

ПРИСТАНЬ СЕМИГОРЬЕ

Детское впечатление от выловленного количества рыбы, особенно лещей, сидит во мне и до сих пор. Не верится, когда сегодня сетуют на отсутствие рыбы в Волге.

Пристань Семигорье находится на территории Ивановской области на 682 км от г. Москвы по Атласу единой глубоководной системы Европейской части РФ между пристанями Плес и Наволоки.

Впервые я увидел эту пристань и р. Волгу в этом районе в 1945 году, когда будучи в пионерском лагере в Отрадном около р/п Каменка организовано ходили на берег Волги ближе к селу Борщевке смотреть на работу рыболовецких бригад.

Детское впечатление от выловленного количества рыбы, особенно лещей, сидит во мне и до сих пор. Не верится, когда сегодня сетуют на отсутствие рыбы в Волге. На пристани стоял полутородечный дебаркадер с деревянными мостками. Касса была внизу, там же багажное отделение, помещение для шкипера и начальника пристани, а зал ожидания находился наверху.

У Семигорья Волга делает поворот круто под 90 градусов и с верхней террасы дебаркадера хорошо видны суда, идущие сверху со стороны Плеса. А надо сказать, что в том районе вплоть до лихих перестроечных годов действовало много пассажирских и грузопассажирских линий, и пароходы, а потом и теплоходы, и скоростные суда подходили друг за другом. Сколько шло сверху, столько же шло и вверх. Работали транзитные линии Москва- Астрахань (через день), Москва-Ростов (через день), Ярославль-Астрахань (через день), Москва-Пермь (через день) и местные Кострома- Кинешма, а потом Ярославль-Горький (каждый день). Одно время в начале 50-х годов была линия Москва - Горький. Ее укомплектовали канальскими теплоходами «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов» и «Михаил Калинин». В 40-х годах на всех линиях работали только колесные пароходы, а с приходом новых трех- и двухпалубных теплоходов их стали заменять на двух линиях: Москва-Астрахань - трехпалубные, а Москва-Ростов - двухпалубные. Судостроительные верфи строили для нас теплоходы в ГДР, Чехословакии, Венгрии, а под конец и в Австрии.

Это сейчас мы с тоской вспоминаем колесные пароходы, неповторимый запах воблы и машинного масла на главной палубе.

Тогда мы с восторгом приняли и трехпалубные теплоходы с полированной отделкой кают и ресторана, и двухпалубные дизель-электроходы и теплоходы. А ведь теперь только понимаешь, что уже нигде не увидишь такой паровой машины с гигантским кованым коленчатым валом, не услышишь эти неповторимые паровые свистки, по которым, если ты даже далеко от пристани, определяешь время отхода парохода.

Пристань Семигорье была знаменитой пристанью для всех речников. Поскольку ее в Ивановской области (Вичугский район) окружали прядильные, ткацкие и отделочные фабрики, то на грузопассажирских пароходах из г. Астрахани привозили кипы из хлопка, а на все линии, включая и скорые, грузили кипы отделочной ткани.

Я помню, как матросы на баланках по трапам выносили с пароходов «Одесса», «Серго Орджоникидзе», «Владимир Ульянов-Ленин», «Социализм», «Академик Бах», «Богатырь» и других им подобных этот хлопок на склад пристани, а оттуда уже на автомашинах развозили их по фабрикам. Тюки весили более 100 кг. Каждый пароход привозил от 200 до 400 тонн груза. Выгрузка шла 8-10 часов.

Пассажиры гуляли по берегу, благо в то время он был не застроенный, можно было и погулять, и искупаться, никто не ворчал.

А ткань в кипах отправляли и вверх до Москвы, и вниз до Перми, Астрахани или Ростова. Причем все капитаны очень стремились заполучить этот груз для выполнения плана, а потому начальник пристани всегда был с воблой, свежей рыбой, икрой и арбузами.

Много лет начальником пристани был Яков Иванович (фамилии не помню). Сам он родом из г. Кинешмы, но много лет командовал пристанью в Семигорье. Приходили и баржи с углем, поскольку фабрика в Каменке отапливалась углем. Выгрузка была вручную - по специальным деревянным трапам уголь выкатывали на тачках.

Поскольку мужчин не хватало, то работали и женщины. Труд был очень тяжелым, к концу смены были видны только глаза - все лицо покрыто угольной пылью.

