

**«КОМУ ВОЙНА, А КОМУ МАТЬ РОДНА»:
ВЛИЯНИЕ СОБЫТИЙ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ
НА РАЗВИТИЕ КОТЛАССКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА**

Котласский транспортный узел возник в 1899 г., с открытием движения грузовых поездов по железной дороге Пермь – Вятка – Котлас, подведённой у церковного погоста Котлас к берегу Малой Северной Двины неподалёку от её слияния с Вычегдой¹. Если до этого момента здесь не было даже торговой пристани, то теперь в появившемся станционном посёлке сложился комплексный транспортный узел, осуществлявший перевалку транзитных грузов с железнодорожного на внутренний водный транспорт и наоборот. Новая железнодорожная трасса была напрямую связана со стратегической Транссибирской железной дорогой, строившейся в первую очередь исходя из интересов государственной обороны, однако создание котласского транспортного узла имело сугубо экономические причины, посредством «Челябинского тарифного перелома» предоставляя выход сибирскому зерну на европейские рынки². Тем не менее дальнейшее развитие этого узла оказалось самым тесным образом связано с военной историей России.

Впервые новый транспортный узел был опробован для реализации военных целей в июне-июле 1905 г., во время русско-японской войны, когда через Котлас осуществлялась массовая отправка мобилизованных запасных с обширной территории Никольского, Велико-Устюжского, Сольвычегодского, Яренского и Усть-Сысольского уездов Вологодской губернии³. Речным и гужевым транспортом мобилизованные доставлялись в Котлас, где для них был организован продовольственный пункт, а отсюда железной дорогой направлялись на театр военных действий. Нареканий к работе речников и железнодорожников со стороны военной администрации не было. Это был первый, весьма удачный и пригодившийся впоследствии опыт воинских перевозок через котласский транспортный узел. Однако толчок дальнейшему развитию узла дала другая, более масштабная война.

В 1914 г., с началом Первой мировой войны, традиционные пути морской торговли России с Европой через Балтику и Чёрное море были перекрыты вражескими флотами. В результате торговые связи России с европейскими союзниками, и в первую очередь военные поставки, были переориентированы на северные порты – Архангельск и Мурманск. Особенно важную роль приобрела перевозка важнейшего стратегического сырья того времени – каменного угля, особенно английского кардифа, служившего топливом для кораблей российского военно-морского флота. Поставки кардифа шли через Архангельск и Котлас, поэтому для обслуживания резко возросшего грузопотока было принято решение возвести близ Котласа специальный угольный причал – уже не на занятом многочисленными складскими помещениями берегу Северной Двины, а на Михайковом острове в дельте Вычегды. В 1915 г. на остров от станции Котлас по специально построенной дамбе, перегордившей левое русло Вычегды, была

проведена железнодорожная ветка к угольному причалу⁴, в перекрытом дамбой покое организован затон, а на берегу построены ремонтные мастерские речного флота⁵. Михейков остров стал полуостровом, на котором возник посёлок Лименда, в 1940 г. вошедший в состав города Котласа.

Однако Котлас содействовал боевым действиям русского флота не только угольными перевозками. Именно через котласский транспортный узел в 1916 г. был осуществлён межтеатровый манёвр военно-морского флота: из Владивостока в Архангельск перевезена подводная лодка «Дельфин», перегруженная в Котласе со специального железнодорожного транспортёра на речную баржу⁶. Массово перемещались через Котлас и другие стратегические грузы, чему содействовали интенсивные дноуглубительные работы на Северной Двине и значительное увеличение речного флота за счёт переброски судов из других речных бассейнов⁷. Именно благодаря развитию транспортного узла и вызванному им росту численности местного населения 3 июня 1917 г. постановлением Временного правительства посёлок при железнодорожной станции Котлас был преобразован в город⁸.

В 1918 г. в России Первая мировая война переросла в Гражданскую. В это время роль котласского транспортного узла ещё более возросла. Он приобрёл колоссальное стратегическое значение, поскольку именно здесь планировалось соединение белых армий, наступавших с востока и с севера. В боях с интервентами и белогвардейцами на Северной Двине сражалась базировавшаяся в Котласе красная Северо-Двинская речная флотилия. В борьбе за Котлас использовалось новейшее оружие тех лет – неконтактные магнитные мины и химические боеприпасы⁹. В городе были сосредоточены вывезенные из Архангельска гигантские запасы оружия и взрывчатых веществ. Обеспокоенный сложившейся ситуацией глава советского правительства В.И. Ленин не только распорядился «организовать защиту Котласа во что бы то ни стало», но в случае неудачи планировал полное уничтожение котласского транспортного узла и железной дороги до Вятки, для чего по его личным указаниям был сформирован специальный отряд подрывников¹⁰. Однако Красной армии удалось отстоять город, и в 1919 г. В.И. Ленин поддержал выдвинутую ещё в 1915 г. идею А.А. Борисова о проведении через Котлас Обь-Мурманской железной дороги с мостом через Малую Северную Двину¹¹. Дорогу, впрочем, не удалось построить из-за отсутствия средств. Тем не менее после Гражданской войны, вновь убедительно продемонстрировавшей значимость Котласа, его административный статус возрос: 25 июня 1924 г. город становится районным центром¹².

