряды, руч-

ные гранаты. Завод «Старый бурлак» целиком переключился на выполнение заказов для фронта.

Более напряженными стали темпы и масштабы перевозок. К тем грузам, которые давала и принимала Кама, прибавились военные — надо было перевозить оборудование и кадры предприятий, эвакуированных из прифронтовых районов. Внезапное нападение дало гитлеровцам возможность захватить инициативу, и советские войска, несмотря на упорное сопротивление, оставляли города и села, а с ними поднимались с родных мест и отправлялись на восток миллионы людей.

По данным Наркомата речного флота, транспортными средствами пароходств было эвакуировано без малого три миллиона человек. Наибольшая нагрузка выпала на камские суда. Сотни тысяч людей переправлялись в глубокий тыл, на Урал. Чтобы ускорить перевозку такой огромной массы, экипажи судов брали на борт по тысяче человек вместо четырехсот. Приходилось нарушать нормы, но иначе было нельзя. Обстановка требовала смелых действий, и лучшим свидетельством тому — благодарности, которыми были заполнены судовые журналы.

Сложные задачи военного времени речники Камы решали при острой нехватке кадров. Состав коллектива претерпел большие изменения не только в количественном, но и в качественном отношении, так как на фронт ушли наиболее квалифицированные работники. Их сменили младшие братья, жены и сестры. На производство пришли и прибывшие по эвакуации. Новичкам помогали быстро овладеть профессиями, и они становились станочниками, сварщиками, кочегарами. Позже на Каму прибыло большое пополнение из ремесленных училищ.

Жилось в то трудное время тяжело, но работали все самоотверженно, по десять — двенадцать часов в сутки. И старые и молодые горели желанием сделать все, чтобы приблизить победу. На предприятиях и судах появились новые формы социалистического соревнования. Двухсотники трудились под девизом: «Две нормы в смену: за себя и товарища-фронтовика». Многие стали обслуживать два-три станка. Родились молодежные фронтовые бригады.

Партийная организация завода памяти Ф. Э. Дзержинского (секретарь В. И. Лужбин), Заозерского завода

(секретарь П. Г. Пищалкин), Пермской пристани (секретарь Н. В. Латышев) и других предприятий умело поднимали массы на борьбу за повышение производительности труда. Инициативно работали партийные организации парохода «Электросварщик Олюнин» (секретарь Ф. А. Петров) и других судов. В стиле и методах их деятельности появилось много нового. Больше стало оперативности и боевитости. Упор был сделан на политическую агитацию как наиболее гибкое и действенное средство влияния на массы. Для оперативного ознакомления коллектива с положением на фронтах бассейновая газета ежедневно печатала листовки со сводками Советского Информбюро.

Хотя многие коммунисты и комсомольцы уходили на фронт, количественный состав организаций почти не изменялся. В партию и комсомол приходили новые люди. За годы войны кандидатами в члены партии было принято более трехсот человек. Комсомольцами стали свыше полутора тысяч юношей и девушек.

В арсенале средств, которыми тогда пользовались для мобилизации речников на самоотверженный труд, особое место занимали «фронтовые путевки», которые вручали экипажам судов перед выходом в рейс, и «фронтовые задания», выдававшиеся бригадам пристанских и затонских рабочих. В этих документах указывали время, установленное для выполнения работы, и каждый речник считал своим священным долгом справиться с заданием раньше срока.

Экипаж буксирного парохода «Магнитогорск», работавший по «фронтовым путевкам», выполнял по полтора-два плана. Его командир, коммунист И. П. Токарев, кавалер ордена Ленина, был одним из лучших камских капитанов, неутомимым и смелым новатором. «Магнитогорск» брал на буксир по восемь-десять барж вместо шести. Прежде чем отправиться в рейс, И. П. Токарев детально выяснял обстановку на судоходном пути. В план обеспечения рейса он включал мероприятия, направленные на улучшение управляемости состава и облегчение его движения.

Богатырем звали рабочие завода памяти Ф. Э. Держинского кузнеца А. И. Румянцева, и не столько за редкую силу и крепкое здоровье, сколько за умение работать. 800—1000 процентов — такой была его дневная

выработка. «За целую бригаду работает!» — говорили о нем в цехе. А. И. Румянцев эвакуировался на Каму из Северо-Западного пароходства. Уже в первые дни работы он показал высокую производственную культуру и творческую смекалку. Для ускорения процессаковки деталей этот мастер делал специальные приспособления. По призыву А. И. Румянцева в бассейне развернулось социалистическое соревнование за звание лучшего кузнеца.

От истока Камы до ее устья гремела слава о девушках-грузчицах из бригады Н. А. Конины, которые работали на Пермской пристани. Их было тринадцать, самой старшей 24 года, а младшей — 18, в Пермь приехали из Мордовской АССР незадолго до войны и работали на вспомогательных грузовых операциях. Когда на фронт ушли многие грузчики-мужчины, девушек объединили в бригаду и поставили на обработку судов и вагонов. Руководство бригадой возложили на Н. А. Конины — хорошего организатора и мастера погрузочно-разгрузочных работ, знали его и как чуткого человека.

Поначалу на девчат поглядывали с недоверием (справятся ли с тяжелой работой грузчиков?). Считали, что силенок у них мало: женщины ведь! А механизмами пристань была оснащена слабо. На участках имелись только транспортеры, и грузы большей частью приходилось перетаскивать вручную. Но девушки не страшились никаких трудностей. Уже после первых смен от недоверия к ним не осталось и следа. Работали они так, что люди диву давались. «Мужские бригады не в состоянии обогнать их по выработке», — говорил секретарь партбюро Н. В. Латышев.

Многим памятен такой случай. В Пермь привели баржу с автомашинами и цистернами, которые в эвакуационной суете были беспорядочно свалены в трюмы, вес каждого места достигал трех тонн. Когда девушки пришли на баржу, шкипер не без иронии заявил: «Ничего у вас, бабоньки, не получится. Здесь уже побывала бригада из двадцати мужиков, да ушла ни с чем. Видите, какая свалка!»

Объясняться было некогда. Автомашины и цистерны были нужны многим предприятиям. Оттуда уже не раз звонили на пристань. «За работу!» — скомандовал бригадир. А. С. Фокина, заместитель бригадира, быстро

зацепила тросом первую цистерну. За ней гуськом выстроились остальные. Бригадная певунья Лидия Лекарева затянула песню, и все дружно подхватили. С песней работается легче. Прошло несколько минут — и цистерна тронулась. К концу смены разгрузили половину баржи. Дневная норма была перевыполнена. Так каждый раз. Меньше полутора-двух норм девушки не выработывали. Они шли на любую работу.

Как-то в районе Новоильинска потерпела аварию баржа с цементом. От удара о подводный предмет в корпусе баржи образовалась пробоина, вода стала заливать груз. Необходимо было немедленно перегрузить цемент в другую баржу. Когда в пароходство сообщили об аварии, в Новоильинск командировали бригаду Кони́на. Без передышки, прямо, как говорят, с марша приступили к работе. Стоя в воде, вытаскивали из трюма мешки с цементом. На часы не смотрели. Думали только о том, чтобы быстрее выполнить задание. В пароходстве считали, что ликвидация аварии займет не меньше 50 часов, а девушки справились с заданием за 18 часов. За это время они перевалили свыше двух тысяч мешков с цементом.

Возвратившись в Пермь, девушки узнали, что началась подписка на лотерею, и подписались на всю сумму, заработанную в Новоильинске. Деньги внесли наличными. Патриотки не жалели ничего ради скорейшего разгрома врага. Подробно о делах бригады Кони́на рассказывалось в брошюре политотдела пароходства.

Удивительную самоотверженность и величие духа показывали женщины и на других тяжелых работах. Профессия кочегара на флоте всегда считалась мужской. Трудно было представить, чтобы женщины шуровали топки, ворочали тяжелые плахи и перебрасывали лопатой тонны угля. Но славные патриотки доказали, что им все по плечу, работали они аккуратно, с толком. Богатый опыт накопила З. Головина, которая плавала кочегаром на пароходе «Краснодар». О своих методах шуровки она рассказала в брошюре «Пар на марке».

Камские речники не только обеспечивали перевозки и выпускали оборонную продукцию. Когда военная обстановка потребовала возводить новые производственные объекты и расширять площади действующих предприятий, они энергично взялись за строительство.

Из новыхстроек крупным объектом был порт, который в конце 1941 года начали сооружать на средней Каме вблизи поселка Бутыш Камбаркского района Удмуртской АССР. Новый порт был предназначен для перевалки угля. Гитлеровские захватчики раструбили на весь мир, что вот-вот возьмут Донбасс и тогда Россия останется без угля, погаснут топки на заводах и фабриках, в паровозах и на судах. Расчеты врага оказались сорванными благодаря мудрой политике партии. За годы первых пятилеток были созданы угольные базы на востоке страны — в Кузбассе, Караганде, и там непрерывно увеличивали добычу. Теперь требовалось обеспечить бесперебойную транспортировку этого угля. Поскольку железные дороги были перегружены военными перевозками, Государственный Комитет Оборона принял решение построить на Каме в течение зимы 1941/42 года крупный механизированный порт для перевалки кузнецкого угля из вагонов в баржи.

Строительные работы велись в тяжелых условиях. В ту зиму морозы доходили до сорока градусов. В лютую стужу рабочие вырубали лес, рыли траншеи для конвейерных транспортеров, сооружали электростанцию, механические мастерские. Одновременно строили жилой поселок. Надо было торопиться. Времени на строительство отпускатось мало.

Стройку часто посещали представители пароходства и политотдела, работники партийных и советских органов Удмуртской АССР. Они помогали коллективу устранять недостатки в ходе строительства и в организации массово-политической работы.

Ранней весной 1942 года, точно в срок, установленный Государственным Комитетом Оборона, новый порт Камбарка принял первый железнодорожный маршрут угля для перевалки на воду.

Той же зимой была построена механизированная перевалочная база в Левшино. К пристани тяготели расположенные в Добрянке и Чермозе на расстоянии 150 километров вверх по Каме старинные металлургические заводы. Сырье и топливо к ним доставляли из Левшино водным путем. По Каме же вывозили и готовую продукцию. Других удобных дорог к этим предприятиям не было. Когда с начала войны прикамские заводы получили задание увеличить выработку метал-

ла для изготовления военной продукции, возрастал, естественно, и объем работы речников. Но небольшая, третьеразрядная пристань уже не могла справиться с повышенными задачами. Чтобы увеличить ее пропускную способность, было решено создать в Левшино мощную механизированную базу.

Работы по сооружению базы начались буквально на пустыре. Ветераны пристани вспоминают, как начальник строительства, утопая в снегу, отмерял поля и ставил вешки, обозначая места угольного причала, траншеи для главного транспортера, центрального поста управления. Техники не было, котлованы рыли ломами и лопатами. На земляные работы выходил весь пристанский коллектив. Мерзлая земля звенела, как чугун... Одновременно возводили насыпь для железнодорожной ветки.

При поддержке Пермского обкома партии речники, несмотря на все трудности, решили поставленную задачу. Весной 1942 года, когда с Чусовой на Каму еще не успели уйти последние льды, к перевалочной базе подвели баржи для загрузки, а на железнодорожной ветке встал под разгрузку эшелон с углем. Мощные транспортеры понесли пласты угля из вагонов прямо в баржи.

С таким же накалом велись работы по расширению производственных площадей на заводе «Старый бурлак». Этому предприятию, выполнявшему заказы для фронта, стало тесно на имевшихся площадях. По призыву заводской партийной и профсоюзной организаций рабочие и служащие ежедневно после смены по три — пять часов трудились на стройке. В помощь коллективу подключились и работники других предприятий и учреждений Пермского водного узла. Можно без преувеличения сказать, что это была народная стройка. За несколько месяцев «Старый бурлак» получил три цеха, производственная площадь которых была почти равна довоенной площади всего предприятия. Новые цехи оснастили оборудованием, эвакуированным из Хлебниковских судоремонтных мастерских под Москвой. В результате мощности завода намного возросли, и он получил возможность наращивать производство оборонной продукции.

Восхищало также смелое техническое творчество речников. С начала войны пароходство стало испытывать трудности с топливом. Нефтепродукты шли в основном на фронт, и рассчитывать на получение мазута для транс-

портного флота не приходилось. Единственный выход был в переоборудовании судовых топок для работы на твердом топливе. Специалисты пароходства в содружестве с опытными механиками разработали чертежи, по которым большинство судов переоборудовали для работы на дровах. Местные органы отвели пароходству в лесных районах 16 участков, где была организована заготовка дров. Для решения этой задачи много труда вложили работники плавсостава и пристаней, которых направляли на зимний период на лесозаготовки. Политотдел организовал на участках партийно-комсомольские группы. Своим влиянием они способствовали быстро наладить работу. По всей водной трассе были созданы дровяные базы, снабжавшие суда топливом. Благодаря такой перестройке удалось обеспечить бесперебойную работу флота на протяжении всего военного времени.

Далеко за пределами Камского бассейна стало известно имя механизатора Пермской пристани А. И. Шеиной, которая явилась зачинателем нового метода эксплуатации перегрузочной техники. Раньше механизаторы только управляли установками. Если требовалось произвести даже маломальский ремонт, обращались в механические мастерские. А. И. Шеина вызвалась производить текущий ремонт своими силами, не выводя механизм из эксплуатации, используя для этого перерывы в работе (а они бывали в ожидании подачи судов и вагонов). Чтобы не зависеть от мастерских, она овладела профессиями токаря и слесаря и стала сама изготавливать необходимые детали.

Работа по методу Шеиной дала возможность высвободить с ремонта перегрузочных машин квалифицированных рабочих. Одновременно улучшился уход за техникой, что способствовало сокращению объема зимних ремонтных работ.

Почин А. И. Шеиной нашел дорогу во все речные бассейны. Газета «Правда» в передовой статье за 17 декабря 1944 года писала: «По инициативе механизатора Камского пароходства комсомолки Шеиной среди речников началось движение за ремонт механизмов. Это движение выявило дополнительные возможности улучшения механизации пристанского хозяйства...»

На флоте получил распространение ремонт силами экипажей судов. До войны судоремонт выполняли в

основном на заводах и в мастерских. Теперь многие квалифицированные рабочие ушли на фронт, а оставшиеся были заняты выполнением военных заказов. К тому же в первую военную осень на Каму, в тыловой бассейн, зашли на зимовку многие суда Волжского, Московского и других прифронтовых пароходств. Создалось острое положение с ремонтом флота. В этой обстановке передовые работники плавсостава заявили, что берутся ремонтировать суда своими силами. Метод саморемонта в дальнейшем стал занимать важное место в поддержании технического состояния флота. Экипажи судов овладевали судоремонтными специальностями и выполняли часть обычных зимних работ летом во время плавания.

В авангарде этого движения шли коммунисты. Сохранился рапорт капитана парохода «Архангельск» члена партии Н. Е. Костина в политотдел об итогах навигации, в котором он наряду с данными о выполнении плана перевозок сообщал, что до захода на зимний отстой экипаж отремонтировал слань, обносную решетку, а также паровой движок и другие механизмы. Сокращение объема зимних работ позволило раньше срока закончить ремонт парохода, и весной он одним из первых вышел в плавание.

Похвальный пример изыскания возможностей лучшего использования флота, который перевозил грузы верхнекамских металлургических заводов, показал коллектив пристани Левшино. Сюда прибывало много барж, и нередко случалось, что некоторые из них нуждались в небольшом ремонте, но в затоне каждую баржу задерживали в ремонте на два-три дня. Чтобы ускорить оборачиваемость судов, работники пристани своими силами организовали мелкий ремонт барж. Это дало значительный эффект. Без дополнительного флота пристань стала отправлять больше грузов.

Коллектив Заозерского завода все трудные военные годы обходился собственными ресурсами. В других пунктах бассейна нередко жаловались на нехватки, а в Заозерье не ожидали, пока им дадут необходимое по фондам. Не стало хватать инструментов — и начальник механического цеха И. А. Копылов наладил производство ножовочных пил, спиральных сверл, метчиков. Иссякли запасы гвоздей — и мастер кузнечного цеха И. Е. Кузьминых приспособил пружинный молот для поковки гвоздей

из старых болтов. По инициативе руководства завода была создана пимокатная мастерская — и судоремонтники, занятые на наружных работах, получили теплую обувь. Была в Заозерье и мастерская, где ткали холст («заозерскую мануфактуру»), из него шили спецодежду. Своими силами на заводе изготавливали мыло, делали гончарную посуду. Хорошим подспорьем в снабжении рабочих и служащих продуктами питания стало подсобное хозяйство.

С выдумкой, по-хозяйски решали в Заозерье и другие острые проблемы. Предприятие систематически лихорадило из-за того, что энергетическая база была ненадежной. Старая электростанция не обеспечивала нужд завода и поселка даже раньше, а в войну, когда масштабы производства возросли, из-за нехватки электроэнергии нередко останавливались цеха, а поселок постоянно погружался в темноту. Был один выход — подключиться к сети уральской энергосистемы. Для этого требовалось проложить силовую линию. Работа предстояла большая: нужно было прорубить в лесу просеку, поставить столбы, натянуть провода. Все эти работы легли на плечи коллектива завода. После трудового дня рабочие и служащие, жители поселка выходили на будущую трассу. Когда заводскую сеть, наконец, подключили в энергетическую систему Урала и яркий свет залил предприятие и поселок, люди были вне себя от радости.

Для достижения скорейшей победы над врагом камские речники отдавали не только свой труд, они не жалели и средств. В действующую армию с Камы шли теплые вещи и другие подарки. На строительство эскадрильи боевых самолетов речники внесли почти полтора миллиона рублей деньгами и 85 тысяч рублей облигациями, за что получили благодарность от Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина. Средства на эти цели продолжали поступать до конца Великой Отечественной войны.

Бакенщик Кичижихинского переката Я. Н. Санников отдал на строительство самолета 25 тысяч рублей — все, что накопил к старости. Передавая эти деньги, Я. Н. Санников продиктовал письмо летчикам: «Сыны мои! Примите земной поклон от старого бакенщика с Камы. Русские люди никогда ничего не жалели для своей Родины, а советская Отчизна нам особенно дорога. С радостью пе-

редаю все свои средства на самолет. Бейте трижды проклятых фашистов! Уничтожайте их беспощадно!»

Здесь приведены лишь некоторые факты из военных буден. Но это была, так сказать, «тыловая» сторона жизни речников Камы. Другая сторона была связана с обслуживанием фронта на Волге.

Уже в навигацию 1941 года несколько камских пароходов работали на перевозках в районе боевых действий Калининского фронта. Экипаж парохода «Красное Сорново», на котором капитаном был М. А. Лыхин, получил благодарность от командования фронта.

В начале навигации 1942 года камские суда, как всегда, совершали рейсы на Волгу. Гитлеровцы бомбили и обстреливали суда, минировали с самолетов труднопроходимые речные участки. Жертвами бомбардировок и минных взрывов стали камские суда «Татария», «Александр Невский», «Нижневолгострой» и многие волжские паротеплоходы. Смертью храбрых погибло немало речников. Несмотря на опасности, движение флота не прекращалось. Речники, словно солдаты, презирали смерть. Для фронта и тыла надо было доставлять грузы, и ничто не могло поколебать их решимости выполнить каждое возложенное на них задание.

Поистине огненный рейс совершил экипаж камского грузового теплохода «Таджикия». В конце августа, когда Волга уже была блокирована и транзитное сообщение стало невозможным, экипаж теплохода взялся доставить из Астрахани в Горький большую партию хлопка. Идти с таким грузом было опасно: достаточно зажигательной пули, чтобы хлопок вспыхнул, но он мог загореться и сам по себе. Тем не менее на судне не колебались. Отправиться в рейс, и немедленно,— таково было общее мнение.

Вечером 23 августа «Таджикия» подходила к Сталинграду. Река была суровой, продымленной. Воздух сотрясали взрывы. Над плесом навис запах гари. Город пылал. Ходовая трасса теплохода пролегла возле тракторного завода, куда уже прорвались гитлеровцы. С палубы судна были видны вражеские танки, стоявшие на самом берегу. Заметив теплоход, они развернулись и начали стрелять по нему из орудий. Почти тотчас же послышался вой немецких бомбардировщиков.

У штурвала стоял капитан И. И. Рыбаков. Повинуясь

его воле, теплоход уклонялся от огневых ударов, уходя то вправо, то влево. Вражеские самолеты не могли прорваться близко к теплоходу, так как судно было вооружено зенитными пулеметами. Едва в небе показывался стервятник, пулеметы, установленные на палубе, посылали очереди трассирующих пуль. От огня же танков отбиваться было нечем. Один из снарядов попал в судно. Из трюма потянулась густая белесая струя дыма: загорелся хлопок. Раздалась команда капитана: «Всем тушить пожар!»

Экипаж упорно боролся за судно. Главные силы были брошены на ликвидацию пожара. Пламя было настолько сильным, что накалилась палуба. Через пробоины в корпусе проступала вода. В работу были включены все насосы и водоотливные средства. Боцман В. П. Бобылев руководил заделкой пробоин в корпусе. Люди выбивались из сил, задыхались в дыму, но с мест не сходили. В машинном отделении самоотверженно трудился механик В. П. Евстафьев со своими помощниками, выжимая из двигателей все возможное.

Благодаря стойкости и четкому взаимодействию всех членов экипажа «Таджикия» прорвалась сквозь огненный заслон. На пятые сутки теплоход прибыл в Горький, где выгрузили хлопок. Почти весь он сохранился. Сгорело лишь несколько кип.

Из Горького теплоход отправился в Чистополь на ремонт. Осмотром судна было установлено, что в корпусе свыше десяти пробоин. Еще больше попаданий имелось в надстройке — гитлеровцы намеревались вывести из строя рулевое устройство и лишить судно управляемости. Глядя на повреждения, нанесенные судну, ремонтники говорили: «Вырваться из такого пекла и не потерять теплоход — геройство».

Мужество экипажа было высоко оценено правительством. Капитан И. И. Рыбаков, механик В. П. Евстафьев и боцман В. П. Бобылев были награждены орденом Красной Звезды, остальные члены экипажа — боевыми медалями.

