

**XXI Всероссийский конкурс
исторических исследовательских работ старшекласников
«Человек в Истории. Россия – XX век»
2019-2020**

Тема конкурса: **«История семьи»**

Номинация конкурса: **«Исследовательская работа»**

***«История железнодорожной трудовой династии
Задоя – Долудь – Мезенцевых»***

Автор: Мезенцева Екатерина Константиновна,

МАОУ «Лицей №7», класс 10 «Г»
660001, Красноярский край,
г. Красноярск, ул. Менжинского 15,
8-391-243-36-28, Lyceum7@mail.ru

Руководители:
Мезенцев Константин Владимирович, папа,
ревизор по безопасности движения поездов
Красноярской железной дороги – филиала
ОАО «РЖД»,

Егорова Наталья Фёдоровна,
учитель биологии МАОУ «Лицей №7»

Карпухин Константин Владимирович,
старший научный сотрудник Подразделения
по сохранению исторического наследия
Красноярской железной дороги – филиала
ОАО «РЖД»,

Красноярск, 2019

Каждый человек желает знать, где его корни, кто его родные, свою родословную.

Из рассказов моей троюродной прабабушки Ткацкой Эллы Леонидовны, проработавшей 35 лет учителем истории в школе №8 г. Красноярск, мы узнали, что её дед, Задоя Яков Иванович, работал на железной дороге практически с самого её появления в Сибири на станции Клюквенная (сегодня это станция Уяр). За давностью лет подробностей она не помнила, но то, что Яков Иванович (являющийся моим прапрадедом или пращуром) погиб, получив тяжелые травмы при исполнении своих служебных обязанностей в феврале 1914 г., она знала точно. Кроме этого, Элла Леонидовна рассказала, что Якова Ивановича ещё живого привезли в Красноярск, где он скончался через несколько дней от полученных травм. Эти факты и были взяты нами за основу нашего исследования. В самом начале мы обратились в Центральный архив города Красноярск, где получили доступ к метрическим книгам всех церквей города. Сотрудники городского архива оказались очень отзывчивыми людьми и, узнав имеющуюся у нас информацию, дали несколько нужных советов. После чего, в метрической книге Николаевской больничной церкви (*приложение №1*) мы обнаружили запись №57 от 21 февраля 1914 г. о смерти Якова Ивановича Задоя. Из этой записи мы узнали самое главное, что он работал в должности кондуктора грузовых поездов Сибирской железной дороги. Поскольку в те времена Управление Сибирской железной дороги находилось в городе Томске, мы обратились в Томский городской архив, где нашли личное дело Якова Ивановича, находящееся на вечном хранении. Уладив все необходимые формальности, мы получили по почте большой конверт с копиями нужных нам документов из личного дела нашего предка, заверенных печатями Томского архива (*приложение №2*), благодаря чему нам удалось установить свою железнодорожную родословную в пяти поколениях.

Историческая справка №1 (приложение №3)

Благодаря этим архивным документам, мы узнали, что родоначальниками нашей железнодорожной династии по материнской линии моего папы явились Яков и Елена Задоя. Позже, в семейном архиве Эллы Леонидовны, мы нашли их фотографии (*приложение №4*).

Они пришли в Сибирь из села Понфилы, Переясловского уезда Полтавской губернии в 90-х годах XIX века в поисках лучшей жизни, а главное – свободной земли, так как они сами и их предки были земледельцами.

Тогда ходили слухи, что за Уралом такая земля есть. Собрав нехитрые пожитки, несколько семей «пошли» в Сибирь и дальше на Амур. Проезд по железной дороге им был не по карману, поэтому они шли и везли своих детей и скарб на подводах. За Уралом только разворачивалось грандиозное строительство железной дороги, связавшей в скором времени Дальний Восток и европейскую часть России.

Часть «ходовиков» остановились в Рыбинском районе и основали там деревню Переясловка (существует и сегодня) и начали успешно осваивать и разрабатывать землю. Другая часть двинулась дальше до самого Амура и сегодня недалеко от Хабаровска есть еще одна деревня Переясловка, основанная теми переселенцами. И в одной и в другой деревнях даже сегодня основная масса людей разговаривают с украинским акцентом.

Яков Задоя мало-мальски умел читать и писать, при этом понимал значение грамотности. Главным его желанием было выучить детей и дать им максимально хорошее образование. Для этого, 1 июня 1899 г. он устроился работать путевым сторожем на станцию Ольгино (Уяр), чуть позже эта должность стала называться «стрелочник» (*приложение №5*). Чтобы иметь возможность дать детям хорошее образование Яков Иванович в январе 1904 г. устраивается на должность кондуктора грузового поезда и переезжает вместе с семьёй в город Канск.

В феврале 1914 г. Яков Иванович погиб при исполнении служебных обязанностей (при осаживании паровоза на тупиковый путь станции

Бошняково, пола его тулупа зацепилась за край высокой погрузочной платформы из-за чего Яков Иванович упал с подножки под движущийся паровоз).

Елена Ефимовна осталась вдовой с семьей детьми и прожила до 92 лет со своей самой младшей дочерью Марией – матерью Эллы Леонидовны Ткацкой. Простая неграмотная женщина помнила желание мужа – учить детей и приложила к этому все усилия: стирала, убирала и готовила в домах канских купцов и уездных чиновников, зарабатывая деньги на обучение детей.

Все дети были с детства приучены к труду и имели хорошие способности к учёбе. В архиве Эллы Леонидовны мы нашли фото Елены Ефимовны с детьми и старшим зятем, датированное августом 1916 г. (*приложение №6*).

Елена Ефимовна написала письмо Императору Николаю II, в котором просила оказать ей материальную помощь в связи с утратой кормильца. И эта помощь была оказана в виде денежной выплаты, которой хватило на покупку своего дома в Канске и коровы. Кроме этого, в архивных документах обнаружилось Свидетельство о предоставлении Якову Ивановичу **«права на ношение на груди Высочайше учреждённой в память 300-летия Царствования Дома Романовых, светло-бронзовой медали»** (*приложение №7*).

Историческая справка №2 (приложение №8)

Сын Якова Задой – Михаил (второе поколение) работал телеграфистом на станции Канск. Сыновья одной из дочерей Якова Ивановича, Ефросиньи Яковлевны (Долудь), Юрий и Владимир (мой прадед) прошли путь от кочегаров паровозов до машинистов электровозов (третье поколение). Данные об их трудовой деятельности мы нашли уже в архиве Красноярской железной дороги (*приложение №9*).

Из пятнадцати внуков Якова Задой – пятеро связали свои жизни с железной дорогой.

Сегодня на Красноярской железной дороге работают уже четвертое: Мезенцева (Долудь) Ольга Владимировна (моя бабушка) и Мезенцев Владимир Валентинович (мой дедушка) и пятое поколения железнодорожников: Мезенцевы - Константин (папа), Елена (мама), Павел (дядя) и др. (*приложения №10-11*).

К слову сказать, мои родственники по маминной линии тоже имеют отношения к железной дороге, например, прадедушка моей бабушки работал сторожем на ст. Нерехта, мой прадедушка Павлов Юрий Михайлович (отец моей бабушки) работал инструктором по спорту в ДФСО «Локомотив» на ст. Тайшет, его жена (моя прабабушка) Мария Павловна работала в дорожной больнице на ст. Тайшет. Моя бабушка Полякова (Павлова) Зоя Юрьевна 30 лет проработала и работает сейчас в дорожной больнице на ст. Иланская. (*приложения №12-13*).

