

2012 .]. - , 2013. - .6. - .66-74. "[. . , 21

КОТОВ ИЛЬЯ АНАТОЛЬЕВИЧ,
ученик 11 класса НОУ «Школа-интернат №1
среднего (полного) общего образования ОАО «РЖД» (г. Котлас)
Научный руководитель:
учитель школы-интерната №1
ПЕРМИНОВА ИРИНА ВЛАДИМИРОВНА

ВОКЗАЛ СТАНЦИИ КОТЛАС-ЮЖНЫЙ - ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА ГОРОДА

Введение

В условиях рыночной экономики усиливается конкурентная борьба между различными видами транспорта за привлечение пассажиропотока. При этом определяющим фактором в выборе способа передвижения становится уровень качества транспортного обслуживания населения. Важная роль в повышении качества пассажирских перевозок и уровня культуры обслуживания пассажиров отводится работе вокзалов. Железные дороги и вокзалы оказывают заметное влияние на развитие городов, вносят изменения в их структуру. В свою очередь, город предъявляет все более новые требования к решениям транспортных узлов и комплексам вокзальных зданий и сооружений.

Когда-то здания вокзалов были едва ли не единственной достопримечательностью населенных пунктов и центром их культурной жизни. История повторяется на более высоком витке развития, и спустя столетия возрождена идея вернуть железнодорожным вокзалам статус ведущих культурных и досуговых центров. Железнодорожный вокзал в любом городе представляет собой уникальный памятник архитектуры и отражает своим видом эпоху.

«Визитная карточка города» - так нередко называют железнодорожные вокзалы. Транзитные пассажиры зачастую, кроме вокзала, так ничего и не успевают увидеть, а гости начинают свое знакомство с городом с того самого момента, как шагнули на перрон.

Проблема исследования: В сентябре 2011 года отметил юбилей, свои 55 лет, вокзал станции Котлас-Южный - одной из крупнейших узловых станций в Архангельской области. Здание железнодорожного вокзала в городе Котласе построено в 1957 году, относится к памятнику гражданской архитектуры советского периода. В 2006 году на свой пятидесятилетний юбилей котласский железнодорожный вокзал «получил подарок» - начался первый капитальный ремонт за всю его историю. На данный момент ремонт еще продолжается. В скором времени в связи с отсутствием средств «мероприятие» приостановили.

В течение последующих лет здание постепенно приходило в негодность: снаружи и внутри обвалилась штукатурка, начала протекать крыша, а старая электропроводка создала угрозу противопожарной безопасности. В 2010 г. Котласский городской суд удовлетворил исковое заявление транспортного прокурора о прекращении работы вокзала. Сейчас здание абсолютно изолировано для пассажиров, а все помещения, предназначенные для их обслуживания, разместили в соседнем здании, где находятся билетные кассы и багажное отделение железнодорожного вокзала. Возникает вопрос, почему железнодорожный вокзал теряет свой вид? Пора задуматься, как нам стыдно за любимый город.

Тема исследования: Вокзал станции Котлас-Южный - визитная карточка города.

Цель исследования: Описать историю вокзала станции Котлас-Южный и выяснить является ли он визитной карточкой города в данный период времени.

Задачи исследования :

1. Ознакомиться с литературными источниками и обобщить материал по данной теме.
2. Описать историю вокзала Котлас-Южный.
3. Охарактеризовать работу вокзала станции Котлас-Южный.
4. Выполнить сравнительный анализ мнения жителей Котласа о судьбе вокзала с помощью анкетирования.
5. Обосновать результаты и сделать вывод по теме «Вокзал станции Котлас-Южный - визитная карточка города».

Предмет исследования: Вокзал станции Котлас-Южный - подразделение Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов - структурное подразделение Дирекции железнодорожных вокзалов - филиал ОАО «РЖД».

Объект исследования: Северная региональная дирекция железнодорожных вокзалов.

Актуальность исследования: Любой город начинается с вокзала. Вокзал, каким бы он ни был - достопримечательность города, его ворота. Отсюда отправляются в дальний путь, сюда возвращаются. Здесь фотографируются, встречая и провожая любимых и близких. Нет такого фотоальбома, в котором отсутствовала бы фотография, сделанная на фоне вокзала. Одним словом, вокзал среди населения популярен.