Доблестью отличились экипажи паротеплоходов «Советская Конституция», «Память Гурьянова», «Большевик», «Уральский рабочий», «Волгарь» и других судов, превращенных в плавучие госпитали. Фашистские стервятники

сбрасывали бомбы и обрушивали пулеметный огонь даже на эти суда, имевшие опознавательный знак — красный крест. Все госпитальные паротеплоходы прибывали в Пермь с боевыми «отметинами».

К весне 1943 года фронт откатился далеко от Сталинграда. Однако вражеские самолеты, базировавшиеся в Донбассе, снова начали бомбардировать суда и сбрасывать на фарватер мины. Принятыми мерами по охране Волжской коммуникации удалось снизить прицельность постановки мин и эффективность бомбардировки судов. Однако в первый период навигации каждый рейс требовал большого мужества и незаурядного мастерства.

После ожесточенных сражений на Волге не хватало тяги для транспортировки барж с нефтепродуктами. Узнав об этом, капитан пассажирского парохода «Большевик» И. В. Кузнецов, поддержанный экипажем, заявил, что беретсЯ доставить из Астрахани в Пермь баржу с пятью тысячами тонн мазута. В практике речного флота до этого не было случая, чтобы пассажирский пароход тянул за собой груженую баржу. Идти приходилось по фарватеру, где таились вражеские мины. Несмотря на все трудности, экипаж «Большевика» выполнил обязательство с честью. Когда пароход снова прибыл в Астрахань, представитель военного командования вручил капитану орден Красной Звезды.

С боевым подвигом можно сравнить и рейс пароходов «Красное Сормово», «Пятилетка» и «Нахичевань», экипажи которых доставили с Камы на Волгу лес для восстановления Сталинграда, когда город еще дымился. Капитаны М. А. Лыхин, П. Е. Чащихин и М. И. Семейных взяли на гак плоты объемом по 25 тысяч кубометров и вели их безостановочно до пункта назначения, хотя на волжском плесе то тут, то там еще взрывались вражеские мины.

За образцовое выполнение производственных заданий и проявленную при этом самоотверженность Президиум Верховного Совета СССР в 1943 году наградил орденами и медалями 47 лучших работников Камского бассейна.

Многие речники прославили себя героизмом на фронтах Великой Отечественной войны. Тысячи километров нелегких фронтовых дорог отмерили они, познали горечь временных неудач и радость наступления. Грудь

фронтовиков украсили медали «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За оборону Ленинграда», «За взятие Берлина», «За освобождение Праги», «За освобождение Варшавы». Горестно, что до Дня Победы дошли не все.

При выполнении заданий по обслуживанию фронта на Волге погибли на своих постах известные в бассейне работники: капитан В. И. Цыбин, механик А. С. Лихачев, боцман И. В. Семенов и многие другие. Они до конца выполнили свой долг перед Родиной.

Смертью храбрых пали на фронте бывший капитан парохода «Вера Засулич» Г. В. Танцоров и питомец Пермской судомеханической школы С. П. Даншин, об отваге и мужестве которых в разное время писала газета «Правда».

Коммунист Г. В. Танцоров еще до войны выделялся среди камских капитанов смелостью и новаторством. В 1942 году он ушел на фронт добровольцем. Там его командирские способности проявились еще ярче. После окончания танкового училища гвардии младшего лейтенанта Г. В. Танцорова назначили командиром батареи самоходных артиллерийских установок.

Письма, присланные им с фронта, пронизаны беззаветной преданностью партии, Родине. «Дела идут успешно, — писал он в последнем письме. — В течение месяца освободили от гитлеровцев более тысячи километров. Некоторые друзья ранены, другие убиты. Но не дивитесь этому. За Родину не страшно умереть...»

Ночью 9 марта 1944 года в город Тернополь, занятый фашистами, ворвались две советские танковые группы. Одной из них командовал Г. В. Танцоров. Ошеломленные гитлеровцы только к утру смогли перегруппировать силы и оказать сопротивление. Машину, в которой находился Танцоров, отрезали от наших основных сил, но отважный экипаж продолжал вести бой. Когда гитлеровцам, подтянувшим к месту боя значительные силы, удалось поджечь машину Танцорова, тот решился на таран. Жители ближних домов потом рассказывали, что слышали, как бесстрашный командир, раскрыв люк, во весь голос крикнул: «Вперед! За Родину! Смерть гитлеровским разбойникам!» Боевая машина рванулась вперед и, пока был жив экипаж, мчалась по улицам, давя и кромсая все на своем пути. Противнику был нанесен

большой урон. Около сотни фашистов нашли свой конец под гусеницами машины и от ее огня. Были также разбиты и сожжены 80 с лишним автомашин, 15 бронетранспортеров.

Корреспондент газеты «Правда», рассказывая об ожесточенных боях за Тернополь, писал: «Великим мужеством и смелостью освящены улицы Тернополя. Вот улица, где отрезанный от друзей командир, бесстрашный водник Григорий Танцоров, отбивался от вдесятеро сильнейшего врага, сеял смерть, а когда самоходка загорелась, направил горящее орудие в самую гущу врага...» Отважному камскому богатырю было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Немеркнувшей славой овевяно имя питомца Пермской судомеханической школы С. П. Данщина. В 1931 году его по комсомольской путевке направили в школу пилотов. С начала Великой Отечественной войны гвардии майор С. П. Данщин — летчик дальней бомбардировочной авиации. В ночь на 30 августа 1942 года он принимал участие в бомбардировке Берлина. На счету этого смелого сокола было 200 боевых вылетов в глубокий тыл противника. За мужество и отвагу коммунисту С. П. Данщину присвоено звание Героя Советского Союза.

Такого высокого звания был удостоен и комсомолец П. А. Миронов, который до ухода в 1940 году на службу в армию учился в школе ФЗУ при Чистопольском судоремонтном заводе, затем плавал масленщиком и помощником механика на камских пароходах «Большевик» и «Чердынец». В боях на фронтах Великой Отечественной войны П. А. Миронов, командир взвода 45-миллиметровых орудий, не раз отличался бесстрашием. Последний бой, в котором он принял участие, произошел 26 апреля 1945 года в Чехословакии, северо-западнее города Брно. Огнем из орудия отважный артиллерист вывел из строя несколько вражеских машин, а когда кончились снаряды, снял с подбитого транспортера пулемет и продолжал вести огонь по врагу. В этом бою, за двенадцать дней до победы, гвардии младший лейтенант П. А. Миронов погиб.

Звание Героя Советского Союза было присвоено также И. У. Бутырину, который работал до войны матросом, затем грузчиком на пристани Чермоз. На войне он стал командиром танка.

Кама помнит и чтит своих сынов-героев. В низовьях бассейна можно встретить пароход «Григорий Танцоров». Именем героя названы улицы в поселке Нижняя Курья, где он жил, и в Тернополе, где совершил земной таран. Есть улица имени Павла Миронова в Чистополе. Имена остальных героев высечены золотом на мемориальных досках, установленных на зданиях управления пароходства и Пермского речного вокзала. Никто не забыт.

Ратные подвиги речников на фронте сливались с трудовой доблестью тех, кто оставался на Каме. Все ковали победу над фашистскими ордами.

Еще шла война, но исход ее уже определился. Победоносная Советская Армия наносила фашистским полчищам сокрушительные удары. Многие предприятия страны начали переключаться на производство мирной продукции. Так, завод «Старый бурлак», который с лета 1941 года был занят выполнением заказов фронта, в начале 1944 года приступил к освоению производства грузоподъемных кранов.

Флаг очередной навигации в 1945 году взвился над Камой 7 мая. Это уже привычное событие было тогда для речников особенно радостным. Было известно, что воины доблестной Советской Армии ворвались в Берлин и водрузили над рейхстагом знамя Победы. Теперь все с волнением ждали сообщения об окончании войны.

И вот наступил этот час. В ночь с 8 на 9 мая радио передало правительственное сообщение — гитлеровская Германия капитулировала.

Высокое признание

После войны к речному транспорту были предъявлены повышенные требования. Потребность в перевозках народнохозяйственных грузов росла с каждым днем. Страна снова превращалась в грандиозную строительную площадку, и везде требовались материалы, топливо, продукты питания и промышленные товары.

Четвертым пятилетним планом восстановления и развития народного хозяйства на 1946—1950 годы перед речниками была поставлена задача — к концу пятилетки перекрыть на 38 процентов объем перевозок 1940 года. Этим же планом предусматривались крупные средства на создание нового флота. К 1950 году намечено было увеличить количество самоходных судов почти в девять раз, а несамоходных — в семь раз.

Особое внимание уделялось оснащению портов и пристаней средствами механизации. Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с помощью механизмов, возрастал с 46 процентов в 1940 году до 75 процентов в 1950 году. Одновременно были намечены большие работы по реконструкции крупнейших портов, среди которых был и Пермский.

Гидротехническим строительством комплексно решались энергетические и транспортные задачи. В списке новых сооружений значилась электростанция на Каме в районе Перми. После вступления ее в строй должны были значительно улучшиться судоходные условия на весьма важном по грузонапряженности участке от Перми до Соликамска.

Масштабность послевоенной пятилетки придала особую торжественность навигации 1946 года, которая совпала на Каме со столетием регулярного парового судоходства.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 августа 1947 года Камское пароходство первым из пароходств страны за выдающиеся заслуги в развитии отечественного речного судоходства в связи со столетием со дня его организации было награждено орденом Ленина. Другим указом были удостоены орденов и медалей 172 наиболее отличившихся работника. Кавалерами ордена Ленина стали бакенщик С. В. Власов, лоцман Г. К. Горшков, шкипер А. В. Гусев, бригадир С. П. Деметьев, бывший первый начальник рупвода В. И. Демидов, командир земснаряда М. А. Егоров, капитан М. А. Лыхин, диспетчер С. Н. Падучев, герой гражданской войны Я. М. Пирожков, капитан М. И. Семейных, котельщик П. И. Трутнев.

23 ноября 1947 года в Пермском театре оперы и балета состоялось торжественное собрание речников, на котором к знамени пароходства был прикреплен орден Ленина. Там же вручены ордена и медали награжденным. От имени коллектива начальник пароходства В. А. Сабуров выразил Коммунистической партии и Советскому правительству горячую благодарность за высокую оценку труда камичей и заверил, что уральские речники с еще большим напряжением будут трудиться над развитием транспорта.

Награжденные представляли цвет коллектива Камского бассейна. О некоторых кавалерах ордена Ленина стоит рассказать.

Живой историей часто называли старшего бакенщика С. В. Власова. Из 85 лет жизни он отдал реке 71 год. В отрочестве нес вахту на перекате вместе с отцом, а когда сам стал отцом, взял себе в помощники сына. И что еще примечательно, все семь десятилетий С. В. Власов прослужил на одном перекате — Ашапском. Судоводители так и называли этот пост «власовским». Участок был нелегким: фарватер узкий, стремительным течением речушки Ашап часто срывало бакены, но на участке Степана Васильевича всегда все было в порядке, и судоводители уверенно вели караваны. Каждый раз, когда в районе поста проходил пароход, на помосте возле ба-

кенского домика появлялся сутулый старик с бородой до пояса. Торжественно помахав в знак приветствия красными флажками, он трижды отвешивал поклон. В ответ над рекой прокатывался гудок: пароход салютовал герою труда.

Старший диспетчер Тюлькинского участка С. Н. Падучев в автобиографии как-то написал о себе: «Родовитый водник». Семью водников Падучевых знали на верхней Каме. С рекой связали жизнь отец Падучева и три его брата. Сам С. Н. Падучев, обладавший незаурядной природной сметкой, уверенно поднимался по ступенькам к вершинам судоводительского мастерства, становился умнее, зорче. Начав камскую службу с матроса, он прошел путь до капитана судна. Когда его назначили старшим диспетчером, работники плавсостава говорили: «В Тюлькино такого и надо!» Тюлькинский участок находится в лесном краю. Каждую навигацию пароходы и теплоходы увозят отсюда в плотях и судах миллионы кубометров древесины. На пути караванов немало различных помех. Зная хорошо реку и людей, С. Н. Падучев был всегда, образно говоря, впереди каравана и обеспечивал ему «зеленую улицу». Диспетчеры учились у него организованности, творческому подходу к делу. С. Н. Падучев энергично содействовал экипажам судов, которые брались буксировать с верховьев Камы большегрузные плоты.

Это лишь две справки. Биографии всех орденоносцев полны примеров героического труда и беззаветной любви к Родине. Их встречи с молодежью, беседы всегда показательны. Они помогают юношам и девушкам осмысливать значение труда, воспитывать в себе стремление быть максимально полезными.

В послевоенные годы на речном транспорте получили массовое распространение новые формы социалистического соревнования. Экипаж волжского парохода «Руслан» выступил инициатором работы по прогрессивным нормам. На теплоходе «В. Чкалов» Московского пароходства родилось движение за удлинение сроков службы судовых механизмов. Речники Камы, привыкшие работать передовыми методами, подхватили эти начинания. В то же время они продолжали изыскивать новые резервы. В бассейне получили распространение такие прогрессивные формы организации транспортного процесса,

как часовые графики, стахановские планы, повахтенное планирование, которые позволяли уплотнять производственные операции и сокращать сроки доставки грузов.

Крупные изменения произошли и в организации судовождения. Давным-давно, еще до революции, установилась практика, что капитан не нес вахты. Судно вел лоцман. Обязанности капитана на большинстве пароходов были чисто административными. При советской власти, когда речной транспорт получал все большее развитие, лоцманская система оказалась неприемлемой, так как серьезно мешала росту кадров, внедрению организованности и культуры на флоте. Капитаны и их помощники, хотя многие из них имели специальную техническую подготовку, в судовождении целиком полагались на «дядю-лоцмана», человека, как правило, малограмотного. Для повышения эффективности использования флота в пароходствах была проведена работа по замене лоцманской системы штурманской. На Каме создали институт дублеров-лоцманов из молодых специалистов — выпускников речного техникума. Подучившись, они сдавали техминимум и уже в качестве штурманов несли самостоятельную вахту. Кадры судоводителей, которые могли бы заменить лоцманов, готовили и на курсах командного состава. Все эти меры позволили к началу навигации 1949 года обеспечить флот судоводительскими кадрами, способными водить суда без помощи лоцманов. Лишь для проводки паротеплоходов на сложных участках реки по-прежнему привлекали лоцманов.

Пионерами новой системы на Каме были коммунисты Н. Г. Горбунов (капитан парохода «В. Г. Белинский»), И. П. Лобанов (капитан парохода «В. Г. Короленко»), И. П. Вьюгин (капитан теплохода «Георгий Седов»), которые первыми заявили, что отказываются от услуг лоцманов и переходят на штурманскую систему.

Отличными штурманами стали братья Проскураковы — Иван Михайлович и Прокопий Михайлович, плававшие раньше много лет лоцманами. Они зарекомендовали себя не только мастерами судовождения, но и неутомимыми рационализаторами. Созданные ими приспособления, которые облегчили и ускорили учалку и расчалку плотов, нашли на флоте широкое применение. Описание гак-замка, сконструированного И. М. Проскураковым, вошло в учебник «Судовая речная практика». За много-

летний и плодотворный труд братья Проскураковы награждены несколькими орденами и медалями.

Из молодых судоводителей выдвинулись такие способные командиры, как капитаны пароходов «Пятилетка» и «Александр Невский» А. Д. Ширинкин и Е. П. Орловский. Первыми на Каме они начали водить тяжеловесные составы способом толкания. Скорость движения при этом методе увеличилась на 20 процентов. Достигалась и экономия топлива. Кроме того, открывалась возможность сократить баржевые команды.

Широкую известность получили творческие находки механика парохода «Пятилетка» А. М. Мизюкова по удлинению межпромывочного пробега судов. Начал он с того, что несколько лет не вырезал дымогарные трубы, а кончил тем, что совершил переворот в науке об уходе за судовыми котлами. Сто с лишним лет считалось, что удалять накипь, которая образуется от солей забортной воды, можно только при условии, когда котел не в работе. А. М. Мизюков доказал, что если организовать обработку котловой воды антинакипными средствами и заботливо ухаживать за котельной арматурой, можно плавать всю навигацию без очистки котла. При помощи инженеров и техников пароходства А. М. Мизюков оборудовал котел сдвоенной арматурой и термохимическим водоумягчителем. Экипаж «Пятилетки» перестал ставить пароход в затон на котлочистку. Экономический эффект уже за первую навигацию составил свыше двух тысяч рублей.

Отказ от котлочисток имел большое хозяйственное значение. По самым скромным подсчетам, сокращение в два раза планируемых стоянок судов под котлочисткой было равно в масштабе страны вводу в строй восьмидесяти новых пароходов мощностью по 300 лошадиных сил.

Камский новатор был приглашен в Москву в Министерство речного флота и там на совместном заседании коллегии Министерства и Президиума Центрального комитета профсоюза подробно рассказал о своем опыте, который получил высокое признание.

Передовые механики речного флота стали работать по методу А. М. Мизюкова и удлинять межпромывочный пробег судов, что дало возможность привести в действие крупные резервы и увеличить провозную способность флота.

Большое значение для улучшения условий движения флота имела разработка Частинской воложки. О сложности этого десятикилометрового судоходного участка, изобиловавшего опасными каменистыми грядами, много писали еще в дореволюционных газетах и журналах, но в царской России не находили средств на капитальную разработку судового хода. За это принялись только при Советской власти.

В годы первых пятилеток на Частинской воложке были проведены дноуглубительные взрывы и землечерпательные работы. Условия прохождения судов улучшились, но оставались ограничения. У входа в воложку и на выходе из нее стояли семафоры. С их помощью регулировали прохождение судов и караванов. Составы рассчитывали и проводили через воложку в сопровождении вспомогательного парохода. Караван терял здесь сутки. Эти потери становились с каждым годом ощутимее, так как грузов поступало на воду все больше, особенно с началом строительства в Волжско-Камском бассейне гидроэлектростанций и других крупных предприятий.

Перед путевыми работниками была поставлена задача — разработать здесь такой судовый ход, чтобы караваны могли свободно расходиться и не требовалось их расчаливать. В район воложки стянули мощную технику: четыре землечерпательные машины, два дноочистительных крана, восемь пароходов, направили изыскательскую партию и взрывников. На машинах и судах было занято 500 человек. Боролись буквально за каждый метр. Грунт был тяжелый, каменистый.

На разработке воложки путевцы широко использовали новый способ налива шаланд, предложенный командиром земснаряда М. А. Егоровым. Раньше шаланды загружали с одного борта землечерпательной машины, которая вынуждена была на время смены шаланд простаивать. Егоров предложил загружать шаланды с обоих бортов, для чего механизировал перекидку грунтового клапана. Работа пошла быстрее. Пока первая шаланда загружалась у правого борта, к левому подвели другую.

Работая с творческим вдохновением, камские речники успешно справлялись с заданиями. В навигацию 1946 года флот сделал на 33 процента тонно-километров больше, чем в 1945 году. В следующем, 1947 году превысил достигнутый показатель.

Коллектив пароходства упорно стремился сдержать слово, которое дал при получении ордена Ленина, — перешагнуть в 1948 году довоенный уровень перевозок. На решение этой задачи была нацелена и вся массово-политическая работа.

Благодаря правильной расстановке коммунистов их влияние на массы усилилось. Росла численность партийных организаций, в частности на флоте. Если в 1950 году в пароходстве было четырнадцать судовых партийных организаций, то в 1951 их стало уже двадцать четыре. Кроме того, на 65 судах работали по одному-два коммуниста.

Для оказания помощи партийным организациям транспортного и путейского флота в организации работы с массами на линию часто выезжали работники политотдела пароходства, парткома плавсостава, политчасти бассейнового управления пути. При их содействии флотские коммунисты добивались повышения трудовой активности речников.

Преображенная река

Кто видел и знал Каму до Великой Отечественной войны и в первые послевоенные годы, теперь не узнает ее. Река, которой, по данным ученых-геологов, около миллиона лет, выглядит молодо, красочно и величественно. Перемены связаны с гидротехническим строительством, которое в широких масштабах развернулось в стране.

Проблемы гидротехнического использования наиболее крупных рек и реконструкции на этой базе водных путей впервые нашли отражение в ленинском плане ГОЭЛРО — плане электрификации России, принятом в 1920 году. Теперь на картах страны уже обозначены многие крупные искусственные водохранилища. Среди них Камское и Воткинское.

Работы по преобразованию Камы и комплексному использованию ее водных ресурсов начались с сооружения в районе Перми гидроэлектростанции мощностью полмиллиона киловатт. Первый проект станции разрабатывали еще в тридцатых годах. Тогда же построили поселок и несколько вспомогательных предприятий. Но работы приостановили, так как возникли сомнения в возможности осуществить проект строительства ввиду неблагоприятных геологических условий. Надо было изучить и решить ряд вопросов. Потом началась война.

Камские речники все же были уверены в том, что их родная река будет превращена в могучую глубоководную магистраль. Оставлять ее в первозданном состоянии было нельзя. Дело в том, что водный режим Камы отличался бурным половодьем весной и низкими горизонта-

ми в летнее время. Резко падали глубины в верховьях бассейна, где крупнейшие в мире залежи калийных солей и необозримые лесные массивы. Неустойчивость глубин приводила к тому, что в меженный период, после спада весенних вод, перевозки грузов проходили с большим напряжением. Понятно было удовлетворение речников, когда стало известно об утверждении плана строительства первой Камской гидроэлектростанции. К сооружению ее приступили в 1948 году. В Пермь прибыли рабочие, которые в свое время сооружали Днепровскую, Свирскую и другие гидроэлектростанции.

Большую заинтересованность проявляли речники Камы и в строительстве канала, который должен был соединить Волгу с Доном. Испокон веков камские суда не имели выхода дальше Волги. А между Волгой и Доном было всего 60 километров. Проекты соединения этих рек разрабатывали еще в петровские времена — более двух веков назад. Но только при Советской власти волго-донская проблема была решена, и с такой смелостью, о которой авторы дореволюционных проектов не могли и мечтать. К строительству канала приступили в 1949 году, а в июле 1952 года Волго-Донской канал, названный именем Владимира Ильича Ленина, был открыт. Камские и волжские суда получили возможность ходить через канал в Дон и к Азовскому морю. Благодаря этому расширились перевозки.

По проекту коренной реконструкции речных систем Волжско-Камского бассейна на Волге началось сооружение таких мощных гидроузлов, как Куйбышевская и Сталинградская гидроэлектростанции.

