

60 С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ,

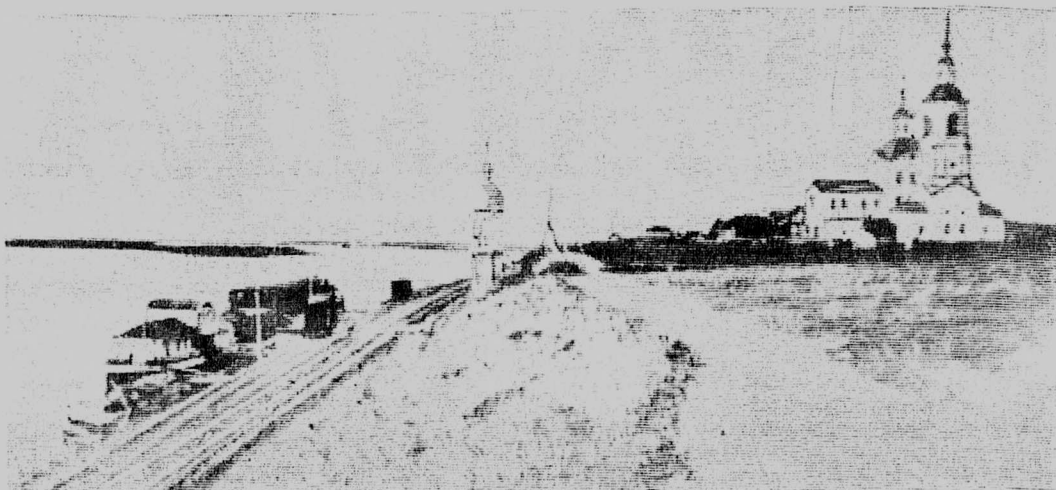
Строки из биографии

ДВЕ знаменательных даты отмечают в этом году жители города Котласа — 60-летие Великого Октября и 60-летие своего города. Котлас — ровесник Октября. Он родился в период, когда Россия шла от буржуазно-демократической революции, положившей конец царской монархии, к революции социалистической, основавшей первое в мире социалистическое государство.

За годы Советской власти Котлас вырос в большой город, с более чем 100-тысячным населением, с крупными промышленными предприятиями, учебными заведениями и другими учреждениями.

Что же представлял Котлас в первый год своего существования?

Об этом могут рассказать только старожилы да архивные материалы.



В ПРОШЛОМ...

1917 год. На территории, которую занимает современный город, были расположены разобщенные между собой погост Котлас с церковью, железнодорожная станция Котлас с паровозным депо и несколькими служебными бараками.

В период навигации на Малой Северной Двине функционировала пристань Котлас. Неподалеку раскинулись деревни Жернаково, Большая и Малая Слободки, Перевоз, Петрухинская, Болтинская, Овечкино, Осокориха.

Расширение транспортных операций Котласского узла явилось стимулом для развития торговли и финансовых операций. В деревне Жернаково появились купеческие магазины, пекарни и мельницы. Образовались банки — Международный коммерческий и Русский для внешней торговли. Первый размещался в сохранившемся до наших дней доме на углу улиц Ленина и Мелентьева, а второй — на улице Ленина, 64 (редакция газеты «Двинская правда»). Появились капиталисты

и многочисленная группа приказчиков и служащих.

После февральской буржуазной революции революционное движение в стране парастало. В результате и в Котласе 29 марта 1917 года образовался первый Совет рабочих и крестьянских депутатов во главе с членом большевистской партии с 1903 года, бывшим политическим ссыльным Афанасием Михайловичем Чирковым.

В июне 1917 года Временное правительство по ходатайству местной буржуазии преобразовало поселок Котлас в город. Численность населения достигала тогда 4300 человек,

Из культурно-просветительных учреждений в городе имелись: церковно-приходская школа, двухклассное железнодорожное училище, клуб. Больница находилась в деревне Удима при волостном управлении.

