

Она сделала Котлас городом

110 лет исполняется со дня появления станции Котлас-Южный, положившей начало созданию транспортного узла на юге Архангельской области. Сегодня самое время вспомнить, как начиналась работа станции и чего удалось достичь железнодорожниками за более чем век ее существования.

В 1894 году, летом, российское правительством организовало экспедицию на Север под руководством министра финансов С. Ю. Витте. В состав экспедиции была введена комиссия во главе с генерал-лейтенантом Перцовым для выяснения, какую железную дорогу необходимо провести на Север. После завершения экспедиции прошло 14 заседаний, прежде чем комиссия пришла к заключению: железную дорогу Пермь-Вятка-Котлас построить при первой же возможности, так как она одна может предоставить выход сибирскому хлебу к Архангельскому порту и тем самым способствовать развитию хлебопашества в Сибири и обратит Архангельск в экспортный порт.

Строительство железной доро-

ги финансировали заинтересованные в вывозе сибирского хлеба, масла, льна, пушнины на внешний рынок купцы и промышленники братья Володины, Натансон, Луи Дрейфус и К°, Русский банк внешней торговли.

Селу Котласу суждено очень скоро играть видную роль. В недалеком будущем оно разовьется в город. Котлас стоит при слиянии Малой Двины с Вычегдой. Сюда должен выйти из Перми и Вятки великий сибирский железный путь и открыт сток товарам Сибири в ближайший к нему морской порт Архангельск.

Н.Л. Лейкин

Промышленники, строившие железную дорогу, предполагали быстро возместить свои затраты, они рассчитывали, что поток грузов будет очень большим. Однако надежды их не оправдались. В сентябре 1899 года газета «Наш край» писала, что «... значительного движения грузов не было и нет...»

В 1900 году газета снова сообщила, что станция Котлас принимает в сутки «...только пару поездов, из которых один товаро-пассажирский, но пассажиров в нем редко когда набирается 1-1,5 вагона III класса».

Значение Котласского железнодорожного узла возросло после окончания гражданской войны в период восстановления народного хозяйства. Через котласские лесоперевалочные базы осуществлялся экспорт лесоматериалов в зарубежные страны. Резко возрос грузооборот станции Котлас. В 1930 году сюда прибыло около 9000 вагонов с

грузом и отправлено около 11000 вагонов. В 1934 году грузов 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. Котласские железнодорожники резко увеличивают качественные показатели.

Перед Великой Отечественной войной грузооборот станции Котлас-Южный достигал уже почти миллиона тонн в год. Эко-

номическая значимость Севера к этому времени неимоверно выросла. Задачей 1942 года стало присоединение линии Котлас-Кожва к линии Котлас-Коноша и Кожва-Воркута. Котлас, расположенный примерно на середине пути между Москвой и Воркутой, оказался в выгодном положении. Именно здесь организовали управление железной дороги.

(Начало. Окончание на стр. 2)



Станция Котлас в начале XX века.



(Окончание. Начало на стр. 1)

В 1942 году было построено вагоноремонтное депо в том месте где оно находится и в нынешнее время. Депо специализировалось на ремонте крытых вагонов, вагонов ледников. Во время войны станки стояли в деревянных зданиях, зачастую только имелась крыша, без стен.

В 1976 году на станции введена в действие блочная маршрутно-релейная централизация стрелок и сигналов. В 70 годы наиболее эффективно на станции стала применяться технология пакетной переработки грузов, что позволи-

ло высвободить большое количество полувагонов необходимых для погрузки угля.

Хотелось бы отметить ветеранов, внесших большой вклад в развитии станции. Это дежурный по парку Анатолий Петрович Шошкин, дежурный по вокзалу Александра Павловна Чижова, инспектор по кадрам Людмила Петровна Стрекаловкая, приемосдатчик Людмила Николаевна Защитникова.

В настоящее время станция по характеру работы является пассажирской, единственной на Северной железной дороге. Станция

Котлас-Южный производит формирование пассажирских поездов на Москву, Санкт-Петербург, Архангельск, Сыктывкар. Производятся 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, экипировочные устройства, подзарядные электролинии, вагномоечная машина. В 2009 году в ЛВЧД планируется построить пункт подготовки вагонов к ремонту (ППВ).

