

XVII Всероссийский конкурс исторических исследовательских работ
«Человек в истории. Россия – XX век»

Рельсовый путь на Восток

Исследовательская работа

Выполнила: Имомназарова Регина,

ученица 8 класса

Руководитель: Чудова Е.Е.,

учитель истории и обществознания

2015

Содержание

Введение.....	3
Начало пути.....	5
Основные этапы возведения рельсового пути на Восток.....	7
Заключение.....	13
Литература.....	14
Приложения.....	15

Введение

п. Бошняково ровно век,
А это все-таки солидно!
И юбилей сей умолчать
Несправедливо и обидно.

И хоть не счесть нам всех проблем,
Неразрешенных дел немало,
Сегодня праздник, и потому
Грустить сегодня не пристало.

Такими словами начался 10 июня 2015 года праздник, посвященный 110-летнему юбилею родного поселка. Вдумайтесь - сто с лишним лет! Но Бошняково с каждым годом все ярче и моложе. Ухоженные и добротные дома, широкие улицы, много автомашин, мотоциклов. Вот так выглядит поселок, шагнувший во второе столетие.

Здесь родились бабушка и дедушка. После юбилея я решила как можно больше узнать о том, почему именно в этом месте в начале 20 -го века появился поселок, и что этому способствовало.

Тему своей работы я выбрала неслучайно, ведь изучение истории своей Родины начинается со знакомства тех мест, где ты родился, вырос, где находятся твои корни. Очень часто мы можем рассуждать об истории других городов, территорий, но не замечаем того, что находится рядом с нами. Мои родственники живут в п. Бошняково Канского района. Из их окна видна Транссибирская железнодорожная магистраль, по которой и днем, и ночью идут поезда. И поэтому я решила побольше узнать об истории возникновения этого самого длинного в мире рельсового пути, о том, как и когда, появился наш поселок, чем занимались и занимаются его жители. Я изучила много литературы, беседовала со старожилами, познакомилась с некоторыми архивными документами. Эта работа имеет практическое значение: может быть пособием на уроках истории России, истории Красноярского края и для всех тех, кто интересуется краеведением.

Гипотеза моего исследования заключается в том, что современная молодежь совершенно не задумывается, каковы его родовые корни, откуда идет история родной земли, каково влияние нравственного воспитания на становление личности подростка. В процессе моего исследования я постаралась подтвердить свою гипотезу на основе реферативного исследования. В соответствии с этим были определенные основные виды работы. В процессе исследования я определила объект исследования, цели, задачи, методы исследования.

Объектом моего исследования: строительство Транссибирской магистрали.

Предметом исследования: железная дорога в истории п.Бошняково и д.Петрушки.

Я поставила перед собой **цель:** познакомиться с историей строительства Транссибирской железнодорожной магистрали и определить ее роль в развитии д. Петрушки и п. Бошняково.

Определил **основные задачи:**

- изучить литературу по данной теме;
- провести опрос старожилов;
- использовать материалы краеведческого уголка.

Во время работы использовала следующие **методы:**

- анализ исторических документов фотографий и иллюстрированного материала, помещенного в литературе, описывающей объект исследования;
- встречи с ветеранами труда, работавшими на железной дороге и в совхозе «Красный маяк».

Начало пути

При изучении истории возникновения поселка я выяснила, что своему рождению он обязан строительству Транссибирской железнодорожной магистрали. Но с того времени прошло уже более 100 лет. А что было до этого?

До проведения рельсового пути в Сибирь из Европейской России вели три дороги: Ирбитская, Екатеринбургская и Шадринская. Затем они вливались в Московский или Главный Сибирский тракт. Он шел из Тюмени на Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Каинск, Томск, Красноярск. Канск, Нижнеудинск, Иркутск. Движение по тракту продолжалось круглый год. Московско-Сибирский тракт дополнялся, а на некоторых участках полностью заменялся водным путем, что было не всегда удобно и экономично. Товары, предназначенные для Сибири, закупали в Москве и на других ярмарках. Извозным промыслом занимались 16 тысяч ямщиков, которые использовали около 80 тысяч лошадей. Из Сибири один за другим двигались на запад обозы, груженные чаем, рыбой, пушниной, кожами, салом, маслом и другими продуктами. Под особой охраной везли золото и серебро. Круглый год ехали переселенцы, чиновники, казенные курьеры, шли по этапам ссыльные и каторжане, гремя кандалами.