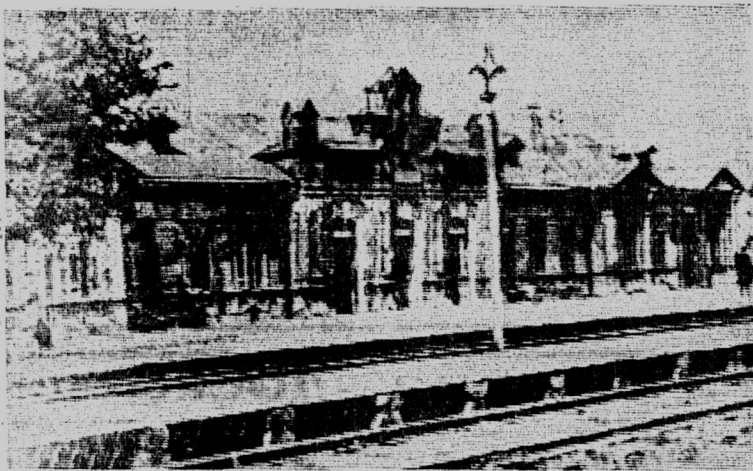
В дни Великой Октябрьской социалистической революции мельницы и пекарни и некоторые другие предприятия, а также часть речных судов перешли в собственность трудящихся.

Весной 1918 года интервенты захватили Мурманск, 2 августа 1918 года — г. Архангельск, над Котласом нависла угроза захвата вражескими войсками.

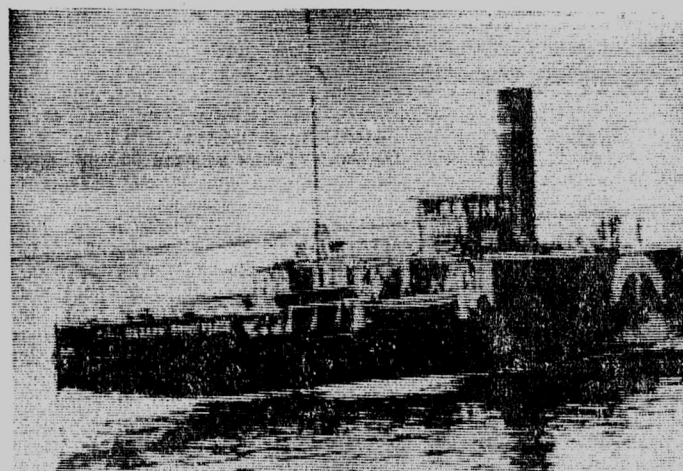
В Котласе и В. Устюге спешно создавалась флотилия из обычных буксирных и грузовых пароходов, а также барж, которые покрывались броней в самых уязвимых местах, на них устанавливали пушки и пулеметы.

Командующим Северо-Двинской военной речной флотилией был назначен Павлин Федорович Виноградов.

Борьба советского народа против интервентов закончилась полной победой. В феврале 1920 года войска англо-американских захватчиков были окончательно выброшены Красной Армией с Севера.



На снимках: сверху — берег Малой Северной Двины (снимок 1907 г.); слева — железнодорожный вокзал ст. Котлас в 1916 году; справа — пароход «Павлин Виноградов» (фотоснимки из фондов историко-революционного музея города).



...И ТЕПЕРЬ

* За годы Советской власти Котлас стал крупным промышленным и транспортным узлом на юге Архангельской области. Ежегодно предприятия города производят различной продукции более чем на 350 млн. рублей. Объем производства и реализации продукции с каждым годом увеличивается.

* Сейчас со станции Котлас уходят железнодорожные пути на несколько направлений — Киров, Коношу, Воркуту, Великий Устюг. Ежедневно кассы Котласа продают пас-

сажиром на дальних и пригородных поездах более 5 тысяч билетов. Столько же человек ежедневно прибывает в наш город. Значительную часть пассажирских и грузовых перевозок обеспечивают речной, воздушный и автомобильный транспорт.

* Неузнаваемо изменилось лицо нашего города. Из деревенного поселка и деревень он вырос в многоэтажный благоустроенный город с населением (вместе с рабочими поселками) в 110 тысяч человек.

* Только за девятую пятилетку введено в эксплуатацию 285 тысяч квадратных метров жилой площади. В 1973 году в город пришел природный газ. Построено более 40 километров разводящих газовых сетей, газифицирован 31 процент жилой площади, переведено на газовое топливо 14 отопительных котельных.

* Завершается реконструкция водопровода первой очереди (очистные сооружения, насосные станции, разводящие сети, водовод). Построены очистные сооружения, канализация города, водовод

из Коряжмы в поселок Вычегодский.

* Предприятия службы быта, в которых работает свыше 1,3 тысячи человек, предоставляют городу свыше 250 различных видов услуг.

* Растет сеть предприятий торговли. Сейчас в городе 123 магазина, 77 столовых, кафе и ресторанов, в которых одновременно могут пообедать почти восемь тысяч человек. За год магазины города продают товаров на 110 млн. рублей.