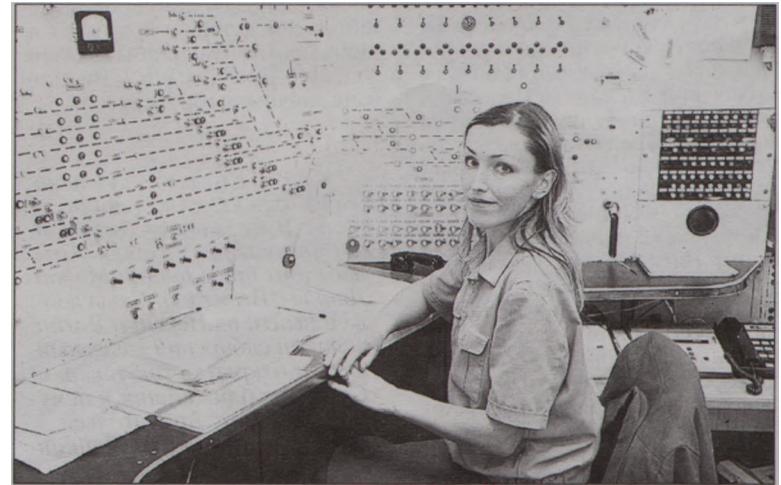
Кроме того маневровые бригады станции Котлас-Южный работают в передаточно-вывозном движении и производят обслуживание близлежащих станций Мостозавод, Заовражье, Савватия, Красавино, Котлас-Северный, Приводино.

За 11 месяцев 2008 года качественные показатели такие как, простой вагона под одной грузовой операцией и простой транзитного вагона с переработкой выполнены на 118 и 139 процентов соответственно. Погрузка выпол-

Она сделала

нена на 101 процент в вагонах, в тоннах - на 103 процента. К аналогичному периоду прошлого года на 106 процентов в вагонах и на 114 процентов в тоннах. Основными отгружаемыми грузами являются строительные (конструкции мостов, ЖБИ, шпалы, фундаменты, перронные плиты), лесные, метизы для нужд железнодорожного транспорта.

Точно по графику обеспечивается отправление пассажирских поездов. Сложенная работа была бы невозможна без согласованных действий движущих, вагонников, локомотивщиков, работников грузового и пассажирского цеха. Лучшие люди данных подразделений это дежурный по станции Татьяна Сергеевна Гладышева, составитель поездов



Котлас городом

Борис Владимирович Игнатьев, дежурный по парку Елена Николаевна Коровина, оператор при ДСП Любовь Ивановна Мосеева, оператор СТЦ Елена Анатольевна Чеснокова, приемосдатчик Валентина Егорьевна Понариина, машинист-инструктор Яков Александрович Черепанов, осмотрщик вагонов Александр Васильевич Захаров.

На станции работают династии, имеющие общий трудовой стаж не один десяток лет. Например, в семье Фоминых работает второе поколение железнодорожников. Фоминых Леонид Прокопьевич и Фоминых Вера Даниловна, отработавшие в общей сложности на станции более 60 лет (он составителем поездов, она оператором поста

централизации), вырастили достойную смену: сын Владимир Леонидович - составитель поездов - отработал 16 лет, дочь Оксана Леонидовна - инженер станции - работает 18 лет.

На станции более 27 лет отработала дежурным по парку Галина Арестовна Игнатьева, ее сын Борис Владимирович Игнатьев работает на станции составителем поездов 19 лет.

Семья Людмилы Николаевны

В разные года станцией руководили

Комков Б. В.

Мотовилин Н. В. (будущий начальник Сольвычегодского отделения).

Бубнов А. Е.

Лысцев Б. А. (будущий начальник НОДГШ).

Федяев С. И.

Никифоров И. Г. (будущий начальник службы инвестиционной политики Северной ж.д.).

Чекмарев А. Л. (будущий начальник отдела коммерческой работы Сольвычегодского отделения).

Леготин В. Н. (будущий главный инженер МСП-59 ОАО РЖДстрой)

Никитин В. В.



Ветераны станции.

и Николая Николаевича Защитниковых посвятила себя железной дороге. Людмила Николаевна отработала на станции приемосдатчиком груза и багажа 28 лет, муж электромехаником ШЧ-13 - более 25 лет. Вырастили достойную смену: дочь Оксана Пишалкина работает на станции 16 лет, после окончания института получила профессию дежурного по станции.

Глава семьи Федяевых - Сергей Иванович с 1969 года отработал на станции 38 лет, награжден именными часами от руководства отделения дороги. Воспитал до-

стойную смену: сын Владимир, бригадир ПЧ-26, дочь Наталья, приемосдатчик груза и багажа заканчивает РГОТУПС в 2009 году.

Станция динамично развивается, на прилегающих к станции перегонах произведен капитальный ремонт главных путей. В летний сезон 2008 года на трех станционных путях уложена железобетонная решетка, в 2007 году построены новые тензометрические весы. Завершается реконструкция участка Котлас-Южный, Мостозавод, Котлас-Узловой, Заовражье.