**Муниципальное бюджетное образовательное учреждение**

**дополнительного образования детей**

**«Центр творческого развития и гуманитарного образования «Радуга», г.Тайшет**

**Творческое объединение краеведов «Бирюса»**



Авторы и составители Селезнев Е.С., Селезнёва Т.А.

**Брошюра 9. «Время местное, время прошедшее…».**

**Второй сборник историко-краеведческих исследовательских работ школьников**

*Серия брошюр «Тайшет – город, рожденный Транссибом»*

г.Тайшет, 2014 г.

 **Селезнёва Татьяна Александровна,**

учитель истории и обществознания

МКОУ «СОШ № 85», г.Тайшет

Уважаемые читатели, перед вами девятая брошюра серии «Тайшет – город, рождённый Транссибом». Серия эта издается с 1996 года. Шестая брошюра (2007 г.) была особенной – это был первый сборник историко-краеведческих исследовательских работ школьников, юных краеведов школ №№ 2, 24, 85. В сборник вошло 13 работ, из них 11 были написаны в период 2004-2006 гг. В сборнике шесть историко-краеведческих работ учащихся школы № 85. Они завершили свои исследования, начав их еще в 2011-2012 гг. Темы работ были разные, большая их часть посвящена истории экономики нашего района: строительство Великой Сибирской железной дороги и станции Тайшет, развитие лесохимической отрасли местной промышленности, авиационного, речного транспорта. Одна работа была посвящена демографии Тайшета периода Великой Отечественной войны. Другая – характеристика газеты «Иркутские губернские ведомости» конца 19 - начала 20 вв. как источника сведений о повседневной одежде жителей Иркутской губернии и Тайшетской волости. Исследования эти актуальны, они дополняют еще не написанную окончательно историю Тайшетского района.

Сборник, надеемся, будет хорошим информационным источником, книжкой для интересного чтения . Он пригодится школьникам, учителям, всем тайшетцам, изучающим и преподающим историю родного края.

Читателям сборника представлены интересные исторические повествования, основанные на впервые применённых архивных документах. Кстати сказать, введение в научно-краеведческий оборот исторических документов, содержащих исторические данные, является большой заслугой любого исследователя, будь он начинающим историком или маститым ученым.

Надеемся, что труды школьников не оставят равнодушными читателей. Как, например, не оставили безучастными строгих членов жюри районных, областных научно-практических конференций школьников (Край тайги, легенд и песен (г.Тайшет), «Шаг в будущее, Сибирь! (г.Усолье-Сибирское), Байкальское кольцо (г.Иркутск). Все работы, представленные в сборнике, в разные годы были лучшими на названных НПК. Исследование Чуднова Д. было признано лучшим на НПК «Байкальское кольцо – 2013». Работа Кореневой А. получала дипломы I, II степеней на НПК «Шаг в будущее, Сибирь – 2014», « Байкальское кольцо – 2012» соответственно. Исследование Рубцова П. и Фокина В. было поощрено дипломом II степени на НПК «Шаг в будущее, Сибирь – 2014». Работа Мишиной В. была высоко оценена на НПК «Байкальское кольцо-2013» - диплом I степени. Источниковедческие работы Сороки Е, Теряевой М. были признаны лучшими на НПК «Край тайги, легенд и песен-2014». Назвав исследовательскую работу Сороки Е., будет справедливым указать еще и на то, что все авторы сборника были участниками социально значимого проекта «Первый колышек» (2012-2013 гг.). Проект был посвящен исследованию вопроса о дате основания населенного пункта Тайшет. Полученные в ходе реализации проекта сведения, легли в основу работы «Что считать началом тайшетской истории?», брошюры № 8 «2431 верста. Из истории строительства станции и посёлка Тайшет» (2013 г.).

Электронную версию сборника можно будет найти на сайте «Бирюсинская долина» (www/birusa-memo.burtai.ru)/

Фотография на обложке: Перрон ст.Тайшет, 60-е годы ХХ в.

**Коренева Анастасия**

10 кл., школа № 85; творческое объединение краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»

**История лесохимической отрасли экономики Тайшетского района.**

**(30 – 70 годы ХХ века)**

Жители нашего района издавна занимались химической переработкой древесины: гнали дёготь из бересты, собирали сосновую, пихтовую смолу и серу. Эти промыслы превратятся, сложатся в отрасль районной экономики лишь в первой половине 20 в. Например, в характеристике ремесленно-кустарной промышленности Тайшетского района на весну 1931 г. отмечается существование 4 смолокуренных промыслов и этим занималось 5 человек, 23 промысла дегтя с числом рабочих 28, промыслом древесного угля занимался 1 человек.[[1]](#footnote-2) В 1930 г. в Тайшетском районе 323 человека, занятых лесохимическими промыслами, создали кредитное товарищество с уставным капиталом в 6.6 тыс.руб. Это товарищество занималось производством пихтового масла, дегтя, смолы.[[2]](#footnote-3)

Добыча сосновой живицы в Тайшетском и Шиткинском районах на промышленной основе началось в 30 годы XX века. Этим занимались предприятия (промышленные артели, то есть кооперативы) треста Тайшетский межрайлесхимпромсоюз (ликвидирован в 1954 г.). [[3]](#footnote-4) Из истории этого союза лесохимической промышленности СССР известно, что в 1925  
г. был создан Всесоюзный трест «Русская смола» и началась промышленная  
подсочка - добыча живицы. Позднее этот трест стал называться «Химлес».  
До этого времени Россия ввозила из-за границы скипидар, канифоль, то есть продукцию изготавливаемую из сосновой живицы. В период 1930 - 1937 гг. Советский союз вышел на второе место в Европе по добыче сосновой живицы. Стране очень нужны были скипидар и канифоль.[[4]](#footnote-5)

Добычей живицы занимались во всех лесных областях СССР. В рабочем посёлке Тайшет в 1937 г. находился Тайшетский химлесхоз с числом постоянных рабочих и служащих 16 чел. Во время массовых сезонных работ число рабочих этого предприятия увеличивалось до 630 чел.[[5]](#footnote-6) Это было государственное предприятие. Как видим, шло развитие лесохимической отрасли районного хозяйства: увеличивалось количество работников отрасли, вместо артелей создавались государственные предприятия – химлесхозы.

В Тайшетском районе сбором живицы в 1939 г. занималось уже до 2100 чел.[[6]](#footnote-7) Они работали в следующих предприятиях и организациях треста Межрайонный лесохимический промышленный союз Тайшетского района (сокращенное название Межрайлесхимпромсоюз), то есть союз кооперативных предприятий лесохимической промышленности разных районов): [[7]](#footnote-8)

1.промартель «Красный мебельщик» (п.Квиток) - 263 работника;

2. промартель «Прогресс» (п.Тайшет) - 40 работников;

3. промартель «Новый путь» (п.Новый путь) - 59 работников;

4. промартель «1мая» (п. Неожиданный) - 52 работника;

5. промартель «Заря» (п.Саранчет) - 48 работников;

6. промартель «Новая заря» (п.Паренда) - 26 работников;

7. промартель «Трудовик» ( д.Старый Акульшет) - 19 работников;

8. промартель «Труд социализма» (участок Сухой мыс) - 12 работников;

9. промартель «Красная нива» (участок Аболак) - 13 работников;

10.промартель «Свобода» (д. Байроновка) - 23 работника;

11. промартель «Юпитер» (участок Калтоши) - 17 работников.

