

Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги. Луза.

В.С. Жаравин

ведущий архивист отдела использования архивных документов КОГБУ «ГАСПИ КО»

Идею строительства Пермь-Котласской железной дороги впервые выдвинули в 1858 году орловский купец 1 гильдии Александр Назарович Кузнецов. Именно он, занимаясь торговлей с Архангельском, предложил дорогу до Котласа, откуда товары можно было сплавлять по Северной Двине до Архангельского порта.[1]

Практическое воплощение этой идеи начались в 1867 году, когда Вятское губернское земство поставило себе задачу построить железную дорогу от Орлова (чтобы не строить мост через реку Вятку) до Котласа. Тогда же были проведены первые железнодорожные изыскания будущей дороги. Их провели инженеры путей сообщения Смит и Генстен. Их сопровождал земский техник Моролев, который оставил нам описание этих работ. Интересно, что первые изыскатели планировали построить мост через реку Луза в другом месте. Вот, что писал Моролев: «Так в 3-х верстах от Лальска против местности, называемой Красавино, правый берег вышиною в 8 сажень, почти ровный на несколько верст; левый - луговой, заболоченный на каждую весну, возвышается к югу едва заметно. Этот берег потребует насыпь вышиною аршина на 2. Ширина реки в этом месте 65 сажень, наибольшая глубина 3 сажени, но устройство здесь моста обойдется недорого, потому что по Лузе и её притоках растут отличные леса. Сведения о цене на лес с доставкой его доставил лальский купец Н.П. Потьков, горячо заинтересованный проектируемой дорогой, поместивший бесплатно экспедицию во время её пребывания в Лальске в своем доме и работавший при измерении Лузы».[2]

Однако попытка построить железную дорогу в то время не увенчалась успехом. Почти 30 лет передовые вятские деятели «пробивали» железную дорогу в Вятскую губернию. И вот в конце XIX века сложились очень благоприятные условия для решения долгожданного вопроса. Дело в том, что с 1891 года началось сооружение Сибирской железной дороги и в столице стали обсуждать, каким путём она будет соединена с Санкт-Петербургом и Москвой, через какие губернии пройдёт эта магистраль.

В Вятке в то время во главе губернского земства встал Авксентий Петрович Батуев, очень энергичный, способный земский деятель, талантливый литератор, человек, ратующий за развитие губернии, её просвещение и культуру. Именно он развернул активную деятельность с тем, чтобы Великий Сибирский железнодорожный путь прошёл через Вятскую губернию. В 1893-1894 годах Вятское губернское земское собрание неоднократно обсуждало железнодорожную проблему. А.П.Батуевым была составлена «Записка о необходимости проведения железной дороги через Вятскую губернию», направленная Министру финансов России С.Ю.Витте. В ней говорилось: «В настоящее время вопросом жизни или смерти для губернии является вопрос о соединении железной дорогой с соседними губерниями. Улучшенные пути сообщения в текущую минуту – это первое условие, без которого не может правильно развиваться экономическая жизнь губернии».[3] В Вятке эта «Записка...» была позднее издана отдельной брошюрой. В январе 1894 года Комитет министров рассмотрел ходатайство Вятской губернии и направил его на исполнение Министру путей сообщения. Фактически это значило, что вопрос строительства железной дороги через Вятскую губернию в принципе решён положительно.

21 апреля 1894 года Министр финансов Сергей Юльевич Витте представил Комитету по постройке Сибирской железной дороги записку, в которой указывалось, что цель постройки Пермь-Котласской железной дороги заключается в том, чтобы открыть для сибирских хлебных грузов скорый и дешёвый транзитный путь к Белому морю и этим предотвратить чрезмерное загромождение сибирским хлебом балтийских портов.[4]

На заседании 3 мая 1894 года комитета было решено провести в 1894 году экономические исследования и техническую рекогносцировку направления линии от Перми до Котласа.