Строители Камской гидроэлектростанции успешно выполнили Директиву XIX съезда партии по вводу в действие первой очереди гидроузла в 1954 году. Один за другим начали давать ток в уральскую энергосистему первые агрегаты станции. Труженица-Кама теперь уже стала не только судоходной, а также и электрической.

На первой Камской гидроэлектростанции много оригинального, чего нет на других гидроузлах. Турбины здесь размещены не в специальном машинном здании, а в теле водосливной железобетонной плотины. В ней 24 пролета, и в каждом по агрегату. Уникален и судоходный шлюз. Он многокамерный. В двух параллельных судоходных «нитках» по шесть камер, расположенных одна

за другой. Они образуют как бы водяную лестницу. Разница уровня воды между смежными камерами три с половиной метра. Судходные нитки разделены между собой стеной из металлического шпунта. По одной нитке суда и грузовые караваны поднимаются, по другой — спускаются. Ворота камер откатываются. С помощью механической тяги их вдвигают в специальные железобетонные шкафные ниши. Для шлюзования плотов используют электровозы. Цикл шлюзования намного короче, чем при проводке плотов буксирами. Электровозная тяга на шлюзовании плотов — новое в мировой практике.

Долго будет помниться всем первомайский вечер 1954 года, когда через шлюз прошли два первых катера. В ту весну началось наполнение первой очереди водохранилища. Таким, какое водохранилище сейчас, оно стало в 1956 году.

Железобетонная плотина, перегородившая реку, после наполнения водохранилища до проектной отметки образовала подпор воды высотой в 21 метр. Разлив распространился вверх по Каме почти на 300 километров. Пополнились водой также Чусовая, Сылва, Иньва, Обва и другие притоки.

По площади (1750 квадратных километров) первое Камское водохранилище занимает шестое место среди искусственных водохранилищ европейской части СССР. Раньше водное зеркало в этом районе имело 186 квадратных километров. Таким образом, площадь его увеличилась в десять раз. Глубины на водохранилище достигают местами 25—27 метров, а ширина его — 25 километров. Настоящий морской простор! Раньше извилистая трасса выпрямилась и сократилась. Если длина водного пути от Перми до Березников составляла 240 километров, то теперь протяженность этого маршрута около 200 километров.

В новых условиях плавания потребовался специальный флот, обладающий мореходными качествами и оснащенный новейшими навигационными приборами. Для работы на Камском водохранилище пароходство в первый год получило несколько буксирных пароходов типа БОР. Одновременно поступили и колесные пароходы, приспособленные к плаванию в озерных условиях. Флот пополнился также металлическими баржами, которые имели более высокие технико-экономические по-

казатели, чем деревянные. На старых паровых судах усилили крепления, нарастили фальшборты.

Готовились к работе на водохранилище и кадры плавсостава. Судоводители усердно изучали новую лоцманскую карту. На ней не было знакомых ориентиров. Схема трассы водохранилища была обозначена иными контурами и знаками. Нужно было также ознакомиться с новыми навигационными приборами, научиться пользоваться ими.

Несмотря на то что строительство гидроузла и подготовка ложа водохранилища проходили на глазах многих речников, все, кто стал ходить по морской трассе, с волнением присматривались к переменам. Поражала прежде всего величина водного зеркала. Местность представляла перед каждым как бы рожденная заново. На раздвинутых берегах стояли перенесенные поселки и новые предприятия. К ним подступало рукотворное море.

Эта книга не маршрутник, но, говоря о возникновении первого водохранилища, нельзя не рассказать хотя бы вкратце, о некоторых переменам, представших перед первопроходцами по обновленной Каме.

Водохранилище берет начало в районе Левшино. Здесь аванпорт, примыкающий к шлюзу. От старой пристани, которую знали речники в сороковых годах, не осталось ничего. Площадки причалов и территория поселка стали морским дном. Новый Левшинский порт возведен на высоком месте. Выше переместился и поселок.

Чем дальше от шлюза, тем сильнее ощущается «море». Местами вода сливается с небом — до того широко! На большой глубине остались Усть-Гаревские, Коровинские, Чермозские, Шеметевские перекаты, прохождение которых требовало от судоводителей большого напряжения нервов.

На просторах водохранилища не видно бакенщиков — этих давних неутомимых сторожевых водных путей, объезжавших посты на гребных лодках. Вместо небольших деревянных пирамид с керосиновыми фонарями, которыми сто лет освещали судоходный путь, на морских волнах качаются буи. Установленные на берегах металлические створы высотой до тридцати метров служат как бы маяками. Обстановочные знаки снабжены автоматическими световыми устройствами. Огни вид-

ны далеко. Обслуживание путевой обстановки возложено на специальные бригады путевых рабочих, вооруженных техникой. Они объезжают участки на теплоходе.

Недалеко от Полазны ажурные вышки, стоящие на небольших искусственных островах. Это нефтепромыслы. «Черное золото» здесь добывают из «морского» дна.

Неузнаваемой стала и Пожва. Старинного завода, где был построен первый в Волжско-Камском бассейне пароход, нет. Его территория ушла на дно. О заводе напоминает лишь труба, торчащая из воды. На ней даты существования предприятия. На базе старого сооружен новый завод, который производит технику для лесной промышленности.

В районе пристани Березники, где центр «республики химии» на верхней Каме, прорыт канал, который ведет к предприятиям, отгружающим свою продукцию на воду.

За Соликамском, выше по Каме, раскинулось село Мошево. Там новая база флота пароходства — самая северная в Камском бассейне. Местность удивительно красивая. База расположилась на озере, которое раньше было отделено от Камы песчаной полосой. Когда при образовании водохранилища встал вопрос о необходимости создания отстойного пункта для флота в зоне выклинивания подпора воды, старые речники указали на Мошевское озеро, как наиболее подходящее для этого место. Осенью 1953 года озеро каналом соединили с Камой, и паротеплоходы стали заходить туда на ремонт и зимовку.

Рядом с базой, в которой оборудованы производственные мастерские, вырос поселок с социально-бытовыми и культурными учреждениями, есть здесь и профессионально-техническое училище, которое готовит массовые кадры для флота.

После того как Камская гидроэлектростанция вступила в эксплуатацию, большая группа строителей отправилась на среднюю Каму, где в районе деревни Сайгатки начались подготовительные работы по сооружению второго Камского гидроузла — Воткинского. Строительство этой электростанции было утверждено Директивой XX съезда партии.

Работы по сооружению Воткинского гидроузла вы-

полнялись высокими темпами. Первоначально намечалось сдать ее в 1965 году, но строители решили выиграть два года и добились своего: накануне сороковой годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции, 5 ноября 1957 года, в тело плотины был уложен первый кубометр бетона; в октябре 1961 года строители перекрыли Каму; через два месяца дали ток первые агрегаты; в конце 1963 года был поставлен под промышленную нагрузку последний, десятый по счету, агрегат, и станция заработала с полной нагрузкой.

Были пересмотрены и расчеты мощности гидроэлектростанции. По предложению энергостроителей и работников проектных институтов мощность была увеличена с 540 тысяч до миллиона киловатт. Вместо шести агрегатов мощностью 90 тысяч киловатт каждый установлено 10 по 100 тысяч киловатт.

Воткинское водохранилище было наполнено в 1964 году. Плотина подняла уровень воды на 23 метра. Площадь зеркала водохранилища составляет 1125 квадратных километров. Подпор воды распространился на 360 километров — почти до Перми.

Название водохранилищу дал расположенный вблизи этих мест город Воткинск, где родился П. И. Чайковский. Имя великого русского композитора присвоили новому городу, где поселились энергетики, речники, текстильщики. Один из жилых кварталов речников в городе Чайковском находится на Приморском бульваре. Название не удивляет: бульвар действительно выходит к берегу Воткинского моря.

В новом городе построена ремонтно-эксплуатационная база флота, занявшая площадь в одиннадцать гектаров. Здесь комплекс основных и вспомогательных цехов, в том числе самый мощный на Каме слип, на который можно поднимать для ремонта суда грузоподъемностью до пяти тысяч тонн.

К ремонтно-эксплуатационной базе флота приписаны для технического обслуживания суда новейших типов: «Волгс-Дон», «Дунайский», «Шестая пятилетка» и другие. За десять лет существования базы их количество увеличилось в десять раз, а объем производства — в два раза.

Командиры приписного флота имеют высшее и среднее техническое образование. Среди береговых работ-

ников большинство со средним образованием. Многие чайковцы продолжают учиться.

На ремонтно-эксплуатационной базе много молодежи. Средний возраст работников — тридцать лет. Они показали свою техническую зрелость. Коллективу поручают не только ремонт, но и строительство флота. Предприятие осваивает производство теплоходов-плотоводов.

Недалеко от РЭБ перевалочный порт. Вдоль причальной стенки мощные порталные краны. Здесь перерабатывают главным образом руду и гравий. Часть руды идет на экспорт — в ГДР и Италию. Рядом с портом оригинальное здание речного вокзала из стекла и бетона.

Чайковский судоходный шлюз, являющийся частью Воткинского гидроузла, решен конструктивно иначе, чем Пермский. Он двухниточный, но однокамерный.

Все объекты, построенные в Чайковском для речников, расположены в живописном месте. Территория благоустроена. К производственным зданиям ведут асфальтированные дорожки, окаймленные деревьями. Зелени здесь много. В цехах ремонтно-эксплуатационной базы созданы зеленые уголки. Цветочную рассаду выращивают в оранжерее.

Кроме предприятий и жилья, в Чайковском для речников построены поликлиника, детские учреждения, столовые, магазины, и все это за короткий срок.

Гидроузлы в Перми и Чайковском — первые в будущем каскаде камских гидроэлектростанций.

По Директивам XX съезда Коммунистической партии в районе Набережных Челнов идет сооружение Нижнекамской гидроэлектростанции, мощность которой превысит миллион киловатт. Плотина ее поднимет уровень воды на восемнадцать метров. Водохранилище разольется вверх до Воткинского гидроузла на площади 2700 квадратных километров. Ниже Набережных Челнов у устья Камы уже играют морские волны: после сооружения Куйбышевского гидроузла сюда поступила вода с Волги. Теперь в Камском устье не отличишь, где вода камская, а где волжская. Ширина разлива местами более сорока километров. Когда будет закончено строительство Нижнекамского гидроузла, Кама на всем протяжении от Вишеры до Волги будет представлять собой

цель озер-водохранилищ. На этой трассе суда не встретят ни мелей, ни перекатов, которые до этого были бичом судоходства.

Каждый камский гидроузел — ступень гидроэнергетического каскада, имеющий большое значение для электрификации края и улучшения воднотранспортных связей. На очереди сооружение Верхнекамской гидроэлектростанции в районе Соликамска. Ведутся также разработки проекта переброса через Каму и Волгу в Каспий вод Печоры и Вычегды.

С пятидесятых годов началось интенсивное развитие речного судостроения. Заказы на строительство нового флота размещали не только на крупных судостроительных предприятиях страны, но также в Венгрии, Германской Демократической Республике, Чехословакии, Румынии и других социалистических странах.

На преобразенной Каме теперь нет старых судов: свыше 90 процентов транспортного флота — дизельные суда, отличные современные теплоходы. По своим эксплуатационным качествам они наиболее экономичны и приспособлены для плавания на реконструированных реках, где почти морские условия. Это не только надежные, но и комфортабельные суда, на которых созданы все удобства для пассажиров и экипажей.

Десятки тысяч пассажиров уже получили удовольствие от путешествий на таких трехпалубных теплоходах, как «Александр Фадеев», «Вильгельм Пик», «Фредерик Жолио-Кюри», «Ф. И. Панферов», «Хирург Разумовский», «Федор Гладков», построенных на верфях стран социалистического содружества. Эти теплоходы принимают на борт по 350 пассажиров. Комфортабельные каюты рассчитаны в основном на двух человек. К услугам пассажиров — салоны, рестораны, душевые, ванны. Для внутренней связи имеется автоматическая телефонная станция. Скорость судов до 25 километров в час.

Особенной популярностью у пассажиров пользуются скоростные теплоходы на подводных крыльях: «Ракеты» и «Метеоры», развивающие скорость до 60 километров в час. Крылатыми судами пользуются ежедневно около 20 тысяч человек.

Признание пассажиров завоевали также глиссирующие теплоходы типа «Заря», которые ходят по таежной Вишере, где много участков со стесненным и мелковод-

ным фарватером. Теплоход, вмещающий в своем салоне с мягкими сиденьями 60 пассажиров, движется со средней скоростью 40 километров в час. Для швартовки ему не нужны специальные причалы или дебаркадеры. Судно свободно подходит к необорудованному берегу, и пассажиры выходят прямо на землю.

Грузовой флот пополнился замечательными судами. К теплоходам типа «Шестая пятилетка» грузоподъемностью две тысячи тонн, которые поступили на Каму раньше, прибавились теплоходы типа «Волго-Дон», каждый из которых может принимать в трюм до пяти тысяч тонн груза. Это самые крупные в мире речные сухогрузные суда. Появились также рефрижераторы, предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов.

Для вождения сухогрузных составов пароходство располагает такими теплоходами-толкачами, как «Дунайский» (мощность 1340 лошадиных сил) и ОТА (800 лошадиных сил). Теплоходы типа «Дунайский» строили по советскому заказу в Венгрии. Многие толкаемые составы состоят из двух секций общей грузоподъемностью до семи с половиной тысяч тонн.

На буксировке плотов наряду с пароходами работают теплоходы типа «Озерный».

В составе камского флота есть и ледокольный буксировщик. Его мощность 1800 лошадиных сил. Располагая этим судном, пароходство получило возможность удлинить время навигации на водохранилищах, которые из-за отсутствия течения раньше замерзают и позднее вскрываются. В период навигации ледокол используют для буксировки плотов и барж. На всех судах установлены радиостанции, благодаря чему с ними поддерживается постоянная связь, что очень важно для информации судоводителей о погоде и состоянии водного пути. Кроме того, экипажи могут регулярно слушать радиопередачи.

Большие перемены произошли и в портово-пристанском хозяйстве. На новых берегах, которые образовались в результате создания водохранилищ, сооружены современные механизированные порты и пристани.

Располагая совершенным флотом, новыми портами и пристанями, камские речники год от года увеличивают перевозки. Если в первую послевоенную навигацию, в

1946 году, было перевезено пять миллионов тонн грузов, то в 1950 году коллектив уже перешагнул за десять миллионов, а в 1958 году достиг двадцати миллионов тонн.

Министерство речного флота и Центральный комитет профсоюза неоднократно отмечали успехи камских речников в выполнении социалистических обязательств и присуждали им классные места в республиканском соревновании.

Не успокаиваясь на достигнутом, речники Камы с энтузиазмом приступали к решению всех новых задач, которые вставали перед ними.

Взяты новые рубежи

В январе — феврале 1959 года состоялся внеочередной XXI съезд партии. На нем были приняты контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы. В семилетнем плане нашли отражение задачи комплексного развития всех отраслей экономики и повышения благосостояния народа. Предусматривалось, в частности, значительное обновление речного флота, расширение его судоремонтной базы, ввод в действие Волго-Балтийского водного пути. Грузооборот планировалось увеличить примерно в 1,6 раза, пропускную способность речных портов — на 70—80 процентов. Особое внимание в плане уделялось вопросам технического перевооружения и внедрения новейших достижений науки в производство с целью резкого увеличения производительности труда.

Выполняя решения партийного съезда, камские речники проделали большую работу. Много лет в пароходстве были убыточными пассажирские перевозки. Чтобы добиться их рентабельности, на судах ввели круглогодовой хозяйственный расчет, что позволило контролировать расходы по каждому судну. В дальнейшем на пассажирском флоте работу судов стали оценивать по результатам выполнения плана доходов. Так как пассажирских судов имелось больше, чем требовалось, а среди них были также морально и физически устаревшие, пароходство пересмотрело схемы движения флота, а излишние суда передало в другие пароходства. Результаты

такой перестройки не замедлили сказаться. С 1964 года пассажирские перевозки перестали приносить убыток. В том году прибыль составила 165 тысяч, а в следующем — уже 334 тысячи рублей. В 1965 году перевезено около десяти миллионов пассажиров. Заметно повысилась культура их обслуживания. Вслед за вокзалом в Чайковском вступили в эксплуатацию вокзалы в Березниках, Елово, Осе и Оханске.

Сделав своим главным направлением борьбу за повышение эффективности перевозок, камские речники стали больше заниматься модернизацией судов, добиваясь наибольшей их экономичности.

Значительный эффект дал перевод пароходов с твердого топлива на жидкое. В результате уже в первом году семилетки были высвобождены и переведены на другие работы 280 кочегаров. Переоборудование топочных устройств на паровых судах для работы на мазуте произвели по чертежам, разработанным специалистами пароходства. Благодаря удачной конструкции топки коэффициент полезного действия котла повысился на десять, а расход топлива снизился на восемь процентов. Камский проект был использован для переоборудования топочных устройств на судах восточных пароходств.

Речники Камы были впереди и в решении такой задачи, как внедрение на пароходах автоматики для регулирования давления пара. Экипаж буксирного парохода «Мороз» (капитан Г. Л. Соловьев, механик В. М. Потапов) впервые на речном флоте испытал и освоил такую систему. Автоматику разработали научные сотрудники Ленинградского института инженеров водного транспорта, но в ходе испытаний на Каме систему дополнили термогидравлическим регулятором питания котла, автоматом запуска резервнопитательного насоса, регулятором подогрева топлива, а также аппаратурой, сигнализирующей о нарушениях режима питания котла и об отклонениях в работе аппаратуры подогрева топлива. Таким образом, система автоматизации котельной установки получила комплексное завершение. Освоив автоматику, экипаж парохода «Мороз» стал работать без кочегаров.

Такими автоматическими системами в 1963 году были оборудованы все 65 буксирных и пассажирских паро-

ходов, имевшихся на Каме. В результате по бассейну было высвобождено несколько сот кочегаров.

Для автоматизации котельных установок на паровых судах много сделали специалисты-теплотехники под руководством С. П. Зерова. Им, в частности, принадлежит создание таких автоматов, как регулятор подогрева топлива и система предупредительной сигнализации.

С. П. Зеров разработал много технических идей, осуществление которых повысило эффективность работы судовых силовых установок, имеет несколько авторских свидетельств на изобретения. Одни создал сам, другие — совместно с товарищами по работе. Здесь топочное устройство для водотрубного котла, работающего на мазуте, плоскопламенная форсунка для сжигания высоковязких мазутов и другие. К слову сказать, некоторые изобретения получили широкое признание. Президиум Верховного Совета РСФСР за заслуги в рационализаторской деятельности присвоил С. П. Зерову почетное звание заслуженного рационализатора РСФСР.

Экипажи пароходов провели при участии специалистов пароходства большую работу, направленную на повышение давления пара в котлах. Это позволило увеличить мощность пароходов типа БОР на 80 лошадиных сил.

С 1960 года на камских судах, по примеру речников других бассейнов, развернулось движение за совмещение профессий. Организации труда на флоте по-новому способствовало оборудование судов дистанционным управлением главными двигателями и комплексной автоматикой. Управлять движением судна и одновременно наблюдать за механизмами стал один вахтенный. На судах практически исчезло деление экипажа на палубную и машинную команды: капитан выполняет одновременно обязанности механика, механик работает и капитаном, штурман — помощником механика, машинист — рулевым. Совмещение профессий дало большой выигрыш. На грузовых теплоходах, например, численность экипажа судна сократилась на десять-одиннадцать человек, при этом производительность труда повысилась почти вдвое и значительно снизилась себестоимость перевозок.

Судовые экипажи начали внедрять не только готовые автоматические и механизированные устройства, но и создавать свои. Механик парохода «Герой Одинцов»

А. И. Вшивков разработал и внедрил на своем судне устройство для автоматического запуска резервногопитательного насоса котла. В качестве импульса он использовал эффект изменения давления в системе термогидравлического регулятора питания. По предложению капитана-механика парохода «Герой Гаврилов» П. И. Тельканова был изготовлен опытный образец дистанционного управления для паровых судов типа БОР. Испытания дали положительные результаты, и в 1965 году все пароходы этой серии были оборудованы телькановским устройством.

Дальнейшее распространение на флоте получил метод вождения барж способом толкания. Если в 1959 году толканием было выполнено 28 процентов общего грузооборота, то в 1965 году — до 90 процентов. Применение этого прогрессивного метода способствовало увеличению провозной способности флота и повышению технической скорости судов. Практика показала и возможность эксплуатации барж без команд.

Все эти перемены в организации работы флота, сопровождавшиеся уменьшением численности экипажей, потребовали по-новому поставить техническое обслуживание судов. Нужно было организовать дело так, чтобы часть работ по уходу за судовой техникой выполняли береговые специалисты. В итоге родились береговые производственные участки — БПУ.

Первый такой участок на Каме был создан в 1962 году в Пермском порту. Во время стоянки судов работники БПУ стали производить наладку средств автоматики и электрооборудования, осуществлять профилактический уход за главными и вспомогательными механизмами. Новая система обслуживания судов способствовала лучшему использованию флота, повышению его технического состояния. Одновременно улучшились условия труда и отдыха работников плавсостава. Поскольку опыт себя оправдал, такие же береговые производственные участки были созданы в Левшино, Чайковском, Камбарке.

В Перми сооружены новые механизированные причалы. Пристани в Оханске, Осе, Елово оснастили грузоподъемными кранами. Порт в Камбарке, перерабатывающий массовые грузы, получил три разгрузчика, применение которых позволило в полтора раза ускорить об-

работку вагонов и за счет этого высвободить 170 грузчиков для использования их на других работах.

Увеличились основные фонды промышленных предприятий. Новые базы появились не только в Чайковском и Мошеве. Заново отстроены базы флота в Заозерье и Нижней Курье, реконструирован Чистопольский завод. На всех крупных предприятиях построены слипы для подъема судов на которых нужно ремонтировать подводные части. Ветераны помнят, с каким трудом поднимали раньше суда на берег, а потом с помощью домкратов — на «клетки». Пассажирский пароход «Большевик», вес которого достигал 650 тонн, на заводе памяти Ф. Э. Дзержинского вытаскивала бригада из шестидесяти рабочих, затратив на это две недели. На слипе, где все процессы механизированы, коренным образом изменена технология судоремонта. Объем производства на промышленных предприятиях возрос за годы семилетки на 34 процента.