Это были кооперативные предприятия. В перечне указаны постоянные (штатные) работники этих промартелей.

В Шиткинском районе в 40-е годы XX в. добычей живицы занимались промартели того же треста Межрайлесхимпромсоюза:

1. промартель «Новая жизнь» (д.Средний Ужет) - 15 раб.

2. промартель «Красный партизан» Тулунского треста многопромысловой промкооперации (п.Шиткино) - 41 раб.

3. промартель «Лесохимик» (д. Тракт-Кавказ) - 36 раб.

Сбором живицы осуществлял и Шиткинский райпромкомбинат (районный промышленный комбинат), предприятие государственной формы собственности районного подчинения. Предприятие называлось «комбинатом» потому, что производил разную продукцию, включая живицу.

Всеми промартелями Межрайлесхимпромсоюза Тайшетского района в  
1940 г. было заготовлено 316 тонн живицы, произведено 332 тонн сосновой смолы, 65 тонн сырца скипидара, 57 тонн очищенного скипидара.

Промартель «Новая жизнь» Шиткинского района в 1940 г. заготавливала 371 тонн сосновой смолы из заготовленной живицы. Промартель «Красный мебельщик» Тайшетского района заготавливал 120 тонн живицы, произвёл  
21 тонн скипидара.[[8]](#footnote-9)

Таким образом, лесохимическая отрасль промышленности Тайшетского и Шиткинского районов образовалась до начала Великой Отечественной войны. Основной продукцией предприятий этой отрасли промышленности были: живица, сосновая смола, скипидар сырец и скипидар очищенный, деготь, колёсная мазь, пихтовое масло. Предприятия этой отрасли не только добывали сырье, но и осуществляли его переработку, производили готовую продукцию скипидар, дёготь, колёсную мазь. Предприятия были как государственные, так и кооперативные, но количество последних еще преобладало.

В послевоенное время в Тайшетском и Шиткинском районах, началось создание крупных государственных предприятий лесохимической промышленности - химлесхозов (ХЛХ). Стране, в связи ростом производства продукции с применением канифоли и скипидара, требовалось больше живицы. С растущим спросом на это сырье прежние промартели уже не справлялись. Кооперативы в СССР и ликвидировались и по идеологическим соображениям.

В марте 1948 г. Шиткинский райисполком принял решение «Об организации Пойминского химлесхоза треста Красхимлес» на территории Шиткинского леспромхоза с центром в п.Колючий, с подсобным хозяйством (150 га пахотных земель и сенокосов) в урочище Губаревичи. Химлесхоз имел несколько мастерских участков: Губаревичи, Колючий, Ямный, Коренный. Впоследствии химлесхоз (ХЛХ) был передан тресту «Иркутскхимлес». Уполномоченным треста «Иркутскхимлес» в районе был Богданов И.П., директором Пойминского ХЛХ Николаенко.[[9]](#footnote-10)

В 1954 году Юртинский ХЛХтреста «Красхимлес» имел мощность в 900 тыс. карр. В 1959 г. этот химлесхоз имел 10 производственных участков: Черемшанский, Широкологовской, Пишетский, Первомайский, Красная горка, Землянский, Придорожный, Верхне-Ужетский, Средне-Ужетский, Центральный. Каждый участок носил название соответствующего поселка лесохимиков: пос.Широкий лог – участок «Широкологовской» и т.д. Центральная усадьба химлесхоза находилась в с. Половино-Черемхово. Сегодня этих поселков уже нет, как и нет самого химлесхоза.[[10]](#footnote-11)

Тайшетский химлесхоз (г. Тайшет). как уже отмечено, был создан в довоенное время. В 50-е годы (директор Н.Гусев, инженер В.Северинов) ХЛХ в 1953 г. имел план 310 тонн живицы, но выполнил его всего на 65.4%, недодал государству 108 тонн. В 1954 г. ХЛХ досрочно выполнил план по выпуску валовой продукции, в том числе и по живице, к 10 сентября и начал работать в счет уже 1955 года. Химлесхоз открывал новые производственные участки и поселки лесохимиков. Например, новый поселок «Горенский» был построен в 28 км. от Тайшета на восток по Московскому тракту. Поселок - это 30 двухквартирный домов, Запланировано же было построить к 1955 г. 45 таких домов, механический цех, локомобиль, электростанцию, пилораму. В поселке были магазин Тайшетского лесотранспортного хозяйства (лестрансхоз), школа, красный уголок, пекарня, медицинский пункт. Были в поселки и свои передовики производства - Фатима Шаяхметова делала в день 350 карр вместо 130. [[11]](#footnote-12)

Центральная база и управление Тайшетского ХЛХ в 1960 г. были переведены в п. Шиткино, с сохранением названия «Тайшетский». В это время производственные участки ХЛХ расположились от Шиткино до самого с.Шелаево. Это огромная площадь - 33 тыс га леса находилось под подсочкой. А это 3 млн. 390 тыс. карр. Химлесхоз в год заготавливал до 2 тыс. тонн живицы.

В октябре 1959 г. организован Полинчетский ХЛХ комбината Тайшетлес объединения «Иркутскхимлес». В процессе этого исследования удалось установить некоторые факты из истории этого поселка химлесхоза. Оказывается, что пос. Полинчет был создан в 1936 г. как поселок лесозаготовителей и лесосплавщиков треста «Севполярлес». Интенсивное развитие лесозаготовок, лесосплава и деревообработки в Восточной Сибири было связано с организацией в Красноярске в июле 1933 года Союзного треста «Севполярлес», подчиненного Народному комиссариату леса СССР. «Севполярлес» развернул промышленное освоение приангарских лесов. В структуре треста были созданы предприятия: Казачинский, Туруханский, Кежемский, Богучанский, Она-Чунский, Шиткинский леспромхозы, Игарский лесокомбинат, Маклаковский и Енисейский лесозаводы, Чунская механизированная лесозаготовительная база, лесосплавные рейдовые конторы и лесосплавный флот. Трест «Севполярлес» 3 марта 1934 года стал называться Енисейской транспортно-сплавной конторой с расположением управления в г.Енисейске. Трест с 1 сентября1937 г. был передан из системы Главлесоэкспорта Главзапсиблесу.[[12]](#footnote-13) Лес для «Севполярлеса» заготавливался в п.п. Каен, Шелаево Шиткинского района.[[13]](#footnote-14) С 1936 г в пос.Полинчет, пос. Ерокта действовали участки Чунской мехлесбазы треста «Севполярлеса».[[14]](#footnote-15) В с.Шелаево, на землях колхоза «Новый путь» имелся даже авиаплощадка, где иногда производил посадку самолет треста.[[15]](#footnote-16)

В Полинчетском ХЛХ работали местные жители и депортированные из Западной Белоруссии (Восточная Польша) в наш район поляки. В 1965 году ХЛХ передан тресту «Востсибхимлесзаг» управления лесной промышленности и лесного хозяйства. В 1976 г. Этот трест был переименован в Иркутскхимлес. Центральная усадьба ХЛХ - пос. Полинчет на р. Чуна, в 280 км. от Тайшета, на самой северной окраине Тайшетского района. Имел более 20 производственных участков, возглавляемых мастерами подсочки: Петропавловка, Огни, Черчетский, Ключевой, Еланский, Пашенный, Заречный, Набережный, Центральный, Нерюнгри, Чиковской, Хижонда, Чистый, Зентукайский, Междуречка, Юбилейный, Полинчет, Дальний.