Тракт находился в неудовлетворительном состоянии. А.П. Чехов, проезжая через Сибирь в 1891 году на Сахалин, писал: «В продолжение всего года дорога остается невозможной: весной грязь, летом - кочки, ямы и ремонт, зимой - ухабы». Из - за этого на доставку товаров затрачивалось много времени и средств. Отсутствие железной дороги отрицательно сказывалось на развитии Сибири, ее заселении и хозяйственном освоении, использовании природных богатств. Крымская война 1854 - 1855 гг. показала, что недостаток разветвленной сети железных дорог неблагоприятно отражался на военном положении страны и охране границ России.

Вопрос о железной дороге на сибирских окраинах России был поставлен в 1857 году. По поручению генерал - губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева - Амурского военный инженер Д. Романов произвел изыскания и составил проект дороги от Амура до Тихого океана. Выдвигались и другие проекты, но они не имели реального обоснования. Вопрос о строительстве железной дороги в Сибири продолжал обсуждаться не только в

правительственных кругах, но и в научных обществах. В 1890 году в Иркутске вышла брошюра «Несколько слов о Сибирской железной дороге». Она заканчивалась словами: «По нашему глубокому, незыблемому убеждению, сибирская железная дорога - это несокрушимый памятник культуры 19 века, это проявление русского национального величия, это исполнение нравственного долга современников перед лицом грядущих поколений, это одна из лучших страниц современной русской истории. Это вступление на порог двадцатого столетия».

Реальная необходимость строительства рельсового пути через Сибирь назрела. В этом были заинтересованы заводчики и купцы, имевшие связи с Сибирью. После многих рассуждений и споров был создан Комитет по сооружению Сибирской железной дороги.

Основные этапы возведения рельсового пути на Восток

17 мая 1891 года во Владивостоке состоялось закладка железной дороги. Сооружение Великого Сибирского пути велось одновременно с двух сторон: от Челябинска и Владивостока. Широкий масштаб строительства развернулся в 1892 - 1894 годах. В 1895 закончилось сооружение линии до станции Обь (ныне Новосибирск). Осенью того же года усилились работы по прокладке рельсового пути в Восточную Сибирь. 20 сентября 1895 года в газете «Енисей» сообщалось: «Сибирская железная дорога быстро продвигается вперед, к зиме можно ожидать, что рельсовый путь будет проложен до Красноярска». Первый поезд в Красноярск прибыл 6 декабря 1895 года. Это было необычное событие для старинного города, поэтому еще за 3 часа до прибытия поезда почти половина красноярцев толпилась в ожидании чуда. Поезд, состоявший из 20 вагонов, двигался медленно, потому что шпалы были уложены наскоро. При встрече играл военный оркестр. 30 августа 1896 года состоялась закладка моста через Енисей под руководством инженера - механика Е. Кнорре.

Железная дорога двигалась на Восток. По решению Комитета по строительству Средне-Сибирского участка нужно было проложить за 1896 год от станции правый Енисей 350 верст на восток. Но трасса была очень сложной, поэтому сроки нарушались. Только к 18 октября 1896 года железнодорожный путь проложили до станции Петрушково Канского уезда. Это было расстояние в 209 верст. Железнодорожное полотно в одну колею шло по болотистым, труднопроходимым местам. Что же представляло в то время Петрушково?. Во второй половине 19 века здесь была заимка харловского крестьянина, которого звали Петр. По его имени заимка получила название Петрушачья или Петрушкова. Постепенно сюда переезжали жители ближайших поселений. Строительство рельсового пути и хозяйственных построек привлекало огромное число рабочих, часть которых оставалась в Петрушково. Население быстро росло. Если к концу 19 века здесь проживало 40 семей, то к началу 20 века население составляло около двух тысяч семей. Железнодорожное ведомство решило построить здесь церковь. Из официального отдела «Енисейских Епархиальных Ведомостей» № 17 от 1 сентября 1899 года узнаю, что Указом Святейшего Синода от 22 июня 1899 года был открыт самостоятельный приход при однопрестольной деревянной церкви, которая была освящена во имя 4-х святителей

Московских Чудотворцев - Петра, Алексея, Ионы и Филлипа. Железнодорожные чиновники перенесли название заимки в название станции, «а освещение вновь построенного храма во имя святителей, первым из которых был Петр, подняло земное название к Небу», написала в своем краеведческом очерке «Не иссякает родник - не кончается память», включенном в сборник «Канский православный» Л.И. Фирсанкова .