Главная ценность человека это его семья, преемственность поколений и традиций.

Главное качество нашей династии, которое передалось нам от предков – это хлебосольность.

По субботам и воскресеньям, после службы в церкви, за столом собиралась вся семья на традиционный рыбный пирог (приложение №14), который пекла моя прапрабабушка Елена Ефимовна Задоя. Эта традиция ей перешла от её матери, и она пронесла её до конца своей жизни (а прожила она 92 года).

Эту традицию старались соблюдать и все представители династии.

Например, и сейчас любой, придя в дом моей бабушки Мезенцевой (Долудь) Ольги Владимировны, не уйдёт из него голодным. Главная цель её жизни, чтобы все были сыты.

Её сыновья Константин (мой папа) и Павел (мой дядя) умеют и любят очень хорошо готовить.

Мы также как и наши предки, часто после воскресной службы в церкви, все вместе трапезничаем и общаемся.

Ещё одно из качеств, которое передаётся из поколения в поколение - это музыкальность.

Все дети Якова и Елены Задоя, да и они сами, играли на струнных инструментах (мандолине, гитаре, балалайке) и замечательно пели и часто собирались с друзьями и родственниками на спевки.

Их правнучка, моя бабушка, Ольга (Долудь) Мезенцева пела в ансамбле русской песни «Рябинушка» и дала музыкальное образование своим детям.

Мои родители Мезенцевы Константин и Елена познакомились в музыкальной школе в городе Иланском, где учились у одного преподавателя по классу аккордеона и несколько лет играли в одном ансамбле.

А я сейчас учусь играть на барабанной установке в школе игры на барабанах Виктора Копылова «LIVE Playground».

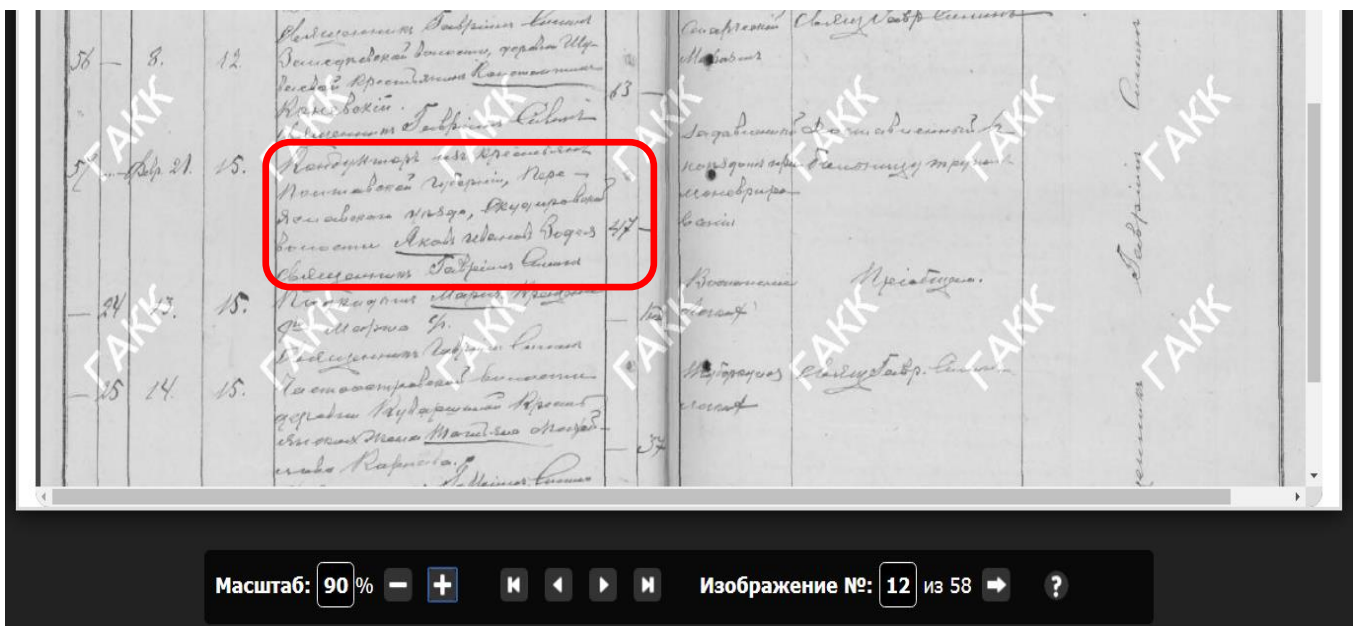
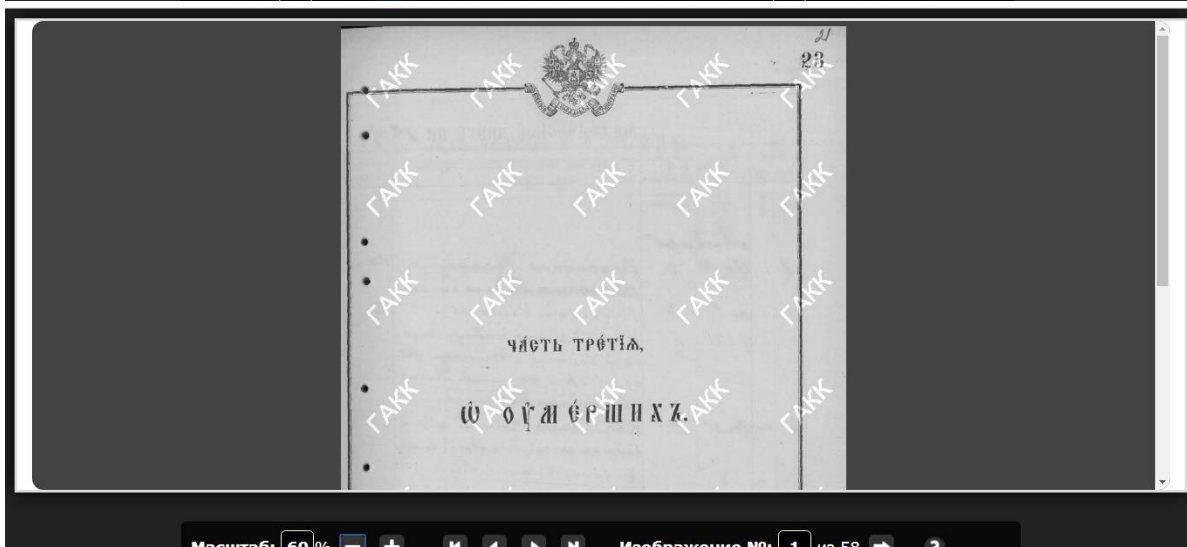
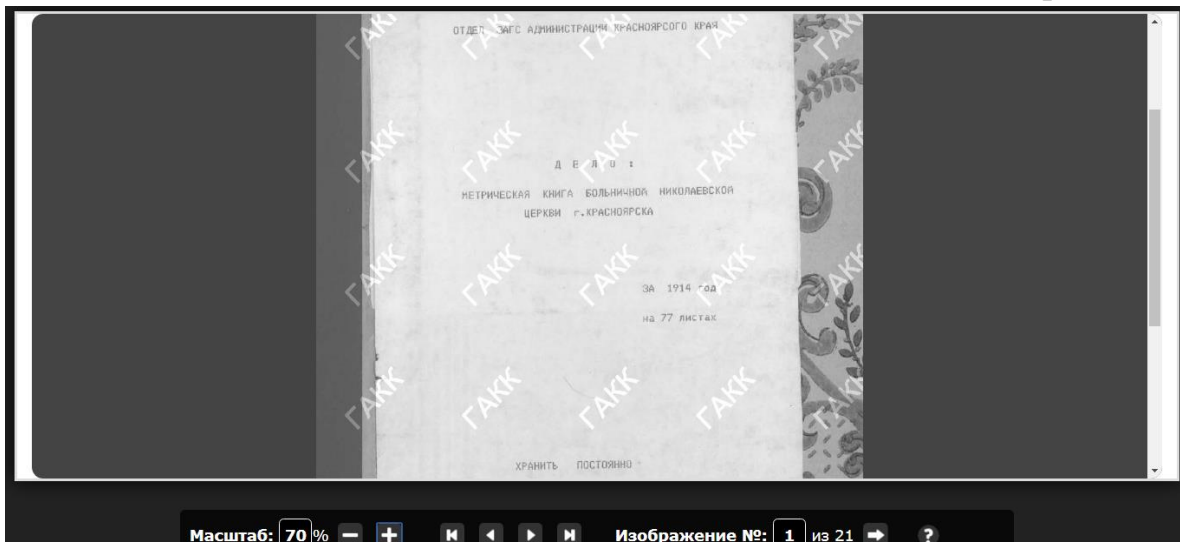
Кроме этого, от предков нам передалась любовь к земле, мы все с удовольствием занимаемся земледелием на своём дачном участке (приложение №15), любим, путешествовать или просто бывать на природе, общаться с друзьями, фотографировать и фотографироваться, и, конечно, заниматься спортом (приложение № 16).

