

УСТЬ-КУРЬЯ

Деревня Усть-Курья расположена на живописном левом берегу красавицы Северной Двины в трех километрах от поселка Шипицыно вниз по течению. Название произошло от двух слов "устье" и "курья": еще в начале 20-го века устье нынешнего Шипицынского поля (по местному "полдой", или речная протока между островом и материковой частью зовется "курья") находилось чуть повыше деревни. Употребляется вариант написания названия деревни и "Устькурья". История деревни Усть-Курья начинается не позднее, чем с 17-го века. Первое упоминание о ней в известных нам источниках датируется 1675 годом. Деревня под названием Ускорье (такой вариант в разговорах употребляется и поныне) обозначена на карте в приложении к описанию Бальтазаром Койэттом путешествий в свите голландского посла Кунрада Фан Кленка в 1675-76 годах из Голландию в Москву и обратно (издание г.Амстердам, 1677 год). Посольство проследовало в Москву в 1675 году через город Архангельск по Северной Двине, Сухоне и т.д., обратно – тем же путем в 1676 году.

Позднее деревня неоднократно упоминается в других документах. Согласно «Дневных записок» академика медицины Академии Российского государства Ивана Лепехина (изд-во Санкт-Петербургской Императорской Академии наук, 1780г., стр.306, из фонда г.Великого Устюга), путешествовавшего в августе 1771 года по Северной Двине, деревня имела название «Ускорья», в ней имелся перевоз на правый берег, и все, кто имел необходимость добраться до Соли Вычегодской или в Яренск, «а из оных в Устюг», здесь переправлялись. Имелось то неудобство, что из-за низкого правого берега ближайшая деревня «Гринево» (судя по схожести названий и расположению, очевидно нынешняя «Грихнево») находилась от берега на то время в 2-х верстах.

В 1791 году по северу России путешествовал отставной офицер, дворянин, друг Радищева А.Н. Челищев Петр Иванович. О своих наблюдениях он оставил интересные записи, опубликованные в том числе и в наше время в книге "Путешествие по северу России в 1791 году." – М., 2008. 19 сентября 1791 года Челищев с четырьмя работниками и лоцманом, нанятыми на почтовой станции Макарецкой (видимо, в записках неточность, судя по упомянутым в них другим соседним населенным пунктам – Комарицкой), «выйдя в половине шестого часа пополудни» при ясном небе и попутном ветре под парусами, на катере с прицепленным сзади яликом «для перемены работников и лоцмана в десять часов пополудни пристали к стоящей в правой стороне [экспедиция двигалась против течения, - прим. автора сайта] почтовой станции и деревне Ускорью, где, поколь собрали семи работников и восьмого лоцмана, напились чаю и поужинали; потом в половине двенадцатого часа пополудни, при противном ветре и холодной дождевой погоде, в ночь поехали греблею и бичевою.» Работников и лоцмана, нанятых в д.Ускорья, Челищев, двигаясь против течения, сменил на следующий день через «двадцать пять верст» на стоящей на левой по ходу его движения стороне почтовой станции Алексеевской, рядом с которой имелся погост Городок с деревянной и каменной церквями.

В 1864 году через д.Усть-Курья проследовала геологическая экспедиция Санкт-Петербургского минералогического общества под руководством Н.Барбот-де-Марин («Записки Императорского Санкт-Петербургского минералогического общества». Вторая серия. Часть третья. – С.-Петербург, 1868). Читаем: «Согласно данной нам инструкции, начальным пунктом нашего исследования был гор.Кирилов в Новгородской губернии. Из Кирилова мы отправились в г.Вологду, откуда и спустились ... по р.Вологде в р.Сухону, а по сей последней плыли до соединения ее с р.Югом и потом по р.Северной Двине до Усть-Курьи. Из Усть-Курьи мы переправились на правый берег Двины и дальнейшее следование продолжали почтовым трактом через города Сольвычегодск и Яренск в Устьсысольск. Из этого города, далее

которого уже не ходит почта, мы пробрались на обывательских лошадях через зырянские селения до отдаленного Мылвинского погоста, лежащего на верхней Вычегде. Мылвинский погост был крайним северо-восточным пунктом нашего путешествия. Из этого погоста мы предприняли большое плавание, сначала на маленьких лодках, а потом на карбасе; именно от Мылвинского погоста мы проплыли всю Вычегду до впадения ее в Северную Двину и потом по этой реке спустились до самого г.Архангельска...».