У Котласа тоже есть своя знаменитая визитная карточка, известная не только местным жителям, - наш вокзал. Первое воскресенье июня 2012 года Котлас будет отмечать День города, праздновать свой юбилей - 95 лет. Вокзал Котлас-Южный - неотъемлемая часть архитектуры города и должен выглядеть достойно перед гостями, приезжающих к нам.

Методы исследования: анализ, беседа, сравнения, графический .статистический.

Обзор используемой литературы: Информационными ресурсами исследования стали: архивные источники и фотографии из фондов Котласского городского краеведческого музея, музея Сольвычегодского отделения (региона) Северной железной дороги, личного архива Чижовой Александры Павловны, Котласской городской библиотеки, Личной технической библиотеки станции Котлас, базы данных Интернета с сайтов: Сайт: <http://www.GUDOC.ru>; Сайт: <http://www.dzvr.ru>; Сайт: <http://www.rzd.ru>, статьи авторов в газетах «Гудок», «Северная магистраль», «Двинская правда», «Вечерний Котлас», «Наша платформа», литературные издания Н.В. Шептякова. Хочется выразить благодарность за помощь в работе Поповой С.В., Бровину В.А., Чижовой А.П., Богданову С.А.

Характеристика вокзала станции Котлас-Южный

Вокзал станции Котлас - Южный - подразделение Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов - структурное подразделение Дирекции железнодорожных вокзалов - филиал Открытого Акционерного Общества «РЖД»

Вокзал от англ. Vauxhall - название парка с концертным залом для увеселительной эстрадной программы, находившегося в 17 веке в пригороде Лондона и принадлежавшего Джейн Воке; в русском языке впервые это слово было отнесено к станционному зданию в г. Павловске. Вокзал - это здание или комплекс зданий и сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания пассажиров, управления движением транспорта и размещения персонала.

По площади помещений и расчётной вместимости вокзал Котлас-Южный относится к 2-му классу (25). Тип у вокзала - боковой (береговой). В конкурсной документации (8) в общих проектных данных о железнодорожном вокзале Котлас-Южный говорится, что он имеет статус капитального ремонта; место нахождения объекта: г. Котлас, ул.7-го съезда Советов, д. 55; строительный объём здания составляет 11 612 м³, здание железнодорожного вокзала проектируется на 300 пассажиров.

В конце минувшего века произошли важные структурные перемены. В 1997 году создали Котласскую дирекцию по обслуживанию пассажиров на базе вокзала и др. подразд. В 2005 году котласский пассажирский комплекс вливается в Северную региональную дирекцию по обслуживанию пассажиров (вместе с пассажирским отделом отделения дороги) (22).

В марте 2006 г. Советом директоров ОАО «РЖД» было принято решение о создании Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД» (ДЖВ), и с 1 апреля 2007 г. Дирекция начала работу. В состав Дирекции входят 16 структурных подразделений - региональных дирекций, границы которых практически совпадают с границами железных дорог. Разработана Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД» до 2015 года (утв. ОАО «РЖД» 17 сентября 2008 г. N 15098) (7).

Вокзал Котлас-Южный является подразделением Северной РДЖВ - структурного подразделения Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД». В состав Северной Региональной дирекции железнодорожных вокзалов (Северной РДЖВ) входит 33 вокзала. Чтобы лучше знать о ситуации на вокзале Котлас-Южный были заданы, во время встречи, вопросы начальнику вокзала Богданову Сергею Александровичу (Прил. 4).

В настоящее время к вокзалу относятся - здание вокзала, перрон и две островных платформы, которые принадлежат Северной РДЖВ в Ярославле, а она подчиняется ДЖВ (Москва). Привокзальная площадь находится на муниципальной территории. Кассы на поезда дальнего следования относятся к Северному Железнодорожному Агентству (СЖА). Создана Северная пассажирская пригородная компания.