Почему я решила учувствовать в этом конкурсе?

Потому что очень важно помнить о своих корнях и передавать эти знания своим детям и внукам. Возможно, у моих предков нет значительных наград и заслуг, они все просто добросовестно и ответственно выполняли и выполняют свою работу и это самое главное качество нашей династии, которое передаётся из поколения в поколение и которым можно гордиться.

Возможно, что это не последнее поколение железнодорожников нашей династии. Так, мой двоюродный брат, Андрей Кухарев, в настоящий момент учиться в Красноярском техникуме железнодорожного транспорта на IV курсе.

P.S. 17 мая 2019 г. в г. Красноярске я заняла I место в I городском конкурсе исследовательских работ «Моя семья в истории города и страны» в номинации «Наша династия» *(приложение №17)*.



Метрическая книга больничной Николаевской церкви

№ 12

Служба *Сибирская железная дорога*

Л. П. С.

УПРАВЛЕНИЕ
СИБИРСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

№ 3471	№ 214-8
--------	---------

Д Ъ Л О

Описание
Якова Ивановича
Задоя

2/6 *1/12* *04* *Ом. б. 200*

1/12 - 914

Началось *16 Января* 190*4* года.
 Окончилось *7/12* 190*4* года.
 № *72* листахъ.

ОГКУ ГАТО
Фонд № <i>214</i>
Опись № <i>8</i>
Дело № <i>3471</i>

Вак. № 290—1903.

Личное дело Задоя Якова Ивановича

Хранится в Архиве города Томска

ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ПУТЬ

Великую Сибирскую железнодорожную магистраль по окончании её сооружения называли восьмым чудом света. И это не преувеличение. Самая длинная в мире железная дорога дала мощный толчок экономическому и социальному развитию Сибири. В период 1893–1911 годов население здесь увеличилось на 3 миллиона и достигло 9,4 миллиона человек. К 1960 году в краях и областях, автономиях и округах Сибири проживало уже более 25 миллионов. Сквозная железная дорога от Москвы до Владивостока пролегла из прошлого в будущее. Героическими усилиями народа была определена стратегическая роль России как великой евразийской державы.

Первое предложение о строительстве железной дороги через всю Сибирь, на восток, к Тихому океану, было выдвинуто еще в 1837 году. Однако свыше полувека проект не получал своей реализации. И лишь на заседании Кабинета министров 12 февраля 1891 года, когда тогдашний министр путей сообщения А. Гюббенет выступил с подробным докладом о сооружении сплошной Сибирской транзитной железнодорожной линии от Челябинска до Владивостока, министры единодушно высказались за настоятельную необходимость ее строительства.

С. Витте, назначенный в 1892 году министром путей сообщения, сказал: *“...Семена технического образования, заимствованного нами в Европе, пышно расцвели на нашей родной почве благодаря тем природным способностям, которыми отличается русский труженик и работник на всех ступенях социального строя... Мы без колебаний приступаем к громадному делу постройки Сибирской железной дороги и не ощущаем недостатка инженеров,*

знания которых могли бы удовлетворить наивысшим требованиям современной техники”.

Сооружение дороги началось, сразу же набрав невиданные ранее темпы – по 740 километров железного пути в год. Это рекордные показатели даже для современного высокотехнологизированного строительства.

С марта 1891 по сентябрь 1904 гг. был уложен непрерывный рельсовый путь от Миасса на Южном Урале (западнее Челябинска) до Владивостока и Порт-Артура на берегу Тихого океана.

Железная дорога прокладывалась через крупные и малые реки, топи и болота, неосвоенные территории, перевалы и участки с вечной мерзлотой и тяжелым профилем...

Окончательное завершение строительства, с учетом пуска в постоянную эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги и достройки всех мостов и тоннелей, состоялось в октябре 1905 года.

В конце XIX - начале XX вв. об этой уникальной магистрали писал и говорил весь мир.

С неподдельным восхищением, употребляя в заголовках превосходные степени – “невиданный”, “колоссальный”, “грандиозный”, “могучий стальной хребет русского великана”, - сообщали о строительстве Великой Сибирской магистрали газеты Великобритании, Франции, Германии, США...

С искренним восторгом отозвался в конце XIX века о Транссибе писатель-фантаст Жюль Верн, назвав неслыханную по масштабам стройку в загадочной России “вызовом, брошенным человеческим гением природе”.

Именитые публицисты начала XX в. наперебой называли Великую Сибирскую магистраль восьмым чудом света.

Но были и другие, более рациональные оценки.

Влиятельный британский экономист и публицист Арчибальд Колькхун в конце 90-х годов позапрошлого века писал в одной из лондонских газет: *“Эта дорога не только сделается одним из величайших торговых путей, какие*

когда-либо знал мир, но и в корне подорвёт английскую морскую торговлю, станет в руках России политическим орудием, силу и значение которого даже трудно угадать. Сибирь – далеко не та бесплодная равнина, унылое место изгнания, каким обыкновенно рисуют ее европейцы. Напротив, это богатейшая страна с многими тысячами акров плодороднейшей земли, с громадным минеральным фондом, - страна, полное промышленное развитие которой может со времен положить начало новой экономической эры... Сибирская железная дорога ...сделает Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнет могущества, какое не снилось еще ни одному государству”.

Прагматичные американцы внимательно следили за ходом строительства этой магистрали, раздумывая, как приобщиться к освоению баснословных богатств Сибири и Дальнего Востока.

В 1902 году, когда всем уже было ясно, что Россия практически осуществила грандиозный проект по сооружению железной дороги от Москвы до Тихого океана, французы и американцы выступили с идеей протянуть еще одну ветку стального пути - от станции Канск в Сибири до поселка Уэлен восточного побережья Чукотки. А затем с помощью подводного тоннеля через Берингов пролив, имеющий в этом месте ширину 86 километров, соединить Транссибирскую магистраль с Аляской и с сетью железных дорог Северо-Американских Соединенных Штатов.