Весьма интересно описание путешествия в июне-июле 1866 года из Соловецкой обители в Ульяновский монастырь, что в нынешней республике Коми, инока Арсения с братией. В г.Архангельске с них Двинская компания за провоз 8 человек с кладью до селения Ускорья запросила 100 рублей. Для монахов это было очень дорого, тем более, что Соловецкий монастырь, отправивший их в Ульянов для фактически нового строительства там монастыря, денег на дорогу почти не дал. Управляющий пароходством не соглашался ни на какую скидку. А в то время он был сильно болен. Иноки Паисий и Феофилакт дали ему просфору на телесное здравие. Управляющий, не соглашавшийся на уступки, на следующий день был абсолютно здоров, и объявил, что всех их безвозмездно доставят в Ускорье на барже, причаленной к пароходу. Интересно, что во время пути до Ускорья, а было это в первых числах июля, было очень холодно, дул северо-западный ветер, и вместе с дождем, перемежаясь, срывался и мокрый снег. Арсений так описывает пребывание в Ускорье: «Ненастная погода сопровождала нас до Ускорья, куда мы прибыли 6 Июля. Селение это находится на левом берегу Двины, против впадения в нее реки Вычегды. Здесь мы ... выгрузив всю нашу кладь в Ускорье на берег, начали нанимать тут же подошедших к нам лодочников доставить нас с кладью до Сольвычегодска, в котором рассчитывали подрядить новых лодочников для дальнейшего следования в Ульяновскую обитель. Наняли мы в Ускорье три легких лодки и отправились благословясь, сперва некоторое расстояние по Двине, а потом, войдя в Вычегду, поплыли вверх по ее течению, где на веслах, где тягую, которая весьма удобна была по обширным песчаным отмелям, в изобилии встречающимся по реке Вычегде. От Ускорья до Сольвычегодска около 25 верст водою. В переезде этого пространства мы, не видавшие столько дней солнца, обрадованы и оживлены были прояснившейся погодой. Ветер переменился, облака порастащило, пахнуло теплом и облило природу солнечным светом. В третьем часу дня, того же 6 Июля, мы подъехали к Сольвычегодску, приставши к берегу почти против Собора, знаменитого исторического памятника нашего дальнего севера. Доставивших нас в Сольвычегодск лодочников мы просили остаться до утра, для того собственно, чтоб, при найме лодки для дальнейшего следования, сделать перегрузку клади прямо с лодок, без излишней ломки. Двое не согласились и две лодки уплыли, а третья осталась. Какой багаж был на двух лодках, — выгрузили на берег, явилась необходимость безотлучно караулить кладь, как выгруженную на берег, так и оставшуюся в третьей лодке. Стали затем мы разыскивать, — не найдется ли кто-либо доставить нас водою от Сольвычегодска до Устьсысольска...» (ныне г.Сыктывкар). (Ульяновский монастырь у зырян: Троицко-Стефановская новообщежительная обитель. Сыктывкар, Коми книжное издательство, 1995, - источник на сайте «Типикон»: http://typikon.ru/htm/monastery/04_arseny_1.htm)

