

50 ЛЕТ НАЦИОНАЛИЗАЦИИ ФЛОТА

ФЛОТ СТАЛ
НАРОДНЫМ

Речной транспорт в Северо-Двинском бассейне до его национализации принадлежал 131 конкурировавшему между собой капиталисту. Крупными частными пароходными предприятиями были Северное пароходное общество, акционерное Северное речное пароходное общество Мурманск—Архангельск — Котлас, общество «Енисей» и другие.

В годы первой империалистической войны техническое состояние флота сильно ухудшилось. В связи с огромными перевозками военных грузов из Архангельска в Котлас судовладельцы интенсивно эксплуатировали свои суда и выжидали на этом баснословные прибыли. Ремонт же судов производили незначительный.

После Октябрьской революции предприниматели делали все, чтобы парализовать работу флота. От саботажа они переходили к открытым провокациям

и диверсиям. Немало было случаев порчи машин, котлов и даже поджога пароходов. Осенью 1917 года сделана попытка заморозить в Мариинской системе суда с хлебом для революционного Петрограда. После закрытия навигации судовладельцы отказались ремонтировать пароходы, не выдавали зарплату, увольняли людей.

Саботажу предпринимателей рабочие противопоставили контроль. Он осуществлялся через затонские комитеты, «деловые советы» при конторах отдельных судовладельцев, финансовые комиссии. Функции этих рабочих контрольных комиссий заключались в наблюдении и контроле за ходом судоремонта и финансировании всех работ по подготовке флота к навигации 1918 года. Рабочий контроль, таким образом, подготовил национализацию флота.

Проект декрета о национализации флота был представлен

Совнаркому Центральным комитетом профсоюза. Совет Народных Комиссаров под председательством В. И. Ленина рассмотрел его и принял предложение В. И. Ленина. Так в конце января 1918 года был принят декрет о национализации флота, подписанный В. И. Лениным. По этому декрету все частные судоходные предприятия объявлялись общенациональной неделимой собственностью. Для проведения национализации в крупные и мелкие конторы и агентства судоходных предприятий назначались комиссары, на которых возлагалась обязанность распоряжаться денежными средствами для выплаты зарплат и проведения судоремонта.

Ленинский декрет о национализации флота был встречен водниками с огромным энтузиазмом. Во всех затонах и конторах пароходств состоялись собрания рабочих. На них создавали комиссии для выявления материальных и денежных средств и охраны судов. На этих же собраниях выдвигали комиссаров для политического руководства на передаваемых государству пароходах, баржах. Первыми временными комиссарами по затону Лименда были А. Н. Тюшов и Н. И. Коломи-

нов, избранный до этого председателем затонного комитета профсоюза и ставший впоследствии начальником Северного речного пароходства. В затоне Шнищино комиссаром стал В. С. Низовцев, в затоне Тудубьево — А. К. Балакиши.

Работа по национализации флота была проведена с небывалым подъемом и воодушевлением и была закончена в феврале. Все выявленное и описанное имущество: пароходы, баржи, дебаркадеры с находящимися на них инвентарем и имуществом, судоремонтные мастерские, путевой транспорт объединялись и принимались на баланс вновь организуемых советских организаций по управлению речным флотом. Всего по Северо-Двинскому бассейну было национализировано 67 пассажирских пароходов, 301 буксирный пароход, 707 барж и дебаркадеров, 433 вспомогательных и других судов.

Большую помощь в национализации флота в Котласе оказали исполком городского Совета, а также междуведомственная комиссия по перевозке грузов военного значения из Архангельска в Котлас. Председатель этой комиссии Д. П. Репин выезжал в Петроград, чтобы доложить Советскому правительству о состоянии флота на Северной Двине и просить финансовой и моральной помощи

в ремонте судов. После этого денежные средства стали поступать более регулярно. Что касается материалов для ремонта, то в них по-прежнему ощущался острый недостаток.

Несмотря на саботаж судовладельцев после закрытия навигации в 1917 году, отсутствие средств и материалов для ремонта, весь флот, как в Котласе, так и в В. Устюге, был своевременно и хорошо отремонтирован. Этот успех обеспечен трудовым энтузиазмом водников, мобилизацией всех внутренних ресурсов.

Зимовавшие в затоне Лименда баржи, предназначенные для загрузки зимой углем для Балтийского военного флота, были хорошо отремонтированы, полностью загружены и с открытием навигации в 1918 году отправлены в Петроград. В полной готовности вышли в первый рейс все пассажирские и буксирные суда.

Национализация флота укрепила обороноспособность советского Севера, так как многие суда были превращены в боевые и в составе Северо-Двинской флотилии успешно громили интервентов и белогвардейцев.

П. КАРЕЛИН.

Член КПСС с апреля 1917 г.
Персональный пенсионер союзного значения.