В межвоенный период 1920-30-х гг. котласский транспортный узел постепенно наращивает масштабы перевозок¹³. Важным событием становится открытие в 1929 г. Котласского аэропорта, но объём осуществляемых им грузо- и пассажироперевозок был ничтожен¹⁴. В 1930-е гг. строится Лимендский судоремонтно-судостроительный завод, создаются важные управленческие и обслуживающие флот структуры: Северное бассейновое управление пути и Котласский технический участок. Однако качественных, принципиальных изменений в работе транспортного узла в этот период не происходит.

Скоротечная Финская (Зимняя) война 1939-1940 гг. также мало коснулась деятельности котласского узла, но наглядно показала необходимость увеличения масштабов поставки стратегического сырья для предприятий военной промышленности и ускорения доставки грузов на театр военных действий, особенно в условиях назревавшей новой войны. Поэтому в 1940 г. государственным руководством принимается решение ускорить строительство ранее спроектированных железных дорог Коноша – Котлас и Котлас – Воркута. Для возведения этих трасс, в силу отсутствия на месте необходимого количества рабочей силы, в соответствии с жестокой практикой того времени создаются специальные исправительно-трудовые лагеря – Северный железнодорожный, Северо-Двинский и Северо-Печорский¹⁵. Основной объём работ по сооружению новых магистралей пришёлся на суровые годы Великой Отечественной войны.

Как и Первая мировая война, Вторая мировая, составной частью которой являлась Великая Отечественная, переориентировала основные внешние грузопотоки страны с Балтики и Чёрного моря на Европейский Север и Дальний Восток. Мощный поток грузов вновь двинулся через Архангельск и Котлас, что в первую очередь потребовало совершенствования работы речников. Благодаря передаче землесосов с Волги увеличиваются гарантированные глубины на Северной Двине¹⁶. 18 марта 1942 г. на основе объединения Котласской пристани и расширенных Угольных причалов создаётся единый Котласский порт¹⁷.

Но ключевым объектом котласского транспортного узла становится железнодорожный мост через Северную Двину, построенный в 1941-1942 гг.¹⁸ Ещё в декабре 1941 г. началось рабочее движение поездов по линии Котлас – Воркута, а в августе 1942 г. введена в эксплуатацию линия Котлас – Коноша, и по новому мосту открылось сквозное движение с Коноши до Воркуты¹⁹. С соединением трёх железнодорожных веток Котлас превратился в мощный железнодорожный узел. Именно в августе 1942 г. в Котласе сложился комплексный радиальный транспортный узел, что позволило открыть стратегическому сырью – северному лесу, углю, нефти – кратчайшие пути к перерабатывающим предприятиям и непосредственно к сражавшимся фронтам и флотам. Бесперебойное снабжение наряду с другими экономическими и стратегическими факторами позволило переломить ход войны. С конца 1942 г. советская армия прекратила отступать. Так Великая Отечественная война содействовала стремительному развитию котласского транспортного узла, который, в свою очередь, внёс немалый вклад в Великую Победу 1945 года.

Практически сразу по окончании Второй Мировой войны началась новая, необычная, затяжная и изнурительная война – Холодная. Противостояние Советского Союза блоку НАТО, имевшему военный потенциал, намного превосходивший силы фашистской Германии, потребовало колоссального экономического напряжения. В этих условиях роль и значение котласского транспортного узла только возрастают, и в его развитие государством вкладываются немалые средства, которые успешно осваиваются. Со строительством станций Сольвычегодск и Котлас-Узловой формируется кольцевой железнодорожный узел. Прокладывается железнодорожная ветка на Великий Устюг. Увеличивается речной флот, развиваются его обеспечивающие структуры (Лимендский, При-

водинский и Тулубьевский затоны, Котласский технический участок), открываются усовершенствованные участки речного порта – Городской и Новая Ветка, а также нефтеналивной причал в Лименде. Функционируют транспортные управленческие структуры межрегионального масштаба: Северное бассейновое управление пути и Сольвычегодское отделение Северной железной дороги; с 1942 г. до упразднения в 1959 г. в Котласе размещается управление Печорской железной дороги.

