

4: . . .111 - / . . // : . . [ . , 26-27  
2010 .]. - , 2010. - . 138-151. . - .

*Шентяков Н.В.*

### 111 ЛЕТ СТАНЦИИ КОТЛАС-ЮЖНЫЙ

9 января 2010 года коллектив станции Котлас-Южный отметил 111-летие. Предприятие - рекордсмен по возрасту в городе Котласе. Станция, став первым градообразующим ядром, дала толчок развитию нашего населенного пункта, выросшего из ряда деревень в крупный транспортный узел и промышленный центр. Поэтому цель данного исследования - впервые обобщить историю старейшего предприятия по имеющимся источникам.

Известны пророческие слова литератора Н.А.Лейкина о возможностях развития села Котлас: «Сюда должен выйти из Перми и Вятки великий сибирский железнодорожный путь и открыть сток товарам Сибири» [1, с.12]. 13 мая 1895 года Николай II подписал указ о строительстве Пермь-Котласской железной дороги. Линию разбили на девять примерно равных по длине участков, намечая сразу строительство станций. На последнем, девятом участке значилась и станция Котлас 3-го класса [40, с. 12]. Путевку в историю станции дало открытие в 1899 году железнодорожного сообщения Пермь - Вятка - Котлас. Магистраль строилась с 1895 года на средства купцов и промышленников братьев Володиных и других [14, с.14].

Кто строил и в каких условиях? Новые подробности удалось узнать в трудах исследователя А.Ф.Ворончихина: «Для постройки линии железной дороги (от Вятки до Котласа - Н.Ш.) начальник работ И.Н.Быховец заключал договоры с разными лицами на земляные работы по устройству полотна, постройку мостов, поставку материалов, инструментов и наем рабочей силы...» [17,с.279]. На девяти участках устройством земляного полотна и подпорных переходных стенок, укладкой дренажных труб с окончательной отделкой, сооружением каменных частей мостов, многими другими хозяйственными делами занимались пермские, петербургские, киевские купцы первой гильдии, армейские поручики и дворяне. По Котласу рытье водопроводных русел, устройство осушительных канав, засыпку болот, сооружение каменных частей мостов и труб поручили французскому гражданину, петербургскому 1-й гильдии купцу А.Ю.Тами.

Старались брать на работу опытных техников, десятников и приказчиков, и не менее 50% рабочих из местного населения. Платили мало. Из расценочной ведомости, приведенной историком, красноречивы такие цифры: за поденного землекопа, с инструментом для разной работы, подрядчик платил 1 руб. 20 коп.; за поденную подводку с погонщиком при тех же условиях организации работ - 1 руб. 75 коп. Плата рабочих в день разнилась в зависимости от вида работ, на сооружении мостов платили чуть больше. На строительстве моста через Лузу плотник получал 1 руб. 35 коп., столяр - 1 руб. 65 коп., каменщик - 1 руб. 25 коп., каменотес, кузнец и маляр - по 2 рубля, а чернорабочий - лишь 90 коп. Рабочий день большинства первостроителей длился 12-13 часов, не соблюдалась техника безопасности - были травмы, увечья, смертельные исходы. Вокруг дороги возникла масса мелких предприятий. Повышалось производство вина в округе. Вздорожало жилье [17, с.280-282].

Тогдашние капиталисты рассчитывали на барыши из-за наплыва грузов: «Предполагалось, в частности, что в месяц дорога перевезет три миллиона пудов, то есть ежедневно из Вятки на Север должно было отправляться пять поездов. Каждый поезд - 30 вагонов, один вагон - 750 пудов грузов... однако надежды... не оправдались» [20, с.12]. Вложившие средства просчитались по потоку грузов в сторону Архангельска с перевалкой в Котласе. В сентябре 1899 года газета «Северный край» сообщала: «Несмотря на самый разгар навигационного времени, народу мало и грузу мало... значительного движения грузов не было и нет. До 1 июля поступило с железной дороги на реку 230-250 тысяч пудов». Пассажиров было тоже немного, в основном богомольцы и чернорабочие, ездившие четвертым классом [20, с.12]. В 1900 году газета пишет, что станция Котлас принимает в сутки «...только пару поездов, из которых один товаро-пассажирский, но пассажиров в нем в нем редко когда набирается 1-1,5 вагона III класса» [15, с.1]. Как утверждают издания советского периода: «В первый год эксплуатации дороги по ней было вывезено немногим более одного миллиона

пудов зерна вместо предполагаемых 17,5 миллиона пудов. Станция Котлас принимала в сутки два поезда. Они шли по дороге очень медленно - со скоростью 12 верст в час» [20, с.45].