В июне в Вятку прибыли представители: Министерства путей сообщения – инженер Сергей Евстафьевич Толмачёв и Министерства финансов – Колосовский. В течение месяца они проводили технические изыскания, делали экономическое обоснование будущей железнодорожной линии Пермь-Вятка-Котлас. Обследование проводилось и в смежных Пермской и Вологодской

губерниях. Результаты работ были представлены в Санкт-Петербург. Изучение экономической стороны вопроса показало, что по будущей железной дороге можно будет вывозить излишки хлебных грузов Сибири в размере 9-12 млн. пудов. При выборе направления дороги учитывались и интересы территорий, через которые пройдет дорога. Планировался и груз, который водным и сухим путём будет доставляться к станциям. Всего дорога, как рассчитывали, должна будет перевозить 20-27 млн. пудов груза ежегодно. При изысканиях пути от Вятки до Перми были выбраны два направления: Кильмезское – по водоразделу рек Чепцы и Кильмези и Чепецкое – по долине рек Чепцы через Глазов. Оба направления имели свои преимущества, поэтому проектировщики оставили право выбора за Министерством путей сообщения. Вятское губернское земство, рассматривая на своём собрании вопрос о результатах изысканий, также не остановилось ни на одном из вариантов. Было принято решение, что оба пути имеют важное значение для губернии, оба будут способствовать улучшению экономического состояния.[5]

Затем потянулись месяцы ожидания. И вот 13 мая 1895 года царь Николай II подписал Указ о строительстве Пермь-Котласской железной дороги. Получив телеграмму с уведомлением об Указе, в Вятке, как писали газеты, началось ликование.[6] Уже 17 мая городская Дума принимает решение об избрании Министра финансов С.Ю.Витте почётным гражданином города Вятки.[7] Министр путей сообщения князь М.И. Хилков в 1898 году, когда он посетил Вятку, также был удостоен этого звания.[8] Так Вятка отметила людей, чьи решения и содействия привели к строительству железной дороги в губернии.

Пермь-Котласская железная дорога сразу же рассматривалась в правительстве не как самостоятельная дорога, а как часть сибирского пути, поэтому уже летом 1895 года в Вятской губернии начались изыскания по будущему соединению проектируемой дороги с Москвой и Санкт-Петербургом. Изыскательскими работами руководил талантливый инженер-железнодорожник и писатель Николай Георгиевич Гарин-Михайловский.

В Вятке для руководства всеми строительными работами создаётся Управление по постройке Пермь-Котласской железной дороги. Для конторы городские власти выбрали одно из лучших зданий города на ул. Владимирской, выселив оттуда «Приют детей бедных граждан г. Вятки» (здание было напротив Вятской художественного музея). Руководителем управления был назначен инженер путей сообщения, Игнатий Николаевич Быховец. Прибывающие в город железнодорожные инженеры сразу завоевали уважение местных жителей и были окружены постоянным вниманием.

19 августа 1895 года в Вятке торжественно было освящено место под будущий железнодорожный вокзал, звучали радостные речи, в которых этот день был назван днём «начатия работ» на Пермь-Котласской железной дороге. Во время праздника состоялся молебен, «после которого Преосвященный Сергей окропил святой водой место начало работ. Вслед за этим начальник губернии провёз некоторое расстояние и опрокинул заранее приготовленную тачку с землёй. Такие же тачки привезли И.Н. Быховец, Штальцман [Степан Августович, инженер, помощник Быховца И.Н.], городской голова и некоторые лица из состава железнодорожного управления».[9]

