

ПЕРМЬ — КОТЛАС

СТРАНИЧКИ ИСТОРИИ

В 1972 году исполняется 75 лет со времени строительства и пуска в эксплуатацию Пермь — Котласской железной дороги через Вятку (Киров). Протяженность дороги от Перми до Котласа составляла 810 верст. Строительство дороги явилось большим событием, это была одна из первых железных дорог на Европейском Севере.

Пермь — Котласская железная дорога построена, в основном, с целью вывоза сибирского хлеба на внешний рынок через Архангельский морской порт.

С постройкой железной дороги Котлас превратился в значительный, по тому времени, транспортный узел и большой перевалочный пункт грузов. Он стал известен не только в нашей стране, но и за границей. В Котласе находились агентства банков (Русский для внешней торговли, Коммерческий, Русско-Азиатский) и агентства некоторых иностранных торгово-промышленных фирм.

Основными грузами, шедшими через Котлас, были сибирский хлеб и лесоматериалы с уральских лесопильных заводов.

До постройки железной дороги Котлас представлял собой село с церковью на берегу реки и

трима деревнями: Жернаково, Петрухинская и Котлас. Промышленных предприятий не было, известно лишь, что в четырех верстах на речке Лименде существовал лесопильный завод, построенный в 1787 году, от которого сохранилось название небольшой деревушки Завод. Судоходная пристань находилась на левом берегу Северной Двины при деревне Ускурье, в 12 километрах ниже по течению реки. Здесь проходил старинный тракт Москва — Вологда — Архангельск и здесь же был перевоз через реку.

С постройкой железной дороги лицо Котласа резко изменилось. Береговая полоса на протяжении до 5 километров была отчуждена для нужд железной дороги, в связи с этим перенесены с берега за железнодорожную линию деревни Петрухинская и Овечкино. Построены каменные здания: паровозное депо, железнодорожный вокзал, водонапорная башня и водокачка.

Для железнодорожных служащих были построены деревянные дома. Начальник службы пути и зданий жил в особняке на берегу реки. Большинство железнодорожных рабочих жили в деревянных и строили свои небольшие

домики в полосе отчуждения. От железнодорожного вокзала до товарного двора, зернохранилищ и до пристани были устроены мощные уральским серым камнем проезжие дороги.

Для хранения зерна на время закрытия навигации построены специальные склады — зернохранилища вдоль берега реки с подъездными железнодорожными путями.

С постройкой Пермь — Котласской железной дороги грузооборот по Северной Двине от Котласа до Архангельска значительно увеличился. В конце XIX столетия образовалось акционерное общество речного пароходства под названием «Северное пароходное общество Котлас — Архангельск — Мурман», которое быстро развилось и к началу первой мировой войны 1914 года являлось монополистом на реках Северного бассейна.

С постройкой железной дороги Котлас стал притягательной силой сезонных рабочих, которые находили здесь применение своему труду, в основном на погрузочных работах.

Тяжела была жизнь сезонных рабочих. Продолжительность рабочего дня не ограничивалась и была не менее 10 часов. Охраны

труда на производстве не было. В случае болезни или увечья заработная плата не выплачивалась. Заработная плата женщин и подростков при одинаковой продолжительности рабочего дня была значительно ниже, чем у мужчин.

Котлас не стоял в стороне от больших событий. Революция 1905—1907 годов всколыхнула и Котлас. Железнодорожники и рабочие-грузчики устраивали забастовки и демонстрации с требованием уменьшения продолжительности рабочего дня и увеличения заработной платы. Был создан Революционный комитет, состоявший из 10 человек, председателем которого был железнодорожный врач И. И. Рыков. Была налажена связь с Московским революционным комитетом. После революции И. И. Рыков и несколько рабочих были арестованы и вывезены из Котласа. В числе их были Бурдаев, Дубровин, Львов и другие.

Во время мрачной полосы реакции, несмотря на жестокие полицейские преследования, в Котласе революционная волна не замирала, что видно из донесений полицейских чиновников Сольвычегодска вологодскому губернатору. Они сообщали, что рабочие железнодорожной станции Котлас читают революционные листовки, в разговорах между собой ругают царя и царское правительство. Железнодорожники устраивали маевки.

Революционный накал котласских железнодорожников не по-

тухал вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции. Подтверждением этому является резолюция общего собрания котласских железнодорожников, состоявшегося в июле 1917 года, после событий в Петрограде, когда реакция стремилась обезглавить большевистскую партию:

«Обсудив злободневные вопросы текущего политического момента, собравшиеся рабочие постановили:

1. Буржуазной печатью ведется в настоящее время недостойная травля большевиков. Под этим флагом борьбы с большевизмом названная печать проводит стремление кадетских и черносотенных кругов подорвать авторитет руководящих органов революционной демократии и в лице Советов рабочих, солдатских депутатов водворить царство кнута в армии и помешать укреплению завоеваний революции...

3. Выражая свое полное доверие Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, собрание приглашает всех крестьян и рабочих сплотиться вокруг этих единственно надежных органов русской революции.

За годы Советской власти Котлас все время рос и неузнаваемо изменился. Из тупиковой железнодорожной станции превратился в большой транспортный узел и промышленный центр Северного края.

В. ПОТАПОВ.