В музее железнодорожного транспорта станции Киров удалось установить имена некоторых самых первых работников станции. Так, в штатном расписании девятого участка линии Вятка - Котлас фигурируют (были направлены как специалисты в конце 1897 года): заведующий материальным складом - Константин Петрович Разумов, с получением содержания 1200 руб. в год; участковый врач ст. Котлас - Константин Михайлович Соболев, содержание 2400 руб. в год; начальники ближайших станций Сусоловка и Савватия - Александр Григорьевич Берман и Владимир Александрович Сапожников (их содержание - 490 и 600 руб.); начальник станции Котлас - Станислав Веселович, ему положили 720 руб. в год; собственно начальником 9-го участка был коллежский секретарь, инженер путей сообщения Александр Васильевич Сахаров, его жалованье - 6500 руб. в год [32, л. 130-139]. В издании 1904 года в разделе «Адрес-календарь» ревизором материальной службы по Котласскому участку назван дворянин Фаддей Викентьевич Краузе (он инспектировал, приезжая из Перми) [19, с.31].

В Государственном архиве Кировской области интересен фонд канцелярии Екатеринбургского жандармского полицейского управления. Описи по Котласскому отделению проливают свет на многое, происходившее на станции Котлас в 1897-1907 годах. Есть списки личного состава, сведения об имуществе отделения, донесениях разного толка, приказах по отделению. Жандармы охраняли железнодорожную линию, расследовали происшествия, следили за политически неблагонадежными служащими «железки», а заодно и проститутками, вели гласный надзор. Имеются дела и о крушениях [8].

В краеведческом отделе Кировской областной научной библиотеки удалось найти статистику перевозок грузов, их номенклатуру. Цифры фактических первых перевозок по нашему тогдашнему кусту станций в 1902 году такие. Перевезли пассажиров (кроме воинских чинов и арестантов) Сусоловка: отправлено - 85, прибыло - 157; Савватия: отправлено - 922, прибыло - 546; Котлас: отправлено - 5448, прибыло 4221. Товаров отправлено: по станции Котлас - 126121 пуд; по котласской пристани - 125572 пуда; в том числе важнейших хлебных товаров: гороху - 5 пудов, муки ржаной и пеклеванной - 314, муки остальной - 262 (по станции); а по пристани: муки ржаной - 540, муки остальной - 1500 пудов. Всего товаров прибыло: на станцию Котлас - 293782 пуда, доставлено к пристани - 284862 пуда.

По номенклатуре важнейших хлебных грузов: ржи - 2256 пудов, пшеницы и полбы - 750, овса - 31689 (к пристани - 120929 пудов), ячменя - 180, гороху - 2066, муки ржаной и пеклеванной - 67916 (к пристани - 56818), муки остальной - 25684 (пристань - 4276), семени льна и конопли

- 1649 (по пристани - 26904). Обращает на себя внимание наличие немало го числа гороха и семян льна и конопли [18, с.45-47].

Интересен из памятной книжки другой срез данных - о количестве отправленных и прибывших по станции Котлас (по пристани цифры разнятся немного, поэтому опушу их) в 1902 году грузов малой скоростью, кроме хлебных. Железо, жечь и чугун в изделиях - 223 пуда; лен, куделя и льняная пакля - 324; бумага и картон, изделия из них - 22578; жиры и сало - 1976; рыба - 35107; мясной товар, битая птица и дичь - 267; соль каменная и поваренная - 102; кожи и шкуры (кроме отнесенных к меховым товарам) - 526; собственно меховой (пушной) товар - 80; кора древесная - 11239; мочало и мочальные изделия - 52 пуда [18, с.48-49]. Как видим, в этом списке преобладали изделия деревопереработки и рыба.

О наличии транспортных контор в 1900-1901 годах по исследуемой станции также есть теперь новые сведения: «В прямое товарное сообщение с дорогами сети, с применением общих тарифов, дорога включилась с 15.06.1899, до сего же времени перевозка частных грузов в прямом сообщении совершалась посредством транспортных контор в Перми, Вятке и Котласе. С 1 января 1900 года Пермь-Котласская дорога включена в прямое пассажирское сообщение с введением на ней общего пассажирского тарифа» [18, с.293].

Возрастающую динамику перевозок показывает памятная книжка следующего года. Статистика грузов по итогам 1903 года такова. В Котлас прибыло пассажиров - 4354, отправлено - 6142. Всех грузов станция Котлас приняла 678417 пудов, отправила 116733 пуда (для сравнения: станция Мураши получила 247003 пуда, отправила 368348; станция Вятка - 3668276 пудов и 750161 пуд). В т.ч. важнейших хлебных грузов: ржи - 88025 пудов, пшеницы и полбы - 242573, овса - 10655, ячменя - 5997, гороху - 6459, муки ржаной - 82984, муки пшеничной - 76880, семени льняного и конопли - 1692 пуда. Это больше по объемам и разнообразнее по ассортименту.