Говоря современным языком, Соединенные Штаты готовы были инвестировать сооружение этой дороги длиной более пяти тысяч километров. При этом, понятно, преследуя свои цели. Американцы, к этому времени уже выкупившие всего за 6 млн. рублей, по сути, за бесценок, Русскую Аляску, поставили перед царским правительством четкие условия: на девяносто лет передать им право пользования земель шириною двенадцать километров по обе стороны железной дороги, которую они берутся соорудить.

У правителей России на этот раз хватило ума не пойти на сделку, в результате которой они отдавали бы под чужой контроль огромные территории с несметными подземными кладовыми, не говоря уже о непредсказуемых политических последствиях такого шага.

Транссиб строился на русские деньги и русскими людьми. Строился как дорога через века, как державный путь. Более семи тысяч километров рельсов были уложены на трассе менее чем за десять лет – рекордный срок даже для нашего времени.

На сооружении Великой Сибирской магистрали работали около 100 000 человек. Работали, преодолевая огромные трудности: реки, болота, сложнейший рельеф местности, знойный жар и лютый холод. Только на перегоне между Челябинском и Омском потребовалось построить 265 мостов.

Одного только грунта, в том числе скалистого, при строительстве дороги было выбрано и перемещено больше, чем при создании Суэцкого и Панамского каналов.

Самая длинная в мире железная дорога дала мощный толчок экономическому и социальному развитию Сибири. В период 1893–1911 годов население здесь увеличилось на 3 миллиона и достигло 9,4 миллиона человек. К 1960 году в краях и областях, автономиях и округах Сибири проживало уже более 25 миллионов.

Сквозная железная дорога от Москвы до Владивостока пролегла из прошлого в будущее. Героическими усилиями народа была определена стратегическая роль России как великой евразийской державы.

Не менее значима и другая – духовная сторона свершившегося. Транссиб способствовал единению многонациональной страны, созданию общего культурного и духовного пространства.

Бегут годы, идут века, сменяются поколения. Но построенная нашими предками Великая Сибирская магистраль – державный путь России - растет, крепнет и продолжает работать на благо страны.

Ныне Транссиб – современная международная транспортная система, год от года набирающая темпы грузовых и пассажирских перевозок, оснащенная спутниковой и оптико-волоконной связью, новейшими информационными технологиями, компьютеризированными диспетчерскими центрами и другими достижениями науки и техники.

Транссиб является самой протяженной в мире электрифицированной железной дорогой. Магистраль полностью двухпутная, оборудована автоблокировкой и электрической централизацией, обслуживается мощными электровозами постоянного и переменного тока. Это дорога – труженик, через которую идет основной транзит России.

Год от года растут грузовые и пассажирские перевозки. Только до Москвы по магистрали отправляется более двадцати пяти пассажирских поездов в сутки. В их числе скорые фирменные поезда “Енисей”, “Саяны”, “Россия”, “Сибирь”, “Иртыш”, “Байкал”...

Бывший Великий Сибирский путь сегодня - современная транспортная система, имеющая значительные резервы для наращивания грузопотоков. В 70-80-х годах XX века здесь осваивались новые масштабные схемы движения поездов. Так, перегон Омск-Новосибирск в 1985 году был признан самым загруженным на сети железных дорог мира. До 130-140 км в час достигает скорость движения пассажирских поездов на некоторых участках Транссиба в Западной Сибири, Амурской области и Хабаровского края. И это далеко не предел.

Магистраль составляет основу международного Транссибирского маршрута, который начинается в Японии и Южной Корее и кончается в странах Скандинавии, Центральной и Южной Европы. Ежегодно из стран Азиатско-Тихоокеанского экономического региона в Европу и обратно по Транссибу отправляется сотни тысяч контейнеров с разными грузами. Но пока это лишь малая часть возможностей дороги.

Сегодня ОАО «Российские железные дороги» разработало и активно внедряет новейшие технологии ускоренного пропуска транзитных грузов по магистрали. Благодаря этому маршрутная скорость доставки грузов по Транссибу достигла мирового уровня – 1140 километров в сутки.

В этих процессах активно участвует и расположенное посередине, в самом сердце Транссиба и географическом центре России, стальное звено магистрали – Красноярская железная дорога.

Оценивая роль и значение Великого Сибирского пути, президент Российской Федерации Владимир Путин в год празднования 100-летнего юбилея Транссиба отметил: *“По сути, строительство Транссиба вышло далеко за поставленные задачи и имело больший эффект, чем развитие железнодорожного транспорта. Это явилось мощным толчком к освоению Сибири и Дальнего Востока, мощным толчком, чтобы придать России другое звучание и другое лицо в мире. Это было крупное геополитическое решение, выполненное блестяще. За десять лет исключительно на российских материалах, исключительно на российских идеях и под руководством российских инженеров была выполнена крупномасштабная задача: не только строительство самого пути, но и мостов, переходов, тоннелей, вокзалов и прилегающей инфраструктуры. Россия заявила о себе, в то время как крупная индустриальная держава, с хорошими перспективами для развития”*.

Транссиб включен в Книгу рекордов Гиннесса как самая длинная железная дорога в мире. Есть крупные железнодорожные магистрали в США, Австралии, Канаде, но они по протяженности вдвое - втрое короче.

Космонавты рассказывают, что в ясную погоду они явственно видят из занебесья только два рукотворных объекта - Великую Китайскую стену и блестящие нити Транссибирской магистрали, стальным обручем стягивающие европейскую и азиатскую части нашей страны.

Великая Сибирская дорога пересекает 16 крупнейших рек Европы и Азии, огибая с юга озеро Байкал.

Как и у кого родилась идея сооружения Великого Сибирского пути?

Еще в 1839 году инженер-полковник Павел Мельников, будущий министр путей сообщения России, вернувшись из длительной поездки в Европу и Америку, где обстоятельно изучил опыт строительства и эксплуатации железных дорог, в своем отчете писал: *“Глубоко убежден, что железные дороги необходимы для России, что они, можно сказать, выдуманы для неё более, чем для какой-нибудь другой страны... Нет никакого сомнения, что в такой пространной стране, как Россия, железные дороги призваны не только возвысить ценности.., а создать их, ибо естественные богатства наши остаются непроизводительными... от неимения для них надлежащего сбыта”*.

Тогда же Мельников озвучил идею создания сети внутренних железнодорожных сообщений, сокращающих в четыре раза скорость почтовой езды, что, по его расчетам, в перспективе позволит стянуть, сгруппировать Россию, сосредоточить ресурсы государства на пространстве в 16 раз меньшем, чем одна шестая часть света. Это, по убеждению Мельникова, сделает Россию несокрушимой державой.

Активно поддержал предложения о сооружения Сибирской железной дороги генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Муравьев-Амурский, озабоченный оторванностью этого громадного региона от центральной России, неразвитостью и незащищенностью огромных территорий к востоку от Урала до самого Приморья. В 1857 году он доносил императору: *“Сибирь скоро будет иметь свое полное русское население до 10 миллионов человек. Чугунную дорогу надлежит повести далее от устья Ангары или западного Байкала, и одновременно... на Иркутск, на Уфу и Самару”*.

Позже эту мысль подхватили, а затем и развили многие видные государственные мужи страны, в том числе Сергей Витте, Михаил Хилков, Петр Столыпин, непосредственно участвовавшие в строительстве Великого Сибирского пути Павел Мельников, Николай Крафт, Константин

Михайловский, Станислав Кербедз, Орест Вяземский, Александр Пушечников, Николай Меженинов, Дмитрий Журавский, Лавр Проскуряков, Евгений Кнорре...

