



Зосима Константинович Моданов – во втором ряду 5-й слева.

Дмитрий ГОРЫНЦЕВ

научный сотрудник

Котласского краеведческого музея

О славных работниках водных магистралей Севера раньше писали постоянно, а теперь вспоминают только в их профессиональный праздник. Из прославленных речников котласской округи обычно упоминают Зосиму Шашкова. А ведь сколько еще людей связало свою жизнь с рекой!

В послевоенные годы Северное речное пароходство возглавлял Зосима Константинович Моданов. Этот человек немало сделал для развития водного

транспорта на Севере.

Родился Зосима Моданов 26 марта 1905 года в деревне Уткино Андреевского общества Метлинской волости Сольвычегодского уезда. Семья Модановых была большая. Средств на жизнь зачастую не хватало. Мать занималась крестьянским хозяйством. Отец работал грузчиком. В семилетнем возрасте Зосима поступил в Андреевскую начальную земскую школу. По окончании второго класса, весной 1914 года, отец пристроил сына батраком к местным кулакам. За свою работу в течение четырех месяцев Зосима получил пять рублей деньгами и четыре аршина сатина на рубашку.

Когда началась Первая мировая война, отец был призван в армию. Зосима стал совмещать учебу с помощью матери по хозяйству. После окончания школы, зимой 1918 года, поступил разнорабочим в затон Тулубьево. Занимался уборкой снега с барж и пароходов, чистил котлы, конопатил суда. Благодаря сотрудничеству с местными комсомольцами вступил в ряды РКСМ и профсоюз водников. После Гражданской войны стал работать курьером при Сольвычегодском казначействе, а затем возглавил политпросвет Андреевского волисполкома. Основная его задача заключалась в ликвидации неграмотности населения. Кроме этого, комсомольцы регулярно ставили спектакли на революционные и атеистические темы.

В 1921 году Моданов вернулся на речной транспорт. Первое время трудился переписчиком и конторщиком в отделе охраны труда и финансовом. Затем его перевели приказчиком по приемке грузов на пристани. Летом 1922 года Зосима Константинович поступил в водный техникум в Великом Устюге. Там он учился четыре года. Учебный год длился 4–5 месяцев. Остальное время приходилось работать на штатных должностях в судовых командах на разных грузовых и пассажирских пароходах. Сначала ходил матросом на буксирах «Сатурн» и «Ока», а в навигацию 1926 года был уже штурвальным на пароходе «Ломоносов» и штурманом на самом комфортабельном по тем временам пароходе «Гоголь».

По завершении навигации 1927 года Зосима Константинович вступил в партию и по направлению местной партиячейки был направлен в затон Тулубьево заведовать клубом (временно), а весной 1928 года стал уполномоченным Северо-Двинского продрайкомвода по котласской пристани.

В 1929 году Северо-Двинский окружком партии в связи с административными перестановками направил Моданова на лимендский завод секретарем парторганизации. Там же, заслужив доверие заводчан, он был избран членом Котласского райкома ВКП(б). В 1931 году Северный крайком ВКП(б) направил Моданова в Вологду на должность секретаря-организатора и замначальника Вологодского райуправления. Через год бюро Вологодского окружкома партии предложило ему перейти на партийную работу, определив в Сокольском райкоме ВКП(б) сначала заведующим орготделом, а затем вторым секретарем.

В 1936 году Моданов был назначен председателем Приозерного райисполкома Архангельской области. В феврале 1938-го вернулся на речной транспорт. Первое время исполнял обязанности старшего инженера по обстановке и дноочищению Северного БУП. А 1940 году после окончания Ленинградской академии водного транспорта возглавил Вологодский и Котласский техучасток речных путей.

В сентябре 1944 года Зосима Константинович вновь был избран членом бюро Котласского горкома партии и работал вторым секретарем горкома. В мае 1945-го Архангельский обком партии назначил его начальником Северного речного пароходства, где он и трудился до июня 1962 года. За высокие показатели по грузовым и пассажирским перевозкам в 1948 году Моданову было присвоено звание генерал-директора речного флота III ранга.

В те годы речной флот занимал серьезные позиции в экономической жизни страны. Незаменима была роль речных судов всех типов. Северное речное пароходство вместе с Северным морским пароходством помогало осваивать природные богатства Севера, защищать рубежи Родины. С сожалением приходится признавать, что сегодня речного флота, по сути, нет.

Мы, как патриоты родного края, просто обязаны восстановить имена тех, кто поднимал Северный речной флот.