А что же принял Котлас по грузам малой скоростью, кроме хлебных? Железо, жечь, чугун не в изделиях - 7996 пудов; лен, куделя, льняная пакля - 5400; бумага, картон и изделия из них - 283; рыбный товар и раки - 5773; соли каменная и поваренная - 11149; жиры и сало - 21; кожа и шкуры (кроме отнесенных к меховым товарам) - 1670; мочала и мочальные изделия - 1792; мясные товары - 564 пуда. Обратим внимание на общий рост всех цифр. Особенность - раки и по-прежнему малая доля мясных товаров.

Структура хлебных отправок по станции Котлас в 1903 году: рожь - 8256 пудов, ячмень - 11, горох - 107, мука ржаная - 251, мука пшеничная - 3042 пуда. Вывод: гораздо больше поступало, чем отправлялось; в этом и была специфика перегрузочной станции с перевалкой на реку. Особо по

отправкам в этот год обращает на себя внимание большое количество рыбного товара и раков - 22 858 пудов [19, с.46-51].

С подачи московских железнодорожников 7 октября 1905 года началась Всероссийская октябрьская политическая стачка. Бастовали 11 железных дорог, в их числе и Пермь-Котласская. В начале декабря на станции Котлас состоялись митинг и рабочая демонстрация с требованием к администрации установить 8-часовой рабочий день, улучшить условия труда. Возник забастовочный комитет, который получал директивы из центра и фактически руководил движением поездов от Котласа к Вятке [24, с.2].

Вятчане возлагали большие надежды на помощь котлашан. Фрагмент документа тех лет: «Общим Вятским комитетом были посланы 12 декабря две телеграммы. Первая из них, адресованная на имя служащих и рабочих всех станций до Котласа, была следующего содержания: "Товарищи Котласской линии! В настоящее время, в такой важный исторический момент, переживаемый Россией, ни в коем случае нельзя ни сдаваться, ни малодушничать. Вдумайтесь, ведь от вас нужна только поддержка для нас и всех, сочувствующих общему делу. Учащаяся молодежь Вятки объявила забастовку. Рабочие всех категорий вполне солидарны. Еще раз категорически заявляем Котласской линии не продавать билетов пассажирам... поезда не пропускаются в Вятку. Товарищи котласцы! Надеемся, что вы поймете всю важность настоящего положения и не будете тормозить дело, что крайне постыдно, если не сказать более"» [33, л. 10].

После спада забастовки начались репрессии - с обысками квартир, арестами, увольнениями, занесением в «черные списки» [24, с.2]. В память о тех событиях начала века в 1986 году на здании вокзала станции Котлас-Южный открыли мемориальную доску [25, с.1].

Живые картинки начальных лет истории станции сохранили подшивки дореволюционных вятских газет. В январе 1912 года в «Железнодорожном дневнике» одна из них напечатала немало деталей быта транспортников. Так, на всех станциях, где были депо для ремонта паровозов, кладовые преобразовали в материальные склады, назначили по смотрителю с окладом 500 руб. в год. Работникам железной дороги, жившим на частных квартирах, выдавали керосин. Циркуляром начальника дороги всем служащим предлагалось быть вежливыми между собой и с пассажирами. Ввели плату за обучение детей служащих дороги в железнодорожных училищах, поэтому работники соединялись группами и нанимали учителей, считая, что так учить детей легче. Железнодорожным служащим и их семьям полагались бесплатные билеты на проезд по своей Пермской и чужим дорогам. Именно на Котласском участке дорога заготовляла через посредников массу дров. Но управление дороги, «заразившись манией экономии», предложило подрядчикам низкие цены, и все сорвалось. Тогда чиновники ведомства обратились к переселенцам (они были в безвыходном положении), но тоже с низкими ценами. На выручку явились скупщики дров. Котласские дрова

стоили 4 руб. 20 коп. за погонную сажень с доставкой. Но управленческие воротилы не стали давать вагоны под дрова [4, с.2-3].

В начале XX века нашу станцию посещало высшее руководство железнодорожного ведомства. Летом 1913 года «Вятская речь» сообщила в «Железнодорожном дневнике» о посещении Котласа начальником Пермской дороги инженером Л.Тихомировым [5, с.3]. Позднее под заголовком «С Пермской дороги (Письмо из Котласа)» газета писала: «Посетив в июне месяце станцию Котлас, министр путей сообщения (имя в публикации не указано, по энциклопедии железнодорожного транспорта [10, с.235] это С.В.Рухлов - Н.Ш.) нашел ее в хаотичном состоянии. Обращая свое внимание на некоторые здания, спросил у начальствующих: "Что это за лачуги?" И был крайне удивлен, когда ему ответили, что это железнодорожные постройки.