В период 1979-1990 гг. химлесхоз увеличил добычу живицы с 1000 до 3000 тонн в год. Продукцию отгружали на Решотинский канифольный завод Красноярского края. Готовили и пихтовое масло - 7 тонн в год. Списочный состав рабочих 500 чел., в сезонные работы - 800-900. Много рабочих было по организованному набору их из Украины. В 1989 г. В Полинчете был создан кооператив «Маяк» по добыче живицы. Предприятие Полинчетский ХЛХ обанкротилось в 2004 году и перестал существовать.[[16]](#footnote-17)

В довоенные, первые послевоенные годы, в лесохимической отрасли экономики Шиткинского и Тайшетского районов широко использовался труд спецпереселенцев.

Это подтверждается архивными документами свидетельствующие о следующем:

- в 1948 г. Пойминский ХЛХ получил 60 чел. спецконтингента с западной Украины.

- в докладной записке заведующего Шиткинского районного отдела образования указывается, что в пос. Песчанка, где вместо подсобного хозяйства Шиткинского ЛПХ осенью 1948 г. открылась подкомандировка Пойминского ХЛХ, прибывают рабочие – спецконтингент (депортированные латыши), таких семей будет размещено 30-40 семей, необходимо открыть школу.

- в Колючем в 1948 г. был создан Пойминский химлесхоз треста Красхимлес с резиденцией в п.Колючий. Под подсобное хозяйство отдали урочище Губаревичи 150 га.[[17]](#footnote-18) Шиткинского ЛПХ, который должен был отдать все жилые и служебные помещения новому предприятию Пойминский ХЛХ получивший рабочую силу с З.Украины в количестве 60 чел. спецконтингента передает тресту Иркхимлес от ст. Решоты. Уполномоченный треста Иркхимлес Богданов, директор Пойминского ХЛХ был в те годы Николаенко.[[18]](#footnote-19) Поселок Пея Шиткинского ЛПХ был организован в 1948 году. Там тоже работали спецпереселенцы.20

Известно, что в пос. Каен Шиткинского ЛПХ работали поляки, депортированные в 1940 г. 21 В п. Квиток с 1930 г. было размещено много раскулаченных крестьян и высланных в наш район. А в 1940 г. сюда же прибыли депортированные поляки. Все они работали в лесной и лесохомической промышленности. Например, В.К.Тринс, чью семью раскулачили и выслали в Тайшетский район, был призван в армию прямо с подсочки из пос. Новый путь, что находился рядом с п. Квиток.

Таким образом, в лесохимической отрасли экономики Тайшетского и  
Шиткинского районов наряду с тайшетцами работало много спецпереселенцев - раскулаченных, депортированных.

В 50-70-е годы практиковался организационный набор рабочих в западных областях СССР для работы в химлесхозов нашего района. Люди ехали на сезонные работы из Украины, Белоруссии и др. областей и республик. Их привлекали большие заработки. Многие из них оставались здесь на постоянное проживание.

Добыча живицы, в нашем районе это сосновая живица, как производственный процесс подразделяется на отдельные виды работ: например, окорение, подсочка.

Сбору живицы предшествовала окорение - срезка коры со ствола сосны. Затем производилась подсочка - прижизненное использование сосновых насаждений с целью получения живицы путем периодического нанесения на стволе дерева специальных «ранений». Эти срезы называются каррами. На первых порах подсочники (вздымщики) заимствовали американскую технологию с вырубными карманами в нижней части дерева. Но это отрицательно сказывалось не только на жизнедеятельности насаждений, но и качестве самой живицы, приводило к ее значительным потерям. На стволе сосны больших диаметров наносили до трех карров. Карры постоянно подновлялись: наносились два - три новых среза. Срезы под углом сходились к направляющему желобку, вертикальному срезу по центру карры. Под центральным желобком в щап (язычок, надрез) куда вставлялся приемник живицы, стекающей по срезам и желобку. Приемник еще крепили между двух палочек, вбитых в ствол сосны. Приемник живицы изготавливался из жести, позднее стали делать из пластмассы. Изготовление карров осуществлялось специальным резаком - хаком. Сам нож хака имел разные конструкции, он крепился на длинной рукоятке, черенке, шесте. Окорение, подготовка карров, и подновка производились в зимнее время до мая месяца, то есть до начала сезона сбора живицы. Для активизации срезов, чтобы живица быстрее стекала, использовалась еще серная кислота, которую в бутылочке носил каждый вздымщик. В день вздымщик мог подготовить, то есть подносить, до 450 карр. Надо отметить, что один участок химлесхоза мог иметь до 100 тыс. карр. Вдымщик – название рабочего занятого окорением и подсочкой, происходит от слова *«взымать»,* приподнимать, удалять кору сосны для нарезки карра.

После подсочки, в мае, наступала пора сбора живицы. Эту работу делали сборщики живицы, а подготовку карр - вздымщики. Сбором живицы в основном занимались женщины. Чтобы собрать больше живицы на эту работу взрослые рабочие брали своих детей подростков. Собранную ими живицу записывали на родителей. Помощь детей, родственников давало возможность больше заработать за сезон. Сбор живицы - это была сезонная работа. Весь лес, с которого собиралась живица, делился между сборщиками живицы на деляны в зависимости от количества сосен с каррами. В среднем участок - до 1000 карр. Хорошие деляны были те, где сцены стояли густо -меньше приходилось тратить рабочего времени на переходы от сосны к сосне - от карра к карре.

Еще качество участка, его производительность, зависело от размера окружности ствола сосен а участке - на крупных соснах нарезалось до трех карр. Следовательно, можно было собрать больше живицы при меньших затратах времени и сил. Важно было и такие обстоятельства: на каких почвах рос сосновый лес, удаленность участка от дома сборщика живицы.

