

«Неизвестный основатель» города Котласа

i Сегодня «Вечерний Котлас» начинает серию публикаций, посвященную видным государственным деятелям России и СССР, существенно повлиявшим на судьбу Котласа. Первым среди них заслуженно стоит Сергей Юльевич Витте.

Сергей ГЛАДКИХ
кандидат исторических наук

Сергей Юльевич Витте (1849–1915) – крупнейший государственный деятель России рубежа XIX–XX веков, министр путей сообщения (1892), министр финансов (1892–1903), председатель Комитета министров (1903–1905) и первый премьер-министр Российской империи (1905–1906). Один из самых ярких и успешных реформаторов в российской истории.

Являлся настолько неординарной фигурой, что среди либералов пользовался репутацией консерватора, среди консерваторов – либерала, среди революционеров – реакционера, а среди реакционеров – революционера. Яростные споры о нем не утихают до настоящего времени. Но есть в биографии С. Ю. Витте эпизод, который превращает его в самую значимую фигуру в истории Котласа.

С середины XIX века рассматривался вопрос соединения Волжского и Северо-Двинского речных бассейнов железнодорожным сообщением. Необходимость строительства нового транспортного коридора никем не ставилась под сомнение, но долгое время шел спор, к какому пункту вести трассу железной дороги. В качестве таковых предлагались крупные городские центры региона

– Вологда, Тотма, Великий Устюг. И все чаще в разных проектах стало звучать название безвестной деревни Котлас, чрезвычайно удобно расположенной в самом центре Северо-Двинского бассейна. Однако, в отличие от конкурентов, у Котласа не было и не могло быть своих «лоббистов» в торгово-промышленных и политических кругах.

Окончательное решение столь острого и становившегося все более неотложным вопроса выпало на долю С. Ю. Витте. Будучи железнодорожником по профессии, отлично знавшим практическую сторону дела, он здраво рассудил, что решение надо принимать на месте. В итоге была организована специальная экспедиция 1894 года по Русскому Северу, решавшая сразу несколько важных государственных задач: выяснение необходимости строительства морского порта на Кольском полуострове, выявление перспектив развития Архангельского порта и определение конечного пункта новой железной дороги на Север. Возглавил экспедицию лично министр финансов.

Из Вологды в Архангельск экспедиция направилась пароходом с остановками в Тотме и Великом Устюге. В Котлас С. Ю. Витте прибыл в 6 часов утра 15 (27) июня 1894 года, и этот день стал ключевым, самым важным днем в истории Котла-



са, днем, когда решалась его дальнейшая судьба: остаться бесперспективным сельским поселением или развиваться как транспортный узел всеобщей значимости и экономический центр региона.

Пристани здесь в то время не было, и пароход попросту приткнулся к берегу. С трудом поднявшись по крутому и высокому глинистому склону к котласским храмам, С. Ю. Витте сразу оценил отсюда топографические удобства местности: незатопляемый в паводок берег, обширное пространство для создания необходимой инфраструктуры и возможность подвести железнодорожные пути почти к реке, что значительно облегчало перегрузку товаров на суда. Именно в этот момент в голове министра сложилось окончательное решение, которое оставалось лишь документально оформить.

13 (25) мая 1895 года император Николай II утвердил принятое по настоянию С. Ю. Витте постановление комитета Сибирской железной дороги о строительстве магистрали Пермь – Вятка – Котлас. Новая трасса не только решала проблему Волжско-Двинского соединения, но и обеспечивала устойчивые экономические связи нескольких российских регионов: Сибири, Урала, Поволжья и Русского Севера. Главным грузом для новой дороги

должен был стать сибирский и вятский хлеб, направлявшийся через Котлас и Архангельск на экспорт в Европу.

Чтобы сохранить личный контроль над реализацией проекта, С. Ю. Витте устроил начальником работ по строительству дороги своего родственника – инженера И. Н. Быховца. Возведение трассы шло достаточно быстро, и 1 (13) января 1899 года движение по дороге открылось. Чтобы направить на Котлас грузопоток с востока, С. Ю. Витте ввел повышенный тариф на перевозку сибирского зерна в Европу по иным железным дорогам. Котлас превратился в пункт транзитной торговли международного значения. Эти воистину революционные для Котласа перемены обеспечили его стремительное развитие в последующие годы.

Таким образом, в отличие от совершенно бесполовых визитов в Котлас родственников царя – великих князей Владимира Александровича (1885) и Сергея Александровича (1898), посетивших его проездом во время «туристических круизов» по Русскому Северу, короткое появление здесь С. Ю. Витте открыло перед Котласом широкие перспективы, которые не исчерпаны и в настоящее время. Так на Котласской земле наглядно проявилась сила политического предвидения настоящего масштаба мыслящего и действующего государственного деятеля.

Конечно же, С. Ю. Витте был противоречивой личностью, и наряду с безусловными достижениями отмечены и неблагоприятными поступками. Но его роль в истории Котласа может оцениваться только с положительной стороны. Он самым радикальным образом прочертил магистральную линию развития Котласа на века вперед. С определенной долей условности его можно считать основателем нашего города. И то, что этот выдающийся человек в Котласе фактически забыт, а память о нем никак не увековочена, является черной неблагоприятностью со стороны котлашан.