В структуру вокзала входят: начальник вокзала, дежурные помощники начальника вокзала - 5 человек, справочное бюро (3 чел.), камера хранения, платный туалет. Комната отдыха (КДО) отсутствует. Раньше всё, что касалось обслуживания пассажиров, принадлежало вокзалу. Произошло разделение. Вокзал находится на территории Сольвычегодского региона. Здание вокзала находится на балансе Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов.

Билетные кассы будут находиться в здании вокзала, а пока находятся в здании, которое принадлежит Сольвычегодскому региону. Действует единая справочная служба через Москву. Частные киоски находятся на территории Сольвычегодского региона. Перрон и платформы станции не принадлежат.

Итак, в сентябре 2011 года вокзалу Котлас-Южный исполнилось 55 лет. Это дата рождения 2-го вокзала, но был ещё и 1-й старый вокзал...

Как всё начиналось? 1-й старый вокзал станции Котлас

13 мая 1895 г. царь Николай II подписывает Указ о строительстве Пермь-Котласской ж/д, открывавшей для сибирских хлебных грузов скорый и дешёвый транзитный путь к Белому морю и этим предотвращая чрезмерное загромождение сибирским хлебом балтийских портов.

Линию предполагаемой дороги разбили на 9 участков-дистанций. На последнем 9-м участке предполагалась и станция Котлас - 3-го класса. На всех станциях 3 и 4-го классов, где будут помещены буфеты, предполагается строить пассажирские здания кирпичными или деревянными, с железными или деревянными крышами. Внутренние помещения пассажирских зданий, за вычетом стен, предназначенные для пассажиров и пассажирской службы составляют всего: на станции 2 класса - 5 по 100 к.с. (500 к.с.); 3 класса - 5 по 50 к.с. (250 к.с.); 4 класса — 30 по 20 к.с. (600 к.с.) Помещения для всех служащих предполагаются в жилых постройках при дороге.

Пассажирские платформы предполагалось строить на всех станциях открытыми, низкими на каменных, кирпичных или деревянных столбах, ширина платформы проектирована не менее 3-х сажений на протяжении пассажирского здания и не менее 1,5 сажений за его пределами (2).

Всё многогранное хозяйство для железной дороги закладывалось сразу. Железную дорогу длиной 817 вёрст построили за три года, и с 1 февраля 1899 года по ней открыли сквозное движение, а 1 января 1900 года Пермь-Котласскую железную дорогу включили в прямое пассажирское сообщение (26). Одновременно с вводом в эксплуатацию дороги были сооружены вокзал, депо, водонапорная башня и водокачка, а также шесть типовых жилых домов.

Уже первые путешественники отмечают здание железнодорожного вокзала как самое примечательное в Котласе (Прил 1). Первый вокзал был с башенными украшениями. 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 (19).

Из построек примечательны были вокзал и пять деревянных одноэтажных домов по обе его стороны. В них жили служащие конторы участка (9). У крестьян деревень Пструхинская, Осокориха и Овечкино были изъятые поля под так называемую полосу отчуждения, а деревни Овечкино и Осокориха перенесены с берега реки к лесу (14).

Оценка станции напечатана дореволюционной газетой под заголовком «От ст. Юрья до Котласа» (подзаголовок. «Письмо из Котласа»): «Пермь-Котласская железная дорога от Вятки до Котласа - одна из самых захолустных и убогих дорог России. Здесь всё, начиная с трясушек, крайне неряшливо содержимых вагонов четвертого класса, до станций, мостов и служащих - всё своеобразно, оригинально и производит крайне удручающее впечатление на путника., на станции Котлас... двери зала всех классов настежь открыты на целую ночь. Зал 3 класса украшен громадным, как иконостас, киотом с изображением святых, над которыми горят неугасимые лампы и свечи, прибывающие пассажиры покупают свечи и ставят их перед иконами и набожно молятся под невыносимый часто сквернословный гул зала этого класса На ночь, за отсутствием диванов, которых имеется только для трех человек, весь пол покрывается спящими пассажирами... несмотря на наносную грязь и песок, пассажиры спят, как убитые. Но и тут сон усталого путника отравляется беспорядками, допускаемыми железнодорожной полицией» (22, 1).