Были назначены священник с жалованием в размере 900 рублей в год и псаломщик - 420 рублей в год. В этих же «Ведомостях» опубликовано решение об открытии церковно-приходской школы на станции Петрушково . А в №5 за 1900 год читаю, как на станцию Петрушково прибыл Епископ Енисейский и Красноярский для освящения церкви и обозрения епархии. Владыка сказал, что «происхождением сего храма они обязаны исключительно заботам о них Государя Императора, даровавшего им на то средства...».

Дорога шла на восток, и в марте 1897 года первый поезд уже встречали в Канске, а 9 сентября - в Нижнеудинске. В первой половине 1898 года был достроен участок дороги от Тулуна до Иркутска, где 26 марта этого года торжественно встречали первый поезд. В 1900 году закончилась постройка участка от станции Иркутск до станции Байкал. Далее шло сооружение Кругобайкальского участка между станциями Байкал и Мысовая, которое задержалось на 4 года.

Прокладка рельсового пути проходила по горной местности, приходилось взрывать скалы, прокладывать тоннели, возводить искусственные сооружения в ущельях горных рек, впадающих в Байкал. Для переправы поездов через «Славное море» был сооружен на заводе Армстронга в Англии ледокол «Байкал». Он представлял собою крупное судно, переплавляющее через Байкал железнодорожные составы.

В январе 1904 года началась русско-японская война. По Сибирской железной дороге двигались на восток воинские эшелоны. В товарных вагонах с надписью «40 человек, восемь лошадей» десятки тысяч солдат отправлялись туда, где на полях Маньчжурии лилась народная кровь. Во время войны движение по железным дорогам стало крайне напряженным. С запада хлынули войска и воинские грузы. С января по 15 мая 1904 года по железной дороге Сибири было отправлено 171937 солдат и 1206 вагонов интендантских грузов, 9747 лошадей. Одновременно перевозилось большое количество орудий, снарядов, снаряжения. А с окончанием войны и демобилизацией на них хлынул новый поток воинских перевозок с Востока.

После войны в правительственных кругах был поставлен вопрос о привлечении транзитных пассажиров и грузов из зарубежных стран на Сибирскую железную дорогу. В книге «Восточно-Сибирская электрическая» приводится цитата из правительственного документа: «немедленно по открытии сплошного движения по всему пути через материк Азия», поэтому возникла необходимость сооружения второй колеи, параллельной Сибирской магистрали. Было решено приступать к строительству второго пути от Омска до станции Карымская в Забайкалье и от станции Куренга до Хабаровска. Работы велись отдельными участками на всем протяжении железнодорожной магистрали в 1907-1915 годах. Полностью сооружение второй колеи закончилось в 1916 году. Это способствовало росту оборота грузов.

В это время было решено перенести участок дороги от современной Камалы до Филимоново. Для чего это надо было делать? В книге «Восточно-Сибирская электрическая», изданной в Иркутске (1972г.) к 75 - летию Транссибирской железнодорожной магистрали написано, что все это делалось «...с целью уменьшения стоимости дороги...». Действительно, строители того времени не могли справиться с болотистой местностью, которая была в районе станции Петрушково, да и для такого объема работ требовалось много гравия и бутового камня, а в окрестностях его не хватало. До настоящего времени сохранились исторические памятники времен возведения железной дороги на территории деревни Петрушки (так сейчас называется бывшая станция Петрушково) - это старая насыпь, пикетные столбики, водопропускная труба у Демьянова ключика (приложение 2.1). Железная дорога была перенесена южнее на 6 верст.

Строительство Транссиба на территории современного Бошняково началось в 1907 году. Об этом говорят следующие факты. Николай Корнеевич Шевчук, ветеран труда, работавший дорожным мастером, рассказал, что, когда на платформе «Комаровская» был переезд, то на нем просматривались цифры «1907». Об этой же дате говорил и памятный знак, находившийся до 1984 года в водопропускной трубе, расположенной недалеко от бывшей станции в западном направлении. В 1975 году старейшая жительница п. Бошняково М.И. Сученко рассказывала членам краеведческого кружка, что со станции Петрушково к новому участку железной дороги были перевезены жилые дома рабочих, казармы, первоначальное здание станции (приложение 2.2) . Рабочий поселок железнодорожники окрестили Москвой. Память об этом хранится по сей день. Старожилы эту часть селения и сейчас называют Москвой, а сельский совет узаконил, присвоив улице название Московская. Руководил строительством участка инженер-железнодорожник Леонид

Михайлович Бошняк, в память о котором станция стала носить его имя, Бошняково. Гравий и бутовый камень для сооружения насыпи брали в карьере, который находился недалеко от трассы. В настоящее время на том месте вырос сосновый бор, а память о строительстве осталась в названии урочища «Карьер» .

