

Окончание, начало в №2
«Клим Ворошилов» приблизился к берегу, хвост, между тем, едва-едва был виден вдаль. Увидев меня на берегу, Евгений Константинович Крылов вышел на мостик, стал кричать в рупор:

- Видал, какую западню нам приготовил Енисей-батюшка? Ходу вперед нет! Передай Мещерякову (это начальник пароходства): я спускаюсь обратно в Подтесовскую протоку, место там удобное, я знаю! За островами отстоюсь и за зиму отремонтируюсь, другого выхода нет!

- Да как же, - кричу, - ты «деревню» свою развернешь? Лед совсем не движется, вот-вот Енисей встанет, не успеешь.

- Успею! - откликается.

- Ты, главное, передай, как я сказал, не спутай. В Подтесовскую протоку!

Целый час мы не уходили с берега, промерзли до мозга костей, с тревогой смотрели, как медленно-медленно разворачивает «Клим Ворошилов» свой хвост - деревню, уходит обратно в спасительную протоку. Сердце сжималось: как вмерзнут в лед посреди 18 километров пути... Ночь надвигается, непогода, а вокруг ледяная пустыня, помочь некому. Потом дни считали до полного ледостава. Как только позволила толщина льда, немедленно организовали людей и выехали пробивать через торосы ледяную дорогу к зимовщикам».

Итак, 27 октября 1933 года впервые в истории в Подтесовскую протоку вошел пароход «Клим Ворошилов» под командованием опытного капитана Е.К. Крылова, имея на буксире 29 несамостоятельных судов и вспомогательный буксирный пароход «Полярный». На некоторых баржах был пиломатериал, пароходство дало указание использовать его для строительства временных сооружений.

Строительству приступили сразу же после расстановки судов на отстой. Мороз крепчал, а многие речники жили пока на судах. Кто устроился по домам колхозников, кто начал строить землянки в яру берега. Команды судов составляли 102 человека, и расселить их всех в деревне не было возможности. Только со строительством завода в 1938 году все землянки были снесены. (В народе этот «земляной город» в шутку называли Копай-город).

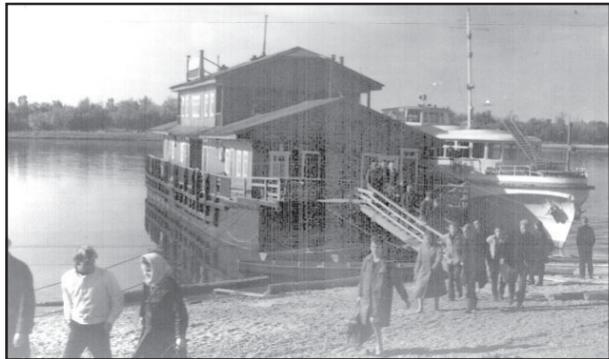
Из воспоминаний Геннадия Ивановича Габова, боцмана парохода «Клим Ворошилов» (Записано при жизни в 1969 г.): «Поначалу жутковато было от безлюдья, от непривычной тишины: вок-

Листая прошлого страницы...

«Где-то вдаль от городов, в том краю таёжном между соснами, раскинулся посёлок речников с неречным названием «Подтесово»...

руг безбрежная тайга, лишь вдалеке деревушка с ветхими домиками. Позже ближе познакомились с деревенскими жителями, подружались, стали помогать друг другу. Долгое время баржа «Карс-

лись: «Пять минут картинка - полчаса починка!» Для затерянной в лесу деревушке это было большим событием - за одну зиму столько впечатлений! Я считаю, мы хороший след после себя оставили...



кая» служила нам общежитием, потом мы переехали в выстроенный своими руками каркасно-насыпной барак - семьдесят человек в нем ютилось. В барак отгородили помещения для кухни, пекарни, столовой, выделили небольшую комнатку для молодоженов. Построили баню с парилкой, ларек с квартирой для продавца, а ещё - мастерскую для ремонта судов, в которой поместили токарный станок. Мастерскую эту называли ещё электростанцией - там установили снятый с теплохода двигатель, генератор которого давал ток для станка. Поставили столбы, вместо проводов высокого напряжения натянули такелаж, снятый с судов. В первую очередь осветили все временки, а потом - деревню и скотный двор колхоза. Свет давали с восьми утра до двенадцати ночи. Радости было сколько! Ведь даже в Енисейске в то время было мало электрифицированных домов. Колхозники в свою очередь тоже помогали в строительстве, снабжали продуктами, причем многое давали в долг. Выручали и зимней одеждой. А мы заготавливали дрова на зиму, благо лес был рядом. Охотились за зверем и птицей.

В старой избе вырезали одну стену и сделали пристройку - получился длинный барак, который приспособили под клуб. Смастерили сцену, из одеял - занавес. Готовили концерты, показывали их жителям деревни, водникам, даже в дальние деревни выезжали. В эту зиму по просьбе речников из Енисейска впервые приезжала кинопередвижка. Аппарат крутили вручную, лента часто рвалась, и все терпеливо ждали, пока налаживают. Лишь посмеива-

Но вместе с тем у нас в работе были большие трудности. Для ремонта судов ничего не было, добывали по деревням и в Енисейске, что могли. Трудностей, действительно, хватало. Зима была очень суровой, а многие



продолжали жить в землянках. Один шкипер говорил: «Пишу жене. Всячески отговариваю ехать сюда, думаю: испугается, что живу в землянке, не поедет...»