Но г. министр удивился бы гораздо более, если бы ознакомился с теми порядками, какие установились на котласском участке... начальство очень равнодушно к скоту, по отношению к которому проявляет больше внимания, чем к пассажирам... для проезда какой-нибудь коровы, лошади или десятка поросят подаются отдельные товарные вагоны... Вагоны ведут с пассажирским поездом, отцепляют на станциях, задерживая маневры поезда. Пассажиры же набивают битком в грязные, душные и темные вагоны; вместо 30 - сидят 60-70 человек, нарушая все министерские распоряжения. Выгадывая в пассажирском поезде лишнее место для вагона с коровой, сокращают число пассажирских вагонов, отказывая этим в поезде пассажирам...» [7, с.3].

Далее анонимный автор пишет, что переполненные вагоны - вред убытки дороге; так как кондукторы не успевают следить за порядком, процветает безбилетный проезд. Еще и хронические опоздания поездов. Часто ломаются паровозы. «Полагаем, что ознакомившись детально с порядками на Котласском участке, г. министр нашел бы, что некоторые служащие дороги не соответствуют своему назначению», - итожит корреспонденция.

Еще более яркие оценки и картинки-подробности о станции напечатаны газетой месяцем раньше под заголовком «От ст. Юрья до Котласа» (подзаголовок - «Письмо из Котласа»): «Пермь-Котласская железная дорога от Вятки до Котласа - одна из самых захолустных и убогих дорог России. Здесь всё, начиная с трясушек, крайне неряшливо содержимых вагонов четвертого класса, до станций, мостов и служащих - всё своеобразно, оригинально и производит крайне удручающее впечатление на путника... на станции Котлас... двери зала всех классов настежь открыты на целую ночь. Зал 3 класса украшен громадным, как иконостас, киотом с изображением святых, над которыми горят неугасимые лампы и свечи... прибывающие пассажиры покупают свечи и ставят их перед иконами и набожно молятся под невыносимый часто сквернословный гул зала этого класса. На ночь, за отсутствием диванов, которых имеется только для трех человек,

весь пол покрывается спящими пассажирами... несмотря на наносную грязь и песок, пассажиры спят, как убитые. Но и тут сон усталого путника отравляется беспорядками, допускаемыми железнодорожной полицией.

Поклонники казенной монополии от зари до зари, толпами человек в 15-20, буйно заходят в зал 3 класса, вызывая дерзко ведут себя, наклоняются над спящими женщинами и мужчинами, приподнимают их сонными за головы и, взглядевшись в лицо, со словами "не тот Федот" уходят к другим спящим жертвам... на заявление пассажиров высокому седому, медалями увешенному жандарму прекратить эти попытки... публика поняла, что даже жандарму опасно задевать котласских ушкунников» [6, с.3-4].

И далее весьма красноречиво о котласском железнодорожном быте в 1913 году, уже в поездах: «Поездка в четвертом классе является невыносимой нравственной пыткой от адского сквернословия пьяных рабочих, свободно распивающих водку в вагонах... перед контролем сами кондукторы прячут безбилетных пассажиров под скамейки и просят пассажиров "загородить" ногами спрятанных путников» [6, с.4].

Всё это лишь начало истории станции, позднее грузооборот увеличился. И в дальнейшем потенциал станции наращивался. Уже в 1914-1915 годах проложили железнодорожную ветку к Михейкову острову, по ней подавались вагоны на перегрузку угля с речных судов [20, с.13]. Со временем водные пристани Котласа связываются между собой все новыми железнодорожными путями. К началу 1917 года этот хозяйственный комплекс представлял собой уже большой транспортный узел [20, с. 13].

В Гражданскую войну станция (ключевая опорная точка, стратегический пункт) также сыграла серьезную роль. Через нее обеспечивали военным снаряжением, продовольствием и фуражом части Северного фронта, сюда перебрасывались подкрепления [20, с.45]. Котласские железнодорожники вместе с речниками и военными моряками оборудовали в 1919 году бронепоезд «Красный моряк». Он состоял из семи 4-осных вагонов, был вооружен двумя 130-мм орудиями и пулеметом [27, с.2].

Значение Котласского железнодорожного узла еще более возросло в период восстановления народного хозяйства. Котласские лесопереvalочные базы экспортировали древесину в зарубежные страны, резко возрос грузооборот станции. В 1930 году сюда прибыло около 9000 вагонов с грузом в 141808 тонн, и отправлено около 11000 вагонов, в которые погрузили 174628 тонн. В 1934 году грузов было почти в два раза больше, и отправлено в полтора раза больше. Основные их виды - хлеб и лес. За пять лет число отправляемых в сутки поездов возросло почти в два раза. Улучшались качественные показатели [20, с.45].

В первые советские пятилетки котласские станционники часто получали переходящее Красное знамя дороги. Коллектив станции неоднократно завоевывал всесоюзные премии, а однажды занял четвертое место по СССР. Хозяйство станции неуклонно расширялось. В 1936 году вступили в строй

мастерские по ремонту вагонов, в 1937 году - электростанция. В предвоенные пятилетки вокруг станции сложился транспортно-промышленный центр города. Перед Великой Отечественной войной грузооборот станции Котлас достигал уже почти миллиона тонн в год [20, с.46].