В связи с особенным своим расположением - на левом берегу напротив впадения в реку Северная Двина реки Вычегды, рядом с дорогой, связывающей Москву и Архангельск, - деревня являлась в свое время естественным перевалочным пунктом грузов с суши на речные суда и наоборот. От нее издавна вели водные пути как вверх по Вычегде и Северной Двине, так и вниз по Северной Двине до Белого моря. До самого конца XX-го века в наших краях водный путь считался для перевозки грузов самым дешевым, а в большую часть прилегающих к рекам районов и единственным в теплую часть времени года. По Вычегде на восток можно было попасть вплоть до Урала, а далее устюжские и тотемские 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 приглубым левым берегом. Здесь к деревне подходил Московский тракт, к воде имелся удобный пологий спуск. Он имеется и в настоящее время, но запущен, сейчас по нему разве что пешком можно пройти, а в свое время ездили на лошадях, позднее и на автомашинах, тракторах. Под угором выше песчаной части берега имелся луговой не затапливаемый ни в какое половодье широкий берег (подугорица), удобный для строительства складов и для складирования дров, продаваемых на проходящие суда. Ранее он был более широкий, чем сейчас, на нем стояли даже здания (конюшня, жилые дома), в дальнейшем его постепенно размывала река. В ближайших населенных пунктах выше по течению в отличие от настоящего времени причалов не было, так как расположенный выше Забельский остров заканчивался почти у самой деревни Усть-Курья, а отделявший остров от «материковой» части поймы (по местному «курья») в летнее время был не судоходен. Для обеспечения почтовой связи в д.Усть-Курья была организована почтовая станция («яма»), функционировавшая до самой Октябрьской революции 1917 года, здание ее находилось, как говорят старожилы, на угоре левее спуска к реке. Здесь можно было не только поменять лошадей, но и отдохнуть, перекусить. В этом же здании (доме) до начала 1950-х годов жила семья Нерадовского Михаила Ефимовича. Под деревней в летнее время был перевоз на правый берег к деревне Грихнево, откуда уже по сухопутью шли дороги на Пад-Озеро, Вешкурье, Сольвычегодк, Яренск, Усть-Сысольск (нынешний Сыктывкар). В зимнее время из Усть-Курьи шла к д.Грихнево ледовая дорога. В те годы лед и без намораживания намерзал толстый, по метру и более. Весной в начале ледохода огромные толстые льдины долго не могли расколоться, разворачивались поперек русла, образуя заторы на Усть-Курском перекате пониже деревни. Мелкий лед набивался под эти поля до самого дна. Вода резко начинала подниматься, быстро подтапливая деревни выше по течению. Чтобы избежать такого бедствия, в 50-е – 60-е годы 20-го века уже в марте, начале апреля лед на устькурском плесе специальными ледорезными машинами резали на небольшие льдины, которые уже не могли полностью перегородить русло. Из Усть-Курьи этой работой занимался Шиловский Леонид Васильевич. С вводом в эксплуатацию в 60-х годах Котласского ЦБК в пос.Коряжма, что на реке Вычегда, из-за спуска с очистных сооружений ЦБК подогретых вод середина реки даже ниже по течению, чем д.Усть-Курья, к апрелю уже полностью стала освобождаться ото льда, а в теплые зимы некоторые полыньи и не замерзают вовсе.

До конца 19-го века находящийся в 7 км выше по течению нынешний город Котлас практически не имел транспортного значения. В нем, а тогда это была еще лишь деревня, не было даже пристани. Ближайшая пристань была в д.Усть-Курья. Лишь со строительством к Котласу Вятской железной дороги (Пермь-Вятка-Котлас), начавшемся в 1895 году, он стал превращаться в транспортный узел со всей сопутствующей инфраструктурой. Значение деревни Усть-Курья как перевалочного пункта стало снижаться и в конце концов сошло на нет. В 30-е годы 20-го века под деревней осталась лишь пристань, диспетчерский пункт Северного речного пароходства да большие поленницы дров для пароходов. Плес использовался Ускорским сплавным участком Котласской сплавконторы для формирования плотов. В конце 40-х годов, когда отгораживающий расположенную в километре выше по течению деревню Горку Береговую от основного русла реки песчаный остров окончательно размывало, пристань перевели под дер.Горка, а плес под Усть-Курьей стал активно использоваться Шипицынской запанью (с которой слился Ускорский сплавной участок) для сплотки молевого леса, формирования и переформирования плотов. Под леском Ретуи, идущим вдоль берега от Горского ручья до деревни Усть-Курья, ежегодно из бонов устанавливался так называемый крюк для отлавливания молевых бревен, а при его наполнении к нему монтировался станок для сплотки из бревен пучков (о таких станках подробно рассказано в очерке о Снеткове Н.Д.). У противоположного же берега широкого плеса производился межрейсовый отстой вспомогательных судов, барж разных подразделений Северного речного

пароходства, стояла плавучая нефтестанция для заправки самоходных судов, работающих на жидком топливе. Для закрепления на Усть-Курском рейде плотов, а также составленных из бонов так называемых «крюков» для собирания молевых бревен, - под деревней, а также выше по течению и ниже ее в землю вкапывались многочисленные «мертвяки» - пучки бревен, обмотанные толстыми тросами, свободные концы которых шли к реке. Остатки этих «мертвяков» видны по угору и подугорице и поныне.

Во все времена жители деревни для своего пропитания занимались хлебопашеством. Угор напротив домов раньше был намного шире. На угоре перед домами, а также, смотря по достатку семьи, и за деревней на полях лошаадьми распахивали целые 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 соответственно от шести до восьми мер. Лен использовали для изготовления пестрядинных 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 (так называемые "полянки"), и часть лугов. Для сельскохозяйственных работ они нанимали сезонных рабочих. Излишки продукции продавали. Ближайшие ярмарки были в Сольвычегодске, Красноборске, Великом Устюге. Картофель, качеством которого славится в округе Усть-Курья в нынешнее время, дошел до наших мест только к концу 19 века. В более южных районах по Московской дороге, например, вблизи Вологды, картофель выращивали уже в конце 18-го века (Челищев П.И. Путешествие по северу России в 1791 году. М., 2008, стр.242).