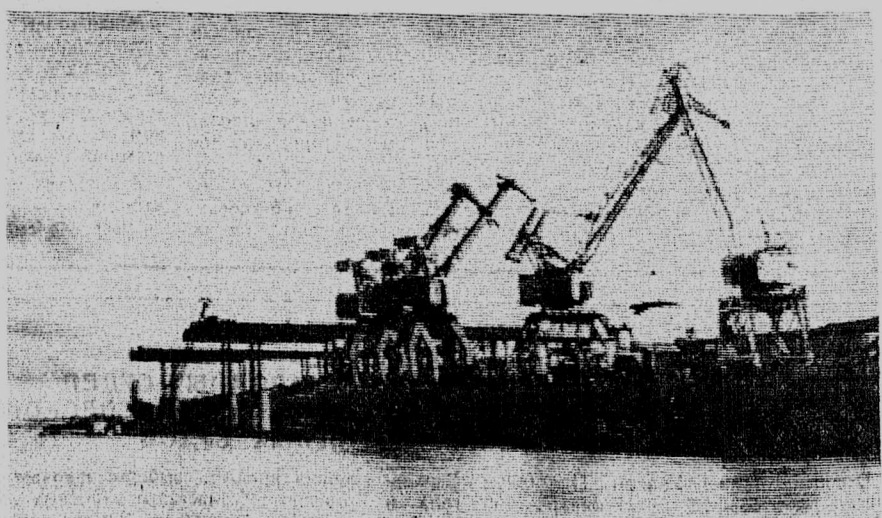
* В девятой пятилетке в основном завершен переход к

всеобщему среднему образованию молодежи.

* Совершенствуется медицинское обслуживание города. Сегодня работают 5 больниц, 20 учреждений амбулаторно-клинической помощи, 12 женских и детских консультаций, 5 детских молочных кухонь, 8 аптек.

* В городе есть драматический театр, четыре дома культуры, четыре кинотеатра, 9 клубов, 20 библиотек.

На снимках: новые жилые дома в Котласе, мощная погрузочно-разгрузочная техника на причалах ЦБК.



РОДНОЙ ГОРОД

ПОЧЕТНЫЕ ГРАЖДАНЕ КОТЛАСА



Анастасия Алексеевна Аввакумова и Степан Григорьевич Омельчук — первые почетные граждане нашего города. Несмотря на то, что это люди разных поколений, несмотря на их разницу профессий, их объединяет одно — любовь и преданность к своему родному городу, к его жителям.

Анастасию Алексеевну хорошо знает несколько поколений котлашан. Это она дала путевки в жизнь тысячам юношей и девушек нашего города, которые трудятся теперь во всех отраслях народного хозяйства, их можно встретить в любом городе нашей необъятной страны. А. А. Аввакумова — педагог. Многие годы она была директором железнодорожной школы № 76.

Несмотря на возраст, этот беспокойный человек, коммунист и теперь продолжает вести активную общественную работу в городе, воспитывая молодежь на революционных и трудовых традициях отцов и дедов.

Другой почетный гражданин города — не коренной котлашанин. Степан Григорьевич приехал на строительство Котласского целлюлозно-бумажного комбината по комсомольской путевке в Украины. За долгие годы работы наш город стал для этого человека второй родиной, городом близким и родным.

По профессии Степан Григорьевич — строитель, бригадир знаменитой в области комплексной бригады отделочников СМУ-2 треста № 6. Внима-

тельно следя за всеми новинками в строительном деле, передовой бригадир широко применяет их в работе своего коллектива. Это тонкий знаток своего дела, умелый воспитатель и наставник молодежи.

В дни, когда начало разворачиваться соревнование в честь 60-летия Великого Октября, бригада С. Г. Омельчука выступила с добрым почном: добиваться высокого качества строительных и отделочных работ на каждом рабочем месте. Этот почин получил широкую поддержку на предприятиях города. За выдающиеся достижения в деле промышленного и жилищного строительства на Котласском ЦБК С. Г. Омельчук награжден орденом Ленина.

ЗОВЕТ РЕКА ВЕТЕРАНА

ВСТРЕТИТЬСЯ с Феодосием Михайловичем Распоповым оказалось не так-то просто. Когда в управлении Лимендского завода сообщили его адрес, я тотчас отправился на квартиру известного на Севере речника. Думалось при этом: человеку 81 год, где ему быть, как не дома. Но каково же было мое удивление, когда соседи по квартире сообщили, что Феодосий Михайлович на работе. Он в рейсе...