Долгое время Котлас оставался тупиком. В годы войны после завершения строительства Северо-Печорской ж/д станция превратилась в крупный транспортный узел. После Великой Отечественной войны социально-экономическое развитие Котласа заметно усилилось. Старый вокзал уже не мог справиться с нарастающим пассажиропотоком (19).

Когда прокладывалась дорога из Вятки, 1-й железнодорожный вокзал заложили на окраине одной из деревень, ставшей окраиной железнодорожного посёлка Котлас. Ныне это - центральный район. Вокзал в центре города представляет неудобства для жителей улиц, по которым непрестанно громят поезда. Железнодорожный путь, на значительном протяжении разрезая город, затрудняет прокладку различных коммуникаций.

Старый генплан Котласа не предусматривал перенесения вокзала, и в 1957 году новое хорошее здание построено там же. Теперь решать этот вопрос, разумеется, трудней (17).

55 лет вокзалу станции Котлас-Южный

В мае 1954-го строители первого 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.

А.В. Некрасов - бывший руководитель СМП-353 Дорстройтреста Северной ж/д - в своих воспоминаниях рассказал об этом событии: «С марта 1954 года была начата подготовка (прорабы П.В. Сысоев, мастер И.А. Кобычев). Снесли багажное отделение (брусчатое здание) и собрали его полностью под кладовую и подсобные помещения для строителей вокзала. Разобрали деревянные настилы. Проложили ж/д тупик от грузового двора до кипяткилки. Сделали забор. К 15 августа построили р/бетонный узел. После Дня железнодорожника (в тот год 4 августа отмечали) стройку здания вокзала поручили мастеру А.В. Некрасову под руководством опытного по жизни (ни за что пробывшего восемь лет в лагерях) прораба Павла Владимировича Сысоева... с 25 сентября освободили его от должности прораба на строительстве вокзала. И я оказался здесь главным распорядителем работ — до конца стройки... Рассказывая о строительстве вокзала, можно вспомнить много удач и неудач, успехов и трудностей, назвать многих прекрасных рабочих и специалистов. Начальник стройучастка А.В. Калюжин поставил задачу, верней, обзаял прораба силами коллектива строителей вокзала разгружать на своем тупике все прибывающие грузы для стройки вокзала: гравийный балласт, кирпич, цемент. Это создавало большие трудности, отвлекало рабочих от основного производства, назначали на выходные дни дежурные бригады на разгрузку, особенно трудоемкую — балласта. А его требовалось более двух тысяч кубометров и полтора миллиона штук кирпичей. Трудно, но справлялись!»(23).

При строительстве вокзала забивали сваи из круглого леса для крепления котлованов: длиной до 2 метров из леса диаметром не менее 16 см - вручную «бабой», сделанной из двух буферов от двухосных вагонов, вес до 60 кг. Для устройства мозаичных полов во всех залах и паркетных полов в ресторане кроме уплотнения грунта щебнем и гравийным балластом делали набивные бетонные сваи! Стоят эти полы уже полвека, не требуя ремонта и без единой просадки (22). Сдали вокзал в эксплуатацию в третьем квартале 1956 года. Благоустройство прилегающей территории продолжалось и в 1957 году.

«В предутренних сумерках в молочных шарах перронных и уличных торшеров вспыхнули огни. Теплом и светом наполнилось новое большое здание», - так 55 лет назад рассказывала об открытии вокзала станции Котлас-Южный передовица местной газеты. И сегодня здание вокзала - одно из самых ярких архитектурных сооружений города.

В январе 1956 года новый вокзал, поразивший котлашан и гостей города масштабом, распахнул двери: украшенные лепниной, копиями картин известных художников три просторных светлых сводчатых зала для пассажиров пригородного и дальнего сообщений, тридцатипудовые люстры с гирляндами хрустальных подвесок. По уровню сервиса и технической оснащённости 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 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 (19).

Из характеристик вокзала: одновременный пропуск 500 пассажиров дальнего и местного сообщения, 130 - пригородного. Пропускная способность касс - до 1 400 человек в сутки.

Памятник В.И. Ленину на привокзальной площади воздвигли 23 августа 1958 г. В память о событиях 1905 года - стачке рабочих и служащих на станции Котлас в декабре 1986 года состоялась торжественное открытие мемориальной памятной доски на здании железнодорожного вокзала (14).