Все линии предполагаемой дороги были разбиты на 9 примерно равных по длине участков. Строительством первых двух, проходивших по территории Пермской губернии, занималось Пермское управление, а остальных – Вятское. Сразу же намечалось и строительство железнодорожных станций. Так на последнем 9-м участке длиной 83,485 версты предполагались станции: Луза – 4-го класса, Сусловка – 4-го класса, Савватия – 4-го класса и Котлас – 3-го класса. Интересно, что по классности сразу предполагалось создание узловых станций Балезено, Зуевка, Мураши и Пинюг – 3-го класса, а более высокого класса была только Вятка – 2-го. Структура строительных организаций была примерно такой же, как и сейчас. Начальники участков, их помощники, прорабы, мастера, подрядчики получали в Вятке, в Управлении по постройке дороги, открытое предписание на производство работ, подписанное начальником Управления Быховцем, после чего выезжали к месту работ. Начальником IX участка был инженер Ипполит Владимирович Соболевский. Производителем работ по постройке моста через реку Луза был инженер Эрнст Федорович Фон Клевезаль.[10] Рабочих нанимали на местах. На 9-ом участке договор был заключен с французским гражданином, петербургским 1-й гильдии купцом А.Ю.Тами на рытьё водопроводных русел, устройство осушительных каналов, моста через реку Луза, засыпку болот,

сооружение каменных частей моста и труб.[11] В обязательном порядке, кроме производственных помещений, строили бараки для рабочих, аптеки, узлы связи и другие необходимые сооружения. Действовали специальные санитарные правила, утверждённые И.Н. Быховцем. С самого начала приступили к работе железнодорожные врачи, среди них и А.Ю. Левитский, будущий главный врач железнодорожной больницы. Одним словом, вся сложная структура железной дороги, всё её многогранное хозяйство начало закладываться сразу.

Работы активно велись на всех участках. «Вятские губернские ведомости», «Вятский край» регулярно информировали читателей о результатах работ за каждый квартал. Однако в марте 1896 года все строительные работы на линии Вятка-Чепца (станция, по которой шло разграничение строительства Пермским управлением) были остановлены. По многочисленным просьбам, ходатайствам Глазовского земства, поддержанного в Вятке и Петербурге, были назначены новые изыскания, решался вопрос по изменению направления железной дороги.

На линии же Вятка-Котлас работы шли своим чередом, и 20 октября 1896 года жители губернии смогли увидеть, как в 1-й раз пробный поезд прошёл по железной дороге от Загарского перевоза до г.Вятки.

А в ноябре 1896 года решилась судьба восточного направления дороги: комитет Сибирской железной дороги утвердил Чепецкую линию через город Глазов. Получилось так, что работа 3-х участков в течение полугода прошла почти впустую, пришлось всё начинать заново, на новом месте. В 1897 году началось строительство новых железнодорожных станций по линии Вятка-Глазов-Чепца: Фалёнки, Зуевка, Просница и др., которые оказались моложе на 2 года своих северных «сестёр».

Строительство продолжалось. Под руководством инженера-механика Николая Николаевича Володиминова сооружается Загарский железнодорожный мост через реку Вятку. 3 июня 1897 года был заложен первый кессон моста, а 22 декабря 1898 года уже было открыто движение поездов по мосту.[12] В октябре того же 1898 года началось движение поездов с грузом и пассажирами по линии Вятка-Глазов. Фактически дорога была построена. Вместе с дорогой появились десятки новых станций, вокруг которых со временем появились поселки. Одним из них был и современный город Луза, обязанный своим появлением строительству железной дороги Пермь-Котлас.

«Одним из первых деревянных сооружений на месте будущего поселка стала железнодорожная будка, в которой жил Семён Степанович Аксёнов, первый сторож железнодорожного моста.

...Первыми жителями посёлка были строители железной дороги и люди, оставшиеся здесь работать на обслуживании дороги и станции. Старожилами Лузы были Семён Аксёнов, Фёдор Лычаков (позднее он жил на улице Ленина, дом 49), Митрофан Кузьмин, железнодорожный мастер (он построил дом по теперешней улице Пролетарской, 24). Это были в основном крестьяне из Покрова, Савина, Турина и других ближайших мест.[13]

А первым начальником станции Луза стал Иосиф Францевич Домбровский,[14] позже служивший начальником стаций: Балежено, Просница, Полой, Фалёнки (1898-1909, 1913-1914).