Деляны сборщиков могли находиться на расстоянии 6 км и даже 40 км. Если участок далёко от дома, то сборщики живицы жили на своих участках. Активный сбор живицы начинался в мае, когда солнце грело хорошо и смола приобретала хорошую текучесть. Приемники смолы - это такие металлические или позднее пластмассовые воронки, закрепленные внизу карры, наполнялись быстрее. Значит, можно было собрать больше живицы. В среднем за лето до октября сборщикам следовало несколько раз обходить свои карры и собирать живицу. На участке каждого сборщика живицы строилось простейшее помещение: балаган, сарай, шалаш, где можно было отдыхать, обедать, укрываться от непогоды, хранить рабочий инвентарь. Основным рабочим инвентарем сборщика живицы было металлическое ведро, специальный нож для выемки живицы из приемника. Нож был длиной до 30 см, лезвие ножа треугольное, по форме приемника живицы - так было удобнее выбирать живицу. На конце деревянной рукоятки ножа мог иметься металлический штырь в форме крюка - он применялся для очистки прорезей на каррах от подсохшей смолы. Такую смолу надо было удалять, чтобы очистить пути стока смолы в  
приемник. Нож сборщик живицы всегда держал в одной руке, в другой – ведро под живицу. Идя от кары к каре, вычищая приемники от смолы в ведро, сборщик живицы обходил свой участок. После того как ведро наполнялось, надо было идти до ближайшей бочки и выгружать живицу из ведра в бочку. Бочки равномерно друг от друга заранее расставлялись по всему участку. Бочки были большие - 200 литровые. Делали в бондарках, в специальных столярных мастерских химлесхозов. Рабочие мастерских назывались бондарями. Доски для бочек назывались клёпками. Клепки в бочку скреплялись железными обручами. Бочки в верхней крышке имели отверстие диаметром примерно до 10 см. Вот в это отверстие приходилось перегружать живицу из ведра. Чтобы это было удобно делать, рядом с бочкой стояла палка, с помощью которой живицу в ведре мяли, размешивали и она становилась более текучей. После того как основная часть из ведра вытекла, надо было ножом соскрести всю живицу. Требовалось следить, чтобы в бочку не попадал мусор - листья и иголки деревьев, мелкие сучки. Если много было мусора, то живица принималась от сборщика по более низкому сорту, а значит, снижалась зарплата. В дождливую погоду сбор живицы не проводился, такие дни считались по акту нерабочими, актированными. Акт это такой документ, в котором за подписью начальника химлесхоза или мастера день признавался не рабочим, за такие дни сборщикам и вздымщикам зарплата полагалась, но в меньших размерах. Вообще-то сборщики живицы сами решали, когда выходить на участок. Лишь бы живица была собрана, но мастера участков следили за их работой. Одевались сборщики живицы в грубую рабочую одежду, так как смола постоянно попадала на нее. От смолы одежда становилась коробом, жесткой. Но это даже было хорошо - через такую одежду колючие кусты в тайге не могли поцарапать ноги. Ведь, идя от сосны к сосне, приходилось продираться через кусты шиповника. В такой одежде было летом жарко. Обязательно нужен был головной убор - у женщин платок, у мужчин кепка, фуражка. Но чаще всего на голову надевали накомарник - головной убор в виде шляпы с мелкой капроновой сеткой. Это спасало от лесных гнуса, слепней, комаров, которых в тайге было очень много. Но в накомарнике было душно работать, хотелось его открыть, но тогда комары налетали тучей! От комаров спасались еще специальными мазями, жидкостями, но они были малоэффективны, стекали с лица вместе с потом. Часто эти мази смешивали с дегтем и мазали открытые участки тела. От смолы руки отмывали скипидаром, который появлялся в бочках с живицей, или соляркой. А уже потом скипидар, солярку смывали водой с мылом.

Во время сбора живицы рабочие питались тем, что брали из дома. Готовили горячую еду на кострах, а если были балаганы, сараи, полуземлянки с печкой-плитой, то на ней. В 60-е годы снабжение в поселках лесохимиков было неплохим, даже хорошим - тушенка, сгущенное молоко, конфеты, крупы, макаронные изделия и другое. Да и все жители поселков лесохимиков держали домашний скот - имелось молоко, сало, зимой мясо.

Условия труда сборщика живицы были тяжелыми. Подростки, которых родители привлекали к сбору живицы, с неохотой шли на такую работу. Ведро с живицей было тяжелым. Целый день ходить с таким ведром было трудно. Все липло к смоле. Донимали комары, мошка. Летом стола жара. На тех участках, где не было родника, ручья приходилось пользоваться принесенной из дома водой, или собранной дождевой. При несчастных случаях ждать скорой медицинской помощи было неоткуда. Сложно было женщинам-сборщикам живицы. Им приходилось оставлять малых детей дома одних, а вечером спешить домой - готовить ужин, кормить скот, семью. Но все понимали - от количества собранной живицы зависил весь сезонный заработок, на который предстояло жить до следующего сезона. Вот и привлекали подростков к сбору живицы. Собранные ими килограммы записывали на мать или отца. Иначе как можно было собрать за сезон до 6.200, 6000, 4 300, 3700 кг, при плане лишь 4 800 кг. В Тайшетском Химлесхозе в 1959 г. в среднем на одного вздымщика приходилось 5525 кг, а в 1960 г. уже 7340 кг. Лучшие сборщики, передовики производства, собирали до 10-14 тыс. кг, некоторые из них брали обязательство собрать даже по 22 тонны живицы! Средний заработок в день у сборщика живицы составлял в Тайшетском ХЛХ 58 р. 20 коп., а у вздымщика 87 руб. По тем годам это были большие деньги. Например, в 1968 г. велосипед для взрослого человека стоил около 80 рублей. 23

Лесохимическая отрасль основана на химической переработке древесины. К ней относится – сухая перегонка древесина, углежжение и различного вида канифольно-скипидарного производства. В дореволюционной России лесохимия производила смолу, древесный уголь, деготь и в небольшом количестве скипидар, уксусную кислоту, колесную мазь и др. Самые древние промыслы – углежжение и смолокуренные возникли в 12 веке. Перед первой мировой войной в России выработка смолы – 90 тыс. тонн, скипидара-сырца 20 тыс.тонн в год. В 20-х гг. был построен первый завод по производству уксусной кислоты и уксусно-кислого натрия. Для переработки пнёвого осмола были построены канифольно-скипидарные заводы. В конце 30-х годов их лесохимической отрасли выделилось в самостоятельную отрасль химической переработки древесины – гидролизное производство. Производство целлюлозы и бумаги тоже выделилось в самостоятельную отрасль еще в конце 19 века.

Термическое разложение древесины лиственных пород осуществляется в печах и ретортах без доступа воздуха (сухая перегонка) – получается древесный уголь, подсмольная вода (жижка) и древесная смола. Уголь идет на получение активированного угля и сероуглерода. Из жижки извлекают уксусную кислоту и др. Из древесной смолы получают ингибитор для стабилизации крегинг-бензинов, понизитель вязкости глинистых растворов используемых при бурении скважин.

Архивные материалы подтверждают, что лесохимические промартели нашего района в разные годы производили химическую переработку древесины, а не только заготавливали сырье для других предприятий.

