

Как Котлас стал центром Печорской железной дороги

Учитывая, что железнодорожный транспорт дал городу Котласу мощнейший толчок в развитии, предлагаем фрагмент воспоминаний Юрия Степановича Линде, написанных в январе 1968 года. В 1942 году в составе аппарата Управления Ленинградской железной дороги Юрий Степанович был эвакуирован в Котлас для организации эксплуатации Северо-Печорской железной дороги, а после войны возвращаться в Ленинград не стал.

Юрий ЛИНДЕ
Фото С. СВЕТЛОВОЙ

Шел 1942-й - второй год Великой Отечественной войны. Управлению Ленинградской железной дороги фактически стало нечем управлять. Его функции в действительности перешли к находящемуся также в Ленинграде Управлению Октябрьской железной дороги. Кроме этого, блокада Северной столицы немецко-фашистскими группировками парализовала работу железнодорожного транспорта. В этих условиях Государственный Комитет Обороны решил аппарат Ленинградской в полном составе перебросить в Котлас для организации Управления Северо-Печорской магистрали, вступающей в эксплуатацию.

Переправлялись через Ладогу на самоходных баржах. Затем нас погрузили в специальный железнодорожный состав, собранный из различных вагонов. На нем и добирались до Котласа.

В Котлас прибыли 14 июля 1942 года. На вокзале нас встречали заместитель начальника дороги Петр Иванович Васильев, редактор железнодорожной газеты Платон Алексеевич Пузыревский и другие товарищи горкома партии.

С ходу нас пригласили в столовую. Уговаривать долго никого не пришлось. Невзрачная деревянная столовая на привокзальной площади подкупила нас тем, что всем на второе выдали по две порции каши. Это для нас уже кое-что значило.

Наш состав поставили на отстой в так называемый

ленинградский тупик. Этот поезд очень долго служил нам жильем.

Штаб дороги кое-как разместился в шести непригодных зданиях: руководство и оперативные службы - в доме № 31 по улице К. Маркса (на месте нынешней школы № 14), дорпрофсоюз, редакция железнодорожной газеты, аппарат дорожного ревизора и административный отдел - в доме № 28 по той же улице, политотдел, кадры и другие отделы - на Октябрьской, 44, на Урицкого (на месте нынешнего торгового центра «Арктика»), на Калинина, где сейчас школа № 76, и даже в подвале Госбанка по улице Ленина.

На первых порах сидели мы на деревянных чурках. Тот, кому доставалась школьная парта, считался счастливым.

Вот так с этого все и началось.

Позднее стали обживаться, появились мебель и связь.

Шли годы.

А там, глядишь, для Управления дороги выстроили лучшее в городе здание. Да что там в городе, за него не стыдно даже перед столицей. Сейчас спасибо строителям говорят живущие в нем питомцы железнодорожной школы-интерната № 2.

Появились многоэтажные каменные жилые дома, школы, больница, Дом культуры. Но все это уже позднее.

Справедливости ради здесь уместно будет отметить немалый вклад в развитие и дороги и города, который внесли ленинградские железнодорожники. Многих из них уже нет в живых. Добрая память о ленинградцах, об их делах до сих пор живет в сердцах многих работников железной дороги города.

**Подготовил
Дмитрий ГОРЫНЦЕВ,
сотрудник Котласского
краеведческого музея.**



И сегодня бывшее здание Управления Печорской железной дороги украшает город.