Совет Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) 9 мая 1940 года приняли постановление о строительстве протяженной магистрали от Котласа до Воркуты длиной 1191 км [22, с.141]. Станция Котлас переставала быть тупиковой. 7 ноября 1940 года открылось движение поездов от Котласа до Княжпогоста [21, с. 175]. В 1942 году главной задачей стало присоединение линии Котлас - Кожва к участку Котлас - Коноша. Наш железнодорожный узел, будучи примерно посередине от Москвы до Воркуты, оказался снова в выгодном положении. Здесь обосновалось управление дороги - ее штаб. Западной ветвью Котлас соединялся с Северной железной дорогой, а в северо-восточном направлении бежали рельсы в сторону месторождений нефти и заполярных шахт.

В декабре 1941 года через станцию Котлас проследовал первый поезд воркутинского направления. К середине лета 1942 года через Котлас пошли на оборону страны природные богатства Заполярья - мощные потоки угля, нефти, леса с Ухты, Печоры, Воркуты. Станция развивалась, обрасталая другими предприятиями транспортного конвейера. В 1942 году появляется вагоноремонтное депо [15, с.2].

Земляки перестраивали работу на узле, внедряли более совершенные методы работы. Из ведомственной газеты за 21 декабря 1943 года: «Более пятисот железнодорожников Котласского узла и Управления дороги приняли участие в воскреснике 19 декабря... они погрузили 12 четырехосных вагонов щитопланкой для освобожденных от немецких захватчиков магистралей...» Осваивал передовой опыт формирования составов составитель Пьянков: «всегда стараюсь перенять новое и полезное... передовой метод работы составителя поездов товарища Кожухаря мною внимательно изучался. В первое же дежурство я убедился... работая по-кожухаревски, бригада может ускорить формирование поезда на 50-60 процентов... правительство наградило меня за хороший труд орденом "Знак Почета". Буду и впредь трудиться не покладая рук, чтобы своим напряженным трудом приблизить разгром врага» [20, с.27].

Коллектив узла быстро преодолел трудности пускового периода. В военное время здесь родилась инициатива скоростного продвижения эстафетных угольных поездов. Общая погрузка на узле к началу 1945 года выросла по сравнению с 1943 годом на 20%, по углю - на 40%, пиломатериалам - на 50% [20, с.28-29].

В музее железнодорожного транспорта станции Киров находится интересный послевоенный документ. 23 сентября 1946 года вышел приказ министра путей сообщения СССР И.Ковалева за №652Ц «Об организации отделений железных дорог и упразднении отделений движений, отделений

паровозного хозяйства и вагонных участков железных дорог» (во исполнение постановления Совмина СССР № 2143 от 19 сентября 1946 г. с тем же названием). В целях улучшения руководства работой низовых линейных хозяйств было образовано 274 отделения дорог, в том числе и по Северо-Западному округу железных дорог (была такая структура) - Котласское отделение на Печорской дороге. Этим же приказом при отделении был образован и пассажирский отдел [34, с.4, 22]. Это еще более укрепило значение станции.

В 1951 году решением президиума Дорпрофсожа Печорской дороги работники станции получили звания лучших по профессии: дежурный по станции Максимов, сцепщик вагонов Кожин, составитель поездов Чесноков [3, с.3]. «Прогремела» станция в начале 1950-х годов - с инициативой сотрудничества с лесокатами. Наши лесобазы (Болтинская и Лимендская) успешно справлялись с поставками леса в центр. Бригады грузили полувагоны, в том числе и бесскобные, с наращиванием бортов до полного габарита. Принимались меры разделки - окорить балансы и крепежные лесоматериалы перед погрузкой. Это увеличивало погрузку в вагон.

В источнике читаем: «В 1953 году болтинские лесокаты при поддержке работников станции Котлас-Южный применили погрузку древесины в вагоны без прокладок. За счет этого погрузка в четырехосный вагон значительно увеличилась. Новый метод стал широко применяться на обеих базах. В последние годы на лесобазах организована погрузка леса "шапкой". При недостатке вагонов в стране... метод имеет огромное народнохозяйственное значение. Министерство путей сообщения приняло решение утвердить его для всех дорог страны» [20, с.36].

Прогрессивный метод применили в 1956 году. За год «с шапкой» погрузили около двух тысяч вагонов. Это позволило достичь статистической нагрузки на один вагон (в двухосном исчислении) 24,5 кубометра против 23,4 кубометра в 1955 году. За счет уплотненной погрузки высвободили 310 вагонов и дополнительно перевезли 7,4 тысячи кубометров леса [20, с.64].

В 1953 году опыт контейнерной погрузки короткомерных лесоматериалов на станции Вычегда (сопредельной со станцией Котлас-Южный в границах города) был внедрен на отделении дороги и на многих станциях сети дорог. А в 1961 году бригада котласского весовщика В.И.Посохова благодаря уплотненному размещению грузов высвободила за год более двух тысяч вагонов. Опыт применили весовщики более ста станций Северной дороги [27, с.3].