И.А. Искра вспоминал: «... Крайком партии уполномочил меня принимать все меры к ремонту и подготовке флота к весне 1934 года, и я часто бывал в Подтесово. Очень мне запомнились водники той первой зимовки: дружные, работящие. Ремонт и отстой флота руководил замечательный труженик Константин Сухов. Партийную организацию возглавлял Всеволод Спиридонов, комсомольскую работу организовывал секретарь райкома комсомола Петр Попов. Большую хозяйственную помощь флоту организовывал председатель райисполкома П.Г. Клишевский. Мужественные, неутомимые водники хорошо справлялись с любыми делами в вынужденной зимовке. Трудовой энтузиазм людей был весьма велик. В начале 1934 года прошел XVII партийный съезд, принявший планы на вторую пятилетку. Рабочий класс и крестьянство призывались партией на высокий труд и

большевистские темпы работы. Мы и газету называли «За большевистские темпы». Весной в ней была напечатана такая заметка:

Памятка воднику Енисейского куста.

Дорогой товарищ! Несмотря на большие трудности, в которых проходил зимний ремонт судов Госпарохода, Лощицкой станции, «Севполярлеса» и Енисейского куста, он закончен успешно. Водниками одержана крупная победа, решающая очень большие задачи Енисейского бассейна, а теперь суда готовы к навигации. Приказом начальника пароходства т. Мещерякова была объявлена благодарность тт. Плешкову, Ермолаеву, Шаламову, Дрянных и Казарину. Коллектив водников развернул подлинное социалистическое соревнование и ударничество, мобилизовал все внутренние ресурсы, освоил новые виды работ, показал действительные образцы социалистического отношения к труду, доказал ещё

раз, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять сибиряки...

Водник! Пусть судно, на котором ты работаешь, не будет иметь в навигацию ни одного часа простоя,



ни одной аварии, и пусть оно с честью выполнит свой план работы...»

О вынужденной зимовке той можно долго рассказывать: о золотых руках водников и хлебо-солном гостеприимстве деревенских жителей, в результате чего подружались и понастроили много и себе, и колхозу, и свет зажгли в каждом доме, и впервые кино отремонтировали, подготовили к навигации.

И как обидно было зи-

мовщикам, когда весной время бурного весеннего паводка весь труд чуть было не пошел на смарку. Ведь дамбы со-



страшным треском, руша все на своем пути, свободно вползали в протоку, громясь одна на одну, и тут уж ни укрыться, ни спрятаться было некуда. Затопы, зазоры приходилось взрывать с воздуха. И все же вопрос со строительством дамбы не был решен в этом году. Дело сдвинулось с мертвой точки лишь в 1935 году. И то помог случай.

Из воспоминаний И.А. Искры: «4 августа 1935 г. мы в Енисейске встречали Отто Юльевича Шмидта, который возглавлял тогда ГУСМП (Главное Управление Северного Морского пути) и приехал по своим делам. Время пребывания его в Енисейске было ограничено, и поэтому мы с Мещеряковым стали без обиняков обрисовывать ему свои беды, высказывать соображения. ГУСМП имело в Енисейске несколько катеров, и О.Ю. Шмидт с парохода сразу пересел на один из них, на «Штан-дарт», и мы отправились

на место. Проехали всей Подтесовской протокой. За островами Малый и Большой Кекурский осмотрели временные строения зимовщиков, место отстоя флота, прикинули, где можно перекрыть протоку дамбой. Все мы просили Отто Юльевича поддержать просьбу в Москве, что он вскоре и сделал со всеми вытекающими отсюда последствиями. Так неожиданно Отто Юльевич Шмидт стал крестным отцом подтесовского варианта».

Первая зимовка стала предпосылкой создания Подтесовского затона и судоремонтного завода.

Через год в тайге выросло 5 жилых домов, хлебопекарня, радиостанция, медпункт, школа. Появились и производственные строения. На месте быв-

шей усадьбы Самойлова воздвигли первый двухэтажный дом. Затем началось и строительство завода. На его будущей территории располагалось 17 дворов... Все материалы доставлялись поэтапно: водой - в Енисейск, затем по зимнику на лошадях в Подтесово. Стройка не останавливалась даже в самые суровые морозы. Жилья не хватало. Люди ютились в землянках. Улиц не было. Дома стояли на маленьких полянках, отвоеванных у тайги. По утрам, увязая в сугробах, спешили люди на работу, лишь к вечеру протаптывались тропинки-трашши, которые за ночь снова замело снегом. Это было трудное, героическое время рождения судоремонтного завода и поселка с неречным названием «Подтесово».

Листая страницы прошлого, хочется помянуть добрым словом всех, кто так или иначе причастен к созданию мощной судоремонтной базы на Енисее и в России, хотя перечислить всех просто невозможно. Это и первые зимовщики: капитан Евгений Константинович Крылов, боцман Геннадий Иванович Габов, шкипер Николай Григорьевич Чибисов и старожилы деревни Подтесово, ставшие первостроителями поселка: Макар Петрович Шадрин, Евгений Иванович Дурных, Петр Ефимович Дурных, Петр Семенович Кокорин, первый председатель колхоза «Путь Ленина» в деревне Подтесово, позже фронтовой, после войны первый председатель уже Подтесовского поссовета, Федор Захарович Шадрин, начальник строительства ОКСа Енисейского речного пароходства Георгий Георгиевич Кокорин, инженер-гидростроитель Сергей Анисимович Юр, инженер-геодезист Александр Федорович Ктаторов и многие другие, голодные и холодные труженики Норильлага, в военное и послевоенное лихолетье возводившие Подтесовскую дамбу.

(По материалам Л. Еремеевой)

Зоя ЗМЕЙКО, п. Подтесово