Расширялась география районов плавания камского флота. К тем длинным трассам, которые установились в начале пятидесятых годов после открытия Волго-Донского судоходного пути, прибавился Волго-Балтийский путь, на котором к началу навигации 1964 года были закончены основные работы по превращению Мариинской системы с ее деревянными узкими шлюзами в современную судоходную трассу. Речные суда получили выход на международные пути.

Первый рейс по Волго-Балтийскому маршруту совершил экипаж грузового теплохода «Кисловодск», которым командовал Н. А. Меньшаков, один из инициативных и опытных командиров флота на Каме. В пароходство Н. А. Меньшаков пришел в 1942 году еще подростком. Время было военное, кадров не хватало, и его приняли на пароход шуровщиком. Товарищи по работе сразу заметили, что новичок любознателен, проявляет большой интерес к судоводительскому делу. И хотя понятия «вахта», «смена» тогда были условны, он находил время учиться. В 1945 году Н. А. Меньшаков окончил Пермское речное училище, и ему вручили диплом техника-судоводителя. Отправляясь в 1964 году по неизвестному судоходному пути, Н. А. Меньшаков имел уже два диплома: капитана судов всех групп и первого помощника механика.

19 июня 1964 года теплоход «Кисловодск» принял в Березниках свыше двух тысяч тонн технической соли и взял курс на Ленинград. Пройти предстояло без малого три тысячи километров. На третьи сутки, 22 июня, теплоход вышел на Волгу, а 3 июля прибыл в Ленинград.

До конца навигации с Камы для северо-западных районов страны и на экспорт было отправлено свыше ста тысяч тонн калийных удобрений, руды, угля и других грузов. В следующем, 1965 году камские речники доставили по этому маршруту уже почти 400 тысяч тонн грузов.

Эти годы знаменательны развитием замечательного движения современности — соревнования за коммунистический труд, которое развернулось по инициативе коллектива железнодорожного депо Москва-Сортировочная, того самого депо, где в 1919 году проходил первый в стране коммунистический субботник.

Знаменосцами движения за коммунистический труд на Каме стали: в Пермском порту электрослесарь Г. В. Кулипанов, экипаж крана № 22 во главе со старшим крановщиком И. П. Ширяевым и токарь А. А. Марамыгин; на Чистопольском заводе токари-комсомолки Валентина Сергеева, Анна Артемьева, Анна Кайманова и Мария Страхова; в Заозерье — токари бригады, которой руководил П. И. Сливницын. По их примеру один за другим включались в это могучее движение строителей коммунизма передовики производства других предприятий Камского бассейна.

Как и члены первой бригады коммунистического труда депо Москва-Сортировочная, участники движения за коммунистический труд на Каме провозгласили своей целью работать и жить по-коммунистически. Свое слово они подкрепили обязательствами повышать производительность труда, расширять кругозор, вырабатывать в себе черты и качества человека коммунистического общества.

В мае 1960 года в Москву на Всесоюзное совещание передовиков соревнования бригад и ударников коммунистического труда с Камы выезжал старший крановщик Пермского порта И. П. Ширяев, одним из первых завоевавший в порту звание ударника коммунистического труда. В столице ему вручили медаль «За трудовое отлич-

чие». За семилетку звание ударников коммунистического труда завоевали свыше тысячи передовиков Камского бассейна.

Участники этого замечательного движения, сочетая борьбу за подъем производства с повышением своих знаний, со временем стали командирами ведущих производственных звеньев. Взять, например, Пермский порт. Токарь А. А. Марамыгин без отрыва от работы сумел получить специальное техническое образование и был назначен начальником механической мастерской. Электрослесарь Г. В. Кулипанов окончил Пермский университет, тоже без отрыва от производства, и переведен на инженерную должность. Бывшего старшего крановщика И. П. Ширяева, закончившего среднюю школу, выдвинули на работу инженера-механизатора.

Для повышения политической сознательности речников огромное значение имела пропаганда решений XXII съезда КПСС. Делегатом этого форума коммунистов был начальник пароходства В. С. Соколов. Съезд как известно, принял новую Программу и новый Устав партии. В этих документах нашло отражение дальнейшее возрастание роли КПСС.

Заметно повысился уровень партийно-массовой работы и хозяйственного руководства в бассейне после создания парткома пароходства и пути с правами райкома КПСС. На первой партийной конференции, которая состоялась 20 апреля 1964 года, был избран партийный комитет. Секретарем стал инженер Ю. А. Захаров, работавший до этого председателем бассейнового комитета профсоюза. Партком объединил все партийные организации в черте Перми, а также коммунистов паротеплоходов, приписанных к судоремонтным базам Пермской области. Общая численность коммунистов в этих организациях ко времени образования парткома составляла 897 человек.

С первого дня своей деятельности партком стал уделять особое внимание работе с плавающим составом. В навигацию 1964 года на 21 судне были созданы первичные партийные организации и более чем на 100 судах — партийно-комсомольские группы.

Действенность работы с массами можно показать на многих примерах творческой борьбы камичей за решение задач семилетки. В этот период на Каме родился

ряд ценных начинаний, которые получили поддержку не только в бассейне, но и за его пределами.

На грузовом теплоходе «Выкса» был разработан впервые на речном флоте судовой план научной организации труда (НОТ). Всесторонне и глубоко проанализировав свою работу, экипаж наметил комплекс мероприятий, которые были направлены на дальнейшее совершенствование методов работы и улучшение условий труда, на более эффективное использование достижений науки и практики, что давало возможность добиться роста производительности труда, увеличить объем и снизить себестоимость перевозок.

Судовой план НОТ предусматривал рациональное использование рабочего времени каждым членом экипажа. Для этого было решено перейти на прямое совмещение профессий. Капитан стал капитаном-механиком, механик — капитаном, штурманы — помощниками механика, машинисты — рулевыми. Уплотнение рабочего времени при наличии средств комплексной автоматизации позволило уменьшить численность экипажа с одиннадцати до девяти человек. Между ними строго распределили обязанности и закрепили механизмы, разработали рациональный график несения вахт.

Чтобы повысить коэффициент использования теплохода, экипаж стал работать с баржей-приставкой грузоподъемностью 2850 тонн и перевозить вместе с грузом, который вмещается в трюме теплохода, более четырех тысяч тонн груза.

На судне организовали техническую учебу, а для тех, кто занимался в школе рабочей молодежи или техникуме, — консультации. В плане нашли отражение также вопросы эстетики труда и быта.

Организацию работы по НОТ возглавил капитан-механик Г. С. Малов. Ему же принадлежала идея составления плана. На Камский флот он пришел в 1943 году после окончания ремесленного училища. Был матросом, машинистом, рулевым, помощником механика. Словом, получил богатую практику. Одновременно продолжал учиться: сначала окончил отделение стажистов по судомеханической специальности, школу командного состава — по судоводительской, после этого получил аттестат об окончании вечерней средней школы и поступил на

заочное отделение речного техникума. Коммунист Г. С. Малов не замыкается в рамках обязанностей капитана-механика. Много времени он отдает работе с членами экипажа. Это помогло создать на судне дружный коллектив и творческую обстановку.

О работе «Выксы» заговорили в бассейне. Организация судовой жизни на научной основе приносила экипажу успех за успехом. Уже в 1965 году, когда на теплоходе внедрили план НОТ, навигационное задание было выполнено на 127 процентов, а себестоимость перевозок снижена на 27 процентов. В течение навигации «Выкса» дала 18 тысяч рублей сверхплановых накоплений. Проанализировав эти результаты, экипаж составил план НОТ на пятилетие — с 1966 по 1970 год.

Замечательное начинание экипажа камского теплохода одобрили коллегия Министерства речного флота и Президиум Центрального комитета профсоюза. Сейчас на речном флоте нет почти ни одного судна, где не применяли бы опыт экипажа теплохода «Выкса».

Широкую поддержку получила и инициатива экипажа теплохода «Озерный-95», который выступил за ускоренную и качественную буксировку плотов. На судне выработали целую систему мер, которые давали возможность трудиться высокопроизводительно. Скорость движения с плотами по Камскому и Воткинскому водохранилищам превысила 80 километров в сутки. Все караваны прибывали в пункты передачи плотов в полной сохранности. Опыт экипажа теплохода «Озерный-95» заинтересовал не только сплавные организации, но и Министерство речного флота.

Коллектив причала 18 Пермского порта принял на себя обязательство работать без коммерческого брака. Он вовлек в соревнование экипажи судов и персонал железнодорожной станции Предпортовая. Для приемо-сдатчиков организовали учебу. В результате с причала отправили раньше срока более половины принятых грузов и не допустили ни одного нарушения правил отгрузки.

Экипаж туристского теплохода «Вильгельм Пик» по инициативе коммунистов капитана В. Т. Козьминых и механика Н. П. Зерова решил за счет более рационального использования труда уменьшить численность экипажа на три человека. Сокращение штата не сказалось

на обслуживании судна и пассажиров. Производительность труда повысилась более чем на восемь процентов.

Важное место в деятельности пароходства занимает транспортное обслуживание отдаленных северных районов Пермской области. Ежегодно, еще с зимы, начинается подготовка к «северному завозу», как принято называть эту кампанию. Морозы лютуют, а в районе Левшино полным ходом грузят в теплоходы и баржи, застывшие во льдах Камского водохранилища, продовольственные и промышленные товары для населенных пунктов, которые расположены на Весляне, Косе, Колве, верхней Вишере. Туда же отгружают технику, строительные материалы. Обратным рейсом суда вывозят из этих районов древесину, заготовленную в зимний период.

Для северных районов Прикамья речной транспорт — главное средство сообщения, и завезти туда впрок все необходимое и вывезти грузы оттуда можно лишь во время весеннего паводка, который длится всего 15—20 дней.

Путь на север проходит по Камскому водохранилищу, которое вскрывается и очищается ото льда позже, чем естественные участки реки. Ждать, когда Кама вскроется полностью, нельзя, поэтому флот пробивается вверх еще в ледовых условиях, ранней весной. Экипажи судов торопятся вырвать у природы несколько дней, иначе с верховых притоков уйдут полые воды, и судоходство станет невозможным. Дорог каждый час. Для проводки судов используют ледокол «Кама». Он идет впереди и, взламывая лед, открывает путь каравану, состоящему из нескольких десятков теплоходов, пароходов и барж. Суровая уральская природа каждый раз ставит речникам в пути преграды, но они всегда выходят из этого единоборства победителями.

Объемы перевозок в отдаленные северные районы возрастают с каждым годом. По завозу они уже достигли почти 150 тысяч тонн, а по вывозу перевалили за миллион. Это составляет три процента плана перевозок, осуществляемых пароходством. Но не по удельному весу измеряется значение «северного завоза». От этих перевозок зависит нормальная жизнь обширного лесного края.

Чтобы увеличить объемы перевозок и обеспечить бо-

лее полное использование флота, камичи постоянно занимаются изысканием и привлечением новых грузов. В перечне грузов пароходства появились такие, как железная руда, гранулированный шлак, уголь, щебень. Наиболее массовым грузом стала руда из района Курской магнитной аномалии. Она поступает сначала по железной дороге в Усть-Донецкий порт, там ее переваливают на камские суда и доставляют в Пермь. Отсюда руду по железной дороге доставляют на металлургические предприятия Челябинска. Объем перевозок руды достиг 300 тысяч тонн за навигацию и продолжает возрастать. Гранулированный шлак идет с предприятий Нижнего Тагила. Из Перми суда транспортируют в Москву и Волгоград до 100 тысяч тонн этого груза.

Речники открыли на Каме огромные залежи гравия и песка (сотни миллионов тонн) и поставили их на службу народному хозяйству. Из разных городов страны — от центра до Сибири — посыпались заявки на этот строительный материал. Вначале гравийно-песчаную смесь добывали грейферными кранами и грузили в теплоходы и баржи. Затем нашли более производительный способ. На участки Камы и Чусовой, богатые гравийно-песчаной смесью, поставили специальные машины, которые стали добывать строительный материал черпаками. Дело пошло быстро. Суточная добыча достигла нескольких тысяч тонн. Однако и этого было недостаточно: заказчики требовали больше чистого гравия. Учитывая спрос, речники создали на землечерпательных машинах комплекс очистительных установок. Камский гравий, как показали испытания, выдерживает в бетоне большое давление. Кроме того, он морозостоек. Теперь пароходство ежедневно добывает из речного дна и отгружает свыше 50 тысяч тонн гравия и песка. За год строительные организации получают его около семи миллионов тонн.

Неисчерпаемые гравийно-песчаные залежи, открытые речниками на дне Камы, показали, что Урал, издавна славившийся своими рудными месторождениями, богат и нерудными материалами.

Коллектив пароходства перевыполнил план семилетки. Сверх задания речники перевезли более пяти миллионов тонн леса в плотках и два с половиной миллиона тонн сухогрузов. Грузооборот в целом возрос на 44 про-

цента. Порты и пристани увеличили объем погрузочно-разгрузочных работ более чем в два раза, на столько же повысилась производительность труда, уровень комплексной механизации в 1965 году достиг 94 процентов против 65 процентов в 1958 году. Себестоимость перегрузочных работ была снижена на 28 процентов. Прибыль в целом по пароходству возросла за семилетие более чем в шесть раз. Успешно справились со своими задачами и работники пути.

Труд речников получил высокую оценку. Указом Президиума Верховного Совета СССР за успехи в выполнении заданий семилетки 129 лучших работников Камского пароходства были удостоены правительственных наград. Орденом Ленина награждены механик пассажирского теплохода «Вильгельм Пик» Н. П. Зеров, капитан-механик грузового теплохода «Выкса» Г. С. Малов, капитан — помощник механика грузового теплохода «Кисловодск» Н. А. Меньшаков и начальник пароходства В. В. Трофимов. Кавалерами ордена Трудового Красного Знамени стали 14 человек, ордена «Знак Почета» — 46 человек. Медалями «За трудовую доблесть» награждены 33, «За трудовое отличие» — 32 человека.

С бодрым настроем, готовый решать новые сложные задачи вступил коллектив бассейна в новую, восьмую пятилетку.

Курс — дальнейший технический прогресс

В Директивах XXIII съезда партии по восьмому пятилетнему плану записано: «Повысить эффективность производства на основе технического прогресса, совершенствования организации труда и производства, улучшения использования производственных фондов и капитальных вложений, улучшения качества продукции, осуществления строжайшего режима экономии». И далее: «Улучшать руководство экономикой страны на основе неуклонного осуществления решений партии о совершенствовании планирования, экономического стимулирования производства, расширения инициативы и хозяйственной самостоятельности предприятий, повышения материальной заинтересованности трудящихся в результатах их труда».

Выполняя решения партийного съезда, речники Камы обратили внимание прежде всего на повышение эффективности использования флота, на долю которого приходилось примерно две трети основных производственных фондов парохозяйства. Решать эту задачу надо было одновременно с дальнейшим развитием портово-пристанского хозяйства.

В течение пятилетки был расширен причальный фронт, введены в эксплуатацию механизированные причалы с железобетонными стенками в Перми, Левшино и Березниках, сооружены механизированные причалы в Добрянке, Ильинском, Ерзовке, начато строительство нового порта в Камбарке. В портах и на пристанях появилось

много новой мощной техники. Было получено в общей сложности 33 порталных и плавучих крана грузоподъемностью по пять и десять тонн. В Пермском порту смонтировали стотонный береговой кран. Парк малой механизации пополнился трюмными зачистными машинами, автопогрузчиками и электропогрузчиками, большим количеством штивающих грейферов. Энерговооруженность портов возросла в два раза.

Увеличение парка грузоподъемных машин привело к повышению удельного веса комплексной механизации. В 1970 году общий ее уровень достиг без малого 97 процентов, а на тарноштучных грузах, переработка которых наиболее трудоемка, — 83,7 процента.

Одновременно продолжалось пополнение транспортного флота. На судах внедряли средства автоматизации, в частности автоматические сцепные устройства, ускоряющие процесс формирования толкаемых составов. Многие суда оборудовали ультракоротковолновыми радиостанциями.

Пополнялся и обновлялся также дноуглубительный флот. Среди новых землечерпательных снарядов, полученных в эти годы бассейновым управлением пути, была такая замечательная техническая новинка, как дизель-электрический самоходный земснаряд, который черпает грунт с глубины до десяти метров. За навигацию этот земснаряд извлекает более миллиона кубометров грунта.

Перед речниками встала задача — по-хозяйски, с максимальной отдачей использовать новую технику. Решающую роль должна была сыграть новая система планирования и экономического стимулирования, которую вводили в промышленности, строительстве и на транспорте.

Осуществление реформы потребовало большой всесторонней подготовки и прежде всего укрепления экономической службы. В 1966 году в пароходстве начала работать экономическая лаборатория, в крупных портах и на промышленных предприятиях ввели должности главных экономистов. Для командиров флота и руководителей береговых предприятий организовали экономическую учебу. Лекции читали не только специалисты пароходства, но и ученые пермских вузов, высококвалифицированные работники экономических служб предприятий, где был накоплен соответствующий опыт.

Работники партийного комитета постоянно следили за подготовкой к введению экономической реформы на предприятиях бассейна. Этот вопрос часто был предметом обсуждения на совещаниях партийно-хозяйственного актива на местах, постоянно действующего совещания при начальнике пароходства, заседаний президиума баскомфлота. Много и серьезно поработали активисты общественных бюро экономического анализа.

С 1 июля 1968 года пароходство вместе со всеми портами, пристанями, промышленными и другими предприятиями перешло работать по новой системе. Экономические показатели стали заметно улучшаться. Себестоимость перевозок сухогрузов в 1968 году против показателей 1967 года была снижена на 3,2, а буксировка плотов — на 6,8 процента. Уровень расчетной рентабельности в целом по пароходству повысился на 4,3 процента. За второе полугодие 1968 года пароходство внесло в государственный бюджет почти на 600 тысяч рублей прибыли больше, чем за соответствующий период 1967 года.

Показательны также цифры роста заработной платы работников флота, портов и промышленных предприятий пароходства. Если за первые два года пятилетки она увеличивалась в среднем на два-три процента в год, то в новых условиях она стала возрастать на пять-восемь процентов. Речники убедились, что при новой системе планирования и экономического стимулирования их интересы теснее смыкаются с интересами государства, и с еще большей энергией стали добиваться роста производительности труда.

Дальнейшее развитие получило вождение грузовыми теплоходами барж-приставок. В 1965 году, когда в бассейне впервые стали работать с приставками, этот метод применяли экипажи семи теплоходов, водившие баржи грузоподъемностью по 1800 тонн. Через три года с приставками стали ходить уже 34 теплохода, при этом экипажи 15 теплоходов начали работать с баржами грузоподъемностью по 2800 тонн. Объем перевозок грузов таким методом возрос за годы пятилетки более чем в два раза. Экономический эффект, полученный от высвобождения сухогрузной тяги и улучшения использования барж, составил только за 1970 год почти полмиллиона рублей.

Хорошие результаты давало также дальнейшее внедрение на флоте планов научной организации труда. Впереди, как и раньше, шел энтузиаст НОТ — экипаж грузового теплохода «Выкса», которым командовал капитан-механик Г. С. Малов. Производительность труда здесь за короткий срок повысилась в три раза — значительно больше, чем на других однотипных судах, которые работали на одной линии с «Выксой». Благодаря инженерной основе ухода за механизмами период работы теплохода между средними ремонтами увеличился в два раза — до десяти лет. «Выксу» несколько лет не ставили даже на навигационный ремонт. Это позволило сократить расходы на 35 тысяч рублей. Кроме того, экипаж сэкономил 70 тонн топлива и смазки.

В 1966 году экипаж теплохода «Выкса» был участником Выставки достижений народного хозяйства. Инициаторы внедрения НОТ на речном флоте награждены серебряными и бронзовыми медалями. Славный коллектив несколько навигаций с честью носит высокое звание экипажа коммунистического труда.

Ценный опыт накопил и экипаж коммунистического труда пассажирского теплохода «Александр Фадеев», который первым по группе однотипных судов разработал план научной организации труда. В плане предусматривалось, что коллектив будет бороться за удлинение периода эксплуатации судна, а за счет этого каждую навигацию совершать по дополнительному рейсу. «Александр Фадеев», первым из пассажирских судов Волжско-Камского бассейна, стал ходить до Жданова — порта Азовского моря. В других пунктах плана значились такие мероприятия, как повышение культуры эксплуатации судовой техники и экономия средств.

На судне разработана четкая система политико-воспитательной работы: функционируют университет культуры (с двумя факультетами — общеполитическим и эстетическим) и клуб интересных встреч. В помощь заочникам и тем, кто готовится поступить в институт или техникум, организован консультационный пункт. Консультантами являются члены экипажа с высшим образованием.

Во всем, чем славен коллектив теплохода, большая доля энергии коммунистов судна и прежде всего капитана инженера-судоводителя Ю. Е. Полторацкого и механика А. И. Кораблева. Коллегия Министерства речно-

го флота, заслушав доклад капитана о постановке политико-воспитательной работы, рекомендовала широко использовать опыт теплохода «Александр Фадеев».

Планы научной организации труда получили на флоте широкое распространение. Только в Камском пароходстве в 1970 году по таким планам работали экипажи 245 судов. На некоторых паротеплоходах планы НОТ начали составлять на два-три года. Появились грузовые и пассажирские линии, где экипажи судов работают по комплексным планам НОТ. План на 1970—1975 годы составили, например, экипажи скоростных судов. Их экономические и финансовые показатели заметно улучшились. Уже в первом году за счет реализации мероприятий по планам НОТ было получено почти 200 тысяч рублей дополнительных накоплений.

В Пермском порту разработали единый план портового и технического обслуживания флота. Что это дает, можно видеть на примере организации обслуживания судов, которые заняты на «угольной» линии Пермь—Казань. Пермские портовики освоили новую технологию перевалки угля с железной дороги на воду. Время обработки вагонов сократилось на 27, а обработки судов—на 33 процента. Продолжительность оборота флота, работающего на этой линии, сократилась на сутки. Все это вместе взятое позволило повысить производительность труда на семнадцать процентов, а себестоимость снизить на восемь процентов.

