

Станции Котлас — 70 лет

Железнодорожная станция Котлас отмечает 70 лет своего существования. Она около сорока лет являлась тупиковой станцией, несмотря на то, что возникла раньше построенной железной дороги из Вятки в Петербург или в Москву. При каких же обстоятельствах была построена ст. Котлас? И так, немного истории.

Еще в 1834 году в Нижнем Тагиле проложили узкоколейную железную дорогу от горы Высокой до завода для перевозки руды, которая именовалась «Сухопутный пароход».

Начиная с 1854 года, целых два десятилетия Уральское управление горными заводами боролось за строительство на Урале железной дороги широкой колеи, но купеческие корпорации разных городов, русские промышленники и заграничные фирмы, чиновники и многие дельцы-коммерсанты всюду давали отпор утверждению проекта трассы будущей магистрали. Но как бы ни была сложна та обстановка, спор нечаянно решился в 1872 году, когда крестьянин села Егоршинского Максим Кожевин, копая на своем огороде колодезь, наткнулся на пласт каменного угля-антрацита. Будучи кузнецом, Кожевин на своем горне испытал найденный уголь и доказал, что он горит лучше древесного.

После этого в 1874–1878 годах была построена железная дорога между Пермью и Екатеринбургом (Свердловск) через Чусовскую. Затем в 1886 году она продолжена до Тюмени, что явилось первым соединительным звеном Волжско-Камского и Обского бассейнов.

С постройкой этой дороги по ней пошла главная масса грузов из Европейской России в Сибирь и обратно. Однако на запад от Перми пользовались водным путем, который создавал излишнее расстояние, не мог удовлетворить потребностей северной половины Европейской части России. В частности, большие неудобства испытывал Архангельский порт, славившийся на мировом рынке по экспорту сибирского терна, уральского металла.

пушнины. Жизнь заставила строить железную дорогу Пермь–Вятка–Котлас.

В 1895 году «высочайшим повелением» было дано указание Министерству путей сообщения приступить к сооружению железнодорожной линии Пермь–Вятка–Котлас. Руководителями строительства были: начальник работ инженер И. Н. Выховец, его помощники Толмачев, Березин и Штольцман. Трасса от Перми до Котласа была разбита на девять участков–дистанций.

19 августа 1896 года состоялось молебствие, и место святили под вокзал г. Вятки. 20 октября 1896 года прошел первый пробный поезд от Загарского переезда до г. Вятки. 22 октября 1898 года открыто пассажирское и грузовое движение на участке Вятка–Глазов уже названной Пермь–Котласской железной дороги.

27 ЯНВАРЯ 1899 ГОДА ПО КАМСКОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МОСТУ В ПЕРМИ ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД, УСТАНОВИЛОСЬ СКВОЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ ОТ ПЕРМИ ДО КОТЛАСА.

В наше время с любопытством воспринимаются события прошлого. Вот, например, что пишет летописец Г. Е. Каменский об открытии Кемского моста: «А в конце января 1899 года в г. Перми мост новый через Каму пробовали. Было 40 вагонов, в каждом по 400 пудов песку. Машинист избран по желанию и опытный человек. Под мост поставили главного строителя-инженера для смелости машинисту. Три раза пробежал поезд вперед и обратно, было благополучно. Потом архиейер прокатился со своими служащими в пяти вагонах. Машинисту награда 1000 рублей и прочим по заслугам данов.

В первый год эксплуатации построенной Пермь–Котласской железной дороги перевезено по ней было 138 тысяч пассажиров и 2,3 миллиона пудов груза. Очень мизерные цифры. Тот же Каменский пишет, как работала железная дорога:

«Поезд от участковой станции до следующей деповской рас-

стоянием 115–120 верст шел 8 – 10 часов, останавливаясь на один час на обед. Подкрепившись, пассажиры ехали дальше. Вагоны были оборудованы двухэтажными нарами с рассохшимися досками. С верхних нар на нижние сыпался всякий мусор, песок, но пассажиры внизу не обижались на такие мелочи. На пашу и рождество поезд останавливался, где шло богослужение. Машинист, кондуктор и пассажиры шли в церковь Благословия у местного попа, продолжали путь».

Однако железная дорога, как бы то ни было, способствовала подъему экономики края, разрушила изоляцию от центра, нашла свое выражение в новом облике жизни населения и особенно для крестьян. Возьмем для примера самый простой факт о том, что обыкновенная ручная пила появилась здесь в момент строительства дороги. Первый указ правительства о применении пил в лесу опубликован в 1748 году, однако целых сто лет пробивала она себе дорогу в лес. И только 11 августа 1848 года главный начальник горных заводов Уральского хребта предписал «дрова не рубить, а пилить» и распорядился изготовить на Златоустовской оружейной фабрике тысячу стальных дроворезных пил. Так и пришла к нам пила.

Пермь–Котласская железная дорога вызвала громадное оживление в промышленности. С 1895 года Воткинский завод, Сарапульского уезда, Вятской губернии приступил к постройке паровозов серии «Ы» для работы на Пермь–Котласской дороге. В 1896 году пять первых паровозов уже были на баржах по Каме отправлены в Пермь, где на разъезде Заимка паровозы поставили на рельсы и они приступили к работе.

Новая железная дорога явилась конкурентом большому Сибирскому тракту, который наполовину потерял свое значение. И все же Котлас на долгое время оставался тупиком.