Идея сооружения грандиозной дороги пришла по душе и императору Александру III. Затем были годы труднейших изысканий, проектов, вариантов, расчетов, и, наконец, в феврале 1891 года царь подписал высочайший рескрипт о строительстве железной дороги от Челябинска до Владивостока длиной 7717 верст.

Текст документа, обращенный к цесаревичу Николаю, будущему императору, гласил: *“...Повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дарами природы Сибирской области с сетью внутренних рельсовых сообщений, Я поручаю Вам объявить такую волю мою... Знаменательное Ваше участие в начинании предпринимаемого мною сего истинно народного дела послужит новым свидетельством душевного моего стремления облегчить сношения Сибири с прочими частями Империи и тем явит сему краю, близкому моему сердцу, живейшее мое попечение о мирном его преуспевании”*.

Для ускорения работ Великий Сибирский путь было решено строить одновременно с двух концов: от Владивостока на запад и от Челябинска на восток, прокладывая железную дорогу длиной свыше семи тысяч верст на встречных курсах. Соединиться они должны были на середине труднейшего и сложнейшего пути. Там, где сегодня пролегает Красноярское звено Транссиба.

19 мая 1891 года возвращавшийся из кругосветного путешествия на крейсере “Память “Азова” наследник царского престола цесаревич Николай, будущий император, заложил первый камень в основание вокзала станции Владивосток на берегу бухты Золотой Рог и отсыпал первую тачку грунта в полотно Великого Сибирского рельсового пути.

Так был дан старт строительству Великого Сибирского пути на Дальнем Востоке.

По плану на стройку всей трассы отводилось десять лет. 14 января 1893 года указом императора цесаревич возглавит Комитет Сибирской железной дороги.

Уже в ноябре 1893 года был сдан в эксплуатацию первый участок длиной 112 км от Владивостока до ст. Никольск-Уссурийский. Отсюда стройка пошла дальше – на север, с поворотом от Хабаровска на запад.

Ввиду масштабности предстоящих работ на строительстве самой длинной в мире магистрали было решено разделить будущую дорогу на шесть участков: Западно-Сибирский, Средне-Сибирский, Кругобайкальский, Забайкальский, Амурский и Уссурийский.

Будущая Красноярская железная дорога входила в Средне-Сибирский участок длиной 1848 километров, по проекту пролежавший от Оби через главный город Енисейской губернии до Иркутска.

В 1893 году в Томске было образовано Управление строительством Средне-Сибирского участка во главе с опытным инженером путей сообщения Николаем Межениновым.

Если на Дальнем Востоке “богом изысканий” называли выдающегося инженера Ореста Вяземского, то в Сибири это звание по праву принадлежало Меженинову. Этот способный инженер-путеец, отличный профессионал и организатор, уже испытал свои силы на нескольких железных дорогах России, побывал, изучая передовой зарубежный опыт, в США. При строительстве Средне-Сибирской дороги он максимально использовал экономические рычаги, принимал, когда требовалось, неординарные самостоятельные решения.

В 1887 году Меженинова назначают начальником изысканий Средне-Сибирской железной дороги. Он вместе с опытными первопроходцами провел тщательные изыскания вдоль будущей трассы магистрали от Оби до Ангары. Это была трудная и ответственная работа. Ведь требовалось не только определить самый оптимальный путь новой дороги через самый сложный рельеф местности с девственной тайгой, малыми и большими реками, болотами,

неустойчивыми карстовыми породами, но и обнаружить строительные материалы для сооружения железного пути. И лишь потом приступить к отсыпке железнодорожного полотна, строительству мостов и тоннелей, водопропускных труб, виадуков и галерей, подпорных стенок, дамб, укладке шпал и рельсов.

Одну из горных партий на участке между Ачинском и Канском возглавлял опытейший инженер Карл Богданович. Именно его геологи обнаружили здесь огромные залежи бурого угля, которые спустя десятки лет, уже в наше время, станут крупнейшими в крае Назаровским и Бородинским угольными разрезами, будущим Канско-Ачинским топливно-энергетическим комплексом (КАТЭК). Богданович по результатам изысканий своей партии подготовил отчет “Об ископаемом горючем угле в Енисейской губернии”, где в частности, сообщал, что выходящие вдоль будущей дороги прямо на поверхность бурые угли годны в качестве топлива для паровозов. Обнаружены были также многочисленные запасы балласта для отсыпки полотна железной дороги, известняка, песка, бутового и облицовочного камня, огнеупорных глин и других материалов, которые при сооружении магистрали не придется завозить издалека.

Строительство Средне-Сибирского участка было сопряжено с невероятными затратами сил и средств. Но, несмотря на эти трудности, железная дорога от Оби с каждым месяцем продвигалась на восток. Зимой и летом, в любую погоду, используя только кирки, лопаты, тачки, подводы, трудились на земляных работах артели, местные люди, казаки и солдаты, ссыльные и каторжники. В летнее время рабочий день составлял не менее двенадцати часов. Для сооружения полотна магистрали Н. Меженинов привлек опытных специалистов земляных работ из западных губерний России. А для отделки гранитом мостов, откосов, тоннелей, проходов для пропуска паводковых вод были выписаны профессионалы – камнетёсы из Италии.

Даже сто лет спустя большинство сработанных их умелыми руками сооружений не нуждаются в ремонте и надежно служат Транссибу. Вообще принцип строить не только дешево, быстро, но, главное, качественно, чтобы в будущем ничего не переделывать, а только дополнять, был основополагающим при сооружении Великого Сибирского пути.

Особых усилий, знаний и точности требовала укладка пути на земляном полотне. На перегоне от Ачинска до Красноярска, например, эту работу выполняла артель в количестве 150 человек во главе с опытным инженером Э. Бобиенским.

Работа проводилась пооперационно специализированными группами рабочих в несколько этапов: раскладка шпал по полотну (на одну версту приходилось 1500 штук), определение мест стыков, зарубка гнезд для рельсов на шпалах, их выравнивание к подходу рабочего поезда с рельсами, раскладка их по шпалам... Следом рельсы соединяли болтами. Затем вступали в дело костыльщики – они крепили рельсы к шпалам. Рихтовщики выравнивали изгибы свежеложенных звеньев пути. Потом выполнялась подбивка землей полотна. И завершалась работа засыпкой балласта на готовом участке железной дороги...

Каждая группа артели работала четко, не задерживая других, что было залогом успеха. Благодаря столь отлаженной работе, на Средне-Сибирском участке удавалось в день укладывать по шесть, а иногда и более километров пути по уже готовому полотну. Даже по сегодняшним меркам это отличный результат, если учесть, что тогда не было ни путевых машинных станций, ни МАЗов, ни КамАЗов, не говоря уже о БелАЗах, ни экскаваторов, ни кранов, ни бульдозеров... Все работы выполнялись артелью вручную, да с использованием средств малой механизации в виде вагонеток, тележек, подвод, запряженных лошадьми.

Вот что сообщал в одном из писем известный инженер-путеец, ставший позже крупным писателем, Н. Гарин–Михайловский: *“Изнурение и усталость,*

а тут еще дождь, необходимость спать в грязи, под открытым небом... Мириады насекомых вьются над этими печальными пестами. Комары серые и рыжие, мошки, оводы, слепни...”

