

К 70-летию ПЕРВОЙ РУССКОЙ РЕВОЛЮЦИИ ВЫСТУПИЛИ КОТЛАССКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ



С ГРУЗАМИ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Не перечислить грузов, которые предстояло доставить за навигацию экипажам судов Северного морского пароходства в Кару, Каратайку, многие другие населенные пункты, разбросанные по берегу Карского моря. На днях завод оборудования, строительных материалов, продовольственных и промышленных товаров в карское Заполярье закончен. Экипажи теплоходов «Коноша», «Спартак», «Кондратий Булавин», «Тинег» успешно завершили работу на этой грузовой каботажной линии. Они не только доставили сюда тысячи тонн грузов, но и приняли участие в рейдовой разгрузке.

Но западнее каботажная навигация продолжается. На участке порта Бакарица в эти дни по-скоростному были обработаны теплоходы «Советский пограничник» и «Холмогоры», на Экономии — теплоход «Советский воин». Все они отплыли в Нарьян-Мар. Но это не последние суда, спешащие из Архангельска в заполярный порт. В минувшую пятницу с грузами для геологов и строителей отправился туда теплоход «Евгений Андреев».

ИЗ ДАЛЕКОГО
РЕЙСА

ЯРКОЙ страницей первой русской революции была Всероссийская Октябрьская стачка. Исключительную роль в ней большевики отводили железнодорожникам, так как их забастовка неизбежно должна была оказать большое влияние на всю жизнь страны и втянуть в движение огромные массы трудящихся.

Инициативу начать стачку взяли на себя москвичи, 7 октября 1905 года забастовали рабочие и служащие управления и всей линии Московско-Казанской железной дороги. Назавтра Центральное бюро Всероссийского железнодорожного союза объявило всеобщую забастовку. 11 октября бастовало уже 14 дорог, в том числе и Пермь — Котласская, а 17 октября стачка развернулась повсеместно и, по словам В. И. Ленина «приостановила железнодорожное движение и самым решительным образом парализовала силу правительства».

Массовые выступления железнодорожников продолжались весь октябрь, ноябрь и декабрь 1905 года. На железнодорожной ветке Котлас — Вятка в результате забастовочной борьбы движение поездов в отдельные дни полностью приостанавливалось. Так, 8 декабря не был отправлен из Котласа поезд № 4. В течение трех дней первой декады декабря классные вагоны в поезде № 4 отправлялись запломбированными. Поезд № 3 ходил в уменьшенном составе. С 14 по 21 декабря из Котласа не отправлялись почтовые вагоны, так как они не прибывали из Вятки.

В начале декабря на станции Котлас состоялась митинг и рабочая демонстрация, возник забастовочный комитет во главе с местным врачом И. И. Рыковым. В него вошли конторщик 16-го

участка пути А. К. Мыков, телеграфист А. А. Вологдин, дорожный мастер Е. С. Москвин, обер-кондуктор Д. Е. Жиглев, кондуктор И. Н. Павлов, слесарь паровозного депо Э. А. Шпицмакер и другие. Комитет призвал рабочих бороться за восьмичасовой рабочий день, за улучшение условий найма рабочей силы, за политические свободы.

Начальник Пермской железной дороги в рапорте на имя начальника управления железных дорог от 23 января 1906 года отмечал, что возникший на станции Котлас забастовочный комитет, который действовал по указанию Центрального комитета служащих Пермской железной дороги и конференции депутатов 29 железных дорог и Центрального бюро Всероссийского железнодорожного союза, взял на себя распорядительную власть на железнодорожной линии Котлас — Вятка.

Котласский забастовочный комитет был тесно связан с центром, получал оттуда директивы и действовал в соответствии с его указаниями. И хотя в то время в Котласе не возник Совет рабочих депутатов, забастовочный комитет по своему значению в значительной мере являлся органом власти. Он осуществлял контроль за движением поездов на линии Котлас — Вятка. Комитет проявил исключительную выдержку и стойкость, приняв решительные меры, чтобы не допустить в Котлас поезда с карательными отрядами.

Особенно упорный характер носила забастовка в середине декабря 1905 года. Не исключалась возможность вооруженных выступлений. На станцию Котлас тайно переправлялось оружие. Доставка его продолжалась и в последующие месяцы. В доносении начальника Вологод-

ского губернского жандармского управления в департамент полиции от 16 августа 1906 года сообщалось, что 7 августа 1906 года на станции Котлас в багаже, присланном со станции Пермь, было обнаружено шесть винтовок и пятьсот патронов.

Забастовочный комитет распространял революционные листовки среди крестьян близлежащих деревень, пытаясь привлечь их на свою сторону. Крестьянин Приводинской волости П. И. Зинин писал в великоустюгской газете «Советская мысль» 23 декабря 1925 года о том, что в 1905 году от представителей Котласского забастовочного комитета он получил различного рода прокламации для раздачи их крестьянам, за что привлекался к ответственности. Ему грозила ссылка в Сибирь, но вследствие старости он был оставлен в деревне под надзором полиции.

После поражения Декабрьского вооруженного восстания в Москве пошло на убыль и забастовочное движение на Пермской железной дороге, хотя отдельные выступления транспортников продолжались весной и летом 1906 года.

Руководитель забастовочного комитета И. И. Рыков был арестован. Членов комитета и активных участников забастовки уволили с работы и занесли в «черные списки». Начальнику станции Лазареву был объявлен строгий выговор. На квартирах работников депо и путейских служащих начались обыски.

Своими боевыми выступлениями котлашане вписали незабываемую страницу в историю борьбы железнодорожников против власти помещиков и капиталистов в годы первой русской революции.

В экспозиции Котласского историко-революционного музея, созданного на общественных началах в Доме культуры железнодорожников, представлены документы Центральных и Пермского областного архивов, повествующие об этих выступлениях котласских железнодорожников. Здесь, в музее, ветераны проводят со школьниками города уроки истории, и на них мы рассказываем о событиях, происходивших в Котласе в 1905—1906 годах.

В. РАКИТИН,
Председатель совета
Котласского историко-революционного музея.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