

Наш город раскинулся на берегу своенравной Зеи, впритык к водохранилищу. На все стороны - тайга. Как и везде, местным жителям нужна работа. Но в этом смысле город оказался на точке замерзания. Новых рабочих мест не создается, безработица, численность населения неуклонно сокращается.

Как говорится, сам Бог подсказывает создать в Зее лесоперерабатывающее предприятие с широким ассортиментом конкурентоспособной продукции, с которой можно выйти не только на узкоместный, но и на более широкий рынок. Одну из таких возможностей вижу в создании в Зее судовой верфи или чего-то на нее похожего по изготовлению весельных лодок, карабасов, "расшив", стругов, завожней, катамаранов, малотоннажных барж, парусных яхт. К перечисленному можно добавить бочкотару, сундуки, корзины, кое-что из обычной мебели, а также мебели, плетеной из лозняка.

Да мало ли что можно изготовить из дерева! Лишь бы имелась производственная база. А такой базой как раз может стать судовой верфь. Для ее создания в Зее есть все главные условия: кое-что сохранилось от производственных мощностей ЗейГЭС-строя, есть где разместиться, есть рабочая сила.

Истинный позор: живем у воды, а плавать не на чем. Как сапожник без сапог. Деревянные лодки исчезают, а дюралевые им не замена. У дюралевых одно преимущество - скорость. Разумеется, если они оснащены мощным подвесным мотором. А под веслами они как корова под седлом. Зато легонькая деревянная лодка на два-три человека - посудина незаменимая. А вместительные "расшивы" и карабасы и еще более вместительные многovesельные "завозни", "струги" прямо-таки просятся на просторы беспокойного водохрани-



лища - Зейского моря.