К тяжелому физическому труду артели укладчиков пути добавлялись нелегкие условия быта. Обитали они, зачастую с женами и детьми, в товарных вагонах, оборудованных под жилье: двери, нары, печки-буржуйки... В каждом из четырнадцати таких вагонов жили в среднем по 20 человек. Здесь отдыхали, играли свадьбы, рожали детей, отмечали праздники... Здесь тоже кипела жизнь. Тот же Гарин-Михайловский в одном из своих произведений написал такие проникновенные строки о труде дорожных строителей:

“Все делалось с какой-то сказочной быстротой, и быстрота эта возрастала. В каждом месте линия кишела рабочими: забивали сваи, сыпали насыпи, копали выемки, тянулись обозы с вывозимой землей. Лились песни, крики, громкий говор. Узкая полоска земли на протяжении двухсот восьмидесяти вёрст жила полной жизнью безостановочно, двадцать четыре часа в сутки. Ночью эта лента была сплошь огненной от костров”.

В поезде строителей имелись также вагон-контора, отдельные вагоны для распорядителя работ и мастеров, санитарный вагон, вагон-лавка...

Случались, однако, на дороге и бунты из-за плохого питания, непосильного труда, низкой зарплаты, жульничества мастеров. Только в 1895 году на Средне-Сибирском участке магистрали имели место пять забастовок рабочих, в которых приняли участие почти тысяча рабочих.

Несмотря на колоссальные трудности, работа на трассе шла опережающими темпами. Строились всё новые станции, вокзалы и железнодорожные мастерские – будущие депо.

Уже к концу 1893 года начали работать паровозные мастерские в Боготоле.

Через год принял первых пассажиров вокзал на станции Ачинск. В том же году в Красноярске открылось Сибирское техническое училище - кузница техников-железнодорожников.

В 1895 году началось регулярное сообщение по Боготольскому отрезку магистрали.

В том же году в Красноярске был принят в эксплуатацию железнодорожный вокзал – единственный на участке вокзал II класса из камня общей площадью 220 кв.м, с камерой хранения, двумя залами ожидания для пассажиров, буфетом, фонарями из газовых рожков на привокзальной площади. Этот вокзал прослужил дороге более шестидесяти лет.

6 декабря 1895 года, на год раньше намеченного срока, на станцию Красноярск прибыл первый поезд. Шел он из Томска до Енисея... пять суток, то есть, со средней скоростью 4 километра в час. Хотя паровоз серии Р, прозванный железнодорожниками “Русакон”, имел мощность всего 300 л.с. (сегодня это мощность приличного легкового автомобиля) мог вести состав весом не более 250 тонн при скорости 15 км/ч. Но на “сыром” еще перегоне от Томска скорость поезда составляла четыре километра, т.к. приходилось преодолевать ледовые переправы через Томь и Чулым. По пути в Красноярск в окрестностях Ачинска случилось небольшое ЧП – поезд сбил вышедшего на рельсы медведя. Там, где сегодня находится платформа “Путепровод” состав и вовсе стал из-за неполадок на полотне. Потому поезд пришел на вокзал на два часа позже назначенного времени, что впрочем не омрачило праздничного настроения встречавших. Прибытие первого поезда стало для Красноярска историческим событием.

В тот же день, 6 декабря, Николай Меженинов отправил в Томск, в Управление по сооружению Средне-Сибирской железной дороги, телеграмму: *“Сегодня в 2 часа дня прибыл первый поезд в Красноярск при торжественной встрече городских жителей”*.

Несколько лирический тон служебного документа вполне объясним. Встречать первый поезд на вокзал, несмотря на морозный ветреный день, пришло не менее половины 26-тысячного населения города. Это, сообщили позже репортеры местных газет, был настоящий праздник! Народ ликовал и кричал “Ура!”, когда поезд из двадцати вагонов медленно подкатил к вокзалу. Локомотив, к восторгу публики, пускал клубы черного дыма и облака пара, оглашая окрестности зычным гудком.

Губернская газета “Енисей”, освещая это событие, писала: *“День 6 декабря 1895 года должен начать новую эру Сибири вообще и для Приенисейского края в частности”*. И, как показало время, это была верная оценка.

С 1 января 1898 года открылось постоянное движение по линии Обь - Красноярск протяженностью 723 километра. В этот день в город на Енисее прибыл поезд из Новониколаевска (будущего Новосибирска).

Как значится в “Отчете по строительству 1-го участка Средне-Сибирского пути”, на линии длиной 723 километра было установлено 718 указателей кривых и уклонных знаков, 79 тысяч переносных щитов для защиты путей от снежных заносов, 18000 телеграфных столбов, призванных обеспечить надежную связь...

Огромные средства – шестьсот шестьдесят тысяч золотых рублей - были использованы для сооружения сторожевых домов, казарм и переездов.

В миллион рублей обошлось возведение пассажирских зданий. На трассе от Оби до Енисея были построены 16 вокзалов, 1480 открытых пассажирских платформ, 300 промежуточных, около 900 открытых и крытых товарных платформ. Для ремонта подвижного состава сооружено 2273 больших и малых мастерских... А построенные более века назад водоподъемные башни на крупных станциях магистрали (в народе их именуют водокачками) по сей день поражают изяществом форм и качеством кладки. Ими и ныне любуются пассажиры и население многих больших и малых городов Сибири.

Солидные суммы ушли на жилье для железнодорожников, лечебные учреждения.

В феврале 1898 года только что построенную линию посетил министр путей сообщения Российской Империи князь Михаил Хилков. Он хорошо знал дело, ибо еще в начале строительства Великого Сибирского пути на лошадях и речных судах преодолел расстояние от Челябинска до Иркутска.

Вместе с министром в Красноярск прибыла большая свита из ревизоров, корреспондентов и наблюдателей, в том числе иностранных, пожелавших лично убедиться, что Транссиб – не легенда, а реальность.

От французской газеты “Revue de deux monde” ожидали приезда знаменитого Жюль Верна, в свое время восторженно принявшего идею строительства грандиозной транссибирской магистрали. Но 70-летний писатель заболел и не смог приехать на берега Енисея.

Состояние пути и необходимых сооружений новой дороги понравилось Хилкову. В своем докладе императору Николаю II министр сообщил, что строительство первого участка Средне-Сибирской железной дороги окончено и “...оказалось возможным открыть правильное на нем движение”.

Но лишь год спустя, 1 января 1899 года, участок Красноярск-Иркутск был официально передан в ведение Управления казенных железных дорог с организацией платного движения пассажиров.



Задоя Яков Иванович и Елена Ефимовна
Фото из семейного архива Ткацкой Эллы Леонидовны.
(1913 год)

Историческая справка №2

300-летие дома Романовых

Романовские торжества́ 1913 года — торжественное общественно-государственное празднование 300-летия царствования дома Романовых 21 февраля (6 марта) 1913 г. в Российской империи.

Воцарение Михаила Фёдоровича в начале XVII в. положило начало новой правящей династии. 300-летие царствующего дома Романовых, отмечавшееся в течение всего 1913 г., описывается как праздник, который отмечался «торжественно и всенародно», а сам 1913 г. — как «вершина процветания империи и год великого юбилея».

По всем городам России в храмах отслужили благодарственные молебны, прошли войсковые парады местных военных гарнизонов, давались торжественные балы, обеды и приёмы губернаторами и градоначальниками, устраивались исторические выставки и народные гуляния. Витрины многих домов и магазинов были украшены флагами и портретами царя Михаила Романова и правящего императора Николая II. Программа юбилейных торжеств была обширной, празднование началось в феврале и продолжалось до осени 1913 года. Заключительные торжества состоялись в Москве.