Так выглядит список предприятий лесохимической промышленности Тайшетского района и объёмы производимой ими продукции на 1940 г.:[[19]](#footnote-20)

|  |  |
| --- | --- |
| Виды продукции промартелей треста  Межрайхимлеспромсоюз | Объёмы производства |
| Заготовка древесины | 5400 куб. |
| Заготовка дров | 23000 куб. |
| Заготовка осмола | 7640 куб. |
| Заготовка бересты | 180 тн |
| пиломатериалы | 2930 куб. |
| Бочки | 8260 шт |
| Клепка | 159 тыс.шт. |
| Обруч | 52 тыс.шт |
| Лопаты | 3600 шт |
| Буфеты | 10 шт |
| Шкафы платяные | 16 шт |
| Шкафы книжные | 33 шт |
| Комоды | 350 шт |
| Столы обеденные | 4 шт |
| Столы письменные 2-х тумбовые | 368 шт |
| Столы письменные 1-тумбовые | 10 шт |
| Столы кухонные | 26 шт |
| Столы детские | 37 шт |
| Стулья столярные | 6560 шт |
| Парты школьные | 68 шт |
| Живицы | 316 тн |
| Смола сосновая | 332 тнц |
| Скипидар сырец | 65 тн |
| Скипидар очищенный | 57 тн |
| Уголь сосновый | 440 тн |
| Пихтовое масло | 7.5 тн |
| Дёготь | 52 тн |
| Известь | 72 тн |
|  |  |

Продукцию химической переработки древесины производили в довоенное время и промартели Шиткинского района: «Лесохимик» в 1944 г. заготавливал 650 куб. осмола, а промартель «Новая жизнь» - 600 куб; скипидар сырец обе артели производили в количестве 1 тн.; колесную мазь – 600 кг; уголь сосновый 6 тн; сосновой смолы 8 тн; живицы 23 тонны.[[20]](#footnote-21) В 1948 г. лесохимические промартели Шиткинского района производили, помимо заготовки живицы (24.3 тн), соснового угля 3.1 тн, смолы всего 0.3 тн, дегтя 0.2 тн. Как видим, производство сократилось по сравнению с довоенным 1940 годом. В двух этих артелях работало всего 59 человек, почти столько же, как и в 1940 г.[[21]](#footnote-22)

Краткое описание продукции химической переработки древесины в местных условиях и процесса её производства.

Для получения березового дегтя бересту помещают в герметически закрытые сосуды или ямы, и подвергают воздействию высокой температуры. Листы бересты, снятые со ствола березы, предварительно спрессовывали (связывали) в тюки, затем укладывали в ямы. При нагревании бересты без доступа воздуха до критической температуры из нее выделяется деготь и некоторые другие продукты. В первую очередь выделяется вода, которой в свежесодранной соковой бересты содержится около 50%, а в сухой (вяленой) — около 22—25%. Вода выделяется в виде пара и, оседая, образует подсмольную (поддегтярную) воду. Помимо воды выделяются также болотный и угарный газы, углекислота, древесный спирт, уксусная кислота, смолистые погоны и фенолы. Фенолы и смолистые погоны входят в состав дегтя, остальные газы и кислоты входят в состав подсмольной воды или, на выходе из аппарата, улетучиваются. Подвергнутая сухой перегонке береста теряет свой первоначальный вид и цвет, образуя своеобразный перегар. Наиболее ценным веществом, выделяемым из бересты, является паро-газовая смесь, образуемая при разложении битулина (вещество, придающее бересте белый цвет), которая при охлаждении образует основную составную часть дегтя. Самым простым аппаратом для получения дегтя является дёгтекуренная яма. Но он мало производителен. Еще делают кирпичные печи (камера разложения выкладывается из кирпича); гончарные корчаги (камера делается гончарным способом) и железные казаны (камера сваривается из железного листа).

Предприятия лесохимии, и некоторые другие, например, Промкомбинат, Райлесзаг, нашего района производили еще колесную мазь**.**  Приготовление колесной мази холодным путем основано, главным образом, на свойстве смоляного (канифольного) масла соединяться с известью. Для этой цели употребляют жирную гашеную известь, содержащую не менее 96% чистой извести. Присутствие в ней даже 5-8% магнезии уже ухудшает окончательный продукт. Хорошая известь легко растворяется в канифольном масле при 15- 20°С. К их смеси добавляются тяжелые сорта минеральных масел. Минеральное масло перемешивают с хорошо высушенной гашеной известью в баке в течение получаса и пропускают смесь через сито, сетка которого имеет 25-30 отверстий на 1 см2. Крупные куски, задержанные в сите, растирают так, чтобы они свободно проходили через него. Затем к смеси добавляют нефтяные остатки, красящие вещества и, если находят выгодным, другие нейтральные минеральные вещества, вновь тщательно перемешивают и, наконец, не прекращая перемешивания, добавляют смоляного масла, причем смесь загустевает. Хорошая колесная мазь должна иметь консистенцию коровьего масла.[[22]](#footnote-23) Колесная мазь использовалась широко, так как в довоенные и послевоенные годы основным транспортом был конный – телеги, обозы и др. Колесную мазь использовали и для машинной техники. Сведения об объемах производства колесной мази в Тайшетском и Шиткинском районах приведены в таблице о предприятиях лесохимии.

Отметим еще один продукт химической переработки древесных материалов нашего района, но не относящейся к лесохимической отрасли. В 1975 г. году на Бирюсинском гидролизном заводе началось строительство цеха по производству активированного угля. Строительство шло с большими трудностями, уже в 1985 году строительство цеха названо долгостроем. В 1987 г. районная газета писала: вопрос об этом цехе рассматривался на коллегии Министерства медицинской и микробиологической промышленности – выявились конструктивные просчеты, за 12 лет строительства было потрачено 11.9 млн. руб., а продукции так и не получили. Цех должен быть такой, что не имел бы аналогов в СССР. План монтажа 1-й линии надо было закончить к 25 августу 1987 г. Получили только один мешок угля и все. Хотя уже было создано малое предприятие «Гранкорбанат», директор Захаревич, бывший гл.инженер БГЗ. В 1989 цех якобы был построен, но оборудование устарело. Обнаруживались все новые и новые неисправности линии производства угля. Так попытка получения активированных углей из древесины – точнее из лигнина, это отходы БГЗ – обернулось полной неудачей.[[23]](#footnote-24)

Отметим здесь и такой факт: производство спирта на основе древесины тоже относится к химической переработке леса. БГЗ можно было бы отнести к предприятиям лесохимической промышленности, но дело в том, что гидролизное производство было выделено в самостоятельную отрасль, в 1966 г.переподчинено микробиологической промышленности как подотрасль; с 1985 г. – гидролизные заводы были подчинены Министерству медицинской и микробиологической промышленности. Поэтому, в данной работе не изучается история гидролизного производства Тайшетского района.

Еще с довоенных времен в Тайшетском районе было налажено производство пихтового масло – эфирное масло, получаемое из веток и хвои пихты. Прозрачная бецветная или зелено-желтая жидкость. Содержит терпеноиды, из которых получают камфору, используется в парфюмерии, медицине.[[24]](#footnote-25) Пихтовое масло производилось в нашем районе до войны.

Производилась в нашем районе и хвойная мука (хвойно-витаминная) – витаминный корм для с-х животных из высушенной хвои или из еловых и сосновых веток, заготовленной в зимнее время. Хвою и мелкие ветки отделяют от сучков, измельчаю, сушат и размалывают. Можно без сушки, если сразу скармливать скоту. В одном кг хвойной муки - 0.4 кормовой единицы и около 37 гр. протеина. Хвойная мука одержит каратин, витамин В2, С, РР, и Е. кальций, фосфор, железо, марганец. Добавляют муку и в комбикорм.[[25]](#footnote-26) Хвойная мука очень полезна для скота, повышает его продуктивность. Такую муку готовили в 80-е годы лесхозы Тайшетского района , например, Тайшетский лесхоз, который имел установку для производства хвойной муки.

