

ВОКЗАЛ ЮЖНЫЙ - ГОРОД СЕВЕРНЫЙ

«В предутренних сумерках в молочных шарах перронных и уличных торшеров вспыхнули огни. Теплом и светом наполнилось новое большое здание», - так 50 лет назад рассказывала об открытии вокзала станции Котлас-Южный передовица «Котласской правды». И сегодня здание вокзала - одно из самых ярких архитектурных сооружений города.

Сергей ШАДРИН
Фото Василия ВОРОБЬЕВА
и из архива вокзала Котлас-Южный

В 1868 году остро встал вопрос о постройке железной дороги из Перми в Котлас. Но потребовалось тридцать лет, прежде чем в 1895 году Министерству путей сообщения дали указание приступить к сооружению железнодорожной линии Пермь - Вятка - Котлас. Строительству магистрали финансировали заинтересованные в вывозе сибирского хлеба, масла, льна и пушнины купцы и промышленники Володины, Натансон, Луи Дрейфус и К, а также «Русский банк внешней торговли».

Не прошло и четырех лет, как открылось временное движение на линии Вятка - Котлас, а с 1 января 1900 года магистраль начала полноценно функционировать.

После постройки железной дороги заметно оживилась жизнь котлашан, да и облик населенного пункта претерпел значительные изменения. Теперь это было небольшое поселение, состоявшее из железнодорожного поселка, нескольких деревень и погоста.

Уже первые путешественники отмечают здание железнодорожного вокзала как самое примечательное в Котласе. В свидетельстве современников так описана близлежащая к стальному полотну территория: «По обе стороны вокзала

Однако надежды промышленников не оправдались. Значительного движения грузов как не было, так и не появилось. Так, за год по дороге было перевезено 138 тыс. пассажиров и 140 тыс. тонн грузов - показатели даже для тех лет мизерные.

развитие Котласа заметно усилилось. Появились новые предприятия, промышленные объекты и жилье, выросла численность населения города. Старый вокзал уже не мог справиться с нарастающим пассажиропотоком.

В мае 1954-го строители перво-



Начальник вокзала Олег БЕКРЯШЕВ

питьевой водой. Для транзитных пассажиров работал ресторан.

В вокзальных помещениях разместили бюро культурного обслуживания (где можно было заранее приобрести билеты), а также медицинский пункт первой помощи.

В левом крыле второго этажа находились комнаты отдыха. В шести помещениях одновременно могли разместиться более 20 пассажиров. Сами комнаты отдыха отвечали всем требованиям гостиничного номера того времени. Правое крыло было предназначено для матерей и детей. В нем располагались спальни на 18 мест, изолятор для заболевших в пути, душ и игровая комната. Родителям в уходе за детьми помогали няня и медсестра.

Долгие годы вокзал был эталоном качества обслуживания, а работники вокзала - примером профессионализма и дисциплины. Но минуло полвека... Давно исчезли украшавшие стены картины, удобные овальные диваны отслужили срок, из фонтанчиков перестала бить питьевая вода. Начала осыпаться лепнина, протекать крыша. Не спасали вокзал и регулярно проводившиеся косметические и текущие ремонты - зданию требовался капитальный ремонт - чем скорее, тем лучше.

В 2004 году руководство магистрали приняло решение о реконструкции «визитной карточки» Котласа. По словам начальника вокзала Олега Бекряшева, на капитальный ремонт запланировали 57 млн. рублей. Но средства поступают нерегулярно.

Не забудем о коллективе вокзала - дружном, сплоченном. Нынешние работники Котласа-Южного - преемники добрых железнодорожных традиций. Они гордятся профессией и по крупицам собирают историю города, железной дороги, и, конечно, вокзала. Ответственность и профессионализм у котлашан - в крови. Олег Леонидович знает, что может положиться на всех подчиненных - от приемщика багажа до дежурного по вокзалу. С таким коллективом и работа спорится.

- Благодаря помощнику начальника вокзала Надежде Беляевой и старшей дежурной комнаты отдыха Ларисе Боевой сегодня в истории вокзала практически не осталось белых пятен, - рассказывает Олег Леонидович. - Для нас это очень важно, ведь старожилы с каждым годом становится все меньше, и молодые железнодорожники зачастую оторваны от истории. А прошлое, настоящее и будущее Котласа тесно переплетено с железной дорогой, с родным вокзалом.



Вокзал сегодня

Ситуация в корне изменилась лишь 40 лет спустя, после строительства Северо-Печорской железной дороги.