Комплексные планы НОТ внедрены также в других портах и на промышленных предприятиях.

Методическую и организационную работу, связанную с внедрением научной организации труда, осуществляет специальный совет и отдел НОТ при управлении пароходства. На предприятиях созданы советы НОТ, которые опираются на общественные творческие бригады.

Материалы внедрения научной организации труда в Камском пароходстве экспонировались в 1969 году на Выставке достижений народного хозяйства. За большую творческую работу коллектив пароходства был удостоен диплома первой степени, а девять энтузиастов НОТ награждены медалями. Золотую медаль получил Ф. Л. Рыжов, председатель совета НОТ пароходства. Серебряными медалями награждены капитан-механик буксирного парохода «Лев Доватор» Б. А. Сенокосов и пред-

седатель совета НОТ Чистопольского завода Г. П. Чирков, бронзовые медали получили командир земмашины «Портовая-5» Я. С. Пьянков, капитаны пассажирских теплоходов «Вильгельм Пик» и «Арагва» П. Ф. Килин и К. И. Глухов, капитаны-механики грузовых теплоходов «Сайгатка» и «Нижнекамск» В. Н. Бурлаков и В. Л. Никулин, а также капитан-механик буксирного парохода «Герой Иванов» А. В. Акулиничев.

Опыт научной организации труда получил распространение в путевом хозяйстве Камского бассейна. Инициативные группы технических участков пути разработали планы НОТ для десяти земснарядов. В этой работе участвовали экипажи путейского флота. По плану НОТ работает и коллектив Пермского района гидросооружений. Всего по таким планам в 1970 году работало 66 коллективов. Экономический эффект за год превысил сто тысяч рублей.

Благодаря научной организации труда, результатом которой стали высокая производительность, снижение себестоимости и повышение эффективности всего производства, коллектив Камского пароходства систематически выходил победителем в республиканском соревновании пароходств.

Устойчивых успехов речники Камы добились в значительной мере за счет роста квалификации кадров, особенно на флоте. Еще в пятидесятых годах среди плавсостава были только техники. Сейчас на судах можно встретить немало инженеров. Без таких специалистов, как Л. Я. Заякин, П. Ф. Килин, Ю. Е. Полторацкий и другие, трудно представить сегодняшний камский флот.

Качественно новый шаг вперед сделали речники, соревнуясь за достойную встречу полувекового юбилея советского государства. В 1967 году коллектив пароходства три квартала завоевывал первое место в соревновании пароходств Российской Федерации. Производственный план по грузообороту в юбилейную навигацию был завершен 16 октября, а план перевозки пассажиров — 24 октября. Сверх задания было перевезено более миллиона тонн грузов и 340 тысяч пассажиров.

За успехи в выполнении социалистических обязательств, принятых в честь пятидесятилетия Советской власти, коллектив пароходства был награжден памятным Красным знаменем Президиума Верховного Совета

РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС. По решению коллегии Министерства речного флота и президиума Центрального комитета профсоюза экипажи грузового теплохода «Выкса» и пассажирского теплохода «Александр Фадеев» были награждены памятными юбилейными вымпелами.

Вместе со всем советским народом камские речники подводили тогда итоги за полвека, сравнивали, что было и что стало.

За примерами не надо было ходить далеко. Взять хотя бы Заозерье. До революции судовые рабочие ютились по углам в домах жителей ближайших деревень: Азово, Турбино, Тупицы, Глушаты. В 1928 году начали строить для речников поселок. Дома ставили деревянные. То были начальные шаги первой пятилетки, и государство в то время не могло многого дать. В затоне, примостившемся внизу у гористого берега, сооружали цеха. Значительным событием явился пуск электростанции мощностью 40 киловатт. По нынешним масштабам это малая малость, а тогда об этом сообщали в отчете статистического управления. Неудобства были с переправой в Пермь. Когда весной и осенью на Каме начинался ледоход, все пути-дороги отрезало.

Теперь Заозерье — большой поселок. В нем красивые каменные дома со всеми удобствами, хорошие современные магазины и кафе, средняя школа, больничный городок, детские учреждения, клуб, которому присвоено имя А. Н. Златогорского — первого начальника пароходства. Добираться в Пермь заозерцы могут в любое время автобусом. Машины идут через лес до поселка Гайвы, а отсюда по плотине Камской ГЭС на левый берег до центра города.

Ни с чем не сравнить и нынешнюю базу флота. Территорию старого затона затопили воды Камского моря. На новом месте поднялись просторные корпуса цехов ремонтно-эксплуатационной базы. В них — современное оборудование. Для подъема судов, требующих осмотра и ремонта корпуса, сооружен слип. На базе не только ремонтируют, но и строят суда и машины. Во многих бассейнах страны хорошо зарекомендовали себя браш-пилы (лебедки для отдачи и подъема якорей) производства Заозерской РЭБ. В 1971 году их производство расширено. По договоренности между Министерствами реч-

ного и морского флота и судостроительной промышленности заозерцы приступили к серийному производству брашпелей для морских и речных судов. Коллектив уже давно освоил проектную мощность предприятия.

Или взять Пермский порт. Это старейшее производственное звено в Камском бассейне. Возникло оно до долго до появления паровых судов и учреждения пароходства. Тогда еще не было на карте и Перми. Пристань первоначально примостилась на берегу Егошихи, где в 1723 году построили медеплавильный завод. По названию починка пристань называли Егошихой. Через нее проходили все караваны, следовавшие с Чусовой и верхней Камы. Позднее, когда вырос город Пермь, старая пристань превратилась в крупный перевалочный пункт на Каме. Вдоль городского берега примостилось несколько пристаней, принадлежавших судовладельцам.

После победы Великой Октябрьской социалистической революции открылась новая глава в истории порта. По плану ГОЭЛРО Пермь была включена в список пунктов, где предусматривалось строительство портов первого класса. Эти порты должны были обеспечиваться электроэнергией, чтобы «все задачи по механизации, освещению, сигнализации выполнять с наибольшим удобством и экономией». Все намеченное планом ГОЭЛРО осуществлено. Портовые причалы в Перми электрифицированы. Здесь большой парк перегрузочных машин, для работающих созданы все удобства.

Пермский порт состоит из двух грузовых районов: городского и перевалочного. На причальном фронте, растянувшемся на два с лишним километра, густо выстроились краны. Есть краны порталные и плавучие. Каждый за один мах захватывает столько грузов, над переноской которых в старое время трудилась целая артель. В машинном парке порта погрузчики, экскаваторы, бульдозеры. Насыщенность перегрузочной техникой такая, что ручной труд почти полностью ликвидирован. Все грузовые операции переложены на плечи машин.

В Пермском порту получил распространение метод совмещения профессий применительно к особенностям производства. На причалах созданы комплексные бригады грузчиков и механизаторов. Многие вчерашние грузчики научились управлять механизмами. Благодаря такой организации труда улучшилось использование тех-

ники и сократились простои из-за несогласованности в работе между грузчиками и механизаторами.

Порт располагает жилым фондом площадью около ста тысяч квадратных метров, а детских учреждений стало столько, что устройство детей в сады или ясли практически перестало быть проблемой.

Ветераны помнят, каких трудов стоило открытие в Перми речного училища. В начале столетия в Волжско-Камском бассейне такие училища существовали только в Нижнем Новгороде и Рыбинске. Жители Слудки, исконно воднического селения на верхней Каме, хотели дать специальное образование своим детям. На сходе в 1902 году они постановили: добиться открытия речного училища в Перми и избрали представителей, которым поручили передать ходатайство губернским властям. Но ходки вернулись ни с чем: в высших кругах к просьбе слудчан отнеслись равнодушно. Так продолжалось десять лет. Только в 1912 году последовало, наконец, разрешение открыть речное училище в Перми, но Министерство путей сообщения не отпустило средств. Тогда сами жители Слудки собрали 200 рублей, открыв этим сбор пожертвований на училище. Через год у частного владельца арендовали небольшой двухэтажный домик, где в трех комнатах начали занятия. Никакого оборудования и даже библиотеки в училище не было. Обучение велось за плату. Вначале училище посещали 36 юношей, а через два месяца их осталось лишь 26.

Теперь речное училище занимает громадное здание на Городских Горках. В нем 32 класса, кабинета и лаборатории. Есть просторный, хорошо оборудованный актовый зал. Во дворе учебно-производственные мастерские. Рядом два многоэтажных общежития и спортивный комплекс. Все эти здания составляют учебный городок. В училище обучается около 800 курсантов да еще примерно столько же на вечернем и заочном отделениях речного техникума и в филиале Горьковского института инженеров водного транспорта. Училище имеет свою водную базу, гребные и парусные суда.

У речников есть свои поликлиники, больницы, клубы, магазины, детские учреждения. В навигационное время на Камском водном пути курсируют два агиттеплохода, которые обслуживают экипажи судов. В пароходстве издается своя многотиражная газета «Большая Кама».

Одним словом, камским речникам было чему радоваться и чем гордиться, празднуя полувековой юбилей Советского государства.

Новая волна политического и трудового подъема прокатилась по бассейну в 1969 году в связи с подготовкой к столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Коллектив пароходства обратился ко всем речникам Российской Федерации с призывом достойно встретить юбилей и принял на себя повышенные обязательства. Коллегия Министерства речного флота и Президиум Центрального комитета профсоюза, а также бюро Пермского обкома партии одобрили это начинание. Газета «Правда» посвятила речникам передовую статью «Четвертая навигация пятилетки». В ней рассказывалось о том, как на реках страны готовятся к столетию со дня рождения В. И. Ленина: «Инициатор этого патриотического движения — коллектив Камского пароходства — решил доставить сверх плана 750 тысяч тонн грузов и достичь уровня перевозок, предусмотренного на 1970 год».

Экипажи сотен камских судов, коллективы всех портов и пристаней, заводов и ремонтно-эксплуатационных баз встали на ленинскую трудовую вахту и самоотверженно боролись за выполнение своих обязательств.

В предъюбилейном году на Каме начала работать экспрессная линия Левшино — Березники, которую обслуживал теплоход на подводных крыльях «Метеор-69». Экипаж судна возглавил Л. Я. Заякин, один из опытных командиров скоростного флота, инженер-судоводитель, член бюро парткома пароходства. Пассажиры на «Метеоре» обслуживают так же, как на современных авиационных лайнерах. К их услугам большой выбор газет и журналов, радио, горячий завтрак. Химики Березников, бумажники Красновишерска, Верхнекамские лесники — все, кто совершал поездки на «Метеоре-69», выражали экипажу благодарность.

Экипаж буксирного парохода «Лев Доватор» в 1969 году первым из экипажей судов такого типа в Российской Федерации широко применил совмещение профессий. Под руководством капитана-механика Б. А. Сенокосова коллектив обеспечил высокий уровень технической эксплуатации судна и с честью справился с повышенными социалистическими обязательствами.

Пермские портовики в навигацию 1969 года решили

достичь наивысших рекордов. Победителем в соревновании многократно выходил экипаж порталного крана, возглавляемый И. А. Камышниковым, мастером своего дела, освоившим управление грузоподъемными кранами всех марок. В соревновании за достижение высокой производительности труда коллектив порта неоднократно завоевывал переходящие красные знамена и денежные премии.

Порадовали речников бассейна своими успехами экипажи земмашин, работавшие на добыче и погрузке минеральных строительных материалов. Экипаж земмашин «Портовая-6» стал первым миллионером в предъюбилейную навигацию, переработав свыше миллиона тонн гравийно-песчаной смеси.

Более конкретным и действенным стало соревнование речников со сплавщиками. Традиционное производственное содружество наполнилось новым содержанием. Экипаж теплохода «Озерный-95», во главе которого капитан-механик В. И. Божедомов, давно считается флагманом флота, работающего на буксировке плотов. В навигацию 1969 года этот экипаж вызвал на соревнование прославленную бригаду формировщиков плотов, которую возглавлял И. А. Юрк — почетный мастер Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности. Бригада стремилась подготовить для буксировки больше плотов, а экипаж буксировщика боролся за быструю транспортировку древесины. Такое содружество обеспечило перевыполнение плана лесоперевозок.

Широкий отклик встретил специальный рейс агиттеплохода «Пропагандист», который был проведен в 1969 году и посвящен столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Инициаторами рейса выступили партийная и профсоюзная организации пароходства. Агиттеплоход стартовал в Усолье, на верхней Каме, где в 1907 году Владимира Ильича избрали делегатом на V съезд партии, а финишировать должен был в Ульяновске — на родине Ильича. Центральный комитет профсоюза, одоббив инициативу камичей, решил расширить масштабы рейса, сделав его одним из этапов эстафеты речников Российской Федерации. Для участия в эстафете включились все пароходства центральных бассейнов. Каждый коллектив передавал по эстафете в Москву трудовые рапорты о ходе соревнования.

В состав агитбригады, созданной бассейновыми организациями Камы для политической работы во время рейса, входили старые большевики, которые встречались с Лениным, лекторы, журналисты. С захватывающим интересом слушали речники воспоминания М. В. Фофановой, дочери камского капитана, которая была приглашена для участия в рейсе. В октябре 1917 года она укрывала Владимира Ильича Ленина у себя на конспиративной квартире в Петрограде. Вождь партии в то время руководил подготовкой вооруженного восстания против буржуазного Временного правительства, и М. В. Фофанова была его связной: передавала письма Ленина для Центрального Комитета партии, а обратно доставляла информации о положении дел. Из квартиры Фофановой на Сердобольской, 1 Владимир Ильич Ленин ночью 24 октября отправился в Смольный, в штаб пролетарской революции.

Владимир Ильич высоко отзывался о М. В. Фофановой. «Это партийный товарищ, архиспытанный еще до октября 1917», — писал он летом 1921 года. В записке, датированной январем 1922 года, Владимир Ильич писал: «М. В. Фофанову я знаю как энергичную и преданную большевичку с лета 1917 года. Осенью того же года, перед Октябрем, в самые опасные времена, она меня прятала у себя на квартире... С революции Октября 1917 года работает не покладая рук».

Камские речники имели возможность встретиться также с В. А. Урасовым, бывшим слесарем Пермского судомеханического завода, членом партии с 1906 года. На долю революционера выпали и тюрьмы и ссылки. После возвращения в 1913 году из последней политической ссылки В. А. Урасов был призван в армию и во время первой мировой войны попал в плен к австрийцам. В Будапеште В. А. Урасов активно содействовал установлению связи между русскими военнопленными — большевиками — и революционными социалистами Венгрии. Когда в 1918 году была образована Коммунистическая партия Венгрии, камский речник по заданию вождя венгерских коммунаров Бела Куна отправился в Москву к Владимиру Ильичу Ленину с информацией.

Встречи со старыми большевиками, которые имели счастье беседовать с Владимиром Ильичем и выполнять

его поручения, вызывали большой интерес. Им задавали вопросы. Каждому хотелось больше узнать о вожде.

Лучшие люди бассейна вступали в партию, чтобы в ее рядах бороться за осуществление ленинских идей. В течение предъюбилейного года 78 человек были приняты кандидатами в члены партии. Теперь партийный комитет объединял первичные организации, в которых насчитывалось 1200 коммунистов.

К знаменательной дате, столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, камские речники пришли с отличными производственными и финансовыми показателями. Социалистические обязательства ими были перевыполнены. Сверх плана пароходство перевезло 800 тысяч и переработало 1300 тысяч тонн различных грузов. В 1969 году были перекрыты задания, установленные пятилетним планом на 1970 год. Пароходство получило без малого полмиллиона рублей дополнительной прибыли. Перевыполнено было и обязательство по росту производительности труда. Промышленные предприятия реализовали сверх плана на 900 тысяч рублей продукции.

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР и ВЦСПС за высокие показатели в социалистическом соревновании в честь столетия со дня рождения Владимира Ильича Ленина наградили коллектив Камского пароходства ленинской юбилейной Почетной грамотой. Награду речникам вручил депутат Верховного Совета СССР председатель исполкома Пермского областного Совета депутатов трудящихся Б. В. Коноплев. Начальник пароходства А. П. Введенский, приняв Почетную грамоту, от имени коллектива выразил благодарность партии и правительству за высокую оценку труда коллектива. «Образ вождя, его идеи, — заявил он, — будут всегда вдохновлять речников Камы на неустанный труд...» Тысячи тружеников бассейна были удостоены медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Навигация на Каме в 1970 году открылась небывало рано — 22 апреля, в день Ленинского юбилея. Право первыми начать движение флота на транзитной линии завоевали экипажи теплоходов «Александр Фадеев» (капитан Ю. Е. Полторацкий, механик А. И. Кораблев) и «Вильгельм Пик» (капитан П. Ф. Килин, механик Н. П. Зеров).

К Ленинскому юбилею была открыта большая выставка «Ленин и Кама» в здании речного вокзала в Перми. Ее посетило свыше 25 тысяч человек. Каждый с волнением осматривал богато иллюстрированные стенды выставки, редкие документы.

Выставку открывали материалы о поездке Ленина по Каме. Это было летом 1900 года. Направляясь в Уфу, чтобы попрощаться с Н. К. Крупской перед выездом за границу, Владимир Ильич вместе с матерью и старшей сестрой совершил поездку на пароходе. По Каме они ехали до Белой сутки с лишним.

Провинциальным глухим городком был тогда Чистополь. Сейчас это — один из крупных промышленных городов Татарии. Здесь около 30 предприятий. Продукция чистопольских заводов и фабрик известна даже за рубежом. На международной выставке в Лейпциге наручные часы, которые выпускают в Чистополе, удостоены золотой медали. Среди ведущих предприятий Чистополя почетное место занимает судоремонтный завод. Собственно говоря, его можно с полным основанием назвать и судостроительным. На заводе с 1954 года строят самоходные паромы. В последнем году восьмой пятилетки коллектив начал осваивать производство ледокольных судов.

Огромная стройка развернулась в районе Набережных Челнов, где в начале века стояла захудалая деревня. В годы восьмой пятилетки здесь приступили к строительству Нижнекамской гидроэлектростанции — третьей в камском каскаде. Энергетическая база и удобный транспортный путь преопределили дальнейшее промышленное развитие Набережных Челнов. В 1969 году заложили крупнейший в Европе завод по производству тяжелых автомобилей. В создании этого автогиганта и города автомобилестроителей деятельное участие принимают камские речники — они доставляют строительные материалы.

Елабуга, Тихие Горы и другие населенные пункты на пути, по которому проехал Владимир Ильич, изменились до неузнаваемости. В сегодняшней Елабуге штаб нефтяников Нижней Камы. Поселок, примостившийся возле Тихих Гор, стал городом, носящим имя великого ученого химика Д. И. Менделеева.

Много нового и на самой Каме. Речникам достался от пароходовладельцев маломощный и тихоходный флот,

состоявший почти только из паровых судов. На Каме был лишь один теплоход. Теперь, наоборот, легче сосчитать паровые суда. Их совсем немного: свыше 90 процентов флота составляют теплоходы.

Камичи не довольствуются отличными характеристиками нового флота. Люди пытливого ума, они не перестают улучшать технико-эксплуатационные качества судов. Только за восьмую пятилетку они оборудовали для работы методом толкания свыше 120 самоходных и 170 несамоходных судов. За этот же период проведены большие работы, обеспечивающие надежность прохождения камских судов по Волго-Балтийскому водному пути, в том числе по Ладожскому и Онежскому озерам, а также при выходе в Азовское море.

Увеличение флота, расширение районов плавания — все это, естественно, выдвинуло повышенные требования к командирам движения флота.

Диспетчерских в пароходстве две: из одной управляют движением теплоходов и составов с закрепленной тягой, из второй — движением плотоводов и сухогрузных судов. В диспетчерских работают высококвалифицированные инженеры и техники. Им созданы благоприятные условия: в помещениях обеспечена звукоизоляция, в специальные столики для дежурных диспетчеров вмонтирована система радиотелефонной связи.

Завершающий период восьмой пятилетки проходил на Каме под знаком достойной встречи XXIV съезда партии. Речники закрепили за собой славу передового коллектива. Пароходство успешно справилось с планом восьмой пятилетки. По объему перевозок задание было завершено 15 сентября, а по общему грузообороту — 9 октября 1970 года. Досрочно был выполнен также план погрузочно-разгрузочных работ и выпуска промышленной продукции. Сверх пятилетнего задания коллектив пароходства перевез более пяти миллионов и переработал в портах и на пристанях около шести миллионов тонн грузов. Грузооборот по сухогрузам вырос за пятилетие на 32, объем погрузочно-разгрузочных работ — на 24, а выпуск промышленной продукции на 40 процентов.

Примечательно, что весь этот прирост достигнут исключительно за счет повышения производительности труда, которая возросла на перевозках почти на 30,

на погрузочно-разгрузочных работах — на 50, а на промышленных предприятиях — более чем на 53 процента. Лучшее использование техники обеспечило снижение себестоимости перевозок на 10, грузовых работ — на 14, а промышленной продукции — почти на 6 процентов. Балансовая прибыль пароходства за пятилетку возросла более чем в два раза, а уровень расчетной рентабельности — в семь раз.

На улучшении экономических показателей положительно сказался перевод пароходства на новую систему планирования и экономического стимулирования. Правильное сочетание моральных и материальных стимулов сыграло большую мобилизующую роль. Вот некоторые данные анализа хозяйственной деятельности пароходства. Грузооборот в 1966—1967 годах возрастал ежегодно на два процента. По итогам 1969—1970 годов рост составлял уже три процента в год. При этом соответственно снижалась себестоимость. Производительность труда до перехода на новую систему повышалась на перевозках в год в среднем на пять, на портовых работах — примерно на десять, на промышленных предприятиях — на пять процентов. Последние два года восьмой пятилетки, после осуществления экономической реформы, производительность труда за год повышалась соответственно в среднем на восемь, одиннадцать и девять с половиной процентов.

Выросли и фонды экономического стимулирования. Если в 1967 году они в целом по пароходству составляли 1800 тысяч рублей, то в 1970 году — уже 3700 тысяч рублей. Из этих фондов на выплату тринадцатой зарплаты израсходовано 700 тысяч рублей.

Речники получили и другие блага: 900 благоустроенных квартир, в Заозерье и Нижней Курье построены клубы, пополнилось число детских учреждений (в Чайковском, Чистополе и Нижней Курье вступили в строй детские комбинаты на 140 мест каждый), в курортном месте Усть-Качке сооружен прекрасный пионерский лагерь, для чайковских речников — поликлиника, начал работать новый бытовой комбинат в Нижней Курье. Это лишь часть того, что сделано для речников Камы.

