

**ПОСЛЕ** падения крепостного права в Россия начал быстро развиваться капитализм, прежде всего в промышленности. Возникли новые заводы и фабрики. Строились железные дороги. К этому времени относится и сооружение железнодорожной ветки Вятка (ныне Киров) — Котлас. Дорога сооружалась по настоянию сибирских купцов и уральских лесопромышленников, заинтересованных в вывозе через Котлас—Архангельск на внешние рынки хлыба, пушнины, масла, пиломатериалов и других товаров.

Дорога строилась долго: е середины и до конца девяностых годов XIX века. Одновременно с возведением железнодорожного полотна весь берег Малой Северной Двины, начиная от Котласа к югу до деревни Болтинка, стал застраиваться амбарами-зернохранилищами, принадлежащими железной дороге, иностранным фирмам Натансона, Луи Дрейфуса, а также Русскому для внешней торговли банку. Часть этих складов стоит и поныне. К зернохранилищу подвели железнодорожную ветку, по которой подавались из Котласа вагоны с грузом. В межнавигационный период эти грузы складывались в амбары, а летом как из амбаров, так и прямо из вагонов, по лоткам перегружались в баржи и дальше шли в Архангельск.

Условия труда грузчиков были чрезвычайно тяжелыми. Механизация самая примитивная: тачки да вагончики от амбара на дамбу, а в остальной работе — плечи. Рабочий

# Рождение станции Котлас

## К 80-ЛЕТИЮ ОКОНЧАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ ВЯТКА-КОТЛАС

день длился двенадцать часов. Заработок мужчины-грузчика составлял один рубль в день. Никаких профсоюзов, ни соцстраха, как известно, не было. Многие болели, а лечиться нигде. Больница находилась в восьми верстах за Двиной, в Удуме. Жестокая эксплуатация приносила капиталистам огромные прибыли.

В бедственном положении оказались крестьяне деревень Петрухинской, Осокориха и Овечкино, у которых были изъяты поля под так называемую полосу отчуждения, а деревни Овечкино и Осокориха перенесены с берега реки к лесу. За отнятую землю правительство по закону должно было уплатить крестьянам деньги, так как другой пахотной земли взамен не выделено, да ее и не было поблизости. Однако в правительстве решили иначе — вместо денег предоставили крестьянам в пользование лежащее сзади деревень покрытие мелким лесом болото. Поэтому

многие крестьяне пошли работать по найму: мужчины — на железную дорогу и водный транспорт, а женщины, подростки и дети — в зернохранилища.

Одновременно с вводом в эксплуатацию дороги были сооружены вокзал, депо, водонапорная башня и водокачка, а также шесть типовых жилых домов, сохранившихся до наших дней.

С окончанием строительства дороги Котлас превратился в крупный по тому времени транспортный узел и перевалочный пункт. Это вызвало интенсивное развитие речного флота. Возникли частные пароходные компании, самой крупной из которых было «Акционерное пароходное общество Котлас-Архангельск—Мурман», имевшее не только буксирные, но и пассажирские суда и поставившее первую пристань в Котласе.

Оживилась и экономическая жизнь Котласа. В 1901—1902 годах купцы построили три паровых мельницы, хлебопекарни. Открылись торговые лавки, трактиры.

С тех лор неузнаваемо изменилась железнодорожная линия Котлас—Киров. Ушли в прошлое паровозы «овечка». Их давно заменили современные мощные тепловозы. В два раза увеличилась скорость движения поездов. Если в 1899 году, когда дорога начала действовать, из Котласа отправлялся лишь один поезд, то теперь несколько пар поездов. Во много раз вырос грузооборот.

В. РАКИТИН.