

**Деревня Усть-Курья - моя малая родина, расположена на живописном левом берегу Северной Двины в трех километрах от Шипицына вниз по течению.**

**НАЗВАНИЕ** родилось так: неподалеку действительно было устье поля, который на местном диалекте называют курьей. История деревни начинается не позднее, чем с 17-го века. Первое упоминание датируется 1675 годом. Ускорье (такой вариант в разговорах употребляется и поныне) обозначено на карте в приложении к описанию Балтазаром Койэтгом путешествий в свите голландского посла Кунрада Фан Кленка в 1675-76 годах из Голландии (через Архангельск) в Москву и обратно. Позднее деревня неоднократно упоминается в других документах. Согласно «Дневных записок» академика медицины Ивана Лепехина, путешествовавшего в августе 1771 года по Северной Двине, деревня имела название Ус корья, был перевоз на правый берег, и все, кто имел необходимость добраться до Соли Вычегодской или в Яренск, «а из оных в Устюг», здесь переправлялись.

Весьма интересно описание путешествия летом 1866 года из Соловецкой обители в Ульяновский монастырь (сейчас Республика Коми) инока Арсения с братией. В Архангельске с них Двинская компания за провоз восьми человек с кладью до селения Ускорья запросила 100 рублей. Для монахов это было очень дорого, тем более что Соловецкий монастырь денег на дорогу почти не дал. Управляющий пароходством не соглашался ни на какую скидку, а в то время он был сильно болен. Иноки дали ему просфору на телесное здравие. Управляющий на следующий день был абсолютно здоров и объявил, что всех их безвозмездно доставят в Ускорье.

**ДЕРЕВНЯ** являлась естественным перевалочным пунктом грузов с суши на речные суда и наоборот в связи с особым расположением - на левом берегу напротив впадения в Северную Двину Вычегды, рядом с дорогой, связывающей Москву и Архангельск. От нее издавна вели водные пути как вверх по Вычегде и Северной Двине, так и вниз до Белого моря. До конца XX-го века водный путь для перевозки грузов был самым дешевым, а в большую часть районов в теплое время года - единственным. По Вычегде на восток можно было попасть вплоть до Урала, а далее купцы добирались и до Америки, по Малой Двине через реку Юг в Вятские земли, по ней же через реку Сухону - в Вологодские земли, и далее до Москвы и Санкт-Петербурга, а вниз по Северной Двине - до Белого моря и далее в заморские страны.

Напротив деревни река расширялась, образуя плес с левым берегом. Здесь к деревне подходил Московский тракт, к воде шел пологий спуск. Он есть и в настоящее время, но запущен, сейчас по нему разве что пешком можно пройти. Под угором имелся не затопляемый ни в какое половодье широкий берег, удобный для строительства складов и для складирования дров, продаваемых на проходящие суда. Для обеспечения почтовой связи в Усть-Курье была организована почтовая станция, функционировавшая до самой Октябрьской революции 1917



## Ускорье. Здесь начинались все дороги

года. Там можно было не только поменять лошадей, но и отдохнуть, перекусить. Под деревней в летнее время был перевоз на правый берег к деревне Грихнево, откуда уже по сухопутью шли дороги на Пад-Озеро, Вешкурье, Сольвычегодск, Яренск, Усть-Сысольск (Сыктывкар). В зимнее время из Усть-Курьи шла к Грихнево ледовая дорога. В те годы лед намерзал толстый.

До конца 19-го века нынешний город Котлас практически не имел транспортного значения. Там не было даже пристани - ближайшая в Усть-Курье. Лишь со строительством железной дороги Пермь-Вятка-Котлас он стал превращаться в транспортный узел со всей сопутствующей инфраструктурой. Значение Усть-Курьи как перевалочного пункта стало снижаться и сошло на нет. В 30-е годы прошлого века под деревней осталась лишь пристань, диспетчерский пункт пароходства да большие поленицы дров для пароходов. В конце 40-х годов пристань перевели под Горку, а плес под Усть-Курьей стал активно использоваться Шипицынской запанью для сплотки молевого леса.

**ЖИТЕЛИ** деревни издавна для своего пропитания занимались хлебопашеством. На угоре лошадьми распахивали гряды и поля, сеяли рожь, ячмень, овес, пшеницу, горох, репу, редьку, морковь, лен. Лучше и прибыльнее в наших местах земли родили рожь и ячмень. Ржи с одной посеянной меры намолачивали от десяти до двенадцати мер, ячменя - от шести до восьми мер. Лен использовали для изготовления пестрядиных и полосатых полотен. Наибольшие земельные площади из жителей деревни имела семья Жубрева Николая Ивановича, ей принадлежали все поля за деревней, а также между «большой дорогой» и лесом и часть лугов. Излишки

продукции они продавали. Ближайшие ярмарки были в Сольвычегодске, Красноборске, Великом Устюге. Картофель, качеством которого славится в округе Усть-Курья в нынешнее время, дошел до этих мест только к концу 19 века. В деревне всегда держали кур, овец, лошадей, коз, некоторые жители и коров.

**МУЖСКАЯ** часть взрослого населения в зимнее время занималась извозом, в летнее - занимались грузчиками на пристань на проходящие суда работниками или лоцманами. До установления регулярного пароходного сообщения суда передвигались по реке гребной тягой, под парусом или тянулись бечевой бурлаками, которых на Двине называли ярыжками или просто работниками.