С сооружением рельсового пути усилился вывоз из Сибири хлебных грузов (муки и зерна) и других сельхозпродуктов. В 1914 году в селе Большая Уря состоялось заседание членов правления Устьянского, Амонашенского, Комаровского, Ношенского, Уринского кредитных товариществ и Ирбейского ссудо-сберегательного товарищества. Они обсуждали вопрос о строительстве в городе Канске элеватора. В это же время на станции Малоуринская (так сначала называлась станция Бошняково) начинает сооружаться филиал элеватора, названный пунктом «Заготзерно» и сданный в эксплуатацию в 1916 году. Туда возили зерно со всех близлежащих деревень. Сохранились воспоминания братьев Аксютиных, Петра Герасимовича и Владимира Герасимовича, живших в сороковые годы в д. Красный Курыш: «Зимой из деревень обозами возили хлеб в Бошняки. Там было «Заготзерно». Морозы стояли страшные, но надо было ехать - и мы отправлялись. А путь был не близкий. Через Кан около 30 километров».

А вот, что пишет в своей автобиографии известный в середине 20-го века писатель Туркмении, живший в конце 20-х годов в Бошняково, Александр Иванович Аборский (Аборкин): «...Меня позвали к себе в артель ребята - грузчики. Погрузкой пшеницы в вагоны эта артель была занята целую осень. Там на мешках, туго набитых отборным сибирским зерном, синей краской обозначалось: «100 кг. Одесса. Экепортхлеб» или же «100 кг. Экепортхлеб. Севастополь» .

Предприятие просуществовало до начала 60-х годов 20 века. Затем было закрыто. Подъездные пути разобраны, а территория и хозяйственные постройки переданы совхозу «Красный Маяк», но по сей день это место называют «Заготзерно», даже не задумываясь, что это означает.

В 1930 году появляются первые совхозы. Одним из них стал «Красный Маяк», образованный в 1932 году. Работали по разведению лошадей, свиней, коров, куриц. До 1934 года в совхозе было шесть отделений, а потом их стало 12. В Бошняково - ф,6 - начинал работу управляющий Лякмуд, а с 7 марта 1934 года - Толкачев А.. На отделении работало по штатному расписанию 65 человек. Их них зоотехник Кожухарова Екатерина Артемьевна и ветврач Батаев Анатолий Васильевич имели высшее образование. Нагрузка на одну

доярку, включая выпойку телят, при ручной дойке было 17 коров . Все животноводческие помещения находились в южной части современного селения вблизи знаменитых бошняковских родников, незамерзающих даже в лютые морозы . Обнаружены они были во время строительства Транссибирской железной магистрали. Исследовав качество воды и её запас, руководители работ пришли к выводу, что для заправки паровозов лучшего варианта не найти. В народе это место называют по-разному: «Родники», «Ключи», «Ручей» (приложение 3). Михаил Иванович Ставцев в 1964 году рассказал, что в начале 20 века канские купцы специально набирали здесь воду в канун Крещения, привозили её в город, чтобы отдать в Спасский собор. До сих пор из этих родников перекачивают воду для снабжения большей части населения питьевой водой.

Есть у нас местечко заповедное

Черёмухой, берёзами оно окружено.

Для кого-то может неприметное,

Но а нам в сердца вошло оно.

Это чудо создала природа:

Ничего для нас здесь нет милей.

И тобой любимы всегда мы,

Наш незамерзающий ручей.

Это стихотворение написала учительница истории МБОУ «Бошняковской основной школы» Котловская Галина Петровна.

Здесь же на берегу безымянного ручейка было и жильё для рабочих, окрещенное местными юмористами Копай - город, потому что люди жили в землянках. Об этом поведала лучшая доярка совхоза «Красный Маяк» в течение многих лет, Анна Аркадьевна Комарова, которая вместе с матерью и сестрами жила в этом Копай - городе. Только к 1956 году они переехали в барак на другую сторону железной дороги. На берегу этого ручейка был построен кирпичный завод для строительных нужд населения. Первым директором был Парфенов, сменил его Сушинов А.И.. Завод работал до 1957 года. Недалеко от него обжигали известняк, приготавливая строительную известь. Постепенно и хозяйственные постройки, и жилые дома к концу 50-х годов перенесли на место существования фермы 6. Строились новые дома,

магазин, клуб, медпункт, почтовое отделение, детский сад, сданный в эксплуатацию в декабре 1967 года, открылась восьмилетняя школа.