ВСТРЕЧА все-таки состоялась. И удивительно интересно было слушать рассказы человека, коммуниста, который начал плавать на речных судах еще до революции, из глаз которого проносились грандиозные изменения на флоте, в самой жизни речников.

— Наверное, мало кто из старых котлашан помнит названия таких судов, как «Ношуль», «Малютка», «Внучата», «Порог», «Олечка», «Вель», «Забияка»... А мне в свое время на каждом из них довелось плавать. — начал свой рассказ Феодосий Михайлович. — Вскоре после революции все были национализированы. По нынешним временам это были суда-малютки. Их мощность составляла всего 50—100 лошадиных сил. Ходили они только на дровах. Порой, бывало, рейс еще не окончен, а топлива уже нет. Носом в берег — и вся команда выходит на сбор дров. Сам пилим, сами носим на палубу.

Вся жизнь этого интересного человека связана с флотом. Феодосий Михайлович начал трудиться в 1915 году обыкновенным матросом. Потом ходил штурвальным. Военную службу проходил также на флоте, но уже морском. Революцию встретил будучи сигнальщиком гвардейского флотского экипажа в Петрограде.

В трудные дни белогвардейской и иностранной интервенции на Севере бывший моряк сразу же был мобилизован в Северодвинскую военную речную флотилию. Ему доверили пост помощника капитана санитарного судна «Порог». При отступлении интервентов это судно было переоборудовано в тральщик и в составе минного отряда немало потрудилось над тем, чтобы сделать сухоходным северодвинский фрегатер.

В ту же осень Феодосий Михайлович вместе с отрядом матросов-балтийцев и речников принимает участие в борьбе против банд белогвардейского офицера Орлова.

— Мы своими глазами увидели тогда, на что могут быть

способны царские сатрапы. В районе Айкино и в Яренске мы доставали из прорубей трупы первых представителей Советской власти, которых белогвардейцы бросали в ледяную воду живыми...

А потом мирный труд. Опытный судоводитель несколько лет трудится на одном из первых буксиров советской постройки «Энгельсе», плотоводах «Кадровик», «Совет», «Сокол», «Чкалов». С 1930 года Ф. М. Распопов уже капитан. На ряде судов он работает вместе с прославленными судоводителями северных рек М. Я. Брюховым и М. Ф. Ершовым, которые смело внедряли в работу судовых экипажей передовые стахановские методы труда.

— Да, это были первоклассные капитаны, которые смело брались за решение любых новаторских дел. Хорошо помню, какое впечатление произвела буксировка «Павлином Виноградовым» рекордных по объему плотов на Северной Двине. Эти плоты достигали 30—35 тысяч кубометров. До той поры таких плотов не водили по Двине. Недаром об этом событии сразу же откликнулась газета «Правда».

В разные годы речники Севера были зачинателями многих хороших трудовых дел. И всегда в первых рядах новаторов-речников был капитан Распопов. Недаром за безупречный и многолетний труд этот человек награжден орденом Ленина, медалью «За трудовое отличие», многими почетными знаками и грамотами.

— Удивительно быстро внедряется технический прогресс на речном транспорте, — говорит Феодосий Михайлович. — Не сравнить суда, на которых мы плавали в двадцатых годах, с нынешними — быстроходными, комфортабельными. Появилось много новых разнообразных типов — мощные буксиры, речные трамваи, катамараны. И работать на них легко и удобно. Все они на жидком топливе.

И, тем не менее, те старые суда, которые уже навсегда ушли в историю, для нас очень дороги. С ними связаны наш труд, наша жизнь.

...Вот уже двадцать первый год Феодосий Михайлович Распопов на заслуженном отдыхе. Но, как и в былые годы, каждую весну старого ветерана котлашанина зовет река. И как только открывается навигация, не может он усидеть дома; уходит в рейс. Вот и нынче он дважды в качестве лоцмана вошел в далекую Пинегу речной танкер с горючим.

В. КРАСОВЦЕВ.

ГОРОД в судьбах ЛЮДЕЙ

ИХ ЖИЗНЬ неразрывно связана с Котласом, с его становлением, развитием, с его делами и заботами. В тот год и месяц, когда Котлас получил статус города, родилась новая семья, семья Денисовых — железнодорожников.