Следует отметить постоянную помощь, которую оказывают речникам территориальные партийные организации. Особенно много занимается делами пароходства Пермский обком КПСС. Работники обкома помогают

партийным и профсоюзным организациям, хозяйственным руководителям бассейна направлять усилия речников на решение главных задач, стоящих перед коллективом. Так, на одном из заседаний бюро Пермского обкома КПСС был обсужден доклад о практике работы парткома пароходства и пути. Партком поработал лишь около двух лет и еще только накапливал опыт. Поэтому ценное значение имели советы и предложения, внесенные в ходе подготовки и обсуждения вопроса. После этого в практике и стиле работы парткома появилось много нового. Особое внимание было обращено на контроль выполнения наиболее важных решений и на популяризацию опыта передовиков.

Большую воспитательную роль стала играть пропаганда революционных, боевых и трудовых традиций, которыми славится Кама.

На уральской реке хорошо знают Мизюковых. Глава рода, Алексей Михайлович, один из талантливых камских механиков, проработал на флоте сорок лет, из них почти четверть века на буксирном пароходе «Пятилетка». Здесь проявились его способности новатора и он стал зачинателем массового движения за удлинение межпромывочного пробега судов, обогатил своим опытом механиков. На «Пятилетке» он получил и высокое признание Родины: четыре ордена и несколько медалей. И вот пришло время уйти на пенсию. С 1958 года Алексей Михайлович не работает, но фамилия Мизюковых по-прежнему в славе — ее умножают сыновья, начавшие свою трудовую жизнь на том же пароходе «Пятилетка».

Старший сын ветерана — Николай — пришел на судно в военном 1941 году. Отец посоветовал ему начать с кочегара. Работа рядом с отцом была для Николая хорошей школой. На другой пароход его перевели уже помощником механика, а в 25 лет он стал механиком. На груди Николая медаль «За трудовое отличие». В 1967 году Николая Алексеевича Мизюкова назначили заместителем начальника Симонихинской ремонтно-эксплуатационной базы, с 1969 года он руководит базой. Предприятие успешно справляется с производственными заданиями.

Второй сын Алексея Михайловича — Анатолий — начал работать судовым радистом, потом пошел по отцовской стезе — стал помощником механика. С одинаковым усердием изучал он и судомеханику и судовождение,

чтобы совместить обе профессии. В 1967 году Анатолия Алексеевича назначили капитаном-механиком грузового теплохода.

Молодые Мизюковы получили среднее техническое образование. Как и отец, они являются коммунистами, принимают активное участие в общественной жизни.

Заслуженным уважением пользуется у речников семья Лобановых. Глава семьи Иван Петрович начал свою трудовую деятельность на Каме пристанским рабочим. С 1931 года перешел на флот, плавал помощником капитана и одновременно учился в техникуме. Из семнадцати оценок, записанных в его аттестате об окончании учебного заведения, четырнадцать отличных и три хороших. Иван Петрович стал отменным судоводителем с данными педагога. Зимой успевал и с ремонтом судна и преподаванием в речном училище. Он прочно занял ведущее место среди командиров транзитного флота. Коллеги по тону завода памяти Ф. Э. Дзержинского избирали его председателем совета судоводителей. Работе отдавался целиком. Оценкой доблестного труда служат награды — ордена Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и медали. В кипучих буднях Иван Петрович не заметил, как перевалило за шестьдесят. Начало сдавать здоровье. Но ветеран не смог оставить флот, уйти на пенсию. По личной просьбе его перевели дублером капитана на вспомогательное судно.

С достоинством поддерживает семейную честь и сын Лобанова, Виктор Иванович, который плавает на скоростном судне «Метеор» капитаном — помощником механика. Семнадцати лет он поступил в речное училище, а в двадцать шесть стал первым штурманом крупного пассажирского дизель-электрохода. Потом его увлек скоростной флот. С 1963 года Виктор Иванович стал командовать теплоходом на подводных крыльях. У него два диплома: судоводителя и судомеханика.

В пароходстве хорошо знают и уважают капитана-наставника Василия Тихоновича Козьминых. Это потомственный речник. Семья Козьминых проработала на Каме в общей сложности свыше ста лет. Отец Василия Тихоновича — Тихон Иванович плавал штурвальным, потом работал водоливом. Его брата, Алексея Ивановича, также связавшего свою жизнь с рекой, ветераны помнят руководителем судомеханической школы в Перми. Многолет-

ний труд на Каме и за плечами Василия Тихоновича. Он даже родился на пароходе. И что любопытно: через двадцать один год Василий Тихонович пришел на этот же пароход помощником капитана и плавал на нем до войны. Возвратившись после победы на Каму, Василий Тихонович снова стал работать судоводителем и всегда был на хорошем счету. Широкая слава пришла к нему, когда он стал капитаном теплохода «Вильгельм Пик», всегда считавшегося флагманом туристского флота. Знание реки и тех, кто трудится на ней, пригодилось Василию Тихоновичу, когда его назначили капитаном-наставником.

По стопам старших пошел и представитель третьего поколения Козьминых — сын Василия Тихоновича Александр. Окончив с отличием Пермское речное училище, он плавал на теплоходе и отсюда ушел в Горьковский институт инженеров водного транспорта, чтобы вернуться на Каму инженером. Производственную практику он ежегодно проходит на родной реке.

В книге камских династий отведена страница и семье Чащихиных, которые тоже связаны с Камой уже тремя поколениями. Доброй славой пользовался у путейцев обстановочный старшина Сергей Александрович Чащихин, много лет проработавший бакенщиком на верхней Каме. В военном 1941 году на его участке стал работать сын Николай, окончивший тогда семилетку. Юный Чащихин поначалу был гребцом на лодке, потом бакенщиком, а когда отец ушел на отдых, принял от него трудовую эстафету — стал обстановочным старшиной. Нести эту службу было нелегко. Камская трасса в районе Чермоза, где работали Чащихины, изобиловала трудными перекатами, но Николай Сергеевич энергично вел дело. Работал и учился: окончил среднюю школу, затем — специальные курсы. Этого требовала жизнь. На Каме произошли коренные перемены. После сооружения Камского гидроузла выше Перми образовалось водохранилище, подпор воды распространился и на чермозский участок. Бакенщикам с их лодками и керосиновыми фонарями делать стало нечего. На морских просторах установлены обстановочные знаки, снабженные автоматическими световыми устройствами. Сами бакенщики приобрели другие профессии. Николай Сергеевич стал мастером бригады путевых рабочих и одновременно капитаном-механиком теплохода, на котором объезжает с бригадой участок. За

свой самоотверженный труд Николай Сергеевич Чащин награжден орденом «Знак Почета».

Таких семей на Каме десятки. Они есть на транспортном флоте и в обстановке пути, в портах и на промышленных предприятиях.

Многотысячный коллектив речников отличается не только стремлением множить лучшие традиции и неустанно добиваться новых успехов в развитии бассейна. Повседневная воспитательная работа, проводимая партийной, профсоюзной и комсомольской организациями, дает хорошие плоды. Речникам Камы присущи такие качества, как коллективизм и взаимопомощь, готовность прийти на помощь человеку. В архиве пароходства есть сотни приказов, в которых отмечено мужество работников бассейна при спасении утопающих, тушении пожаров, охране общественного порядка.

Пример высокой человечности показали капитан парохода Тимофей Петрович Некрасов и его жена Мария Дмитриевна. Детей у них не было, но они не остались одинокими. Их дом всегда был полон детским смехом. Под свой кров Некрасовы принимали сирот, лишенных родительской ласки, и растили их как родных, делали все, чтобы воспитать из них хороших людей. Постепенно у Некрасовых образовалась большая семья из одиннадцати приемных сыновей и дочерей.

Тимофей Петрович и Мария Дмитриевна передали детям не только свою фамилию, но и трудолюбие. Будучи потомственными речниками, они, естественно, хотели видеть своих приемных детей тоже речниками, брали их с собой на пароход, обучали, воспитывали в них любовь к Каме, к Родине.

Некрасовы не роняют фамильной чести. Они хорошо трудятся, имеют семьи, растят детей. В. Т. Некрасов, работавший под началом отца рулевым, стал затем штурманом, а когда на речном транспорте развернулось движение за совмещение профессий, он наряду с судоводительским делом овладел профессией механика и стал капитаном-механиком. Работает на судне, приписанном к Мошевской ремонтно-эксплуатационной базе. Там же работает диспетчером А. Т. Некрасов. За его плечами тоже годы работы на флоте. При жизни отца плавал матросом, потом юношу увлекли механизмы, и

он перешел помощником механика, позднее стал механиком. Со временем А. Т. Некрасов освоил судовождение и стал совмещать профессии капитана и механика. Оба брата пользуются у мошевских речников большим авторитетом и уважением. На хорошем счету и те Некрасовы, которые осели в Чайковском. В ремонтно-эксплуатационной базе там работают Р. Т. и В. Т. Некрасовы. Там же самый младший из семьи — Николай.

Добрыми традициями и сильна уральская река-труженица.

Твердой поступью вперед

Девятая пятилетка началась в стране в обстановке высокого энтузиазма и творческой активности, вызванных социалистическим соревнованием за достойную встречу XXIV съезда партии.

Речники Камы, шедшие всегда в авангарде борьбы за осуществление предначертаний партии, хорошо поработали в предсъездовский период. На митингах, которые состоялись во всех пунктах бассейна 30 марта 1971 года — в день открытия высшего форума коммунистов, — они с гордостью рапортовали родной партии об успешном выполнении социалистических обязательств. Коллектив пароходства вышел победителем в республиканском соревновании и за успехи, достигнутые в первом квартале 1971 года, был награжден переходящим Красным знаменем Министерства речного флота и Центрального комитета профсоюза рабочих морского и речного флота.

Съезд утвердил Директивы по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы. Одна из главных задач новой пятилетки — существенное повышение благосостояния советского народа. Для достижения этой цели нужно добиваться всемерной эффективности общественного производства.

Большое место в пятилетнем плане отведено транспорту. Камские речники дали слово — приложить максимум энергии для претворения в жизнь исторических решений партийного съезда. Уже в 1971 году они пере-

везли на миллион тонн сухогрузов больше, чем в 1970 году. Рост составил семь с половиной процентов.

Работники портов и пристаней в последнем году пятилетки должны переработать на семь с половиной миллионов тонн грузов больше, чем в 1970 году. Более наглядное представление об объемах перегрузочных работ дают следующие цифры. Если в 1970 году порты и пристани обрабатывали немногим более пятнадцати тысяч судов, то в 1975 году — последнем году девятой пятилетки — будет обработано примерно двадцать тысяч судов.

Думая над тем, как обеспечить выполнение своих обязательств, портовики решили обрабатывать суда и вагоны скоростными методами. Сокращение стоянок флота под грузовыми операциями только на один процент позволит дополнительно сделать более одиннадцати с половиной миллионов тонно-километров и получить 46 тысяч рублей дохода.

Соревнование за скоростную обработку судов начали в навигацию 1970 года работники угольного и соляного причалов Пермского порта. Чайковцы объявили свой порт портом скоростной обработки судов и вагонов. В 1971 году скоростными методами уже работали коллективы двадцати причалов. Благодаря техническому перевооружению причалов и внедрению усовершенствованной технологии свыше 90 процентов судов было обработано в срок и досрочно.

Порадовали своими делами и другие коллективы. Добыча и погрузка минеральных строительных материалов в 1970 году не превышала 52 тысяч тонн в сутки, а с мая 1971 года поднялась до 60 тысяч тонн.

Уровень перевозок, достигнутый в 1970 году, в 1975 году должен быть превзойден на четыре с половиной миллиона тонн. Произойдут изменения и в структуре грузов. Доля наиболее трудоемких сухогрузных перевозок в общем их объеме с 50 процентов в 1970 году возрастет более чем до 60 процентов, а по тонно-километрам — с 43,6 до 58,3 процента. Без малого вдвое вырастут перевозки каменного угля и лесных грузов в судах, в два с половиной раза — перевозки минеральных удобрений. Осваиваются новый грузовой поток каменного угля на Горький и Ярославль, перевалка леса в портах Перми и Камбарке, железной руды в Перми,

апатитов с Кольского полуострова в Пермском порту. Почти вдвое увеличатся перевозки грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Прирост объема перевозок, установленный пятилетним планом, будет достигнут за счет повышения производительности труда, замены морально и физически устаревших судов новыми, а также за счет увеличения их численности.

За пятилетку флот пополнится мощными теплоходами, секционными составами, баржами-бункерами, баржами-площадками, буксировщиками и толкачами мощностью от 300 до 800 лошадиных сил. Для перевозки пассажиров на Каму поступят суда на подводных крыльях — «Метеоры» и «Ракеты», а также водоизмещающие суда «Москвичи» и «Озерные». Комфортабельный теплоход «Озерный», вмещающий до 400 человек, представляет собой специализированное судно для работы на туристских линиях. Появится на Каме и пассажирское судно на воздушной подушке типа «Зарница».

Значительно увеличатся мощности портов и пристаней. В течение пятилетия будут построены десять механизированных причалов общей протяженностью более километра, в том числе четыре в Камбарке, один в Перми для перевалки кольских апатитов и один причал в Верхне-чусовских Городках для отгрузки минеральных удобрений. На Каму поступят шесть пятнадцатитонных плавающих кранов и семнадцать десятитонных порталных кранов, а также специальные машины для зачистки судовых трюмов от остатков насыпных грузов. Это позволит ликвидировать ручной труд и намного ускорить обработку флота.

Промышленные предприятия парохозяйства за пятилетку увеличат выпуск продукции почти на шестнадцать процентов. Судостроение возрастет более чем в два раза. На предприятиях уже осваивают выпуск судов новых типов. Так, завод памяти Ф. Э. Дзержинского начал строить теплоходы-толкачи мощностью 300 лошадиных сил, сухогрузные баржи грузоподъемностью до тысячи тонн; Чистопольский завод строит рейдовые буксирные теплоходы ледокольного типа мощностью 600 лошадиных сил, речные паромы и гравийно-обогащительные установки; Заозерская ремонтно-эксплуатационная база — плавучие магазины и причальные понтоны; Чайковская

ремонтно-эксплуатационная база — теплоходы-плотоводы мощностью 600 лошадиных сил.

В течение пятилетки основные фонды парохозяйства увеличатся более чем на сто миллионов рублей.

Огромные средства пойдут на улучшение жилищно-бытовых условий речников. Работники парохозяйства получат 17 тысяч квадратных метров жилья. Многоэтажные дома на 70, 100 и 129 благоустроенных квартир строят для портовиков Камбарки, Перми, Левшино, работников транспортного флота и промышленных предприятий Чистополя, Чайковского, Заозерья и Нижней Курьи. Вступят в строй детские учреждения и другие объекты.

На основных предприятиях бассейна составлены планы социального развития коллективов, в разработке которых участвовали специалисты-социологи, работники партийных и общественных организаций. В планах предусмотрены пути дальнейшего развития предприятий, рост кадров, организация труда и быта речников.

Важной особенностью последних лет является массовое стремление овладеть технической грамотой. Это закономерно. Наш век — век научно-технической революции. На многих производственных участках внедрены автоматы и механизмы, управление которыми требует специальных знаний. В бассейне с каждым годом все больше становится инженеров и техников. К концу восьмой пятилетки их насчитывалось свыше двух тысяч. Особенно заметен рост численности дипломированных специалистов на флоте. Если в 1964 году в составе командиров судов было 38 процентов инженеров и техников, то в 1970 году их стало 56 процентов. По бассейну в целом в течение восьмой пятилетки 332 речника получили диплом техника, а 115 стали инженерами. Большинство речников сочетает работу с учебой. В 1970 году без отрыва от производства обучалось 500 работников береговых предприятий и 250 членов судовых команд.

Небезынтересны сведения из плана социального развития, составленного в Пермском порту. В нем нет упоминания термина «грузчик». Слово это вычеркнуто из речного лексикона. Такой профессии в пунктах погрузки и выгрузки нет. Есть портовые рабочие, которые являются, по существу, механизаторами — умеют управлять кранами, погрузчиками и другими машинами. Быть здо-

ровяком, как требовалось от грузчиков в старое время, теперь не самое главное. Почти 99 процентов грузовых операций выполняется с помощью средств комплексной механизации. Работать стало легче, и производительность труда выше. Но техника требует знаний, поэтому в плане социального развития предусмотрено повышение к концу пятилетки среднего уровня образования портowych рабочих с шести до восьми классов. В вузах, техникумах и вечерних школах будут учиться около 150 человек.

Успех в выполнении плана решает человек. План социального развития порта направлен на создание условий для всестороннего и гармоничного развития каждого работника.

Мощным средством воспитания в человеке высокой сознательности, чувства коллективизма, организованности и дисциплины является социалистическое соревнование. Традиционным стало соревнование между коллективами Пермского и Горьковского портов. Камичи и волгари регулярно обмениваются делегациями, проводят взаимную проверку выполнения обязательств. Гласность результатов способствует повышению активности речников.

Действенным и более конкретным становится соревнование и в других коллективах. На некоторых предприятиях начали применять новые принципы морального стимулирования передовиков. В Пермском районе гидросооружений, например, старым кадровым рабочим присваивают звание «Почетный ветеран».

Равняться есть на кого. В Камском бассейне несколько сотен работников, труд которых отмечен орденами и медалями. В начале мая 1971 года список работников бассейна, удостоенных правительственных наград, пополнился новой большой группой. Это были те, кто отличился в борьбе за досрочное выполнение плана восьмой пятилетки и добился высоких производственных успехов. Орденом Ленина наградили четверых, орденом Октябрьской Революции — тоже четверых, орденом Трудового Красного Знамени — 38, орденом «Знак Почета» — 43, медалью «За трудовую доблесть» — 21 и медалью «За трудовое отличие» — 28 речников.

Высокое звание Героя Социалистического Труда было присвоено Николаю Петровичу Зерову, механику теплохода «Вильгельм Пик».

Зеровых хорошо знают на Каме. Это исконно водничья семья. Еще дед матери Н. П. Зерова был матросом на одном из первых пароходов, которые в 1817 году совершили рейс по Каме и Волге. А механики пошли от Петра Никитича Зерова и Анны Григорьевны, внучки матроса.

Петра Никитича, отца героя, помнят многие. Несколько десятилетий проработал он на судах механиком. В феврале 1918 года, когда по ленинскому декрету проводилась национализация флота, Петр Никитич принял активное участие в конфискации судов в затоне Орла-городка. Его тогда избрали председателем делового совета, первым хозяйственником. Последние годы жизни он был групповым механиком. Труд ветерана флота, старого коммуниста приравнивали к ратному подвигу. В 1947 году, в связи со столетием Камского пароходства, он был награжден орденом Красной Звезды.

Четыре сына, которых вырастили Петр Никитич и Анна Григорьевна, воспитывались в любви и уважении к труду, они гордились своим отцом, а потом и сами пошли на пароходы.

Когда началась война, все сыновья ушли защищать Отчизну. Фронтовые дороги были длинными и трудными, но Зеровы не посрамили фамильной чести. В самые тяжелые для Родины дни они стали коммунистами. Николай служил в авиации и воевал на юге, Серафим в составе морской пехоты держал оборону под Москвой. Храбро сражались и младшие Зеровы. Владимир, командир стрелкового взвода, пал в бою под Воронежем, а Алексей, ставший в девятнадцать лет летчиком, повторил подвиг Николая Гастелло.

Возвратившись к мирному труду, Николай и Серафим достойно продолжают отцовское дело. Николаю Петровичу Зерову после войны предложили работать в службе судового хозяйства пароходства, но он попросился на флот, считая, что там принесет больше пользы. И доказал это, став одним из лучших судовых механиков. На его счету несколько ценных усовершенствований и начинаний. Первым из механиков крупных дизельных судов Н. П. Зеров взялся обслуживать электрооборудование без специального помощника, хотя по штату такой помощник полагался. Решение было смелым. На лайнере типа «Вильгельм Пик» электрохозяйство большое: три

двигателя по сто киловатт каждый, способных обеспечить энергией целый поселок, много вспомогательных механизмов, приборов. На принципах электричества действует автоматика, которой становится все больше. Работа без помощника означала увеличенную нагрузку, но механик все учел, взвесил и доказал, что при хорошем знании совмещение обязанностей старшего механика и специалиста по электрооборудованию вполне возможно.

В практике работы Николая Петровича встречаются элементы инженерного подхода к решению вопросов совершенствования техники. Серьезной творческой заявкой явился реферат «Автоматизация котельной установки на теплоходах проекта 588», который Николай Петрович подготовил при сдаче экзаменов на курсах повышения квалификации руководящих работников. Его работа получила отличную оценку. Теплоход «Вильгельм Пик» был первым на Каме судном, где освоили гидрозапорные форсунки. Сделано это было опять-таки по инициативе механика. В машинном отделении, где рабочее место Николая Петровича, идеальная чистота, вахтенные в чистых костюмах, а сам механик у пульта в белой рубашке. Обыкновенная рабочая обстановка здесь выглядит празднично.

Неудивительно, что некоторые члены экипажа, начинавшие службу матросами, рулевыми, просили перевести их в машинное отделение. Н. П. Зеров помог им стать мотористами, электриками, помощниками механика. Зеров не просто помогает, он передает молодежи любовь к делу. У механика свои методы выучки, и кому посчастливилось попасть к нему работать, мог рассчитывать, что будет отменным механиком. Никто никогда не слышал, чтобы Н. П. Зеров говорил грубо, раздраженно. Даже распоряжения отдает не прибегая к начальническому тону, но сказанное ему повторять не приходится. Он хорошо знает людей, доверяет им, и они отвечают тем же.

С 1951 года Н. П. Зеров — бессменный секретарь партийной организации. К этой работе он относится так же конкретно, как и к производственной, умеет и здесь обеспечивать, как говорят механики, высокий коэффициент полезного действия. Вместе с капитаном теплохода П. Ф. Килиным и коммунистами партийный вожак сумел разумно организовать труд, учебу и досуг членов экипа-

жа. Популярны здесь университет культуры и школа коммунистического труда.