го участка Дорстроя Печорской железной дороги начали рыть котлован для нового вокзала. Строителям потребовалось полтора года и несколько миллионов рублей, чтобы возвести здание площадью более 2,5 тыс. квадратных метров.

В январе 1956 года новый вокзал, поразивший котлашан и гостей города масштабом, распахнул двери: украшенные лепниной, копиями картин известных художников три просторных светлых свод-

чатых зала для пассажиров пригородного и дальнего сообщений, тридцатипудовые люстры с гирляндами хрустальных подвесок.

По уровню сервиса и технической оснащенности Котлас-Южный не уступал лучшим вокзалам страны. В здании предусмотрели кассы для транзитных пассажиров, почтовое и телеграфное отделения, телефон и книжно-газетный киоск. Во всех залах располагались удобные овальные диваны, фонтанчики с



ВОКЗАЛ СТАНЦИИ КОТЛАС - ЮЖНЫЙ

Вокзал Котлас-Южный в начале XX века

находилось пять деревянных одноэтажных домов, где жили служащие конторы участка. Также в районе вокзала были построены каменное здание железнодорожных мастерских и депо. Вокзал станции Котлас имеет два зала - третьего и второго классов. Во втором классе находился буфет для привилегированных пассажиров, а в зале третьего класса стояла большая икона с лампадой и подсвечники для свечей».

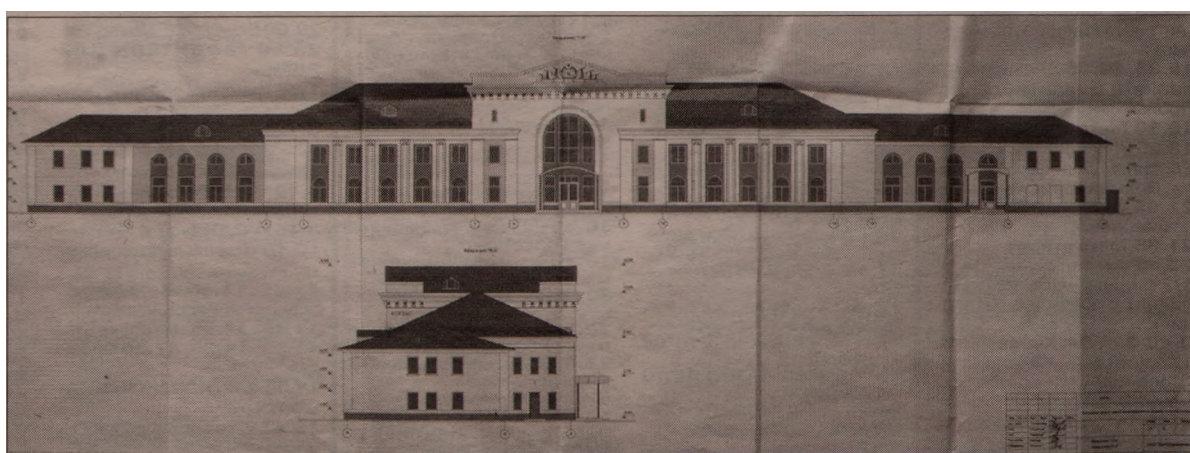
Рядом, на месте, где сегодня расположено современное здание вокзала, находился зал четвертого класса, вернее, дощатый барак со скамейками по стенам, предназначенный для пассажиров-бедняков.

28 октября 1937 года Совнарком СССР принял Постановление о строительстве железнодорожной магистрали Котлас - Княжпогост - Ухта - Кожва (Печора) - Воркута. Ни одна дорога в Европе не строилась в таких тяжелых климатических и природных условиях, как Северо-Печорская.

Уже в конце 1942 года Северо-Печорская железная дорога вступила в строй. Строительство 1600 километров стальных путей завершилось на три года раньше срока, за что многие заплатили высокой ценой - здоровьем и, зачастую, жизнями.

После Великой Отечественной войны социально-экономическое

«Нынешние работники Котласа-Южного - преемники добрых железнодорожных традиций. Они гордятся профессией и по крупицам собирают историю города, железной дороги и, конечно, вокзала. Ответственность и профессионализм у котлашан - в крови. Начальник вокзала Олег Бекряшев знает, что может положиться на всех подчиненных - от приемщика багажа до дежурного по вокзалу. С таким коллективом и работа спорится.



Таким будет вокзал после капитального ремонта