

# Проблемы пассажирского сервиса в начале XX века

Дмитрий ГОРЫНЦЕВ, историк-краевед

Фото из фондов Котласского краеведческого музея



Завершение в 1899 году строительства Пермь-Котласской железной дороги открыло новый, более дешевый, путь из Сибири на Русский Север, что позволило существенно увеличить объем грузопассажирских перевозок, а также торговых сделок с европейскими странами через порт Архангельск. В первую очередь это относилось к зерну, вывоз которого только из Вятской губернии составлял ежегодно 22,5 миллиона пудов. Сравнительно низкая себестоимость транспортировки хлеба – от 68 копеек до 1 рубля 36 копеек за четверть (четверть равнялась 57,33 кг зерна) – приносила от его экспорта миллионные прибыли, что сразу повысило отчисления в государственный бюджет. Об этом много писали в архангельском, вологодском и вятском губернских вестниках. В целом же на этом новом пути грузовые перевозки стали своеобразной бочкой меда, а ложкой дегтя оказались пассажирские перевозки, точнее, их сервис.

Уровень технического прогресса в начале XX века не позволял транспорту – как железнодорожному, так и речному – набирать большие скорости, потенциально увеличивавшие

– набирать большие скорости, потенциально увеличивавшие пассажиропоток (соответственно и прибыль) и одновременно снижавшие утомление людей от долгого пребывания на пароходе или в железнодорожном вагоне.

О дыме и копоти, образывавшейся от сгорания в топке угля или древесины и оседавшей на транспортном средстве, стоит вести вообще отдельный разговор. Все это было объективно непреодолимо. Иной являлась организация самих пассажирских перевозок. Вот здесь действительно можно было сделать многое для того, чтобы пассажиры от путешествия по просторам России получали удовольствие.



Начать следует с того, что много нареканий вызывало действовавшее с 1900 года ночное расписание прихода пассажирских поездов на станцию Котлас. Люди недоумевали, почему прибытие поезда из Вятки, который и так ходил три раза в неделю, нельзя перенести на утро или вечер.

Но это еще полбеды. Настоящей бедой стала несогласованность этого расписания с расписанием пассажирских пароходов, курсировавших по Сухоне и Северной Двине между Вологодой и Архангельском, а также направлявшихся к Усть-Сысольску

вверх по Вычегде. Пароходы швартовались у пристани Котлас также два-три раза в неделю, но, чтобы пересечь с поезда на нужный пароход, приходилось терять в ожидании двое, а то и трое суток. Где и как скоротать это время, если в Котласе не было гостиницы, а здания железнодорожного вокзала и

речной пристани, имевшие скромные залы ожидания, закрывались на ночь? При этом ожидавшим своего транспорта пассажирам в вечернее время предлагали покинуть вышеназванные помещения. Где будет пребывать человек ночью, никого не волновало. Исключение составляли люди высокого и благородного звания (железнодорожное и речное начальство, а также вышестоящие церковные иерархи), о транзите которых предварительно извещали заинтересованных лиц. Для таких пассажиров всегда готовили стол и двор. К людям «подлого» звания это, естественно, не относилось. Им блага цивилизации в виде крыши над головой можно было получить только утром с открытием залов ожидания. Возможность перекусить предоставлялась в буфете на железнодорожном вокзале. Те, кто считал это дороговатым, могли посетить рынок, располагавшийся на привокзальной площади.

Летом, в сухую погоду, простые обыватели проводили ночь на свежем воздухе. В непогоду приходилось проситься на ночлег в причтовые дома Котласской Стефановской церкви или в крестьянские дома деревни Большой Петрухинской. Добраться до соседних деревень ночью в распутицу было невозможно. К тому же в котласских деревнях отсутствовали извозчики. Попробуйте в потемках по грязи и слякоти добраться до вокзала или пристани! Это можно было сделать только летом. Весной и осенью эти проблемы серьезно обострились.

Учитывая столь сложные условия пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, местное население и окружные земства неоднократно подавали прошения в управление Пермской железной дороги о пересмотре неудобного расписания поездов.

До 1913 года жалобы оставались безответными. Весной означенного года железнодорожное начальство через котласских представителей торговли и пароходства признало расписание поездов тягостным для Котласа и предложило высказать свои предложения по изменению ситуации в лучшую сторону. Котлашане отписали, что желателен приход поезда в Котлас утром и уход вечером, чтобы можно было приноровиться в Вятке к другим поездом, уходящим в Пермь и Петербург утром и прибывающим в Вятку вечером.



Железнодорожный вокзал Котласа начала XX века.

18 апреля 1914 года управление дороги ввело новое расписание движения поездов, но никаких кардинальных изменений оно не имело. Поезд по-прежнему приходил ночью, создавая трудности местным жителям и транзитным пассажирам.

Попытки обратиться к пароходным компаниям с просьбой приспособить расписание движения пароходов к расписанию поездов успехов также не имели, потому как рейсы пассажирских пароходов уже были приноровлены к поездом в Вологде и Архангельске.

Решением проблем котласского транспортного узла

серьезно стала заниматься с 1919 года уже советская власть. Учитывая, что Пермь-Котласская железная дорога являлась однопутной и проход по ней поездов, особенно встречных направлений, весьма затруднен, было принято предложение о вечернем отправлении поездов из Вятки и Котласа, чтобы они утром прибывали на конечную станцию.

Расписание пассажирских пароходов, курсировавших по Сухоне, Северной Двине и Вычегде, в 1919 году тоже подверглось оптимизации за счет увеличения количества судов, а также организации их движения в ночное время.

Учитывая круглосуточный график работы котласского транспортного узла, залы ожидания на пристани и вокзале уже не закрывались на ночь. Если человек задерживался в Котласе на несколько дней, ему предлагали койко-место на дебаркадере. Командировочным по партийной линии в период командировки предлагали переночевать в доме сотрудников местной партийной ячейки, согласившихся принять постояльца. Никакой платы в этом случае человек не вносил: считалось, что он осуществляет плату непосредственно своей профессиональной деятельностью. Упоминания о гостиницах как таковых встречаются в документах только с 1925 года.