Происходит революционный переход от паровозов к тепловозам, от колёсных пароходов к винтовым теплоходам. В городе открывается новый аэропорт, по территории Котласского района прокладываются газо- и нефтепроводы с обслуживающими станциями в Приводино, реконструируется котласская нефтебаза. Помимо магистрального, в Котласе появляется внутренний транспорт: маршрутные пассажирские автобусные перевозки и железнодорожная сеть, обслуживающая промышленные предприятия (в основном через станции Котлас-Северный и Котлас-Южный). Менее активно развивается автотранспорт, поскольку в условиях государственной экономики и деятельности крупных предприятий перевозки грузов малыми партиями обычно нерентабельны, однако необходимые грузовые автоперевозки осуществляет котласская автоколонна №1182.

В годы Холодной войны Котлас активно готовится и к войне «горячей» как один из важнейших пунктов тылового обеспечения европейского и северного театров военных действий. Здесь был создан пункт хранения стратегических резервов продовольствия – нынешний хладокомбинат; построено крупное военное предприятие – Котласский электромеханический завод. Близ города размещаются воинские части (посёлок Байка). Под Котласом, в Савватии, открывается военный аэродром. Строятся бомбоубежища, разрабатывается план экстренной эвакуации гражданского населения. Экономика города бурно развивается²⁰. «Золотые годы» Котласа и котласского транспортного узла – это именно годы Холодной войны.

Но после поражения в Холодной войне, оказавшейся по своим разрушительным последствиям страшнее Великой Отечественной, и стремительного распада СССР, ситуация в Котласе резко ухудшилась. Объёмы грузо- и пассажироперевозок существенно сократились. С банкротством крупных предприятий и появлением малого частного бизнеса изменилась структура перевозок: пришёл в упадок и резко уменьшился речной флот, почти прекратилось авиасообщение, преобладающими темпами стал развиваться автотранспорт. В 2001 г., со сдачей в эксплуатацию автомобильного моста через Северную Двину, Котлас был соединён с федеральными автомобильными трассами. Однако значение Котласа как стратегического пункта почти перестало приниматься во внимание. Был разрушен, перепрофилирован или законсервирован ряд военных объектов, расформирован и выведен авиаполк из Савватии, влачит жалкое существование на грани банкротства Котласский электромеханический завод. С учётом истории города возникает парадоксальный вопрос: неужели, чтобы вновь поднять экономику и развиваться далее, котласскому транспортному узлу и Котласу в целом нужна новая война?

Однако войны XXI века разительно отличаются от войн XX века. Современные войны – это так называемые бесконтактные войны шестого поколения, ведущиеся высокоточным оружием и ставящие целью не уничтожение населения и даже вооружённых сил врага, а разрушение экономики противника, что делает его сопротивление невозможным²¹. Отличительной особенностью таких войн является отсутствие тыла: театром военных действий становится вся территория страны. А важнейшими целями уничтожения являются объекты транспортной инфраструктуры, ликвидация которых разрушает внутренние экономические связи. Уничтожению также должны подвергнуться центры управления, энергообеспечения, передачи информации. Поскольку котласский транспортный узел является одним из наиболее значимых объектов Европейского Севера и, с точки зрения противника, подлежит устранению в случае войны, вывод Котласа из экономической инфраструктуры России эффективно достигается точечными ракетными ударами, главными целями которых будут мосты через Северную Двину. Таким образом, новая война, в отличие от предыдущих, не только не будет содействовать развитию котласского транспортного узла, но прямо наоборот – приведёт к физическому устранению его основных объектов.

Единственная транспортная коммуникация, которую невозможно уничтожить современным оружием – это река. Поэтому сохранение и развитие речного флота является стратегической государственной задачей, которой следует содействовать и на региональном, и на муниципальном уровне. Но при нынешнем состоянии речного флота и сокращении объёмов дноуглубительных работ воспользоваться реками Северо-Двинского бассейна как транспортными артериями затруднительно. Масштабные грузоперевозки по ним фактически возможны сейчас только в период паводка, однако резкое сокращение числа самоходных и несамоходных судов делает неосуществимым даже это. Поэтому для развития обороноспособности страны в новых условиях насуточно необходимо возродить именно речной флот. Располагающий крупным судостроительным предприятием город Котлас, чей статус транспортного узла обусловлен прежде всего выгодным географическим положением центра Северо-Двинского речного бассейна, должен играть в этом процессе не последнюю роль.