В канун Первой в 1968 году на станции произошло эпохальное событие: к перрону вокзала подошел фирменный поезд «Северное Сияние» Воркута - Москва, от него отцепили паровоз, который с прощальным гудком ушел в депо, а взамен его дальше поезд повел тепловоз - первый раз в пассажирском движении [9].

В 1976 году на станции ввели блочную маршрутно-релейную централизацию стрелок и сигналов, упраздня стрелочников. Стараниями специалистов Сольвычегодской дистанции сигнализации и связи была введены управляемые с пульта поста электрической централизации приводы перевода стрелок [38]. В 1970-е годы наиболее эффективно на станции применяли технологию пакетной переработки грузов.

К лету 1977 года на вокзале отремонтировали два зала ожидания, комнаты отдыха, комнату матери и ребенка, установили дополнительно 10 секций автоматических камер хранения багажа. На втором этаже нового здания вокзала устроили дополнительный кассовый зал, этажом выше разместили работников линейной билетной кассы [39]. Вскоре прошли интересные соревнования по гражданской обороне санитарных дружин станции, к 50-летию их образования [26]. В честь юбилея Октября (1977 год) работники станции развернули соревнование под девизом «Каждый день - ударный!»

Бригада приемсдатчиков А.И.Нитипина сортировочной платформы высвободила почти 1000 вагонов для дополнительной погрузки, а работница Г.Н.Перекопская получила звание «Лучшая по профессии» на сети дорог [37, с.1]. За активное участие в дорожном смотре безопасности движения именные часы начальника магистрали получил составитель поездов В.М.Анисимов. На реконструкции станции за несколько месяцев модернизировали стрелочные горловины двух постов, удлиннили пять путей, построили две маневровые вышки для операторов, а резервирование мест в поездах уже автоматизировано. В сутки оформляли до 900 проездных документов (за квартал - более 103000 предварительных продаж, более 13000 прямых плацкарт, свыше 15000 обратных выездов).

Здесь сложились целые династии: Фоминых, Защитниковых, Федяевых [15, с.3]. Г.Ф.Талых оставил интересные воспоминания, как его отец строил железную дорогу к Котласу в районе Гари, Березового и Савватии [28, 29, 30]. Коллектив гордился Н.В.Мотовилиным - он из начальника станции вырос в руководителя Сольвычегодского отделения Северной железной дороги (СЖД).

Сейчас станция Котлас-Южный по преимущественному характеру работы является пассажирской, единственной на всей Северной железной дороге. Здесь формируют пассажирские поезда на Москву, Санкт-Петербург, Архангельск, Сыктывкар, Киров. Специалисты станции и смежных служб производят операции по обработке пассажирских и пригородных поездов со сменой направления движения, с отцепкой и прицепкой групп или одиночных вагонов, экипировке пассажирских вагонов водой и углем, погрузке и выгрузке багажа и почты.

Для обработки составов пассажирских и пригородных поездов на станции имеются специальные технические устройства: водопровод для снабжения поездов водой, экипировочное хозяйство, подзарядные электроли-

нии, вагономоечная машина. Маневровые бригады станции Котлас-Южный работают в передаточно-вывозном движении и обслуживают близлежащие станции Мостозавод, Заовражье, Котлас-Северный, Савватия, Приводино, Красавино.

Станция развивается. На прилегающих к ней перегонах произведен капитальный ремонт главных путей. В 2007 году построены новые, тензометрические весы. 2008 год ознаменовался укладкой в летний сезон путевыми железобетонной решетки на трех станционных путях. В 2009 году вагонники построили пункт подготовки вагонов к ремонту. Начались большие перемены в управлении движением. В 2009 году практически завершилась реконструкция электрической централизации Котласа-Узлового. Отсюда стали управлять стрелочными переводами станций Заовражье и Мостозавод. Автоматика заменила ручные стрелки, время приготовления маршрутов сократилось с 15 до 3 минут. «Высвободится 26 работников, это даст экономию в 500 тыс. руб. в месяц», - комментировал результаты новшества главный инженер службы автоматики и телемеханики СЖД Олег Лихачев [23]. В конце 2009 года начальник Сольвычегодского отделения дороги итожил: «Провели реконструкцию станции Котлас-Узловой... в режиме реального времени видна работа на каждом километре станции» [16].

Все это имеет непосредственное отношение к станции Котлас-Южный. Отраслевая газета сообщала: «Проект объединения станций, в реализацию которого ОАО «РЖД» инвестировало 220 млн. руб., на СЖД рассматривают как основу для планируемой внутриузловой петлевой развязки напряженного Котласского узла, строительство которой намечено начать в 2010 году» [23]. И это революционная ситуация.