В 30-е годы в Петрушках был создан колхоз «Власть Советов». Здесь работал Петрушковский сельсовет. Хозяйство располагало мельницей, скотными дворами, конюшней, птичниками, свинофермой. В 1957 году колхоз укрепили, соединив с Терском, а в 1961 году присоединили к совхозу «Красный Маяк». Одним из первых управляющих был Н.В. Головня. В настоящее время это одно из лучших подразделений племзавода «Красный Маяк» Канского района, руководит которым Коротенко Александр Алексеевич, награжденный неоднократно правительственными наградами за свой труд. Он родился в Петрушках и свою жизнь не представляет без родной деревни.

Бошняково и Петрушки - селения многонациональные, потому что большинство жителей являются потомками тех, кто волею судеб был заброшен в далекий сибирский край. Здесь живут и работают русские, украинцы, белорусы, поляки, литовцы, латыши, немцы, представители других национальностей. Деды и прадеды одних строили магистраль, другие создавали сельхозпредприятие. Потомки тех и других живут в этих населенных пунктах, сохраняя обычаи и традиции предыдущих поколений. Станция Петрушково прекратила свое существование в начале 20-ого века, а с 1 августа 1994 года не стало и станции Бошняково, потому что ее закрыли, а красивое здание вокзала продали для строительства жилого дома (приложение 2.2.). На территории поселка осталось два здания, существовавших с 1908 года: водонасосная станция и водонапорная башня. Старый поселок железнодорожников, который впервые строители магистрали назвали добрым красивым словом «Москва», превратился в дачное селение, а вместо станции появилась остановочная платформа.

Заключение

На строительство железной дороги работали крестьяне из губерний Сибири и Европейской России, ссыльнопоселенцы и каторжане, которые выполняли самую трудную работу по расчистке участков от леса. Строительство дороги изменило жизнь сибирской глубинки. На станциях открывались школы, библиотеки, больницы. Менялся не только внешний вид населенных пунктов, но и взгляды на жизнь местных жителей. Во время существования станции Петрушково население росло, а с момента закрытия станции его численность резко упала. Железнодорожное ведомство утратило интерес и к нуждам верующих. Содержание церкви перешло к местным жителям. Станционный поселок постепенно исчез, а в конце 60-х годов сгорело и здание церкви. В настоящее время там нет даже начальной школы, но в 2014 на средства С.А.Цуканова построена часовня.

Я думаю, что п. Бошняково не было бы, если бы не железная дорога, потому что здесь мало воды, нет речки. Были бы здесь только огромные поля. Но с каждым годом поселок становится уютнее и благоустроеннее. Работает детский сад, основная общеобразовательная школа, почта, клуб, медпункт. На территории поселка располагается отделение ОАО «Племзавод Красный Маяк», которое славится высокими показателями и в полеводстве, и в животноводстве. Руководит этим отделением Боголей Александр Антонович, который родился здесь и всю свою жизнь посвятил родному поселку. Здесь живут его дети и внуки.

Когда я начинала работу, то не думала, что узнаю столько интересного об истории такого маленького поселка. Я думаю, что моя работа будет полезна тем, кто занимается краеведением. Ее можно использовать на уроках истории России, а также при изучении истории Красноярского края. Познакомившись с моей работой, может быть найдутся неравнодушные люди, которые помогут сохранить исторические памятники на территории поселка Бошняково и деревни Петрушки.

В заключение хочу сказать, что поставленные задачи выполнила и буду продолжать заниматься изучением истории родного края.

Литература:

«Енисейских Епархиальных ведомостей» №17 от 1 сентября 1899 года.

Агалаков В.Т., Кудрявцев Ф.А. «Восточно-сибирская электрическая», - Иркутск, 1972г.

Котловская Г.П. «Страницы истории с.Бошняково и д.Петрушки ».

Опрос местных жителей.

Начало пути



Укладка шпал



Обед рабочих



Строительство железнодорожного полотна







Из истории сел...



1. Мостик над Демьяновым ключом



- 2. Станционное здание, простоявшее с начала века и до 1994 года.
Станцию ликвидировали, здание разобрали, (фото 1988года.,
декабрь.)**



- 3. Бошняковские родники**



4. Место, где до 1994 располагалась станция Бошняково



**5. На снимке 1969г. виден пульт управления, дежурный по станции
Качаева Валентина Николаевна**



Платформа в п.Бошняково