Памятью о торжествах стала и медаль, на которой изображены схожие портреты Михаила Фёдоровича Романова (основателя династии) и императора Николая II. Положение к медали «В память 300-летия царствования дома Романовых» было утверждено императором 21 февраля 1913 г.

На лицевой стороне медали — погрудные портреты императора Николая II и царя Михаила Фёдоровича. По окружности медали — бусы из чередующихся точек и чёрточек. На оборотной стороне медали надпись: «В память | 300-летия | царствования | дома Романовых | 1613—1913».

Медали изготавливали из светлой бронзы. Частные фирмы и мастерские по особым заказам отливали медали из позолоченного серебра и, в редких

случаях, из золота. Медали носили на груди на ленте «гербовых» цветов — белая, оранжевая и чёрная полосы одинаковой величины.

Медалью награждали:

1. всех лиц, состоявших к 21 февраля 1913 г. на государственной службе по военному, морскому, гражданскому и придворному ведомствам, членов Государственного Совета и Государственной Думы, священнослужителей всех исповеданий; служивших на выборных должностях в дворянских, земских и городских самоуправлениях, вольнонаёмных и нештатных служащих обоего пола в правительственных учреждениях, отставных чиновников морского и гражданского ведомств, имевших право носить в отставке мундир, учебно-воспитательный состав обоего пола в высших, средних и низших казённых учреждениях, артистов императорских театров, сестёр милосердия Российского общества Красного Креста, волостных старшин, председателей волостных судов, гминных войтов, сельских старост и соответствующих им должностных лиц волостных и сельских управлений, лиц, награждённых знаком отличия Военного ордена;

2. юнкеров и пажей специальных классов; всех состоявших к 21 февраля 1913 г. на действительной службе чинов армии, флота, отдельного корпуса пограничной стражи и жандармов, полиции, конвойных команд и тюремной стражи, а также представителей сельского населения, участвовавших в юбилейных торжествах в присутствии императора;

3. всех лиц, принимавших активное участие в подготовке, устройстве и праздновании юбилея 300-летия царствования дома Романовых;

4. медальеров, мастеровых и рабочих Санкт-Петербургского монетного двора, изготовлявших медали.

Лица, которые перечислены в п. 2, получали медали бесплатно, остальным награждённым выдавали специальные свидетельства на право ношения медалей, которые приобретались за плату (в т.ч., у частных фирм и мастерских).

СИБИРСКАЯ
железная дорога.

Служебно-посемейный список
на Задоя

Служба Движения.

Участник пенсионной кассы № _____

1	И м я.	Яковъ Ивановичъ Задоя																		
2	О т ч е с т в о .	Ш т а т н ы й . В р е м е н н ы й . П о д е н н ы й .																		
3	Ф а м и л и я .	Смари Кандуф																		
4	Занимаемая должность.	Смари Кандуф																		
5	Годовой окладъ содержания.	Жалов.	Руб.	Коп.	Разъездн.	Руб.	Коп.	Лично присл.	Руб.	Коп.	Квартир.	Руб.	Коп.	Доход по нов. руб.	Руб.	Коп.	ВСЕГО.	Руб.	Коп.	Пользуется ли квартирою натурой.
6	Время поступления на службу.	Въ занимаемую ныне должность вступилъ.				Ранге на Сибирской дорогѣ служилъ въ должности:				Съ какого по какому времени.				Получилъ ли расчетъ по пенсiон. картѣ при переходѣ на настоящую должность.						
7	Предыдущая служба на другихъ дорогахъ (частныхъ и казенныхъ).	На какой дорогѣ.				Съ какого по какому времени служилъ.				Какой получалъ окладъ.										
8	Когда родился и гдѣ крестился.	Годъ.	Мѣсяцъ.	Число.	Получены ли документы о рождении, и въ какомъ году, мѣсяцѣ, числѣ и №.				Гдѣ крестился.											
9	Гдѣ получилъ образование.	Въ Курсы ученикъ окончилъ въ _____ году. Курса не окончилъ. Аттестатъ за № _____ имѣется.				Образование получилъ домашнее.				Грамотный или нѣтъ.										
10	Вѣроисповѣданіе.	П р а в о с л а в н ы й																		
11	Семейное положеніе.	Х о л о с т ѣ . Ж е н а т ѣ . В д о в ѣ .																		
12	указать.	Графа эта заполняется и въ томъ случаѣ, если агентъ вновь женился въ этотъ-же промежутокъ времени.																		
13	Если вдовѣлъ въ періодъ времени съ 1 января _____ г., то указать.	Графа эта заполняется и въ томъ случаѣ, если агентъ вновь женился въ этотъ-же промежутокъ времени.																		

11	Семейное положеніе.	Х о л о с т ѣ . Ж е н а т ѣ . В д о в ѣ .											
12	указать.	Графа эта заполняется и въ томъ случаѣ, если агентъ вновь женился въ этотъ-же промежутокъ времени.											
13	Если вдовѣлъ въ періодъ времени съ 1 января _____ г., то указать.	Графа эта заполняется и въ томъ случаѣ, если агентъ вновь женился въ этотъ-же промежутокъ времени.											

14	Если есть дѣти, то указать:	И м е н а .	Отъ какого брака.	Паспортъ или подчеркнута.	Условно или узаконенъ.	Незаконнорожденный.	Когда родился.	Документовъ о рожд. дѣтей, въ какомъ году, мѣсяцѣ, числѣ и №.	Гдѣ крестился.	Документовъ подчеркнута, паспортныхъ незаконнорожденныхъ не требуется почему и указывать, гдѣ они крестились не слѣдуетъ.
15	Если умирали дѣти въ періодъ съ 1 января _____ г. по сегодняшній день, то указать.	И м е н а .	И м е н а .		Когда умерли.					
16	Остальные члены семьи, живущіе на жилищеній служащаго.	Если жила мать, то указать.	Возрастъ.	Если жила отецъ.	Возрастъ.	Другіе члены семьи, живущіе на жилищеній агента.	Возрастъ.	Другіе члены семьи, живущіе на жилищеній агента.	Возрастъ.	Если документовъ о рождении самого агента не имѣется то, обязательно указать въ отчетно отъ въ матеріалъ вкладке она уже умерла.
17	Если назвать, то указать.	Имѣется ли удостов. объ освобожденіи его отъ призыва въ учебный сборникъ.				Освобожденъ ли на все время или же на известный срокъ.				

Подпись агента Яковъ Задоя
 Подпись лица отбирающаго отчетыя Задоя
 Сер. Сл. Лп. № 131. Зав. М. 408 - 1929
 1929, гарт. 38 ф. - 1/4 с. а.



Фото 1916 года

Елена Ефимовна с детьми и зятем.

Фото из семейного архива Ткацкой Эллы Леонидовны.

Свидетельство.

10170
33

На основании Высочайшаго повеления,
последовавшаго въ 21-й день Февраля 1913 года,
выдано сие свидетельство старшему кондуктору т./п.
станции "Канскъ-Енисейская" Сибирской жел.дор., крестьяни-
ну Якову ЗАДОЯ.

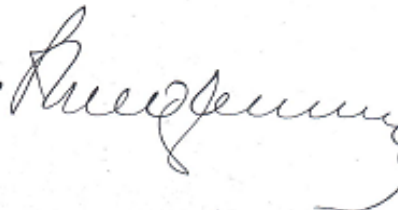
въ томъ, что ему, ЗАДОЯ,
предоставлено право ношения на груди *Высо-*
чайше учрежденной, въ память 300-летия Цар-
ствования Дома Романовыхъ, светло-
бронзовой медали.