Для мужчин, правда, там было и развлечение - над пристанью довольно высоко на очередном пригорке размещался пивной ларек. В народе его звали «Бабы слезы». Конечно, после смены грузчики любили туда заходить, попить пива бочкового (привезенного из Юрьевца), иногда пили с «прицепом». Это значит, что в кружку пива добавляли 100 г водки. Вот и пошли веселые разговоры.

Однажды в 1952 г. мы с папой ждали местный пароход «Крестьянин» до г. Костромы и тоже зашли в это заведение утолить жажду. И вдруг появляется местный Василий Теркин. С сожалением нам скоро пришлось покинуть это заведение, поскольку подходил пароход. Как рассказывали на пристани, пьяные там к вечеру бывали, но никаких драк не было - как-то после войны люди более душевно относились друг к другу.

Не забыть бы еще одно событие, связанное с этой пристанью. В памяти сама пристань не сохранилась, но зато вспомнил, что во время войны меня отвозили в Кострому на пароходе с задним колесом. То ли «Яхонт», то ли «Бирюза» - не помню. Но колесо меня поразило. Пароход в основном перевозил груз. Народа было не так много.

И еще одно событие, связанное с колесным пароходом. Обычно любой пароход, идущий сверху, должен сделать оборот и подойти к пристани снизу. А тут жду я пароход, это была «Гражданка», и вдруг он, не делая оборота, пристаёт по ходу движения. Да как пристаёт. Подходит и швартуется, как вкопанный. Поднимаю вверх глаза, чтобы разглядеть капитана на ходовой рубке.... Стоит женщина в форме и отдает последние команды перед подачей трапа. Это была единственная женщина-капитан в то время.

И другое впечатление - подходит как-то пароход «Владимир Ульянов-Ленин». Я как раз был в комнате начальника пристани: Яков Иванович схватился за голову и только причитает: «Опять все стойки повалят».

Так и получилось - две стойки сломали. Хотя капитан на пароходе был опытный и уважаемый на Волге человек.

Так этот дебаркадер простоял в Семигорье до 1955 г. - до заполнения Горьковского водохранилища. По плану строительства в Семигорье, Юрьевце, Сокольском и Пучеже построили причалы в виде вертикальных стенок, павильоны с залами ожидания, кассой и служебными помещениями, складами.

Конечно, флоту подходить стало удобней, не надо было следить, чтобы дебаркадер не обсох, но что-то в общем восприятии Волги в этом месте стало не так. Теплоты стало меньше.

И началась эра нового флота. Колесных пароходов в этой части реки осталось мало - только на линии Ярославль-Астрахань.

Много воспоминаний у меня связано еще с одним пароходом - «Профессор Мечников». Я не помню, на какой линии он работал, скорее всего, Москва-Пермь, но пассажиры первого и второго классов были работниками Академии наук или членами их семей. Начиная с 1948 г., почти каждое лето до 1951 г., пока я не уехал учиться в г. Ленинград, я ходил пешком, иногда с двоюродной сестрой, встречать родную сестру нашей бабушки - знаменитого врача-педиатра, профессора Александру Ивановну Доброхотову. Она путешествовала со своей дочерью Ириной. В каюте было много книг и рукописей - тетя Саша на пароходе продолжала работать.

А в одно лето на этом пароходе путешествовали родители моей двоюродной сестры Аллы. Время было такое, что пассажиры, взяв из дома кастрюльки и плошки, могли на камбузе сами готовить себе обед. И если обедали все в каютах, то завтракали и ужинали, как правило, на прогулочной палубе, пододвинув к окну каюты столик и два

или три стула. Все было просто и по-семейному. Но приходили встречать пароход мы с сестрой обязательно с букетом полевых цветов. Нам было удивительно, что москвичам эти цветы очень нравились. А мы, бегая целыми днями по лугам и перелескам, не замечали эти прелести нашей природы.

Сегодня мне не хочется идти или ехать на пристань Семигорье. Практически пристани не стало. Туристического флота, который мог бы подходить к пристани, как «зеленой стоянке», нет, все здания пристани приватизированы, а на всех подходах и выше, и ниже по течению настроены коттеджи.

Пристань умерла для судоходства, тем более что «крылатый флот» в том районе давно уже не ходит.

А.Б. Голубков