По инициативе партийной организации экипаж установил переписку с дочерью и сыном Вильгельма Пика, имя которого носит судно. Артур Пик, приехавший в Советский Союз, был гостем экипажа. Встреча с ним вылилась в демонстрацию интернациональной солидарности, верности коммунистическим идеалам.

С достоинством в течение нескольких лет коллектив носит звание экипажа коммунистического труда. Во всех успехах экипаж теплохода видит немалую заслугу механика-парторга. Поэтому все сердечно поздравляли Николая Петровича, когда в числе других героев семилетки он был награжден орденом Ленина, а затем удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда.

Одним из четырех кавалеров ордена Ленина, пополнивших орденосную гвардию Камы, стал начальник Пермского порта Евгений Федорович Захаров. Он отдал Пермскому порту почти четверть века, тринадцать лет был главным инженером, а с 1960 года является начальником порта. Это хороший специалист, умелый организатор и активный общественник. Опираясь на партийную и профсоюзную организации, Е. Ф. Захаров сумел многое сделать для более эффективного использования перегрузочной техники, в результате чего в порту значительно ускорилась обработка судов и вагонов. Пермские портовики длительное время выходят победителями в республиканском и областном соревновании. За успешную работу Е. Ф. Захаров был раньше награжден орденом Трудового Красного Знамени, а за творческий труд в восьмой пятилетке удостоен ордена Ленина.

Из командиров флота, получивших правительственные награды, следует назвать Юрия Ефимовича Полторацкого — капитана теплохода «Александр Фадеев». Мало кто знает, что этому человеку, который с отличием окончил Пермское речное училище, потом Горьковский институт инженеров водного транспорта, пришлось два года настойчиво добиваться приема в речное училище, хотя на вступительных экзаменах он показывал хорошие знания. Может быть, и в третий раз бы не зачислили, но его поддержали старые командиры флота, которые видели, что он живет одной мечтой — стать капитаном судна, и не ошиблись в нем.

Теплоход «Александр Фадеев», которым командует Ю. Е. Полторацкий — один из передовых среди туристских судов. У экипажа нет ни брака в работе, ни жалоб от пассажиров. Судовая книга заполнена благодарностями. Ю. Е. Полторацкий делает все, чтобы поездка на теплоходе доставила туристам максимум удовольствия. Идя навстречу их пожеланиям, он внес в пароходство предложение и доказал возможность продления туристского маршрута Пермь — Ростов до Жданова. С 1969 года «Александр Фадеев» каждую навигацию выходит в море. И, как это положено по морским правилам, на борту судна рядом с названием на русском языке сделана английская надпись. За свой плодотворный труд Ю. Е. Полторацкий награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В списке кавалеров этого ордена и Василий Михайлович Болотов — машинист электровоза Пермского шлюза. Биография Болотова по-своему тоже интересна. Сын кадрового шкипера, он строил первый камский гидроузел, а когда в 1954 году сдавали в эксплуатацию судоходный шлюз и стало известно, что там на проводке плотов и барж будут использовать электровозную тягу, он решил стать машинистом электровоза и пошел на курсы.

В электровозном парке В. М. Болотов самый опытный, и поэтому праву возглавляет вахту. Как уважаемого и деятельного человека его дважды избирали депутатом Пермского городского Совета.

Орденом Трудового Красного Знамени награжден также Георгий Павлович Чирков — главный инженер Чистопольского завода, потомственный речник. Его отец Павел Ильич был на этом же заводе техническим руководителем, или, говоря по-теперешнему, главным инженером в самый трудный период становления предприятия — с 1919 по 1932 годы. А если обратиться к родословной Чирковых, то лет сто назад дед нынешнего главного инженера Чистопольского завода водил по Каме плоты. Словом, род Чирковых коренной, водницкий.

Г. П. Чирков во многом повторил путь своего отца. После окончания школы ФЗУ при Чистопольском заводе он стал плавать на пароходе помощником механика, после этого окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта. Но инженером-механиком проработал

недолго: началась война. После демобилизации в конце 1945 года Г. П. Чирков возвратился на родной завод, работал прорабом по дизельному флоту, начальником отдела технического контроля, начальником технического отдела, а с 1951 года главным инженером. На этом посту инженер-коммунист Чирков многое сделал для ускорения технического прогресса на заводе. При нем в номенклатуре продукции предприятия появились новые изделия — самоходные паромы, которые известны сейчас на речном транспорте страны. С 1971 года коллектив завода начал осваивать строительство ледокольных буксировщиков.

Имя Гарафутдина Хаснуллина, капитана-механика грузового теплохода «Североуральск», тоже уже несколько лет в списке лучших людей Камы. Этому командира отличают самоотверженный труд и упорство в достижении цели.

Г. Хаснуллину было четырнадцать лет, когда он, сын речника, погибшего на фронте, пришел на дачный катер шуровщиком. Старался, как мог. Усердие его было замечено, и через некоторое время юношу перевели машинистом. Решив стать механиком, Хаснуллин поступил в речное училище, окончив которое стал помощником механика на пароходе.

Но Г. Хаснуллин смотрел в завтрашний день. Работа на паровом флоте его не удовлетворяла. По личной просьбе он был переведен работать помощником механика на теплоход. Однако и на этом не успокоился. По примеру передовых механиков Г. Хаснуллин стал осваивать судоводительскую специальность, чтобы работать прогрессивным методом совмещения профессий. В 1960 году он был назначен механиком — третьим штурманом, потом — механиком — вторым штурманом, механиком — первым штурманом, а в 1967 году коммуниста Хаснуллина назначили капитаном-механиком грузового теплохода «Североуральск». Он сам привел на Каму это судно из зарубежной верфи. Хороший организатор, Г. Хаснуллин вскоре добился таких успехов, что о «Североуральске» узнали не только на Каме, но и на Волге. Экипаж судна ежегодно перевыполняет план перевозок и добивается высоких экономических показателей.

Гарафутдин Хаснуллин с достоинством носит на груди

орден Трудового Красного Знамени, которым награжден за ударную работу в восьмой пятилетке.

Со времени организации пароходства на Каме минуло 125 лет. Из этого длинного периода самым бурным по темпам развития было последнее двадцатипятилетие: количество пассажирских судов почти утроилось, буксировщиков стало больше в четыре, а грузовых самоходных — в восемнадцать раз. На реке возникли водохранилища, изменившие ее облик, коренным образом улучшились условия судоходства, появились новые порты, ремонтные базы. Вымпелы Камского пароходства реют теперь далеко от Урала. Об этом хорошо говорится в одной из песен:

Балтийские звезды запомнились нам,
Нас знают каспийские ветры.
От Камы родной уходили не раз
За тысячи мы километров...

Верные славным традициям, камичи, как всегда, в поиске, в творческом труде.

Хронологический указатель

- 1816— На заводе Всеволожского в Пожве построен первый в Волжско-Камском бассейне пароход.
- 1817— Два парохода, построенные в Пожве, отправились в рейс на Волгу.
- 1845— На Суксунском заводе построен первый в России пароход с железным корпусом.
- 1846— В Перми учреждено Пермское пароходное товарищество, положившее начало регулярному паровому судоходству на Каме.
- 1861— Собранные в Усолье крестьяне для сплава каравана с солью отказались приступить к работе в зачет оброка, а потребовали «вольной платы».
- 1872— Построен первый двухпалубный пассажирский пароход для обслуживания линии Пермь — Нижний Новгород.
- 1890— На Мотовилихинском заводе в Перми построен один из крупнейших в Европе буксирных пароходов «Редедя, князь Косогский», на котором известный русский инженер Н. Г. Славянов впервые в судостроительной практике применил свой способ электрической сварки металлов.
- 1900— Поездка В. И. Ленина по Каме от ее устья до Белой.
- 1905— Первая забастовка грузчиков перевалочных пристаней в Левшино.
- 1906— Создание при Пермском комитете РСДРП судоходной организации.
- 1907— Массовая забастовка команд судов, зимовавших в Заозерском затоне.
- 1911— На линии Пермь — Нижний Новгород начал курсировать первый в Камском бассейне колесный теплоход «Урал».
- 1913— Открытие речного училища в Перми.
- 1918— В. И. Ленин подписал Декрет о национализации торгового флота.
Организован Пермский рупвод (районное управление водным транспортом).
В Перми избран районный комитет партии, объединивший коммунистов-речников.
Создана Камская бронифлотилия. Личный состав кораблей укомплектован многими речниками.

- 1919— За мужество и самоотверженность, проявленные при уходе судов и грузов во время наступления колчаковских полчищ на Чистополь, В. И. Ленин выразил речникам благодарность.
По инициативе коммунистов-речников, находившихся в эвакуации на средней Каме, сформирована Коммунистическая рота водников, которая влилась в дивизию Азина. Рейс по Волге и Каме агитационно-инструкторского парохода «Красная звезда».
- 1920— Коллектив пристани Левшино выполнил ленинское задание по перевалке трех миллионов пудов уральского металла с железной дороги на воду.
- 1923— Работники плавсостава Пермского района избрали В. И. Ленина почетным лоцманом.
- 1929— Вышел первый номер бассейновой многотиражной газеты.
- 1931— В границах Камского бассейна создано пароходство.
- 1937— Из состава пароходства выделено бассейновое управление пути.
Окончание строительства канала Москва—Волга. Открытие движения паротеплоходов из Москвы до Перми.
- 1940— Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями большой группы тружеников речного транспорта. Среди них восемь камичей.
- 1942— В Камбарке сооружен механизированный перевалочный порт.
- 1943— Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями свыше 1300 речников страны (среди них 47 работников Камского бассейна) за успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов.
- 1947— Награждение Камского пароходства орденом Ленина за выдающиеся заслуги в развитии отечественного судоходства в связи со столетием со дня организации пароходства. Одновременно награждены орденами и медалями 172 наиболее отличившихся работника.
- 1948— В районе Перми началось сооружение первого Камского гидроузла.
- 1952— Открытие Волго-Донского судоходного канала. Суда с Камы пошли на Дон.
- 1954— Через шлюз Камского гидроузла прошли первые суда.
- 1957— Начало строительства Воткинского гидроузла—второго в камском каскаде.
- 1958— Флот Камского пароходства пополнился ледоколом.
- 1959— На Каму поступило первое судно на подводных крыльях.
- 1962— Открытие шлюза Воткинского гидроузла.

- 1962 — Рабочий поселок Чайковский, сооруженный в районе Воткинского гидроузла, преобразован в город. Здесь построены ремонтно-эксплуатационная база флота, порт, шлюз, большой жилой массив для речников.
- 1964 — Завершение основных работ по переустройству Волго-Балтийского водного пути. С Камы первым на Ленинград отправился грузовой теплоход «Кисловодск».
- 1965 — По почину экипажа грузового теплохода «Выкса» на речном флоте развернулось массовое движение за разработку и внедрение судовых планов НОТ.
- 1966 — 129 лучших работников бассейна награждены орденами и медалями за успехи в выполнении семилетнего плана.
- 1967 — К пятидесятилетию Советской власти коллектив пароходства за успешное выполнение социалистических обязательств награжден памятным Красным знаменем Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС.
- 1969 — Речники Камского бассейна выступили инициаторами республиканского соревнования водников за достойную встречу столетия со дня рождения В. И. Ленина.
- 1970 — За успехи в выполнении обязательств в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина коллектив Камского пароходства награжден юбилейной ленинской Почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.
- 1971 — Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями 138 работников бассейна за досрочное выполнение заданий восьмой пятилетки и высокие производственные успехи в развитии речного транспорта. Звание Героя Социалистического Труда присвоено Н. П. Зерову — механику теплохода «Вильгельм Пик».

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ВВЕДЕНИЕ	7
НАЧАЛО ПАРОВОГО СУДОХОДСТВА	9
ПОД РЕВОЛЮЦИОННОЕ ЗНАМЯ	21
ЗА ВЛАСТЬ СОВЕТОВ	31
ГРОЗНОЕ ВРЕМЯ	37
ГОДЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ	53
ШАГИ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК	66
В ТЯЖКУЮ ГОДИНУ	78
ВЫСОКОЕ ПРИЗНАНИЕ	95
ПРЕОБРАЖЕННАЯ РЕКА	102
ВЗЯТЫ НОВЫЕ РУБЕЖИ	112
КУРС — ДАЛЬНЕЙШИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС	124
ТВЕРДОЙ ПОСТУПЬЮ ВПЕРЕД	145
ХРОНОЛОГИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ	156

Наум Иосифович **Дубилет**,
Афанасий Сергеевич **Золотов**,
Вениамин Николаевич **Ремезов**

КАМА — РЕКА-ТРУЖЕНИЦА

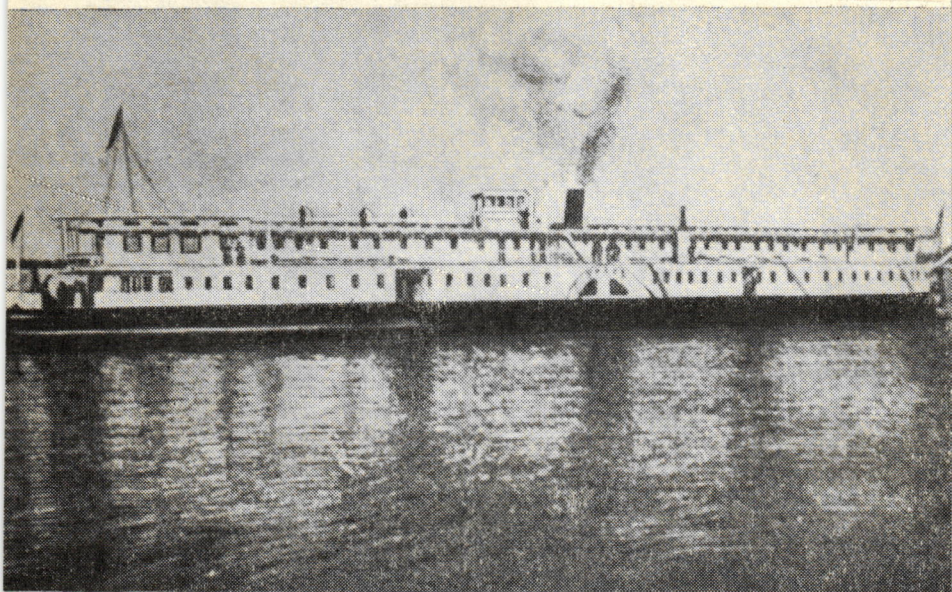
Фотоработы выполнены Е. Бородиным, Е. Загуляевым,
П. Любимовым и Б. Селюниным.

Редактор издательства В. В. Дикусар
Художественный редактор И. В. Чичкин
Технический редактор Т. В. Дольская
Корректоры И. Л. Пархомовская, Г. А. Сня-
гина, А. Н. Угольниковая, З. Е. Капелькина

Сдано в набор 6/VI 1972 г. Подписано в пе-
чать 11/X 1972 г. Формат бумаги тип. № 1
84×108^{1/2}₃₂. Печ. л. 5 + вкл. 0,875 л. (усл.-прив.
л. 9,87), бум. л. 2,5 + вкл. 0,4375; уч.-изд. л.
9,147. ЛБ07237. Тираж 3000 экз. Цена 35 коп.
Зак. 1136. Пермское книжное издательство.
614000 Пермь, ул. Карла Маркса, 30. 2-я книж-
ная типография управления по печати. Пермь,
ул. Коммунистическая, 57.



Пробные испытания первого парохода, построенного в 1816 году в Пожве (фото с картины художника Л. А. Старкова).



Первый на Каме колесный теплоход «Урал», вступивший в эксплуатацию в 1911 году.

Последняя капитальная реконструкция парохода «Урал» в 1951 году в Чистопольском заводе. Проект — архитектор А. Д. Давыдов.

Мемориальная доска, установленная на территории Чистопольского завода.



В апреле 1919 года
Владимир Ильич
Л е н и н
передал чистопольским речни-
кам благодарность
за самоотверженный
труд при эвакуации
флота и грузов во
время наступления
белогвардейцев.



Капитан парохода «Товарищ» Я. М. Пирожков во время боя
в сентябре 1918 года (фото с картины художника Л. А. Старкова).

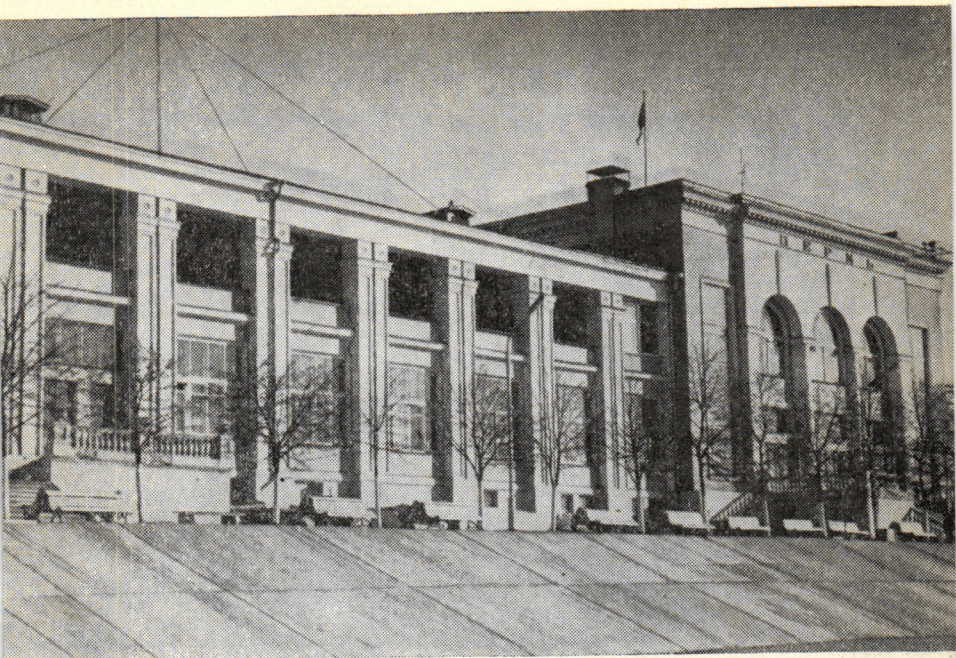


Здание управления Камского пароходства.

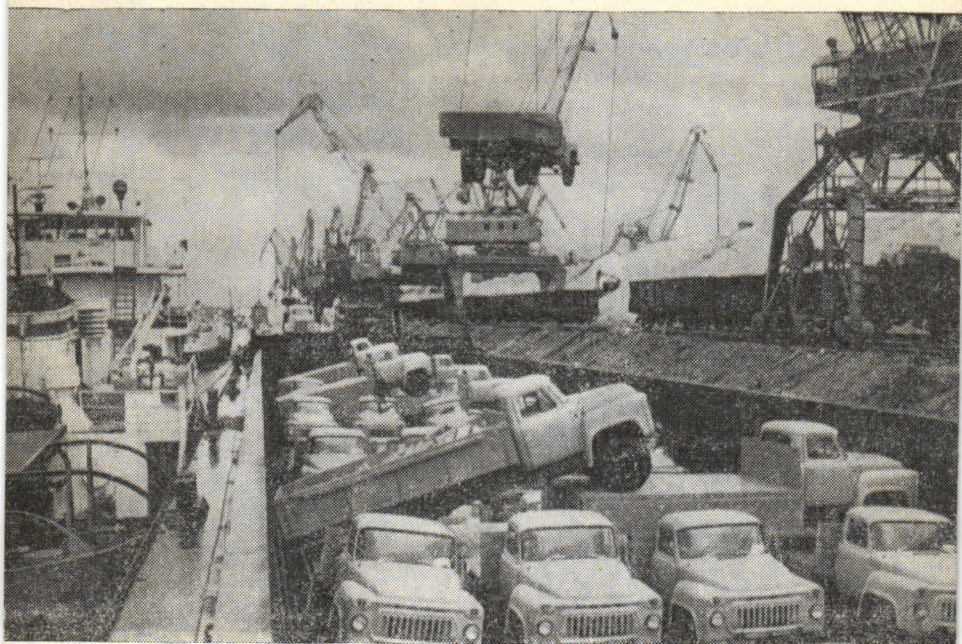
Этот старинный памятник архитектуры, возведенный в начале XIX века, является одним из самых красивых зданий в городе. Он был построен по проекту известного архитектора и является образцом классицизма. В настоящее время в здании размещены органы государственной власти.



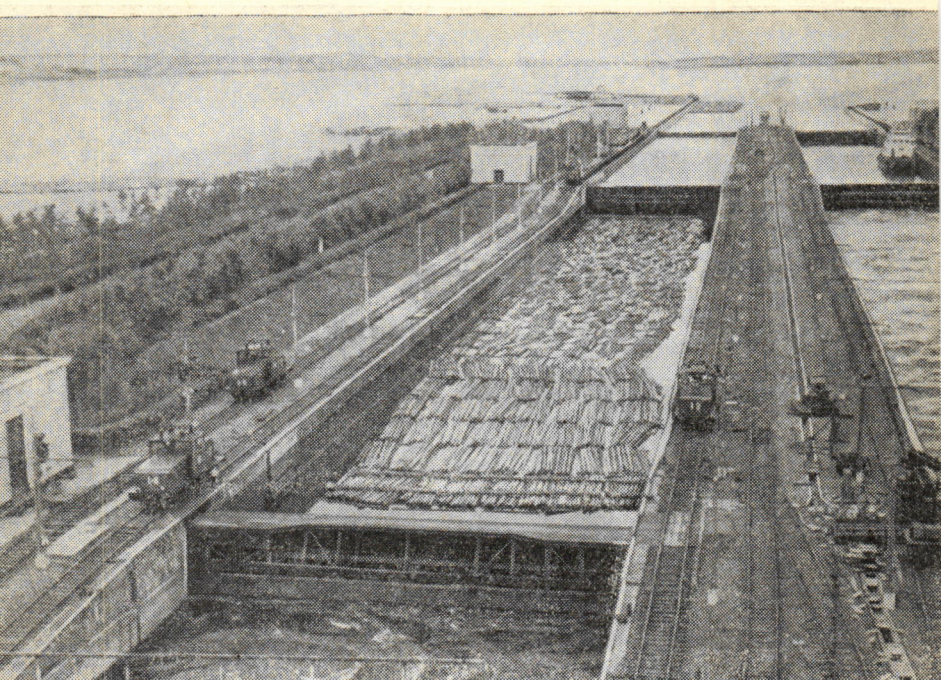
Встреча в Усолье участников агитрейса, посвященного столетию со дня рождения В. И. Ленина. На переднем плане дочь камского капитана М. В. Фофанова, в квартире которой в октябре 1917 года в последнем подполье находился вождь партии.



