

К 70-ЛЕТИЮ ПЕРВОЙ РУССКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

ЗАБАСТОВКА железнодорожников КОТЛАСА

В январе этого года исполнилось 70 лет со времени начала революции 1905—1907 годов в России, в которой трудящиеся массы под руководством Ленинской партии выступили против царизма.

Впечатляющей страницей революции явилась Всероссийская октябрьская политическая стачка. Огромную роль в этой стачке большевики отводили железнодорожникам, так как их забастовка, по выражению В. И. Ленина, неизбежно должна была парализовать экономическую жизнь страны и втянуть в революционное движение огромные массы трудящихся.

Стачку начали московские железнодорожники. 7 октября 1905 года забастовали рабочие и служащие управления и всей линии Московско—Казанской железной дороги. На следующий день Центральное бюро Всероссийского железнодорожного союза объявило всеобщую забастовку, 11 октября бастовало уже 14 дорог, в том числе Пермская дорога с железнодорожной веткой Вятка—Котлас.

Массовые забастовки транспортников продолжались весь октябрь, ноябрь и декабрь 1905 года. В начале декабря 1905 года на станции Котлас состоялся митинг и рабочая демонстрация. Участники митинга предъявили администрации дороги требования установить восьмичасовой

рабочий день, улучшить условия труда. Выдвигались также и политические требования, в частности, предоставить народу демократические свободы.

В ходе этих выступлений на станции Котлас возник забастовочный комитет, который возглавил врач Рыков. В него вошли конторщик 16 участка пути А. К. Мыков, телеграфист А. А. Вологдин, дорожный мастер Е. С. Москвин, обер-кондуктор Д. Е. Жгилев, кондуктор И. Н. Павлов, слесарь паровозного депо Э. А. Шпицмахер и другие.

Забастовочный комитет был тесно связан с центром, получал оттуда директивы и действовал в соответствии с его указаниями. И хотя в те дни котлашане еще не могли создать Совет рабочих депутатов, забастовочный комитет по той роли, которую он играл, в значительной мере являлся органом революционной власти. Движение поездов на линии Котлас—Вятка определялось указаниями комитета. Так, 8 декабря не был отправлен из Котласа поезд № 4. Пассажирам возвращались деньги за проданные билеты. 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 из-за неприбытия их из Вятки.

Начальник Пермской железной дороги в рапорте на имя начальника управления железных дорог от 23 января 1906 года отмечал, что забастовочный комитет, возникший на станции Котлас, взял на себя распорядительную власть на железнодорожной линии Котлас—Вятка (Гос. архив Пермской области, фонд 556. оп. 2, д. 8, л. д. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 20).

Забастовочный комитет проявлял исключительную выдержку и стойкость. Он принял решительные меры к недопущению в Котлас поездов с карательными отрядами.

Высокого накала достигла забастовка в середине декабря 1905 года. В те дни не исключалась возможность вооруженных выступлений. На станцию Котлас тайно переправлялось оружие. В донесении начальника Вологодского губернского жандармского управления в департамент полиции от 16 августа 1906 года сообщается, что 7 августа 1906 года на станцию Котлас в багаже, присланном из Перми, обнаружено оружие (шесть винтовок и 500 патронов (Центр. гос. архив Октябрьской революции, фонд 102, 00, 1906 г., дело 550)).

После того, как потерпело поражение декабрьское вооруженное восстание в Москве, начался спад выступлений железнодорожников и на Пермской железной дороге. По всей дороге вскоре начались репрессии. Руководитель Котласского забастовочного комитета И. И. Рыков был арестован. Члены комитета и активные участники забастовки уволены с работы и занесены в «черные списки». На квартирах работников депо и пуварских служащих начались обыски.

Котлашане вписали незабываемую страницу в историю борьбы железнодорожников против самодержавия, за свои права и свободу.

В. РАКИТИН.