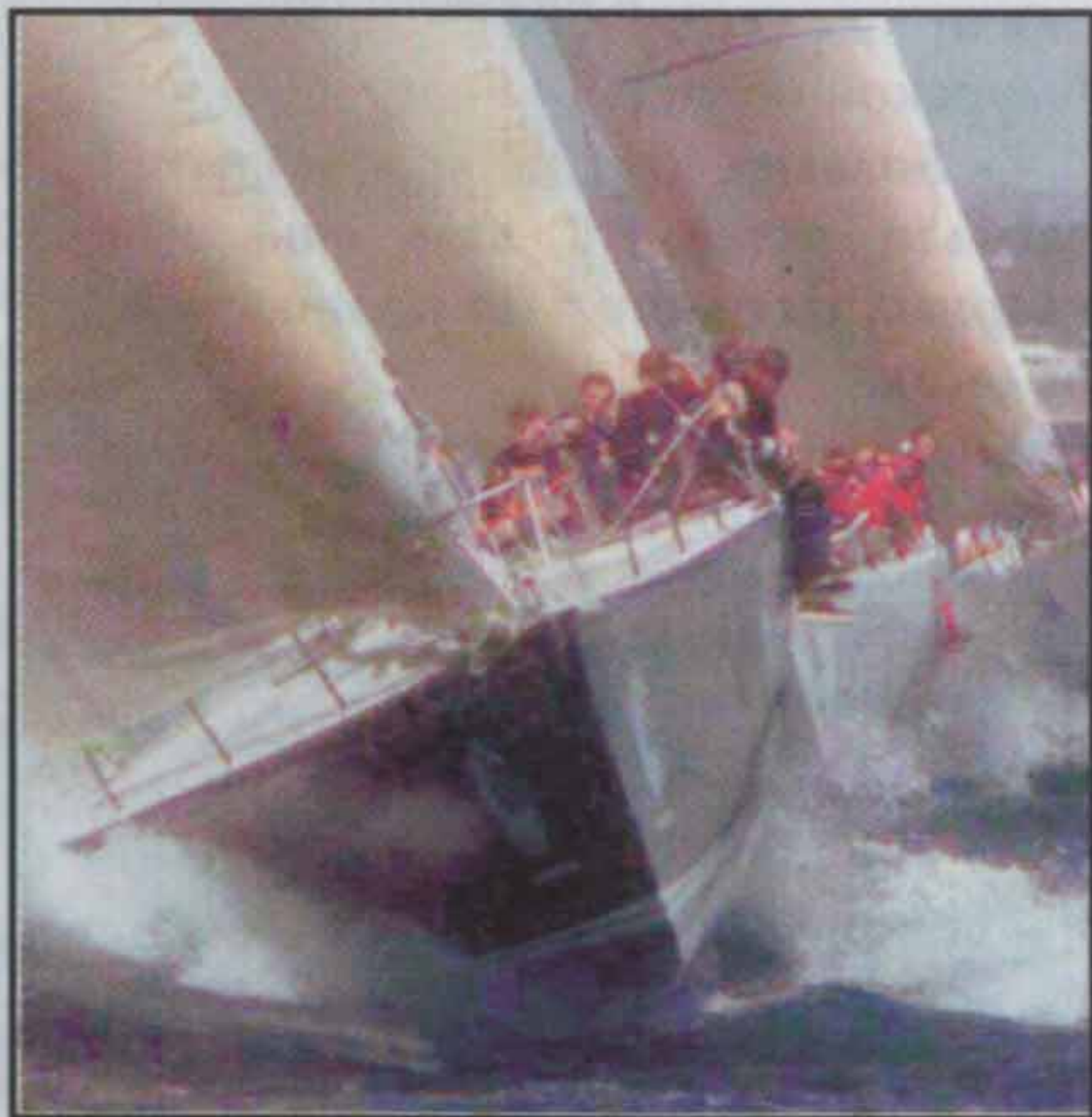
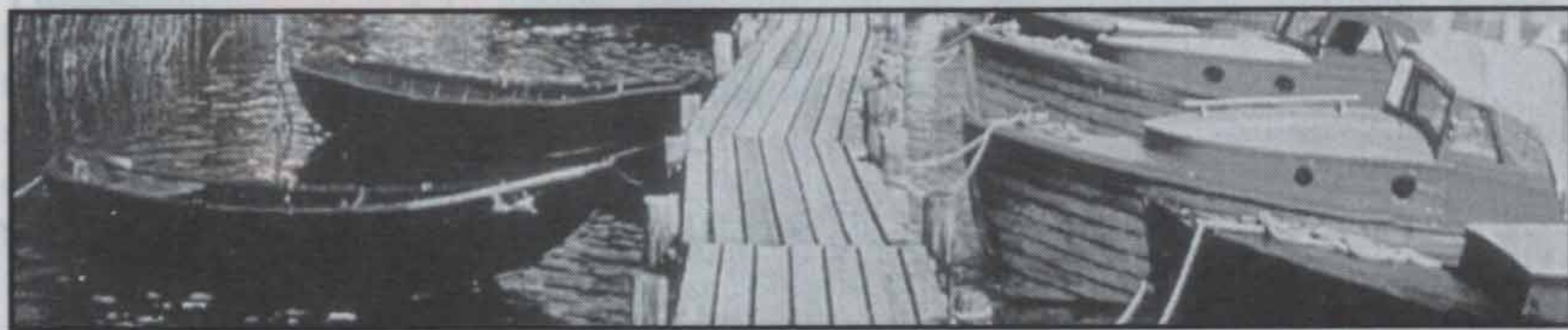
До войны на Каме встречались посудины, похожие на карабасы, но настоящих карабасов не видел. Зато много о них читал в журнале "Вокруг света" и в других изданиях. У карабаса давняя и славная история. Жители Архангельской и Мурманской областей истари выходили на крупных карабасах даже в открытое море для ловли рыбы, для промысла тюленей. Карабас устойчив на волне. Он хорош под мотором и под парусом, а при нужде на нем и под веслами проходят большие расстояния. В малотоннажном судостроении и поныне кое-что заимствуют у карабаса.

Я вырос на Каме. В нашем рабочем поселке многие хозяева имели весельные лодки. Имели и "расшивы". Это тоже весельные лодки, но приличной грузоподъемности - до полутонны. Ходили на веслах, тянули бечевой. Перевозили не только людей, но и дрова, сено и другие "объемные" грузы. В том числе и мелкий скот. Все лодки, малые и большие, изготавливались тут же в поселке. До сих пор хорошо помню поселковых лодочных мастеров: дядю Павла и дядю Петра. Прозвали их "апостолами". Непримиримые конкуренты и горькие пьяницы. При спуске на

воду очередной новой лодки обязательно присутствовали оба "апостола": один нахваливал свою продукцию, другой остервенело критиковал. Рассевшись вокруг бочонка с бражкой, мужики похихатывали. Это был давно отрепетированный репертуар, и все кончалось по-божески.

Во многих избах поселка стояли сундуки разных размеров, орнаментированные узорами из полосок жести. Такие сундуки изготавливались в городе Невьянске Свердловской области. Наверное, не очень преувеличу, если скажу, что невяньские сундуки знали по всей России. В современной квартире такой сундук "не смотрится", но на даче он к месту. Тем более он уместен в крестьянской избе.