Речной вокзал в Перми.



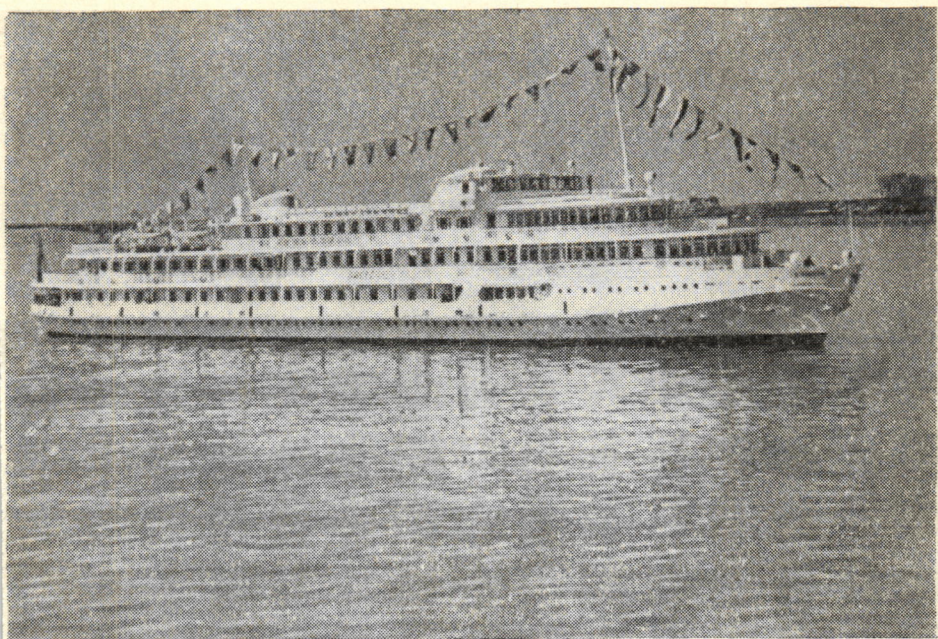
Перевалочный район Пермского порта.



Пропуск плота через шлюз Камской ГЭС.



Жилой массив работников Пермского порта.



Флагман камского туристского флота теплоход «Александр
Фадеев».

Судно является самым комфортабельным теплоходом Камского
туристского флота. В теплоходе имеется 100 мест для пассажиров,
каюты, столовая, бар, библиотека и т.д.



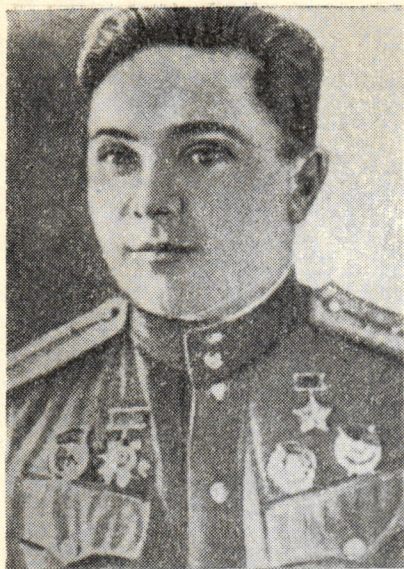
Экипаж передового парохода «Пятилетка». Крайний слева капитан А. Д. Ширинкин, в центре (сидит) механик А. М. Мизюков (фото 1953 года).



Герой Советского Союза
Г. В. Танцоров.



Герой Советского Союза
П. А. Миронов.



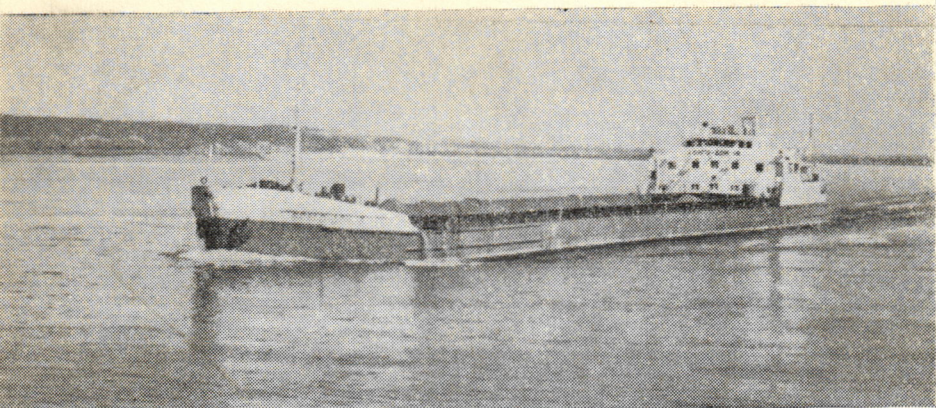
Герой Советского Союза
С. П. Данцин.



Герой Советского Союза
И. У. Бутырин.



Одна из новых улиц в поселке речников Заозерье.



Теплоход «Волго-Дон».

Материал предоставлен редакцией газеты «Волгоградская правда»



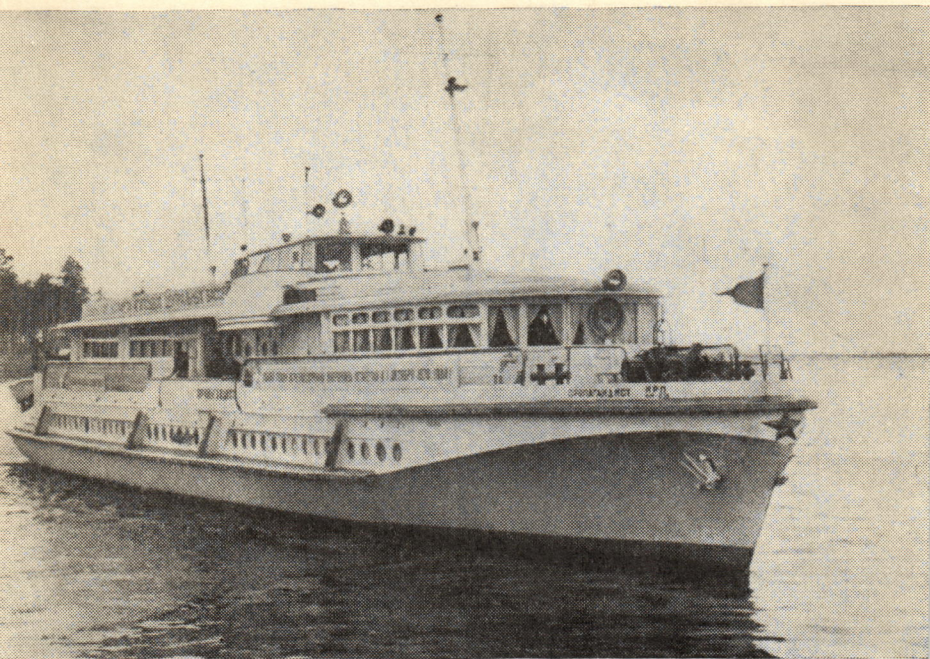
Глиссирующий теплоход «Заря». Пассажиры высаживаются на берег без трапа.



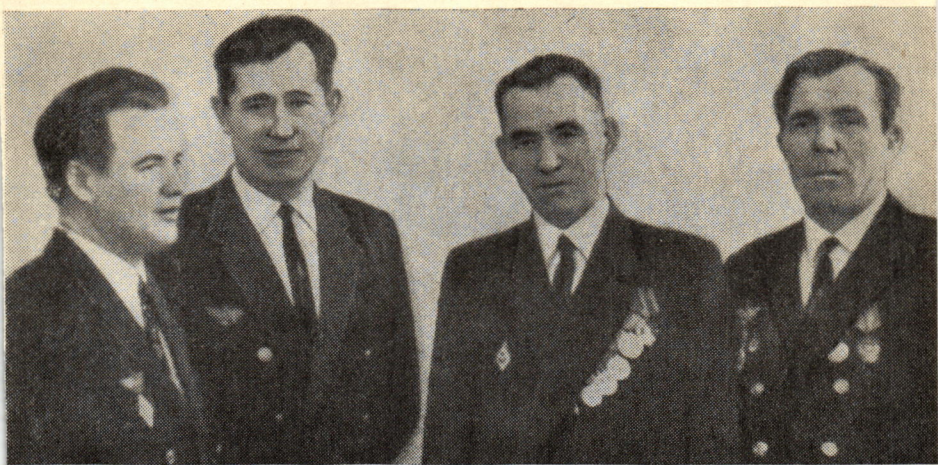


«Метеор» в пути.

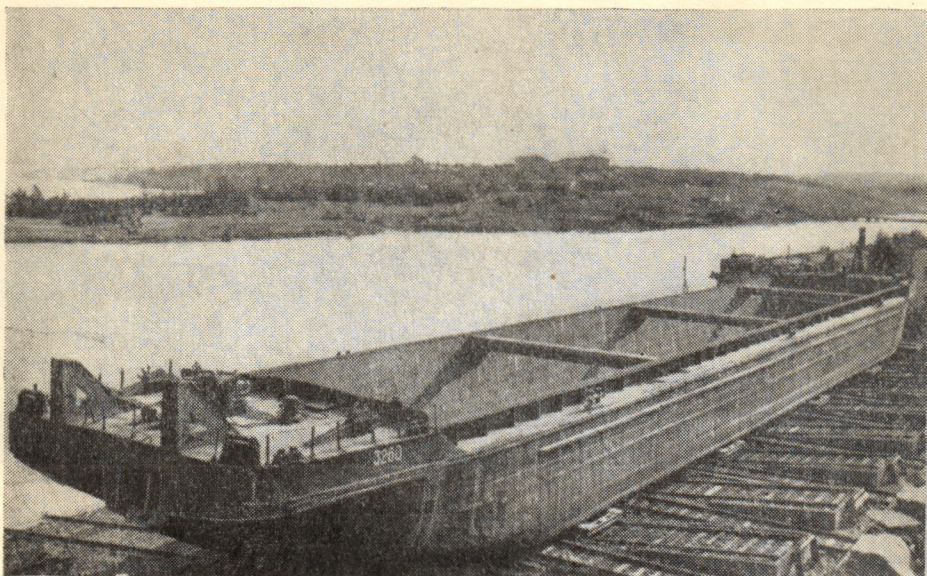
Герой Социалистического Труда Н. П. Зеров.



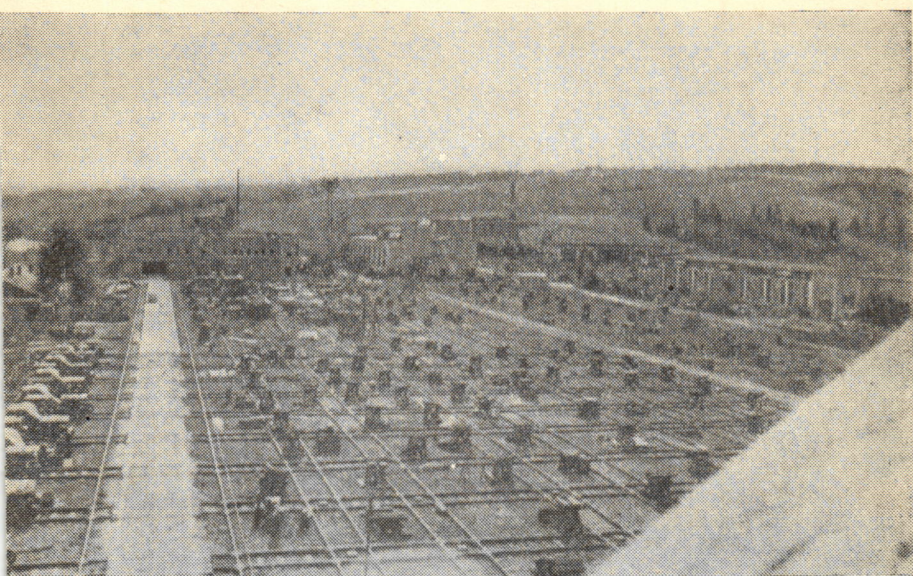
Агиттеплоход «Пропагандист».

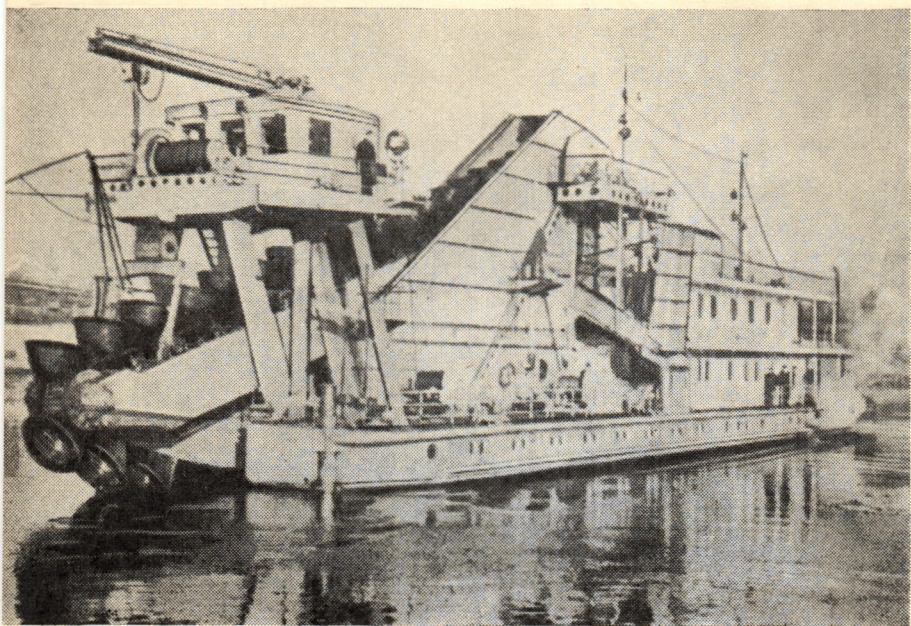


Представители трудовой гвардии камского флота. Слева на-
право: Л. Я. Заякин, П. Ф. Килин, А. А. Ковин, В. И. Боже-
домов.

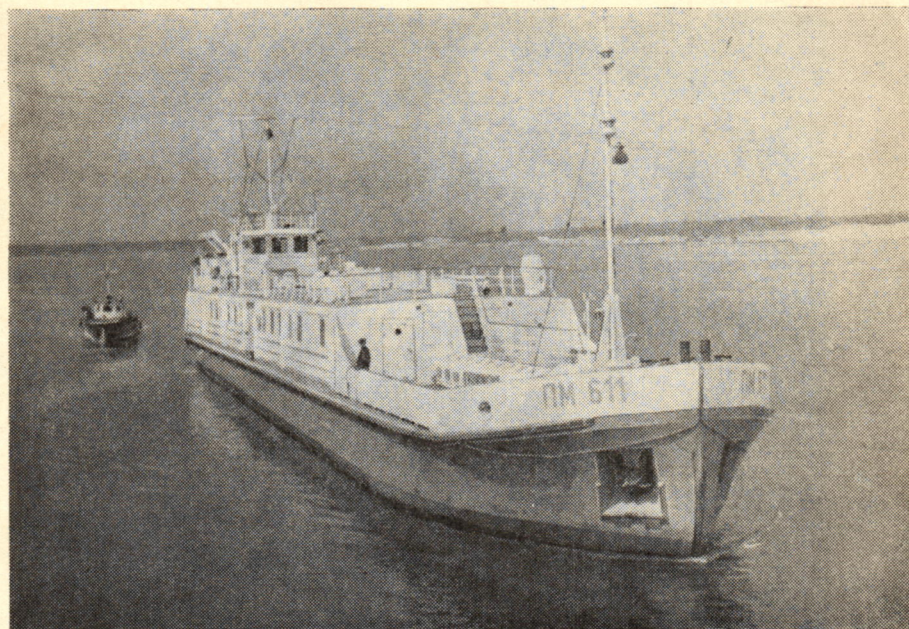


Слип Заозерской ремонтно-эксплуатационной базы флота.





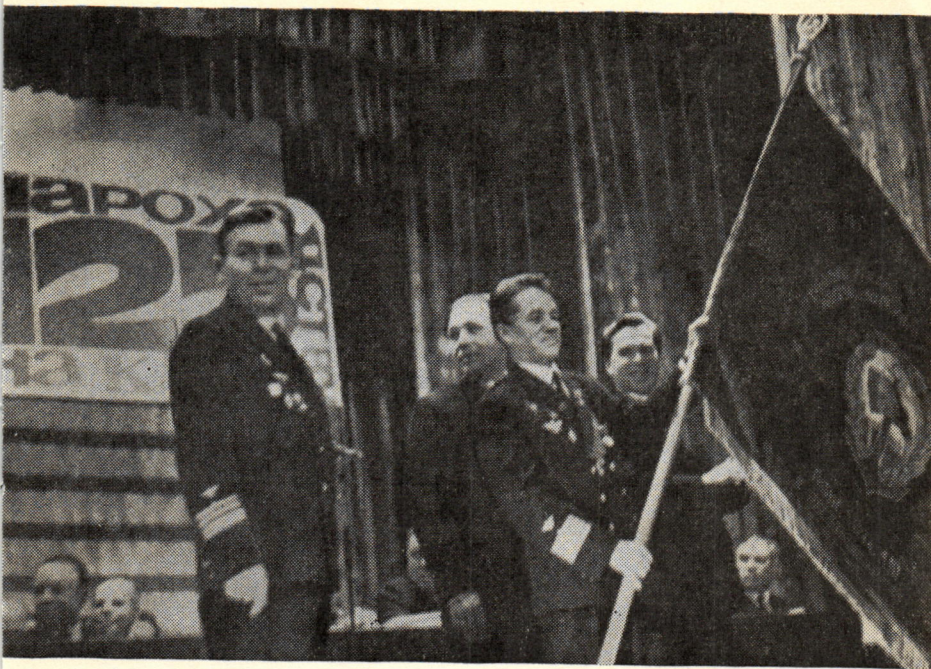
Дизель-электрический самоходный земснаряд.



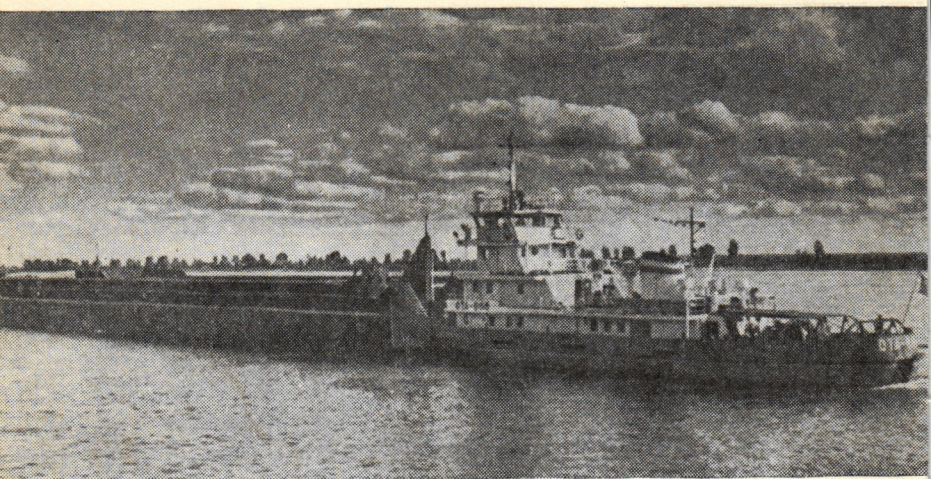
Плавучий магазин, обслуживающий экипажи судов во время рейса. Теплоход построен в ГДР.



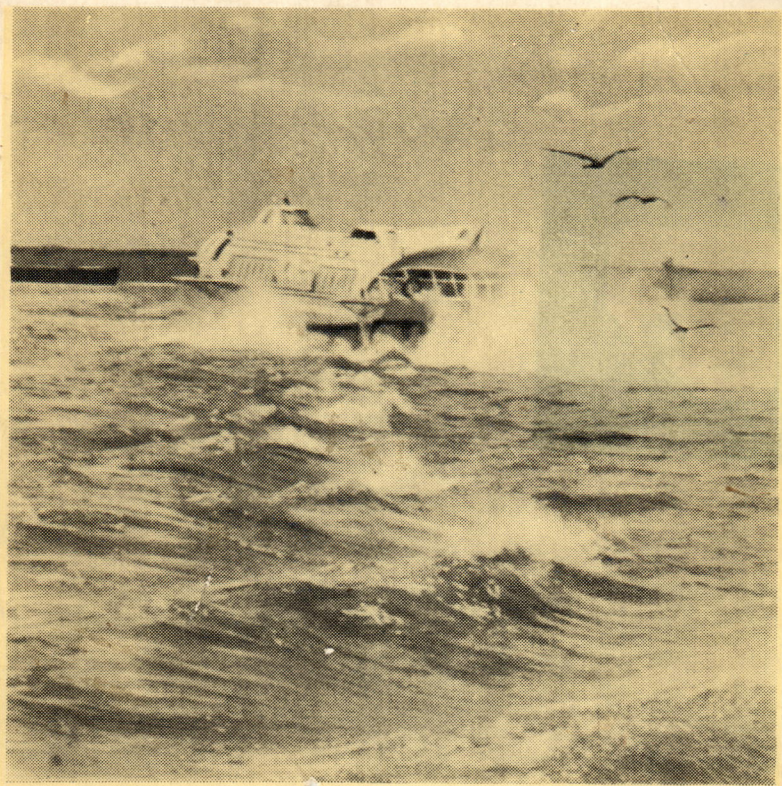
Рейдовый буксирный теплоход ледокольного типа, серийное производство которых начато на Чистопольском заводе.



Торжественное заседание 19 ноября 1971 года, посвященное 125-летию пароводства на Каме. Момент вручения переходящего Красного Знамени Камскому пароводству.



Теплоход ОТА с большегрузным составом.



ПЕРМСКОЕ
КНИЖНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1972



Цена 35 коп.