



## ОТЧИЙ КРАЙ

ВЫПУСК ПОДГОТОВЛЕН  
АКТИВИСТАМИ ОБЩЕСТВА  
ОХРАНЫ ПАМЯТНИКОВ  
ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

## Речной флот: страницы истории

### Инициатива

# Сохраним для потомков

В ноябре прошлого года, при открытии в Котласе монумента героям Северо-Двинской военной речной флотилии, на речном рейде в почетном карауле стояли три судна. Одно из них — пароход «Александр Невский» — особенно обращало на себя внимание собравшихся на торжество. Отдавая дань памяти павшим в боях за советский Север, вдоль бортов парохода в шеренге стояли курсанты речного училища. И еще потому, что не так уж часто можно увидеть теперь пароход, а этот, оказывается, один из последних на реках Севера. Вот и родилась мысль: сохранить пароход для потомков.

В нынешнем году исполняется 130 лет с того события, когда первый пароход под названием «Юг» прошел по Северной Двине, начав регулярное судоходство от Великого Устюга до Архангельска и Мурмана. И еще памятная дата: 70 лет назад, в ночь с 10 на 11 августа 1918 года, первый отряд речной военной флотилии под командованием П. Ф. Виноградова остановил в районе Двинского Березника продвижение интервентов на Котлас. В 1988 году отмечается и 70-летие национализации флота.

Речники города выступили с инициативой организовать на пароходе, находящемся сейчас на Великоустюжском заводе, музейную экспозицию об истории развития судоходства на Севере, о роли речников в победе над интервентами и белоэскадренцами в годы гражданской войны.

Если пароход будет установлен на постамент на берегу Двины рядом с монументом героям Северо-Двинской военной речной флотилии, вместе с историко-революционным музеем он составит комплекс, где туристы и экс-

курсанты могут получить целостное представление об исключительной роли речников в истории развития края.

Передача парохода г. Котласу возможна при условии возмещения веса судна металлоломом в 300 тонн.

Мы обращаемся к жителям города, школам, учебным заведениям, коллективам промышленных предприятий и учреждений с просьбой принять активное участие в сборе металлолома.

Сдавать металлолом Вторчермету нужно на специальный счет общества охраны памятников истории и культуры.

**Городской штаб «За город высокой культуры», президиум городского отделения общества охраны памятников истории и культуры.**

# ВАЖНОЕ РЕШЕНИЕ

В конце ноября 1917 года Советская власть приступила к национализации капиталистической собственности. Крупные заводы, фабрики, шахты, внешняя торговля переходили во владение народа, становились социалистическими.

К «красногвардейской атаке на капитал», как образно называл В. И. Ленин обобщение частных предприятий, относилась и национализация торгового флота. По подписанному В. И. Лениным декрету Совета Народных Комиссаров от 26 января 1918 года все судоводные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным предпринимателям, объявлялись общенациональной, неделимой собственностью Советской Республики.

В Северо-Двинском бассейне речные суда находились в ведении 131 конкурирующего между собой капиталиста. Крупными частными пароходными предприятиями были «Северное пароходное общество Котлас—Архангельск—Мурман», акционерное общество «Енисей» и другие.

Передача судов в руки государства встретила ожесточенное сопротивление со стороны судовладельцев. Они делали все, чтобы парализовать работу флота, от саботажа переходили к открытым провокациям и диверсиям. Были случаи порчи машин и котлов. Владельцы судв отказывались выполнять соглашение с профсоюзом о праве увольнения рабочих и служащих, достигнутое в октябре 1917 года в ходе стачки судоводцев.

Водники же, рядовые труженики рек Севера, встретили ленинский декрет с огромным воодушевлением. Во всех затонах состоялись собрания рабочих, на которых создавались комиссии по выявлению материальных и денежных средств. Все пароходы, баржи, дебаркадеры с находившимися на них инвентарем и имуществом, судоремонтные мастерские принимались на баланс советских хозяйственных 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 роль в проведении национализации сыграли комиссары, назначавшиеся на все суда. Комиссарами в затоне Лименда работали А. Н. Тюшов и И. И. Коломинов, избранный до этого председателем затонного комитета профсоюза водников и ставший впоследствии начальником Северного речного пароходства. В затоне Шнилицыно комиссаром стал В. С. Низовцев, в затоне Тулубьево — А. К. Балакшин.

В ходе национализации шла интенсивная подготовка к навигации. Она проходила в сложных условиях: не хватало средств и материалов для ремонта. Несмотря на это, весь флот вышел из затонов в полной готовности.

Национализация флота имела большое значение не только для хозяйственного развития, но и для обороны Севера в годы гражданской войны.

В. РАКИТИН.

Пароход «В. К. Елизавета Федоровна» («Степан Разин»)

Снимок 1907 года.