В деревне всегда держали кур, овец, лошадей, коз, некоторые жители и коров. Последних меньше, так как вблизи самой деревни больших сенокосов не было.

Мужская часть взрослого населения в зимнее время занималась извозом, в летнее время часть нанимались грузчиками на пристань или на проходящие суда работниками или лоцманами. До установления регулярного пароходного сообщения (а первые пароходы на Двине появились лишь в 1858 году) суда передвигались по реке гребной тягой, под парусом или тянулись бечевой бурлаками, которых на Двине называли ярыжками или просто работниками. По оценке исследовавшего соответствующие архивные актовые записи профессора Вологодского пединститута доктора исторических наук Колесникова П.А., приведенной в статье Г.П.Попова «Э-ээх, ухнем!..» (журнал «Двина», 2008, № 3, стр.43), для работы на реке Каме, рекам Юг, Северной Двине и Ваге ежегодно требовалось на суда от 15 до 35 тысяч бурлаков. Для примера можно привести, что в 1694 году для обслуживания каравана судов, на которых следовал (кстати, и мимо описываемой в данной статье деревни) со своей свитой в Архангельск царь Петр Первый, кроме «нескольких сот ярыжных» бурлаков, взятых в Вологде, тотемский воевода обязывался приготовить дополнительно несколько речных судов и 300 бурлаков. Интересны приведенные в той же статье данные о зароботке бурлаков. В 16 веке при самых благоприятных условиях дневной зароботок бурлаков составлял 5 – 6 копеек, а в случае посадки на мель и того менее – 2-3 копейки; при непредвиденных же задержках их работа и вовсе не оплачивалась. При необходимости бурлаки становились гребцами.

Основателями пароходного дела в бассейне Северной Двины были купцы отец с сыном Булычевы и коммерческий советник Илья Грибанов, создавшие в 1858 году "Акционерное Северодвинское пароходное общество" с правлением в Устюге. В 1898 году возникло крупное объединение судовладельцев "Северное пароходство Котлас-Архангельск-Мурманск" с правлением в Архангельске. Оно занималось доставкой сибирского хлеба, поступавшего по железной дороге в Котлас, оттуда по Северной Двине в Архангельск. По дошедшим до настоящего времени рассказам

старожилов, в д.Усть-Курья до Октябрьской революции 1917 года свой пароход имел Жубрев Н.И., дом которого стоит в деревне и поныне.

В доме Жубревых до Октябрьской революции была лавка, после гражданской войны и вплоть до Великой Отечественной войны был магазин. На угоре напротив дома стоял бревенчатый амбар - склад от этого магазина. Торговал в магазине Нерадовский Павел из соседней деревни Княжево. Когда его забрали на войну, магазин окончательно закрыли.

В советское время, то есть с 1920-х годов площади под пашни урезали, мужчины стали работать на судах, в том числе Северного речного пароходства, Шипицынской запани, обстановочных, а также на лесосплаве. В деревне Усть-Курья в середине 1930-х годов от Котласской бассейновой конторы сплава был самостоятельный "Ускорский сплавной участок", который в дальнейшем присоединили к запани Шипицыно. Начальником участка был Нерадовский, счетоводом Вологжанинов, десятником Горынцев Анатолий Яковлевич из деревни Уртомаж. С образованием в 1930-х годах на базе деревень Большой и Малый Уртомаж (центральная усадьба), Княжево, Усть-Курья, Соколы Горки, Мышкино колхоза "Объединение" (в конце 1930-х годов его переименовали в колхоз имени Кирова) часть жителей стали колхозниками.

В деревне был водомерный пост, который до 1951 года обслуживала Ершова Анна Николаевна, а затем до его переноса в 1984 году под д.Горка Береговая пост обслуживала Посельская (после замужества Крыкова) Евгения Александровна. Для передачи данных по замерам в диспетчерский пункт в Котлас в доме Крыковых был установлен телефон.

