

путях впервые появилось освящение.



Увеличилось движение поездов, возрос паровозный парк. В марте 1921 года была получена инструкция «О выборах Зуевского поселкового совета».

В 1924 году произошло укрупнение волостей, Зуевка становится центром волости. В 1929 году в стране проводилась новая государственная реформа управления, был осуществлен переход от волостного деления на районное. Зуевка стала центром района.

Народное хозяйство страны начало наращивать темпы в 1920-х — 1930-х годах. В связи с этим увеличился поток товарных и пассажирских поездов, проходящих через станцию Зуевка. Это потребовало реконструкции железнодорожных предприятий, которую провели в предвоенные годы.

Во время Великой Отечественной войны население поселка резко увеличилось. В Зуевку приехали эвакуированные жители Ленинградской, Великолукской и других областей.

1988 год — в день празднования 90-летия города состоялось торжественное открытие памятника славы зуевских железнодорожников.



27 июля 2010 года на станции Зуевка состоялось торжественное мероприятие: открыли новый железнодорожный вокзала.

Наш адрес: ул. Никилина д. 14 «а»

Телефон: 27-3-20

Режим работы библиотеки:

понедельник – пятница с 11.00 – 18.00

обед: 15.00 – 16.00

воскресенье: с 10.00 – 17.00

Выпуск подготовила: заведующая филиалом Косинской СБФ №10 Урсу А.Н.

МКУ «Зуевская ЦБС»

Косинская сельская библиотека филиал №10



Станция Зуевка

Ещё с 1878 года на Урале действовала Пермская железная дорога, связывающая Пермь и Екатеринбург, не имеющая выхода на остальную сеть российских дорог. В 1895 году от Перми начинается строительство продолжения дороги на Вятку и Котлас. Дорога должна была открыть путь западно-сибирскому хлебу, кожам, пушнине, уральскому металлу, вятскому лесу. Грузы по железной дороге вывозились до пристани Котлас, затем из вагонов перегружались на баржи и по Северной Двине следовали до порта Архангельск, откуда по Белому морю поступали за границу.

Проект начала 1890-х годов имел два варианта: дорогостоящий. Второй вариант более короткий и дешёвый, но пугала заболоченная местность, требующая дополнительных мостов Чепецкая долина. Выбор император Николай Второй остановил на втором варианте, сказав, что назначение дороги – исключительно транзитное, и велел строить «хорошо и прочно, с тем, чтобы впоследствии дополнять, а не перестраивать».

В 1894 году было получено указание на проведение изыскательских работ и отпущено казной 93 тысячи рублей. В 1896 году начались изыскательские работы для составления исполнительного проекта. Не все у изыскателей шло гладко. Некоторые фабриканты выражали недовольство тем, что железная дорога проходит по их владениям.

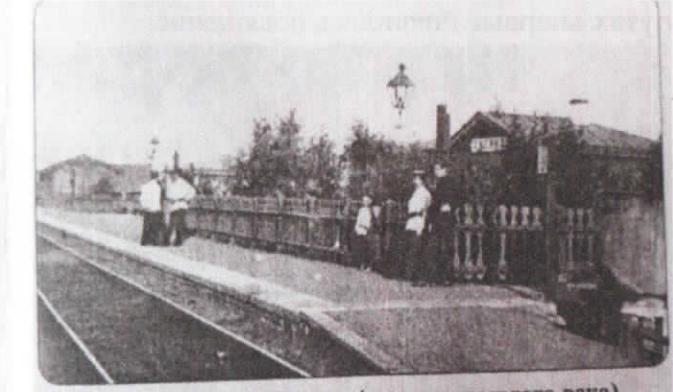
Это грозило и утечкой рабочей силы, так как на железной дороге платили в несколько раз больше.

В 1897 году на Косинскую бумажную фабрику приехал инженер, руководивший изыскательными работами, с целью образовать здесь новую станцию. Но фабрикант Рязанцев, боясь, что рабочие уйдут на железную дорогу, угостил его и дал взятку.

Будучи сговорчивым, инженер попытался основать станцию на Кордяжской фабрике, но и здесь не получилось. Фабрикант Платунов, так же, как и Рязанцев, был щедр и дал денег. Тогда, чтобы не обидеть ни того, ни другого, инженер решил строить станцию посередине – между Кордяжской и Косинской фабриками, в безлюдном болотистом месте, на полях у деревни Зуи (откуда и пошло название Зуевка).

Очень неуютно чувствовали себя строители, когда приехали возводить новую станцию. Ходили слухи и страшные истории о гибких болотистых местах, где тонула скотина, терялись люди.

Железную дорогу строили магнаты-евреи по фамилии Якобсоны. Земляные работы выполняли подрядчики. В тоже время возводились депо и водокачка. Вокзал сначала был небольшим, затем стал постепенно расширяться.



Вокзал станции Зуевка (начало прошлого века).

Вскоре сделали укладку путей, через реки Коса и Большая Кордяга проложили железные мосты. 21 октября 1898 году на участке Вятка – Глазов проследовал первый состав. Расстояние в 200 верст он преодолел за 12 часов. По тем временам впечатляющий результат.

Сначала поезда ходили через станцию Зуевка один раз в неделю. С пуском 1 февраля 1899 году участка дороги Котлас – Пермь протяжённостью 804 км это движение стало немного интереснее. К моменту пуска железной дороги в пристанционном посёлке были построены небольшое здание паровозного депо на 7 мест. 7 жилых домов.

Впервые годы были построены три небольшие улицы, баня, приёмный покой, две частные лавки. В 1909 году на станционных