Таким образом, рассмотрев историю котласского транспортного узла, можно прийти к следующим выводам. Находясь на пересечении естественных и искусственных транспортных коммуникаций, Котлас с 1899 г. являлся одним из важнейших логистических центров Европейского Севера России. При этом развитие котласского узла резко ускорялось в военные годы, когда происходило перераспределение грузопотоков, а государственная власть поневоле осознавала стратегическое значение города, тыловое положение которого позволяло возводить необходимые объекты. Именно военная история России XX века обеспечила быстрое превращение Котласа в крупный экономический центр. Однако эта тенденция была характерна только для периода индустриальных войн XX века, и в связи с изменением характера военных действий вряд ли сохранится в веке XXI-м, что даже с обязательным учётом военно-стратегической составляющей экономического планирования требует иных подходов к оценке методов и перспектив развития котласского транспортного узла.

- ¹ Котлас. Котлас: ООО «Пилот», 1997. С.2-4.
- ² Подробно см.: Китанина Т.М. Программа экономического освоения Севера и тарифная политика С.Ю.Витте (К оценке Челябинского тарифа) // Проблемы крестьянского землевладения и внутренней политики России. Дюктябрьский период. Л.: Наука, 1972. С.191-210.
- ³ Подробно см.: Великоустюгский центральный архив. Ф.11. Оп.1. Д.551.
- ⁴ Подробно см.: Государственный архив Вологодской области. Ф.14. Оп.1. Д.8485.
- ⁵ Кокорина Д.А. Михейков остров // Котлас: Очерки истории. Котлас: Правда Севера, 2001. С.89.
- ⁶ Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин». СПб.: Гангут, 2000. С.45.
- ⁷ Брызгалов В.В. Проблемы судоходства на реке Северной Двине (из истории землечерпательных работ) // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.3. Котлас: ФГОУ ВПО «СПГУВК», 2008. С.89.
- ⁸ Николаева Н.И. «Селу Котласу суждено...» // Котлас: Очерки истории. Котлас: Правда Севера, 2001. С.25.
- ⁹ Йолтуховский В.М. Контактные тралы отечественного флота. СПб.: Гангут, 2000. С.14; Заяц Н., Бобков А. Запах гнилых яблок и свежего сена: Химическое оружие в Гражданскую войну // Родина. 2013. №5. С.96-98.
- ¹⁰ Ленин В.И. Военная переписка (1917-1920). М.: Воениздат, 1956. С.65, 69-70.
- ¹¹ Подробно см.: Государственный архив Архангельской области. Ф.1833. Оп.1. Д.1; Чуракова О.В. «Великий северный путь» в проектах и мечтах художника Александра Борисова // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.5. СПб.: ФБОУ ВПО «СПГУВК», 2012. С.126-132.
- ¹² Горынцев Д.Л. Провинция, глубинка, глубина // Котлас: Очерки истории. Котлас: Правда Севера, 2001. С.10.
- ¹³ Студенцова Е.О. Социально-экономическое развитие города Котласа в начале 1930-х гг. XX века // Двинская земля. Вып.7. Котлас: [Б.и.,] 2013. С.163-164.
- ¹⁴ Михин В.П. Воздушная гавань Котласа // Двинская земля. Вып.5. Котлас: ЭЛПА, 2007. С.70-71.
- ¹⁵ Упадышев Н.В. Об использовании принудительного труда лагерных заключённых в развитии транспортной инфраструктуры на востоке Европейского Севера России в 1930-1940-е годы // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.4. Котлас: ФГОУ ВПО «СПГУВК», 2010. С.119-120.
- ¹⁶ Кокорина Д.А. Михейков остров. Котлас: [Б.и.,] 2006. С.24-25.
- ¹⁷ Вязовикова А.В., Стрельцова В.И. Из истории развития Котласского порта // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.5. СПб.: ФБОУ ВПО «СПГУВК», 2012. С.172.
- ¹⁸ Подробно см: Гладких С.А. К вопросу о числе жертв при строительстве Котласского железнодорожного моста // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.4. Котлас: ФГОУ ВПО «СПГУВК», 2010. С.126-130; Сергеева Г.Ф. Строительство железнодорожного моста через Малую Северную Двину, 1939-1945 гг. // Двинская земля. Вып.2. Котлас: Правда Севера, 2003. С.226-231; Упадышев Н.В. Котласский мостозавод // Железнодорожный транспорт. 2005. №10. С.76-77.
- ¹⁹ Упадышев Н.В. ГУЛАГ на Архангельском Севере: 1919-1953 годы. Архангельск: Поморский университет, 2004. С.107.
- ²⁰ Подробно см.: Кончевский В.Н. Социально-экономическое развитие Котласа в послевоенные годы // Котлас: Очерки истории. Котлас: Правда Севера, 2001. С.69-85.
- ²¹ Подробно см.: Слипченко В.И. Войны шестого поколения: Оружие и военное искусство будущего. М.: Вече, 2002. 384 с.