В 1930-е – 1950-е годы ниже деревни через реку в направлении д.Грихнево по дну проходил кабель междугородней телефонной связи. Под угором здесь стоял дом, в которых жила семья Стрекаловских Серафимы Васильевны и Николая Васильевича. В те годы плоты бревен пароходами тянули вниз в Архангельск без сопровождающих судов, а чтобы верхний конец плота не закидывало на берег на поворотах или ветром, с него опускали якорь. И у Стрекаловских была работа следить, чтобы при прохождении плотов над кабелем якоря заблаговременно поднимали. Если были сомнения, они кричали об этом плотовщикам.

Начальником пристани "Горка" до выхода на пенсию в 1972 году работал житель д.Усть-Курья Нерадовский Василий Григорьевич, матросом на пристани работала его жена Нерадовская Лидия Федоровна, оба 1912 г.р. Еще один сезон в 1973 году пристань постояла под Горкой в том виде, в каком ее помнят старожилы: с кассой, залом ожидания, вторым этажом, - а уже с 1974 года ее сменили понтоны.

Жизнь деревни всегда была связана с рекой, и большим подспорьем для деревенских всегда была рыбалка. Особенно в голодные годы, к которым несомненно надо отнести и годы становления советской власти, и военное лихолетье. Детей в семьях было много, а власти налогами из кладовых выгребали практически все подчистую. Быкова (в дев. Стрекаловская) Галина Николаевна вспоминает годы Великой отечественной войны, когда их, малолетних, у матери на руках было трое, отец накануне войны умер, и, с ее слов, если бы не рыба, которую их мать ловила вместе с другим жителем деревни – бакенщиком Посельским Иваном Игнатьевичем, тоже вдовцом, 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 молодежь устраивала посиделки, пляски в заброшенном доме рядом с домом Нерадовских Василия и Лидии, на угоре были огромные качели, зимой обычным

развлечением было катание на санках и санях с угора на реку. Со временем жители разъехались, кто в Шипицыно, кто в Котлас, кто в Архангельск или еще дальше. Кроме колхоза работали на Шипицынском ремонтно-механическом заводе, в запани «Шипицыно», в Шипицынском леспромхозе. Колхоз в 1959 году путем слияния с другими был преобразован в совхоз "Шипицынский". Сейчас уже и организаций этих нет. К 1965 году в деревне постоянных семей уже оставалось хотя и немногим меньше -10, но детей уже насчитывалось всего 12 человек. Население деревни старело, молодежь после школы из деревни как из "неперспективной" разъезжалась. В настоящее время в деревне в старых домах постоянно живет только семья пенсионеров Гошевых.

Начальная школа была в д.Малый Уртомаж, что в полутора километрах. До революции здесь было земское училище, открытое в 1904 году. Школа размещалась в просторном одноэтажном здании с большими окнами. Последними учителями в ней были Ермолаевская Тамара Александровна и Снеткова Евдокия Тарасовна. Ермолаевская с семьей и жила в квартире в здании школы. В конце 1970-х годов начальную школу в Уртомаже закрыли, видимо в связи с уменьшением количества учащихся, учеников перевели в Шипицынскую школу. В среднюю школу дети из Усть-Курьи всегда ходили в п.Шипицыно. Сначала это было приспособленное двухэтажное деревянное здание на углу улиц Северной и Заводской (ныне ул.Кожина), со второй половины 1960-х годов открылось новое нынешнее трехэтажное кирпичное здание на улице Школьной.

Многие из жителей закончили и высшие учебные заведения, только учителями работали и продолжают работать 5 человек. Многие награждены правительственными наградами, в том числе орденами.

Коренными нынешними фамилиями деревни следует считать прежде всего Посельских и Нерадовских. Их предки жили в деревне по меньшей мере и в 19 веке, потомки еще и сейчас продолжают иметь в деревне дома, а некоторые на месте старых строят новые. Первыми выходцами Нерадовских следует, по-видимому, считать Нерадовских Ефима Пахомовича с женой Марфой Назаровной, переехавших из соседней дер.Княжево во второй половине 19-го века. Еще в 1920-е - 1930-е годы в нескольких домах жили представители фамилий Ершовых, Вяткиных, но они постепенно из деревни разъехались, остались только в воспоминаниях старожилов, что были такие.

В 1930-е – 1950-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, только в другом регионе), «Ломоносов», «Пушкин», от Котласа следующая остановка была в Комарице. Позднее в 1960-х – 1980-х годах стали ходить трехпалубные металлические винтовые теплоходы «Индибирка», «Пинега», «Олекма», «Неман», на подводных крыльях «Ракеты», глиссерные «Зари», катамаран "Анатолий Угловский". На местной линии в 1930-е – 1950-е годы ходил деревянный колесный пароходик «Рогачев», как вспоминают старожилы, ходил как-то постоянно немного боком, имел характерный далеко слышимый гудок.