СЕМЬЯ

ДЕНИСОВЫХ

ЖЕЛЕЗНАЯ дорога была началом всех начал для нашего города. Это от станции Котлас получил имя один из крупных центров Архангельской области, который от пятилетки к пятилетке вырастал кварталами новых домов, учебных заведений, предприятий промышленности и транспорта. И в этой кипучей жизни формировался и креп из года в год отряд рабочих-железнодорожников, среди которых был коммунист Илья Петрович Денисов.

Двадцать второй год шел Илье Денисову, когда он начал свой трудовой путь в Котласском паровозном депо. Конечно, мечтал о машине. Но сначала пришлось поработать и молотобойцем, и слесарем, и токарем. Потом назначили мастером. А в двенадцатом году Илью Денисова направили на трехмесячные курсы в Москву.

Посчастливилось молодому железнодорожнику и в том, что он прошел первые шаги практики с такими опытными машинистами, как Филипп Михайлович Полуботко и Алексей Кириллович Карпов. Сколько рейсов прошел Илья Денисов помощником Алексея Карпова на паровозе под номером 5399. Это им двоим в 1934 году было присвоено звание лучших машинистов СССР и вручена денежная премия 3000 рублей.

В трудовой книжке Илья Петровича Денисова записей о месте работы совсем немного. Он навсегда остался верен своей профессии машиниста. Зато записи о благодарностях, премиях, наградах постоянно сменяют друг друга. Он награжден значками «Отличный паровозник», «Ударник Сталинского при-



зыва», медалью «За доблестный труд», за годы Великой Отечественной войны удостоен звания «Почетный железнодорожник».

Когда в 1951 году Илья Петрович узнал, что его награждают орденом Ленина, в душе не поверил: очень уж большой правительственной наградой оценили его труд. А потом в клубе собрались железнодорожники. Торжественно и празднично вручили в этот день ордена Ленина Алексею Кирилловичу Карпову, Александру Ильичу Зинину и Илье Петровичу Денисову.

МОСТ, выгнувшись дугой, перекинулся над железнодорожным полотном. У его подножья — дом просторный, светлый. Когда-то здесь повседневно звенели ребячьи голоса. И хлопот у Александров Иванова было хоть отбавляй.

Сейчас в доме тишина. Июньское солнце и яблоневый цвет заглядывают в окна. Июнь всегда особенно памятен для Ильи Петровича и Александров Иванова: в июньский день шестьдесят лет назад они стали мужем и женой.

Шестьдесят лет назад. Даже не верится, что они прошли так быстро, эти шестьдесят лет. Ребята вырастали один за другим. Все они из года в год учились в железнодорожной школе. Там часто говорили о профессии машиниста, как о почетной и нужной стране. Дома ребята видели, какая это нелегкая и ответственная работа. Знали и все-таки пошли по стопам отца. Владимир, старший сын, окончил Ленинградский институт железнодорожного транспорта и сейчас главный инженер локомотивного депо

в Петрозаводске. Дочь Нина после возвращения с фронта работала в управлении Петчорской железной дороги. От ее сына в один из дней пришло письмо, в котором он сообщает деду: «Я пошел по Вашим стопам, учусь на машиниста».

Второй сын Борис работал в депо. Дочки Ирина и Елена — тоже на транспорте. Виуч Михаил — машинист Сольвычегодского локомотивного депо. А помощником у Михаила его двоюродный брат Вячеслав. Это, по-существу, четвертое поколение в династии Денисовых — железнодорожников.

...Неумолчно тикают старинные часы на стене. Илья Петрович, разложив на столе нехитрые инструменты, что-то мастерит. А думы текут одна за другой. Он слушает, как живет непрерывной и напряженной жизнью совсем рядом, за окнами, железная дорога. Так жила она все эти шестьдесят лет. Только раньше в окна домов врывались паровозные гудки, а сейчас перестук колес тепловозов и рабочие команды селективной связи. Вспоминаются друзья, товарищи по работе, с которыми вместе пришлось пройти это большое шестидесятилетие: Василий Иванович Копосов, Василий Александрович Терехов, Серафим Васильевич Тюкавин, Василий Иванович Замяткин и многие другие, ставшие настоящими гвардейцами железнодорожного транспорта.

...В открытую форточку вновь влетела четкая команда по селективной связи. Еще один тепловоз пошел в свой очередной рейс.

**А. СОКОЛЬНИКОВА,
Г. МЕЛЕНТЬЕВА.**

На снимке: Илья Петрович и Александра Ивановна Денисовы.

Фото Н. Миняева.