**Осмол** (смолье), «просмоленная древесина хвойных пород (преим. сосны, реже кедра), разделенная на куски и очищенная от коры, грунта и гнили. Наибольшее значение имеет пневый осмол -естественно просмолившаяся в течение 10-15 лет после рубки леса ядровая часть выкорчеванных пней, включая крупные корни. Получает распространение заготовляемый одновременно с древесиной при рубке леса осмол, который искусственно просмаливают 1-3 года путем подсочки деревьев, сочетаемой иногда с введением в место ранения стимуляторов смоловыделения (напр., водных растворов карбатиона).

Осмол содержит 13% и более смоляных и жирных кислот и их кислородсодержащих производных, 3-5% монотерпенов, терпеновых спиртов и др. Осмол-сырье главным образом для канифольно-экстракционных производства, а также для производства скипидара, сосновой смолы пиролизом (сухой перегонки) осмола. Из 1 тн осмола получают 75-120 кг канифоли, 25-35 кг скипидара и др. Производство осмола в СССР 464 м 3/год (1989). При сухой перегонке древесины хвойных пород, преимущественно сосны, получают скипидар, смолу и древесный уголь. Сырьем для производства этих продуктов служит сосновое смолье. Заготовка, разделка и определение качества смолья ведутся так же, как и для дегтярно-смолокуренного производства.

Переработка осмола на канифоль и скипидар в довоенный период производилась и на предприятиях Тайшетского, Шиткинского районов на простейших установках. Например, на этот факт указывает фотография 1936 г., на которой изображено такое производство. Архивные документы так же подтверждают наличие установок по переработке живицы: в 1944 г. 2 смоло-скипидарные установки имелись в Тайшетском Райлесзаге, в промартели «Свобода» (д.Байроновка) одна, одна в промартели «Юпитер» (д.Калтоши). Вероятно, простейшие приспособления для смолокурения, производства древесного угля, дегтя имелись во всех предприятиях лесохимии нашего района. Заготовка осмола в прошлом – тяжелая работа, связанная с ручной корчевкой пней и их разделением на более мелкие части. В последствии этот процесс был механизирован. Заготовка в нашем районе осмола производилась и с помощью взрывчатки. Пни взрывались, а затем мотопилами распиливались на мелкие части, которые складировали в поленницы для последующей вывозки на канифольные заводы.

В Тайшетском районе конифольно-скипидарного завода не было. Живицу и пневый осмол вывозился в соседние Нижнеудинский и Нижне-Ингашский районы – на Камышетский и Березовский заводы.

Камышетский канифольно-скипидарный завод **«** построил на свои капиталы поляк - капиталист Тапчинский в 1885 году. При советской власти завод был пущен 19 сентября 1929 года, кто был первым директором завода - неизвестно, но известны такие, как Нечаев, Панишев, Докучаев, Кравчук Г.В.. Последним руководителем завода был Талай И.А.. Вся территория была огорожена, на заборе висели карбитные фонари. Здесь же, неподалеку, стояли дома рабочих. Завод вырабатывал канифоль, скипидар (терпентильное масло). Сырьем являлась живица (смола сосны), которая поставлялась железной дорогой со всех ХЛХ области. Чистую живицу загружали в плавильник, там ее плавили под давлением водяного пара в 2,5 атмосферы. После этого она попадала в отстойники для отстаивания на 4 часа. Затем очищали её от воды и грязи. Очищенную живицу по трубам наливали в куба, где её варили, получалась канифоль. Далее её обрабатывали горячим паром, образовавшиеся мягкие фракции по перекидным трубам попадали в холодильники, охлаждались в скипидар. Канифоль разливали по бачкам, предварительно отфильтровав. Скипидар сливался в цистерны. Канифоль отправляли в Новосибирск, на Сахалин, в порт Ванино, в Корсаков и экспортировали в Германию. Скипидар отгружали для отечественной химической промышленности. Канифоль и скипидар всегда были хорошего качества. Завод работал до 1978 года. Его закрыли из-за недостатка сырьевой базы. К этому времени в Бирюсинске был построен новый современный завод. В 1983 году заброшенное здание завода сгорело.»[[26]](#footnote-27) По данным «Экономико-статистического справочника Иркутской области» за 1941 г. этот завод производил 2000 тн канифоли и 400 тн скипидара.[[27]](#footnote-28)

Небольшая историческая справка о Тайшетско-Березовском канифольном заводе (п.Канифольный) Нижнее-Ингашского района Красноярского края:

«В 1946 году было запланировано строительство Тайшетско-Берёзовского канифольного завода. Строительная площадка для промышленных объектов и жилого поселка была утверждена в 1948 году решением Красноярского крайисполкома №1065 от 12.11.1948 года. В январе 1951 года начался набор рабочих для строительства Решотинского канифольного-экстракционного завода. Расстояние до места намеченной стройки составляло 6 километров. Место для строительства расчищали вручную. Численность рабочих росла. Большое расстояние от места жительства до стройки создавало ряд неудобств. Тогда решено было создавать новый поселок рядом со строящимся заводом. В распоряжение строителей выделили газогенераторный трактор автомобиль «ЗАС-5» и самосвал «ГАЗ-93». С получением техники начали прокладывать шоссейную дорогу между поселками Нижняя Пойма и Канифольный. До этого здесь можно было проехать только верхом на лошади. Неохотно расступалась тайга. Но строители, работая с энтузиазмом, с огоньком, отвоевывали у неё метр за метром для полотна дороги.

Год работали сообща, одним общим отрядом. В 1952 году, по предложению директора завода Якова Абрамовича Шехтера, часть людей перешла работать во вновь созданный строительно-монтажный участок №10, остальные так и остались при заводе. Дела пошли более успешно. Начали сооружать кузницу, устанавливать пилораму, шпалорезку. Лес для нужд предприятия заготавливали сами. Когда по-настоящему развернули строительство основных объектов завода, начали возводить жилые дома. …Канифольно-экстракционный завод производил канифоль, коптильные препараты, смазку для алмазного бурения. Ныне завод не работает. Благополучие кончилось после того, как развалились леспромхозы, поставляющие на завод сырьё для производства канифоли. И хотя сегодня благодаря энтузиазму частных инвесторов в одном цехе предприятия делают смолу из нефтяных отходов.». [[28]](#footnote-29)

Лесохимическая отрасль экономики Тайшетского района сейчас не существует. Причина одна - нет леса пригодного для этого. Он вырублен. Исчезновение целой отрасли экономики требует изучения, так она уже стала историей. Данное исследование первая попытка восстановить развитие этой отрасли районной экономики. Но химлесхозы это не только отрасль экономики, это было часть общественной жизни нашего района, со своими особенностями, со своими передовиками производства, школами, культурой.

Работа выполнена на основе литературы, архивных и музейных материалов, воспоминаний тайшетцев. Тема исследования широкая и требует дальнейшей работы.