В 80-е – 90-е годы 20-го века в связи с обмелением реки в летний период и все меньшим выделением средств на дноуглубительные работы большие теплоходы уже не смогли ходить по маршруту «Котлас – Архангельск» всю навигацию, стали ходить примерно до середины июля, потом навигация для них заканчивалась. Часть теплоходов продали на другие реки, до начала 2000-х годов еще иногда ходил «Адмирал Кузнецов», в которого переименовали один из теплоходов типа «Индибирки». Ходил больше для престижа, ностальгии, так как наполняемости рейсов не стало, люди стали пользоваться другими, более удобными видами транспорта, теплоходом плыли только ради отдыха. А сейчас теплоходы по маршруту «Котлас – Архангельск» вообще не ходят, хотя администрация

области периодически высказывает намерение движение "Адмирала Кузнецова" по реке возобновить. После «Рогачева» на местных линиях ходили винтовые полностью металлические теплоходы «М-231», «МО-268», а в 80-е годы комфортабельные, с просторными застекленными салонами теплоходы типа «Москва». Но обмеление реки сказалось и на них. В межень до пристани «Котлас» выше впадения в Двину реки Вычегда уже не могли пройти и эти теплоходы, и с конца 90-х годов пассажиров стали перевозить частники на мелкосидящих оборудованных под пассажиров самоходных баржах. В 2001 году был закончен строительством автомобильный мост через реку Малая Северная Двина, и теперь с левого берега попасть в г.Котлас можно автомобильным транспортом за считанные минуты. Регулярно ходят автобусы из Котласа даже в Архангельск, Северодвинск, Великий Устюг, не говоря уже о пригородных маршрутах. Водный пассажирский транспорт ходит только на правую сторону Вычегды (в Сольвычегодск, Песчаницу, Тулубьево и т.д.). С ликвидацией в 1990-е годы запани "Шипицыно" (в последнее время организация называлась "Шипицынский рейд" и последним начальником его был Сватковский Анатолий Геннадьевич) 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. Теперь основную часть леса с верховьев забирает Котласский ЦБК в Коряжме, балансовую древесину - практически 100%. Снизу везут лес туда же на автомобилях через мост или баржами. На Архангельские предприятия идет лес из Красноборского района и других районов, что ниже по течению. С начала 1990-х годов в связи с ростом цен на бензин и невозможностью достать его где-то по дешевке "на стороне" (попросту, "украсть"), затихло движение по реке и моторных лодок. Сами дюралевые лодки пошли в металлолом. Лишь примерно с 2005 года, когда уровень жизни людей стал повышаться, и в продаже появились экономичные импортные лодочные моторы типа "Ямаха", "Меркурий" и т.п., на реке все чаще снова стали появляться и моторные лодки.

В самом конце 1980-х годов совхоз «Шипицынский» стал выделять сначала своим работникам для посадки картофеля участки в поле с северной стороны деревни Усть-Курья, а в начале 1990-х годов части полей вдоль угора и с севера (здесь первый участок в постоянное пользование получил врач Шипицынской ЦРБ Тахтаров Анатолий Павлович, следующий за ним - главный бухгалтер совхоза Ерофеевская Любовь Пантелеймоновна), и с юга от деревни были отданы под дачи, а в последние годы и еще два ряда участков на бывших полях обанкротившегося и ликвидированного совхоза в противоположную от реки сторону отданы под дачи. Организуется дачное общество, участки постепенно застраиваются, планируется даже провести к ним от пос.Шипицыно природный газ, работы уже начаты. Причем площадь участков во втором и далее рядах уже по 25 соток. Это уже будет целый поселок длиной около 2 километров от д.Горка до д.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. Заросшую ныне ивняком, до этого бывшую совхозной пашней площадь между Горским ручьем и дорогой, ведущей с асфальта в деревню, приобрело ООО "Полистрой", которое сейчас (данные на июль 2011 года) распродает ее участками от 16 до 30 соток под строительство индивидуальных жилых домов. Цены, согласно данных сайта <http://ust-kurya.narod.ru/>, от 600 тысяч рублей за участок. Многие из новых дачников – очень известные в регионе люди. Дома строят капитальные, по два, а то и три этажа. Чем не местная Рублевка? 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.