Нельзя сказать, что строительство такого сложного объекта, как железная дорога, обходилась без проблем. Были и тяжёлые условия труда, в основном ручного, и плохое устройство быта рабочих, и обман подрядчиков, о чём открыто писалось в газете «Вятский край», о чём сохранились в Государственном архиве Кировской области жалобы рабочих и материалы по их разбирательству.[15] Из газет можно прочитать, что 15 сентября 1898 года произошло крушение рабочего поезда около станции Мураши: с рельсов сошло 12 платформ с грузом и стройматериалами, при этом 1 рабочий погиб, 15 получили тяжёлые травмы, 17 - легкие. Все пострадавшие были доставлены в железнодорожную больницу. 23 сентября того же года – крушение поезда на 78 версте. Были и другие происшествия.[16]

Несмотря ни на что, железная дорога длиной 817 вёрст была построена за 3 года, и с 1 февраля 1899 года по всей дороге было открыто сквозное движение. А с 1 января 1900 года Пермь-Котласская железная дорога была включена в прямое пассажирское сообщение с введением в ней общего пассажирского тарифа, и с того времени присоединена к Пермь-Тюменской железной дороге с общим названием Пермская. Все железнодорожные сооружения были сделаны качественно, например, вокзалы эксплуатировались почти 100 лет, только в 1980-е годы начали

строить новые. А железнодорожный мост через реку Лузу, построенный в 1898 году, действовал до 1997 года, когда был переделан в автомобильный[17]

Примечания:

1. Кузнецов А., О соединении рек Вятки и Северной Двины железной дорогой // Вятские губернские ведомости, 1858, № 9, ч. неоф., С. 160-161.
2. Моролев С., Исследования по проектированию Вятско-Двинской железной дороги // Вятские губернские ведомости, 1868, № 2, 13 января, ч. неоф., С. 50-51.
3. Батуев А.П., Записка о необходимости проведения железной дороги через Вятскую губернию,- Вятка, 1894. - С. 5.
4. Эргин А. Значение Пермь-Котласской железной дорогой для Вятского края, - Вятка, 1899. - С. 4.
5. Журналы Вятского губернского земского собрания XXVIII очередной сессии и приложения к ним, - Вятка, 1895. - С.463.
6. Зуй Е., Сто лет железнодорожной Вятке // Вятский край, 1995, №97, 26 мая, С. 2-3.
7. ГАКО, Ф. 630. Оп. 5. Д. 141. Л. 75-76.
8. Журналы Вятской городской Думы за 1898 год.-Вятка. 1899.-С.133-134.
9. Вятские губернские ведомости, 1895, № 66, 23 августа, ч. неоф., С. 4.
10. Памятная книга Вятской губернии и календарь на 1897 год.-Вятка,1896.-С.21.
11. Ворончихин Л.П., Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги // Очерки истории Удмуртии XIX века. Выпуск 3. - Ижевск, 1996, - С. 279.
12. Вятские губернские ведомости, 1898, № 101, 23 дек., ч. неоф., С. 6.
13. Нечаев В., Луза: Очерки истории станции, поселка, города, городские поселения. - Киров, 2008, С. 11, 13.
14. Памятная книга Вятской губернии и календарь на 1898 год.-Вятка,1897.-С.31.
15. ГАКО, Ф. 582. Оп. 200. Д. 375.
16. Вятские губернские ведомости, 1898, № 74, 19 сентября, ч. неоф., С. 6.; № 80, 10 октября, ч. неоф., С. 6.
17. Михайлов Ю., Препятствие перед мостом // Кировская правда, 1997, № 194, 15 октября, С. 1.

Опубликовано: Устьнедумские встречи: сборник материалов VII межрегиональных краеведческих православных чтений (Луза, 2016 г.). Луза: Лузская районная библиотека им. В.А. Меньшикова, 2016. С. 95—101.