Основателями пароходного дела в бассейне Северной Двины были купцы Булычевы и коммерческий советник Илья Грибанов, создавшие в 1858 году «Акционерное северодвинское пароходное общество». В 1898 году возникло крупное объединение судовладельцев «Северное пароходство Котлас-Архангельск-Мурманск». Оно занималось доставкой сибирского хлеба в Архангельск, поступавшего по железной дороге в Котлас. В Усть-Курье до революции свой пароход имел Жубрев Н.И., дом которого стоит в деревне и поныне.

**С** 1920-х годов площади под пашни урезали, мужчины стали работать на судах и на лесосплаве. В Усть-Курье в середине 1930 был самостоятельный «Ускорский сплавной участок», который в дальнейшем присоединили к шипицынской запани. С образованием в 1930-х годах на базе деревень Большой и Малый Уртомаж, Княжево, Усть-Курья, Соколки Горки, Мышкино, колхоза «Объединение» (в конце 1930-х годов его

переименовали в колхоз имени Кирова) часть жителей стали колхозниками.

Большим подспорьем для деревенских, особенно в голодные годы, всегда была рыбалка. Детей в семьях было много, а власти налогами из кладовых выгребали практически все. Галина Николаевна Быкова (в девичестве Стрекаловская) вспоминает годы Великой Отечественной войны, когда их, малолетних, у матери на руках было трое, отец накануне войны умер, и если бы не рыба, которую мать ловила вместе с другим жителем деревни - бакенщиком Поселским Иваном Игнатьевичем, то семье было бы не выжить.

**ЕЩЕ** в 1930-1940-е годы в деревне постоянно проживали 12 семей, которые насчитывали 55-59 человек, из них 30-37 детей разного возраста. Было хоть и голодно, но благодаря большому количеству молодежи жили весело, дружно. Летом устраивали посиделки, пляски, на угоре были огромные качели, зимой катались на санях с угора на реку. Со временем жители разъехались. К 1965 году в деревне было десять семей, но детей уже насчитывалось всего 12 человек. Население старело, молодежь из деревни «неперспективной» разъезжалась. В настоящее время в старых домах постоянно живет только семья пенсионеров Гошевых.

**В** 1930-50-е годы мимо Усть-Курьи по реке ходили на Архангельск колесные с деревянными надстройками двухпалубные колесные пароходы «Гоголь» (1911 года постройки, но эксплуатируется и сейчас как экскурсионный), «Ломоносов», «Пушкин». От Котласа следующая остановка была в Комарице. Позднее, с 1962 года, стали ходить комфортабельные трехпалубные теплоходы венгерского производства «Индирика», «Пинега», «Олекма», «Неман»,



с 1961 года - суда на подводных крыльях «Ракета», позднее глиссерные «Зари» и «Зарницы», в 1970-е годы построенный на Великоустюгском ССРЗ катамаран «Анатоллий Угловский». На местной линии в 1930-50-е годы был деревянный колесный пароходик «Рогачев», как вспоминают старожилы, ходил как-то постоянно немного боком, имел характерный далеко слышимый гудок.

В 80-90-е годы прошлого века в связи с обмелением реки в летний период и все меньшим выделением средств на дноуглубительные работы большие теплоходы по маршруту Котлас-Архангельск уже не смогли работать всю навигацию, стали ходить примерно до середины июля. Часть теплоходов продали на другие реки, до начала 2000-х годов еще иногда ходил «Адмирал Кузнецов», в которого переименовали один из теплоходов типа «Индирика». Больше для престижа, ностальгии, так как наполняемости рейсов не стало, люди стали пользоваться другими, более удобными видами транспорта. С конца 90-х годов пассажиров стали перевозить частники на мелкооснащенных оборудованных под пассажиров самоходных баржах. С ликвидацией запани Шипицыно прекратились лесосплавные работы под Усть-Курьей, и вообще жизнь на реке постепенно затихла. Сейчас редко пройдет под деревней какой-нибудь буксир или обстановочный теплоход, раз в день - пассажирская самоходка. Лес по реке практически не сплавляют, разве что несколько плотов весной в половодье. С начала 1990-х годов в связи с ростом цен на бензин затихло движение по реке и моторных лодок. Сами диоралевые лодки пошли в металлолом. Лишь сейчас, когда уровень жизни людей стал повышаться, в продаже появились экономичные импортные лодочные моторы, на реке все чаще снова стали появляться и моторные лодки.

**С** ОВХОЗ «Шипицынский» в самом конце 1980-х годов стал выделять сначала своим работникам в поле участки для посадки картофеля, а в начале 1990-х годов часть полей вдоль угора от деревни были отданы под дачи. В последние годы и еще два ряда на бывших полях обанкротившегося совхоза стали застраиваться. Организуется дачное общество, планируется даже провести природный газ. Это уже будет целый поселок длиной около двух километров от Горки до Княжево. Популярность деревни растет, как растут и цены на участки, и постройки, особенно в первой линии, что на угоре. И река рядом, и город. От Котласа езды на автомашине 15 минут. Цены - от 500 тысяч рублей за участок. Многие из новых застройщиков - известные в регионе люди. Дома строят капитальные, по два, а то и три этажа. Деревню уже и сейчас не узнать. А со временем ее старая, коренная часть совсем затеряется в новостройках. Течение времени не остановимо. Но не хотелось бы, чтобы забылась ее история. Краевед **Анатолий БАРСУКОВ**.