Паровоз, памятник техники, подарен Северной железной дорогой на 90-летний юбилей города. Открытие памятника-паровоза состоялось в августе 2007 года (Прил. 2).

На станции Котлас-Южный формируются пассажирские поезда дальнего сообщения на Москву, Санкт-Петербург, Архангельск, Сыктывкар, Киров. Три пригородных поезда на Урдому, Пинюг, Кизему. Транзитом проходит до 30 пассажирских поездов.

К лету 1977 года на вокзале отремонтировали два зала ожидания, комнаты отдыха, комнату матери и ребенка, установили дополнительно 10 секций автоматических камер хранения багажа. На втором этаже нового здания вокзала устроили дополнительный кассовый зал, этажом выше разместили работников линейной билетной кассы (24).

Председатель объединённого совета ветеранов на базе станции Котлас-Южный Чинова А.П. проработала на станции 35 лет (Прил.4). Во время беседы она вспомнила начальников вокзала станции Котлас-Южный, проработавших долгое время: Андрейчиков (перешёл из старого здания вокзала в новое), Боряк Н.С., Егорова Г.А., Бекряшев О.Л., Бартев В.А., Зиновьев Г.В., Богданов С.А. (Прил. 3,4).

Вокзал раньше подчинялся начальнику станции, затем перешёл в распоряжение ДЮП-6, а сейчас Северной РДЖВ (Прил. 4). Работали в течение долгих лет на вокзале: Денисова Т.Ф., Колосова Г.А., Беляева Н.А., Лысцева О.Н., Хотнянская М.Ю.

Аварийный вокзал дождался ремонта

«Капитальные перемены», которые происходят с вокзалом Котлас-Южный не оставили равнодушными ни одного жителя города. В 2004 году руководство магистрали приняло решение о реконструкции «визитной карточки» Котласа (19). Начался первый капитальный ремонт за всю историю вокзала (раньше проводились только косметические).

Планировали все деревянные перекрытия поменять на железобетонные, сделать дополнительные вторые этажи, комнату матери и ребенка, детский зал ожидания - специально для пассажиров с детьми, все окна в здании поменять на стеклопакеты. Новый кассовый зал сделать без решеток на окнах, с бронированными стеклами, витражами, красивый и удобный. Планировались подвесные потолки, новые информационные стенды, электротабло, вокзальные часы (4).

По словам начальника вокзала О. Бекряшева, на капитальный ремонт запланировали 57 млн. рублей. Но средства поступают нерегулярно (19). На вокзале ремонт встал надолго. В план пришлось вносить изменения, т.к. первоначальный план капитального ремонта не включал в себя специальных приспособлений для инвалидов.

В 2008 г. на выполнение работ выделено 5,1 млн.руб. (6). В 2010 г. на ремонт вокзала заложено 13,5 млн. руб. Недавно на ремонт вокзала было выделено 13,5 млн. рублей. Как рассказал начальник вокзала Сергей Богданов, на эти деньги предполага-

ется отремонтировать кровлю, которая будет покрыта металлочерепицей. Деревянные балки и перекрытия заменят металлоконструкции. Предстоит полная смена системы отопления и электропроводки. К октябрю будет сдано северное крыло вокзала, и, если все будет нормально, то осенью появится возможность перевести сюда зал ожидания, комнату отдыха и билетные кассы, которые сейчас находятся в административно-бытовом здании НГЧ-7. Средства на ремонт выделяются поэтапно. После того, как будут освоены эти миллионы, поступит другая финансовая «порция» и так далее. Завершить весь комплекс работ планировалось до 2012 г.

В статье Н. Краевой «Выделенных на ремонт вокзала денег не хватило» («Вечерний Котлас», 24 сентября 2010 г.) сказано, что «...По словам специалиста службы корпоративных коммуникаций Северной железной дороги филиала ОАО «РЖД» Елены Корытниковой, 30 ноября 2010 года часть работ по ремонту железнодорожного вокзала Котлас-Южный будет закончена, но вокзал не откроется. Общий объем затраченных средств составил 15 миллионов 867 тысяч рублей. В рамках этой суммы подрядная организация должна провести ремонт кровли и подкровельных перекрытий, также будут приведены в порядок инженерные коммуникации: система отопления, водоснабжения, канализация. Кроме того, Северной РДЖВ дополнительно запрошены средства в размере 6 миллионов 370 тысяч рублей для проведения внутренних работ».