За Енисейскій Губернаторъ,
Вице-Губернаторъ

№ 3642

.18. Сентября. 1914.

г. Красноярскъ.




Свидетельство о предоставлении Якову Ивановичу «права на ношение на груди
Высочайше учреждённой в память 300-летия Царствования Дома Романовых,
светло-бронзовой медали»

КОПИЯ ВЕРНА

Утвержден 1953 г. № 214-154

Личная карточка № 247 46

I. Общие сведения

1. Усть-Катак **Сиваре**

2. Стаж работы по основной специальности **1951**

3. Место жительства (с даты и указанием возможности переезда) **Усть-Катак 1959**

4. Семейное положение **Холост**

5. Паспорт: **ХТ № 627295**

6. Домашний адрес **Усть-Катак 1959**

7. Домашний адрес **Усть-Катак 1959**

II. Сведения о воинском учете

8. Группы учета **1**

9. Категория **1**

10. Состав **1**

11. Ближнее жилье **1**

12. Военно-учетная специальность **1**

13. Годность к военной службе **Служба**

14. Наименование района по месту жительства **Усть-Катак**

15. Состав семьи на специальном учете №

III. Сведения о воинском учете

16. Группы учета **1**

17. Категория **1**

18. Состав **1**

19. Ближнее жилье **1**

20. Военно-учетная специальность **1**

21. Годность к военной службе **Служба**

22. Наименование района по месту жительства **Усть-Катак**

23. Состав семьи на специальном учете №

IV. Назначения и перемещения

Дата	Цех, отдел, участок	Должность, профессия	Разряд	Оклад	Основание	Вид отпуска	Основание
21.1.56	Ломоносов	Кочегар	пар.	478	1.	осетим 1963	23
21.2.58	-	Усть-Катак	пар.	98	98	1964-1965	19
14.8.60		Машин. мастер					
4.7.62		Машин. мастер					
18.1.65		Слесарь			172		
18.1.65		Машин. мастер			242		

Копия верна

Инспектор *[Подпись]*

Основание: *[Подпись]*

ОТДЕЛ АРХИВОС

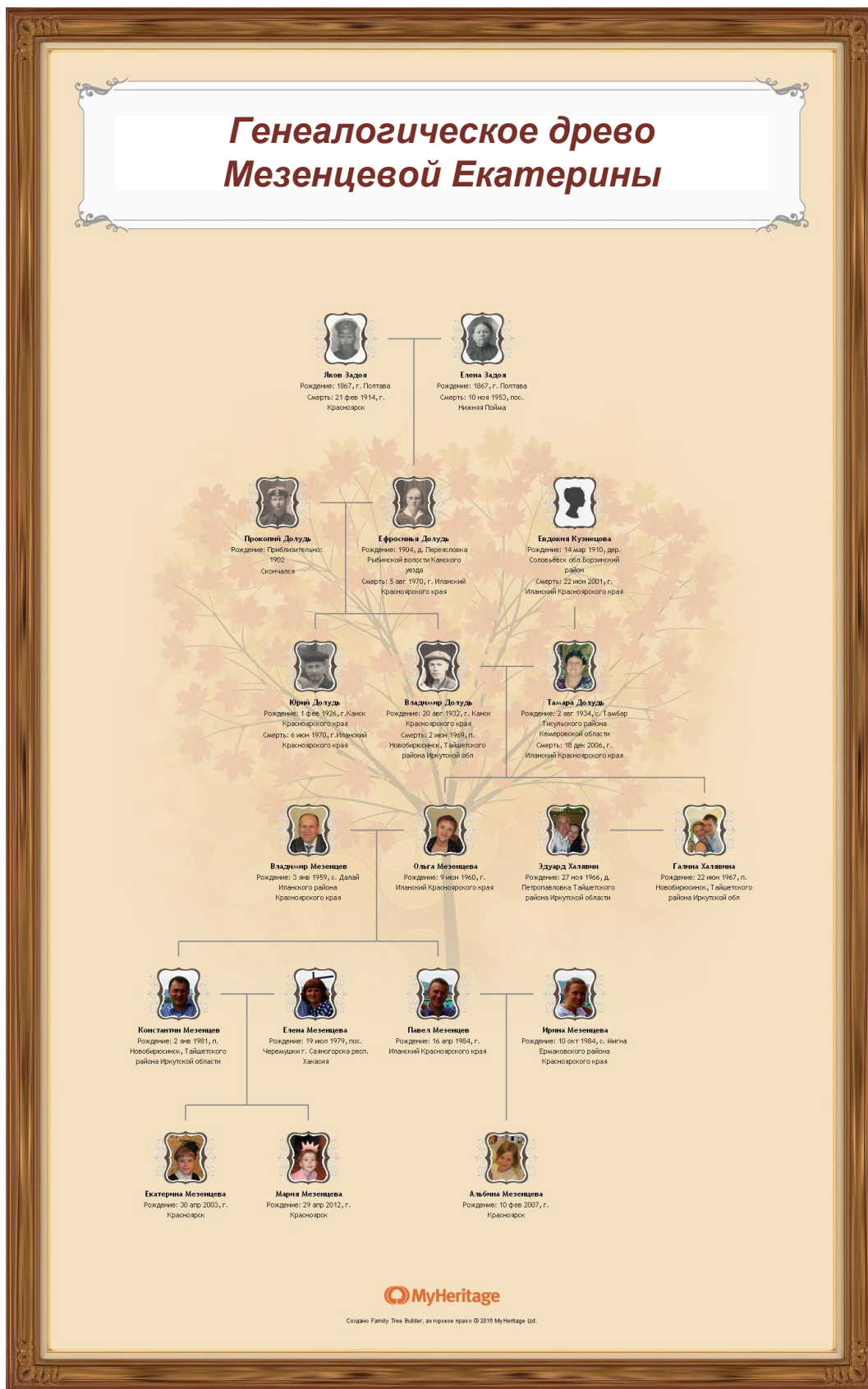
1

Дата заполнения **2 января 66**

Дата в печать утверждена **23.01.65** *[Подпись]*

Формат: 2/3x144

Личная карточка Долудь Владимира Прокопьевича



Генеалогическое древо пяти поколений династии железнодорожников



Семья Мезенцевых

Фото из семейного архива Мезенцевых

(2014 год)



Семья Шевчук, Павловых, Кузьминых, Коневых
Фото из семейного архива Павловых
(1950 год)



Семья Поляковых, Кухаревых, Ивашко, Мезенцевых

Фото из семейного архива Поляковых

(2013 год)



Традиционный рыбный пирог, испеченный по семейному рецепту,
передаваемому из поколения в поколения!
из семейного архива Мезенцевых
(2018 год)



Крестьянские корни, дают о себе знать!

из семейного архива Мезенцевых

(2019 год)



из семейного архива Мезенцевых
(2014 год)



из семейного архива Мезенцевых

(2019 год)

Список источников

1. Фонд № 2543 Государственного архива Красноярского Края
2. Государственный архив Томской области
3. Архив Красноярской железной дороги
4. Государственный архив Иркутской области
5. Семейный архив Ткацкой Эллы Леонидовны
6. Семейные архивы семей Мезенцевых, Поляковых, Павловых
7. Книга «В центре Транссиба» (Красноярск, 2009).