На втором этапе реконструкции узла решается вопрос пропуска прямых грузовых поездов с Кулоя на Пинюг, минуя Сольвычегодск. Дорожная газета пишет: «Решена будет также проблема пропуска пассажирских поездов по станции Котлас-Южный без разворота их в Котласе-Узловом. Причем без разворота будут следовать как пассажирские составы дальнего следования, так и пригородные. Все работы по обслуживанию пассажирских поездов будут производиться на станции Котлас-Южный». Главный инженер службы перевозок СЖД Дмитрий Тимофеев: «После выполнения мероприятий по второму этапу реконструкции железнодорожного узла станет возможным удлинение участков обращения локомотивных бригад с прямыми маршрутами на Архангельское и Вологодское отделения дороги без смены локомотивов и локомотивных бригад на станции Сольвычегодск» [31].

Наоборот, большие неурядицы фиксируются по вокзалу. Как правило, вокзал - неотъемлемая часть архитектуры города. Не исключение и Котлас. Первый вокзал был с башенками-украшениями. В летописи СЖД читаем: «Еще первые путешественники отмечают здание железнодорожного вокзала как самое примечательное в Котласе... по обе стороны вокзала на-

ходило пять деревянных одноэтажных домов, где жили служащие конторы участка» [12, с.325].

Все кардинально изменилось в советское время. Уже в 1942 году было обеспечено «бесперебойное продвижение груза через котласский железнодорожный вокзал» [12, с.326], и назрела необходимость строительства другого здания. «В мае 1954 года строители первого участка Дорстроя Печорской ж/д начали рыть котлован для нового вокзала. Строителям потребовалось полтора года и несколько миллионов рублей, чтобы возвести здание площадью более 2,5 тысячи квадратных метров» [35].

В 1956 году здание сдали. Котлашан и гостей города поразили: лепнина, копии картин известных художников, 30-пудовая люстра с гирляндами хрустальных подвесок, три светлых сводчатых зала ожидания, где били фонтанчики с водой и стояли удобные овальные диваны. Работали не только кассы, но телеграф, книжно-газетный киоск, бюро культурного обслуживания, медпункт, комната отдыха, комната матери и ребенка. Новый вокзал долгие годы был эталоном обслуживания. Из характеристик вокзала: одновременный пропуск 500 пассажиров дальнего и местного сообщения, 130 - пригородного, пропускная способность касс - до 1400 человек в сутки.

Бывший начальник СПП-353 А.В.Некрасов: «Сдали вокзал в эксплуатацию в третьем квартале 1956 года. Благоустройством прилегающей территории продолжалось и в 1957 году. Памятник В.И.Ленину на привокзальной площади воздвигли в 1958 году. При строительстве вокзала забивали сваи из круглого леса для крепления котлованов: длиной до 2 метров из леса диаметром не менее 16 см - вручную "бабой", сделанной из двух буферов от двухосных вагонов, вес до 60 кг. Для устройства мозаичных полов во всех залах и паркетных полов в ресторане кроме уплотнения грунта щебнем и гравийным балластом делали набивные бетонные сваи! Стоят эти полы уже полвека, не требуя ремонта и без единой просадки» [13]. Строитель вспоминает и проезд на станцию в марте 1958 года министра Б.П.Бещева. В наше время привокзальную площадь украсил паровоз-памятник, установленный в августе 2007 года.

В конце минувшего века произошли важные структурные перемены. В 1997 году создали Котласскую дирекцию по обслуживанию пассажиров - на базе вокзала станции Котлас-Южный (и вокзалов Великого Устюга, Вельска), здешнего вагонного депо (в нем недавно освоен ремонт вагонов с климатической установкой). В 2005 году котласский пассажирский комплекс вливается в Северную региональную дирекцию по обслуживанию пассажиров (вместе с пассажирским отделом отделения дороги).

В новом тысячелетии с вокзалом начались серьезнейшие проблемы: ведь более полувека он не ремонтировался капитально. Это заметил транспортный прокурор: «Вокзал давно не отвечает требованиям ни санитарной, ни пожарной безопасности, тут нарушаются права потребителей... прокуратура внесла множество актов реагирования» [11, с.1]. В начале 2010 года

Котласский городской суд удовлетворил иск транспортного прокурора, вокзал для приема и обслуживания пассажиров закрыли... [36]

Подведем итоги и сделаем выводы. Обстоятельства, вызвавшие появление к жизни станции Котлас-Южный - общероссийского масштаба. Могучие исторические процессы (экономическое развитие империи, в частности, потребности торговли) уже в середине XIX века поставили пристань села Котлас в самое выгодное положение. Возникнув здесь, станция дала перспективы большому городу, который даже претендовал на статус центра губернии.