«Планируется провести устройство внутренних перегородок, - уточняет Елена Корытникова. — В 2011—2012 годах будет проведена остальная часть работ, включающая фасадные работы, замену окон, дверей, отделку внутренних помещений, электрокоммуникаций и систем пожарной охраны. Вокзал достаточно большой, соответственно объем работы тоже большой». Подрядчиком выступал строительно-монтажный трест № 5 из Ярославля.

На вопрос, заданный мной в декабре 2011 года начальнику вокзала Котлас-Южный С.А.Богданову: «Когда будет закончен ремонт?», получен был ответ: «Финансирование идёт поэтапно с Ярославля. Будет финансирование! Будут нормальные договоры! Обещают закончить производств работ до начала летних пассажирских перевозок 2013 года».

Анализ анкетирования мнения жителей города о судьбе вокзала Котлас-Южный

Для проведения исследования мнений жителей Котласа по теме «Вокзал станции Котлас-Южный — визитная карточка города» было проведено анкетирование. По его результатам составлены диаграммы. В опросе приняло участие 32 человека. Ответы на вопросы анкеты такие.

1. *Считаете ли вы, что наш вокзал является визитной карточкой города?* Да — 15 человек; нет — 17 человек (рис. 1). 2. *Волнует ли вас судьба вокзала?* да — 26 человек; нет - 6 человек (рис. 2). 3. *Кто ответственен за дальнейшую судьбу вокзала?* 1. Северная региональная дирекция ж/д вокзалов — 1 человек. 2. Муниципальная власть города - 4 человека. 3. Оба варианта - 27 человек (рис. 3).

Пожелания: Ускорить ремонтные работы; сделать вокзал «визитной карточкой» города.

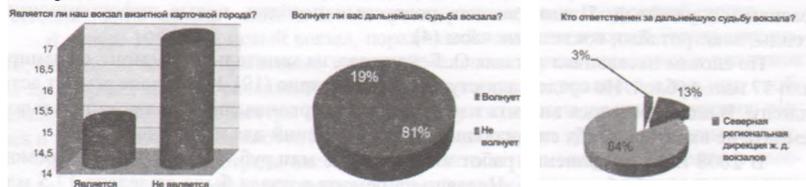


Рис.1

Рис. 2

Рис.3

Вывод: По 1 вопросу большинство респондентов перестали считать вокзал визитной карточкой города. По 2-му вопросу жителей волнует судьба вокзала. По 3-му вопросу большая часть респондентов, 84 %, считают, что за судьбу вокзала отвечают совместно муниципалитет и Северная региональная дирекция ж/д вокзалов.

Заключение

В результате исследования по имеющимся источникам была обобщена история и дана характеристика работы вокзала станции Котлас-Южный - старейшего предприятия города Котласа. Железная дорога всегда была самым надёжным и комфортным способом передвижения. Многие годы вокзал станции Котлас-Южный был эталоном качества обслуживания, а его работники - примером профессионализма и дисциплины. По уровню сервиса и технической оснащённости Котлас-Южный не уступал лучшим вокзалам страны.

В связи с начавшимся в 2006 году ремонтом и переходом в структуру Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов - структурное подразделение Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала открытого акционерного общества «РЖД» и трудной адаптацией к новым условиям, вокзал Котлас-Южный функционирует недостаточно. Ремонт вокзала не закончен и зависит от финансирования с Ярославля.

По результатам анкетирования жителей Котласа видно, что судьба вокзала Котлас-Южный им не безразлична, что статус «визитной карточки» он теряет. Забота о реконструкции вокзала - это и забота о пассажирах. И решать судьбу вокзала нужно совместно Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов и муниципальной власти города.