Ныне меня прямо-таки поражают жители поселений по берегам водохранилища. Вселенский плач: "Не на чем добраться до районного центра! Теплохода нет, "Метеор" списали! А улететь самолетом, все равно что крупно выиграть по лотерее!" А сами палец о палец не стукнут, чтобы было чем добраться. Конечно, карабас и "расшива" за "Метеором" не угонятся, и тем не менее даже от Бомнака до Зеи можно за полсутки добраться и на них, оснащенных мотором. На крайний случай помогут весла и па-



рус. Зато вези груз, с каким на "Метеор" могут и не пустить. В городе без спешки устраивай свои дела, а не мечи икру, чтобы не опоздать на обратный рейс. Вместительный карабас или "расшива" могут и гостиницу заменить: накройся и спи, платить не надо.

Одна проблема тянет за собой другую, та - третью... Нужны "движки", лучше стационарные, а не подвесные. Наверное, есть где-то в продаже. Вместе с тем, припоминая машиностроительный завод в городе Марксе Саратовской области, вполне допускаю, что производство стационарных двигателей в 12-15 лошадиный сил возможно организовать где-то поблизости от верфи. А уж эта продукция найдет широкий спрос. Лет двадцать тому назад двигатели в 13 сил свободно продавались. Стоили они меньше трехсот рублей. Как-то мы смастерили с товарищем деревянный катерок, оснастив его стационарным движком. Надежнейшая машинка! Дерни за шнур пару раз - и он будет тархтеть, пока не кончится горючее. Скорость - в пределах пятнадцати километров. Тут многое зависит от конструкции самого катерка. Еще одно преимущество стационарного "движка": его не надо каждый раз таскать на хребте.

В окрестностях наших мест была уйма грибов, и, подзуживаемые же-

нами, наши монтажники занялись изготовлением бочек: "Для засолки капусты, грибов, огурцов нет посуды лучше деревянной". Вскоре убедились, что незамысловатая, вроде, бочка - штука все же мудреная, и многие несостоявшиеся "бочкари" плюнули на эту затею. А у некоторых получалось. Мой сосед пыхтел над первой бочкой целый месяц, и вот она - готовенькая! Шик! Я даже позавидовал: на старость лет кусок хлеба.

На окраине города жил старик: плел из лозы самые разнообразные корзины. Корзины, у которых одна половина крышки приплеталась намертво, а вторая откидывалась на петельках, пользовались у рыбаков и грибников повышенным спросом.

Особняком от всех вышеперечисленных изделий стоят парусные яхты. На Волге их покупали у специализированных предприятий или их изготавливали сами яхтсмены в любительских спортивных клубах. Человеку, не плававшему под парусами, трудно представить то удовольствие, какое испытывает яхтсмен. Особенно благоприятное влияние оказывает парусный спорт на подростков: романтика, дух соревнования, смелость, гордость за дело рук своих... Летом зейские подростки буквально изнывают от безделья. Вот и шарят по подвалам, расписывают подъезды, разоряют дачи.

Вполне допускаю, что кое-что я упрощаю, но ведь под лежащий камень вода не течет. Как самому мыслится становление судовой верфи? Прежде всего, мне ясно: ее единым наскоком не создашь. Она изначально должна мыслиться как архиважное предприятие с перспективой "на большой вырост". Я достаточно насмотрелся на многочисленные "шараги", быстро изгнивающие.

В общем, как и в любом большом деле, надлежит и подходить с большими мерками. Расточительство есть враг везде и всегда. Но и крохобор-

ство - враг. Уж лучше не начинать.

Изготовление лодок и карабасов можно осилить самим: не боги горшки обжигают. С баржами, даже малотоннажными, много сложнее. Для их изготовления потребуются опытейшие мастера, ибо брак наделает неохватную прореху в бюджете и подорвет доверие у покупателей. Строительство парусных яхт вряд ли выйдет за любительские рамки, но и это великое благо, способствующее превращению разболтанного подростка в самостоятельного мужчину.

Можно ли надеяться, что продукция верфи найдет соответствующий спрос? Полагаю, что можно. А если к тому же поспешить, то у верфи есть шансы стать монополистом. Кроме самой Зеи и ее притоков и водохранилища, есть еще Амур, широкая дорога в бассейн реки Буреи, тоже с ее притоками и двумя водохранилищами: Бурейским и Нижне-Бурейским, которые раньше или позднее, но все равно появятся. А что касается бочкотары, корзин и прочего, выше об этом я уже говорил. Везде, где живут люди, есть и спрос.

Итак: судовой верфь в Зее? А почему бы нет? Да и назвать можно как-то по-другому. Суть не в названии. Требуются денежные и храбрые.

Вместо послесловия.

Мы у себя в редакции после прочтения материала Андрея Григорьевича под настроение сели за компьютер с фотоархивом PRESS и помечтали. И вот что у нас получилось...