В истории станции много ярких страниц: само появление, забастовка 1905 года, создание бронепоезда в Гражданскую войну, почины тружеников в Великую Отечественную войну и в послевоенный период, два рождения вокзала, кардинальное техническое перевооружение. Если в первые свои годы станция способствовала развитию населенного пункта, то в послевоенное время, наоборот, развитие города Котласа помогало развиваться станции. Появлялись новые предприятия, промышленные объекты и жилье, росло население - увеличивались грузооборот и пассажиропоток.

Сначала станция была тупиковой, далее получила пути на Коношу и Воркуту, что привело к созданию важнейшей на севере транспортной развязки, в наше время переживает реконструкцию управления движением - все это с неуклонным возрастанием значения и места на сети дорог. Отличительная особенность станции - ее пассажирский статус с ветвями на все стороны света.

Локальное исследование истории одной из решающих станций на северной магистрали (не потерявшей своего стратегического положения) с целью обобщения и углубления знаний - в итоге успешное. Объята судьба станции в ее развитии на протяжении 111 лет. В кировских архиве, научной библиотеке и железнодорожном музее удалось выявить новые факты начального периода станции и ввести их в научный оборот. Перспективы дальнейшей разработки темы многообещающи, многие аспекты могут стать самостоятельными темами. Необходимо изучить фонды соответствующих архивов, транспортную печать. Дальнейшие поиски и обработка фактов позволят углубить исследование, вплоть до написания монографии.

#### Источники и литература

1. Антропова С. Котлас глазами путешественников // Вечерний Котлас. 2004. 17 июня.
2. Большая энциклопедия транспорта. Т.4. Железнодорожный транспорт. М., 2003.
3. Большевицкий транспорт. 1951. 17 ноября.
4. Вятская речь. 1912. 3, 5, 6, 12, 17 января.
5. Вятская речь. 1913. 28 июля.
6. Вятская речь. 1913. 22 августа.
7. Вятская речь. 1913. 22 сентября.
8. Государственный архив Кировской области (ГАКО). Ф.725. Оп.1-2.
9. Двинская правда. 1968. 7 мая.

10. Железнодорожный транспорт: энциклопедия М, 1994.
11. Климачева И. Быть или не быть? // Двинская правда. 2009. 15 декабря.
12. Летопись Северной магистрали: из века XIX в век XXI. Ярославль, 2008.
13. Некрасов А.В. Воспоминания // Архив автора.
14. О, Котлас, изменился облик твой! // Северная магистраль. 2008. 26 декабря.
15. Она сделала Котлас городом // Наша платформа. 2008. 26 декабря.
16. Олег Захожий: с верой в стабильность // Северная магистраль. 2009. 25 декабря.
17. Очерки истории Удмуртии XIX века. Вып.3. Ижевск, 1996.
18. Памятная книжка Вятской губернии и календарь на 1904 год. Вятка, 1903.
19. Памятная книжка Вятской губернии и календарь на 1905 год. Вятка, 1904.
20. Парфенов А., Старцев А. Котлас. Архангельск, 1959.
21. Покаяние (Мартиролог). Т.1. Сыктывкар, 1998.
22. Покаяние (Мартиролог). Т.2.Ч.2. Сыктывкар, 1999.
23. Порецкий Н. Станут парками // Гудок. 2008. 7 ноября.
24. Ракигин В. Забастовка железнодорожников Котласа // Двинская правда. 1975. 1 февраля.
25. Ракигин В. Память берегая... // Двинская правда. 1986. 9 декабря.
26. Рекант Г., Шептяков Н. Соревнования по гражданской обороне // Двинская правда. 1977. 27 мая.
27. Северная магистраль. 1977. 31 июля.
28. Талых Г. Как это было // Наша платформа. 2004. 29 июля.
29. Талых Г. 140 лет - железной дороге // Двинская правда. 2004. 30 июля.
30. Талых Г. Отец рассказывал... // Северная магистраль. 2007. 17 августа.
31. Финогенов В. Три станции в одной // Северная магистраль. 2008. 19 декабря.
32. Фонд музея железнодорожного транспорта станции Киров (копия: ГАКО. Ф.574. Оп.2. Д.237).
33. Фонд музея железнодорожного транспорта станции Киров (копия: Партийный архив Кировского областного комитета КПСС Ф.45. Оп.1. Д.39).
34. Фонд музея железнодорожного транспорта станции Киров (приказ по МПС).
35. Шадрин С. Вокзал южный - город северный // Северная магистраль. 2007. 20 апреля.
36. Шелест В. Вокзал закрыли // Двинская правда. 2010. 26 марта.
37. Шептяков Н. Хроника соревнования // Гудок. 1976. 7 декабря.
38. Шептяков Н. На станции Котлас-Южный введена в строй система электрической централизации стрелок и сигналов // Северный комсомолец. 1977. 23 февраля.
39. Шептяков Н. Подготовка к лету // Двинская правда. 1977. 15 апреля.
40. Ярыгин Л. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги // Северная магистраль. 2007. 27 июля.