Предлагаю привлечь к решению этого вопроса молодёжные организации города. Как сказал бывший начальник вокзала станции Котлас-Южный Олег Бекряшев: «Вокзал - визитная карточка города, несомненно. Мы чувствуем за это ответственность. Как человек придет сюда или приедет, как мы его встретим, таким и будет его дальнейшее впечатление от города». (4).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абрамов С. Станции Котлас - 70 лет / С. Абрамов //Двинская правда. 1969. 11 февр.
2. Елькин А.Ю. Одна из глав кандидатской диссертации. Пояснительная записка МПС к Проекту Пермь - Вятка - Котласской железной дороги по Правительственным изысканиям, произведённым в 1894 г., Сыктывкар.
3. Железнодорожный транспорт: энциклопедия М., Большая Российская энциклопедия, 1994.
4. Климачева И. 50-летний юбилей вокзал «Котлас-Южный» встречает капитальным ремонтом / И. Климачева // Двинская правда. 2006. 20 сент.
5. Климачева И. Быть или не быть? или Критические дни котласского железнодорожного вокзала / И. Климачева // Двинская правда. 2009. 15 дек.
6. Климачева И. «Ремонт нельзя закончить, его можно только остановить...»: ситуация на котласском вокзале / И. Климачева // Двинская правда. 2008. 3 июня.
7. Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД» до 2015 года // (утв. ОАО «РЖД» 17 сентября 2008 г. N 15098).
8. Конкурсная документация. Открытый конкурс № 210 // «Российские Железные Дороги» (ОАО«РЖД») Филиал «Дирекция Железнодорожных Вокзалов» Северная Региональная Дирекция Железнодорожных Вокзалов, Ярославль, 2010.
9. Николаева Н. Воспоминания о Котласе / Н. Николаева // Вечерний Котлас. 2007. 29 июня.
10. О, Котлас, изменился облик твой! // Северная магистраль. 2008. 26 дек.
11. Она сделала Котлас городом // Наша платформа. 2008. 26 дек., 29 июня.
12. Парфенов А., Старцев А. Котлас. Архангельск, 1959.

13. Порецкий Н. Дождь капремонта / Н. Порецкий // Гудок. 2010. 28 апр.
14. Ракитин В. Память берегая... // Двинская правда. 1986. 9 дек.
15. С вещами на выход. Вокзал закрыт // Вести Поморья. 2010. 23 марта.
16. Скородумова В. Стыдно за любимый город / В. СКОРОДУМОВА // ООО «ИД «Юг Севера» - www. Vechemiy - kotlas.ru-2011 - 23 окт.
17. Страхов В. Двинские дали / В.Страхов // Архангельск; Северо-Западное книжное издательство; 1972.
18. Типовое положение о железнодорожном вокзале - подразделении региональной дирекции железнодорожных вокзалов // Распоряжение ОАО «РЖД» от 03.03.2008 N 445р
19. Шадрин С. Вокзал южный - город северный // Северная магистраль. 2007. 20 апр.
20. Шадрин С.О, Котлас, изменился облик твой! / С.Шадрин // Северная магистраль - 2008.
21. Шелест В. Вокзал закрыли / В. Шелест // Двинская правда. 2010. 26 марта.
22. Шептяков Н.В. 111 лет станции Котлас-Южный / Н.В. Шептяков // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России: материалы межрегион. науч.-практ. конф. - Котлас, 2010. - Вып. 4. - С. 138-151. (1436640 - РС)
23. Шептяков Н. Котлас: Десятилетие предика Георгия Елсакова. Очерки истории города в 1961-1971 годах / Н. Шептяков // Котлас, 2010.
24. Шептяков Н. Подготовка к лету / Н. Шептяков // Двинская правда. 1977. 15 апр.
25. Шептяков Н.Что изменится от перемены номера?/ Н. Шептяков // Двинская правда. № 94.
26. Ярыгин Л. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги // Северная магистраль. 2007. 27 июля.

ИСТОЧНИКИ:

1. Сайт : <http://www.GUDOC.ru>.
2. Сайт:<http://www.dzvr.ru>
3. Сайт:<http://www.rzd.ru>.
4. Служба по связям с общественностью СЖД.
5. ИА «Двина - Информ».

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение №1



Здание 1-го вокзала станции Котлас, 1916 г.