**Список литературы и источников**

1. Большая советская энциклопедия, 3 изд., -М.1972. С.183
2. Алексеев К.А., Боевич А.В., Дорошенко П.С. Руководство мастера подсочки – И.: Иркутское кН. изд, 1962.
3. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. Часть 1. Накануне войны – Тайшет, 2010. С.84.
4. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Лагерное прошлое Тайшета – Тайшет, 1994. С.16
5. Белявский Г. Богатство сибирских лесов // Заветы Ильича, 19.08.1960 г.
6. Гусев Н. В новом поселке лесохимиков // Сталинский путь, 15.12.1954.
7. Интернет-ресурс.<http://www.booksite.ru/fulltext/kom/ple/xle/snoi/34.htm>
8. Интернет-ресурс. Лесная энциклопедия в 2 томах./ гл.ред. Воробьев Г.И. – М.: Сов.энциклопедия, 1985. 563 с.
9. Интернет-ресурс. Сайт администрации поселка Камышет.http://natal.sehost.ru/page
10. Интернет ресурс. Сайт адм. пос.Конифольный. В. РЕШЕТЕНЬ, Канифольный в ожидании тепла. // Красноярского рабочего.

**Мишина Виктория**

10 кл., школа № 85; творческое объединение краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»

**Естественное движение населения города Тайшет в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)**

История Великой Отечественной войны до сих пор остается объектом исследования ученых различных наук, потому что она имела огромное влияние на развитие общества.

Определению прямых и косвенных людских потерь СССР в годы войны ученые всегда уделяли большое внимание. Чтобы это понять достаточно прочесть эти материалы – «60-летие окончания Второй мировой и Великой Отечественной: победители и побеждённые в контексте политики, мифологии и памяти. Материалы к Международному форуму (Москва, сентябрь 2005).- М., 2005; Козлов В.И. О людских потерях Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов// История СССР, №2 1989 г., стр. 132-139. Там же. Стр. 135. В разные годы назвались разные цифры о людских потерях СССР в войне - в 1946 г. 7 млн. чел.; в 1961г. свыше 20 млн.чел.; сейчас говорят 27 млн. человек без учета косвенных потерь. Некоторые ученые говорят, что прямые и косвенные потери советского народа составляют более 40 млн. чел., даже 50 млн. жизней. Что значит косвенные потери? Для тыловых районов страны это не родившиеся дети из-за сокращения рождаемости по причине войны (призыв мужчин в армию, опасения женщин рожать в трудных условиях военного времени, рост смертности среди детей из-за плохого медицинского обслуживания, скудного питания, тяжелый физический труд женщин, большая продолжительность их рабочего времени). Ученые демографы указывают, что советские женщины за годы войны «недородили» 10 млн.детей. [[29]](#footnote-30)  Это и есть косвенные потери мирного населения в годы войны.

Определяя людские потери советского народа в годы войны важно определить их в каждом городе, районе, области. И в нашем городе и районе тоже. Таких подсчетов никто их тайшетских историков, краеведов никогда не проводили. Данная работа первое исследование о демографических процессах в Тайшете в годы войны. Она важна, потому что дает конкретные сведения о смертности и рождаемости в городе Тайшете военных лет. Эти данные помогут конкретно понять, какой большой урон нанесла война нашему городу, который находился далеко от боев и сражений Великой Отечественной войны.

В этом исследовании изучается только естественное движение населения только города Тайшета. Естественное движение населения это соотношение рождаемости и смертности.

По теме исследования нет специальных опубликованных исследовательских работ. Некоторые данные демографической статистики по Тайшету, Тайшетскому и Шиткинскому районам на 1940 год приведены в работе Селезнева Е.С. и Селезневой Т.А. «Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. Часть 1. Накануне войны».

Необходимые для исследования сведения содержатся в документах архивного отдела администрации Тайшетского района. Изучены некоторые документы фонда статистики архивного отдела администрации Тайшетского района и получены данные о численности населения Тайшета в годы войны. для главы о мерах государства по повышению рождаемости сведения получены из решений Тайшетского райисполкома о выделении денежных пособий многодетным матерям.

Основные данные для исследования о естественном движении населения города получены в архиве ЗАГСа - Тайшетское отделение службы записи актов гражданского состояния Иркутской области. Авторами исследования проанализированы акты о смерти за 1940 - 1945 гг. и за 1950 г. Акты о рождении являются закрытыми сведениями и автору исследования не выдавались. ЗАГС предоставил только общие сведения о рождаемости за каждый год войны.

Блан «Запись акта о смертности» содержат 16 граф: кроме графы даты заполнения акта, в акты записывалось фамилия, имя и отчество умершего, пол, национальность, время смерти (число, месяц, год), возраст умершего ( для детей умерших до 5 лет требовалось указать дату рождения), имел ли умерший свои средства существования или жил на средства другого человека, занятия умершего (специальность, должность, ремесло), место работы, место постоянного жительства умершего, сколько лет жил умерший в месте регистрации смерти, причина смерти, представленные медицинские документы о смерти, особые отметки, фамилия и адрес заявителя, подпись заявителя. Акт подписывался заведующим бюро ЗАГСа. Таким образом, акты о смерти содержат достаточные сведения для определения динамики смертности и ее особенностей.

Для определения смертности заключенных ИТЛ и их детей требовалось выделение соответствующих актов из общей их массы. Это делалось по следующим признакам: акты о смерти умершего заключенного не содержат сведений о месте работы, жительства, должности. В актах о смерти детей заключенных указывается в акте «Дом младенца», лазарет ст.Невельская, где в годы войны находился большое лагерное отделение.

Что такое демографическая статистика? В демографической статистике состав населения изучают с помощью группировок: по полу, по возрасту, национальности, месту жительства, уровню образования, семейному положению и величине среднедушевых денежных доходов.[[30]](#footnote-31)

Изменение численности населения в результате рождений и смертей называют естественным движением населения. Естественное движение населения изучают с помощью абсолютных и относительных показателей. К абсолютным показателям относятся:

1) Численность родившихся в данном регионе за определенный период  
времени (человек). (Р).

2) Численность умерших в данном регионе за определенный период времени (человек).(У).

3) Величина естественного прироста (естественной убыли) населения,  
которое определяется как разность между численностью родившихся и  
умерших в данном регионе за определенный период времени (человек): ЕП =  
P-Y.

К относительным показателям относятся:

1. Общий коэффициент рождаемости - это сколько человек рождается в данном регионе в течение определенного периода времени в среднем на
2. каждую 1000 человек наличного населения. Вычисляется в промилле (%о).
3. Общий коэффициент смертности показывает сколько человек умирает в данном регионе в течение определенного периода времени в среднем на каждую 1000 человек наличного населения. Вычисляется в промилле (%о).
4. Коэффициент естественного прироста населения характеризует величину естественного прироста, приходящуюся в данном регионе за определенный период времени в среднем на каждую 1000 человек наличного населения. Вычисляется в промилле (%о) и другие.

Кроме перечисленных показателей в демографической статистике вычисляют следующие специальные показатели:

-возрастные коэффициенты рождаемости и смертности, коэффициент плодовитости, коэффициент младенческой смертности, ожидаемая продолжительность жизни, коэффициент брачности, коэффициент разводимости.

В этом исследовании проведен анализ демографической статистики не по всем показателям. Автор исследования поставил целью изучение только естественное движение населения Тайшета в годы Великой Отечественной войны в абсолютных и относительных показателях: численность родившихся и умерших и определение величины естественного прироста населения; общие коэффициенты рождаемости и смертности и коэффициент естественного прироста; коэффициент младенческой смертности.

Как уже сказано, естественное движение населения изучают с помощью абсолютных и относительных показателей.

Определим абсолютные показатели. Общие данные о численности родившихся и умерших в г.Тайшете в годы Великой Отечественной войны приведены в сводной таблице № 1 и на графике 1. За все годы войны в Тайшете родилось 2383 человек, умерло же 1850 чел. Значит, естественной убыли населения нашего города за годы войны не произошло - число родившихся превышает число умерших тайшетцев за период 1941-1945 гг.

Величина естественного прироста составила за все годы войны +533 чел**.** Лишь за один год войны -1943 г. наблюдается естественная убыль:- 48 чел.

Поданным таблицы видно, что рождаемость постоянно сокращалась в период 1941-1944 годы. В 1945 г. наблюдается небольшой рост рождаемости. Тем не менее, в 1945 г. рождаемость составила всего 44.8 % от уровня предвоенного 1940 года. Наибольшее сокращение рождаемости произошло 1943 г. (43.7 % от уровня 1940 г., меньше родов на 454 случая) и в 1945 г. (41.7 % к уровню 1940 г., меньше родов на 470 случаев). К 1943 году число рождений уменьшилось на 56 %, к 1944 г. на 58 % к довоенному уровню. В 1950 г. рождаемость составила 146 % к уровню 1940 г., произошло увеличение числа родов на 372 случая, и составила 1179 родов. Как видим, ущерб нанесенный войной естественному движению населения Тайшета был преодолен окончательно через 10 лет после окончания войны. В 1950 г. рождаемость составила 146 % к уровню 1940 г., произошло увеличение числа родов на 372 случая, и составила 1179 родов.

Смертность увеличивалась все первые годы войны. В 1942 г. она составила 195 % к довоенному уровню (умерло 591 чел, в 1940 г. умерло 333 чел.). Но естественная убыль населения Тайшета приходится не на 1942 г., год наивысшей смертности, а на 1943 г., потому что именно в 1943 г. была самая низкая рождаемость, хотя смертность сокращалась стабильно после пика в 1942 г.

Теперь определим относительные показатели рождаемости и смертности населения Тайшета. Как было сказано, относительный показатель рождаемости это общий коэффициент рождаемости,показывающий, сколько человек рождается в данном регионе в течение определенного периода времени (например, за год) в среднем на каждую 1000 человек наличного\* населения. Вычисляется в промилле (%о). Чтобы подсчитать общий коэффициент рождаемости надо численность населения Тайшета, например 1943 году (год наименьшей рождаемости в абсолютных показателях), разделить на число родов.

Численность населения Тайшета на 1943 г. примерно 16 500 чел., а число родов 353, то коэффициент рождаемости составил 2.13 промилли. Общий коэффициент смертности составил в 1942 г. (самая высокая смертность в абсолютных показателях) - 2.79 промилли.

Общий коэффициент смертности составил в 1942 г. (самая высокая смертность в абсолютных показателях) - 2.79промилли. Таким образом, последствия войны сказались на общей демографической обстановке Тайшета, населенного пункта находящего очень далеко от фронта, в глубоком тылу. Естественная убыль населения Тайшета в 1943 г. это косвенные потери военных лет. Рождаемость сократилась по следующим причинам - призыв мужчин на фронт (призвано на фронт около 12 тыс. мужчин в целом по Тайшетскому и Шиткинскому районам),опасения женщин рожать детей в условиях войны. Смертность увеличилась по причине роста заболеваемости, ухудшение медицинского обслуживания, плохого питания.

Детская, младенческая и общая смертность показана на графике 2. В годы войны детская смертность составила 33.6 %, или 801 из 2383 чел. умерших. Младенческая же смертность была выше, чем детская в целом. Дети в возрасте до 10 лет умирали в основном в возрасте до 1 года. Процент младенческой смертности составил за все годы войны 18,5 % от числа всех умерших, или 55 % от общей детской смертности. Для сравнения, в 1950 г., уже после войны, детская смертность составила 54.7 % от числа всех умерших, а младенческая смертность составила 51.6 %, и 94.3 % от детской смертности. Автору исследования не удалось выяснить, почему произошел подъем младенческой смертности пять лет после Победы в войне. В годы войны дети и младенцы умирали от воспаления легких (23,4%), токсической диспепсии 13.3 %, от туберкулеза различных органов 10.1%, дизентерии 3.6 %, пневмонии 2.6 %.

Акты о смерти дают возможность обобщить сведения о причинах смертности. Обобщение данных показано на диаграмме 1. Оказалось, что 15.2 % (282 чел) умерло от сердечно-сосудистых заболеваний, 6.5 % (121 чел.) от туберкулеза различных органов. 72 человека (3.9 %) умерло от воспаления легких, 68 человек или 3.6 % умерли от пеллагры, которая развивалась из-за недостатка в организме никотиновой кислоты. Это следствия плохого питания. От «старческой дряхлости», как записано в актах о смерти, то есть в преклонном возрасте, умерло 54 чел. (2.9 %). Столько же человек умерло от рака. От менингита умерло 32 чел. (1.7 %). От несчастных случаев, включая убийства, погибло 34 чел. (1.8 %). В предвоенном 1940 г. тайшетцы умирали от тех же заболеваний, почти в тех же процентах. Например, от сердечно­сосудистых заболеваний умерло 34 чел или 11.2 % от общего числа случаев смерти. Высокой была смертность и от туберкулеза - 3.9 %, от рака 3.9 %.

Новой причиной смертности тайшетцев стало заболевание пеллагрой. В актах о смерти за 1940 г. она не называется, а в годы войны от нее умерло 3.6 % умерших. Ухудшение качества питания в годы войны привело к развитию этого заболевания.

В СССР, стремясь увеличить численность населения в предвоенных условиях и в годы войны, принимались разнообразные меры для поощрения женщин к рождению детей, укрепления семьи:

1. установление (1941-1957) специального налога на всех бездетных и малодетных граждан за исключением одиноких женщин, учащихся, пенсионеров и инвалидов;

2. трудовые льготы беременным - перевод на более легкую работу, запрещение сверхурочных работ, освобождение от ночных работ и т. д.;

3. организация женских и детских консультационных пунктов или консультаций;

4. специальные отпуска роженицам, работающим в народном хозяйстве - 56 дней до родов и 56 дней после родов, т. е. 112 дней;

5. специальные пособия роженицам, работающим в народном хозяйстве, частично или полностью заменяющие заработную плату, которой они лишаются во время 112-ти-дневного отпуска. Кроме этого пособия нуждающимся роженицам выдается еще небольшое единовременное пособие на приобретение предметов ухода за ребенком;

6. перерывы в работе на кормление ребенка с сохранением средней заработной платы: два получасовых перерыва при семичасовом рабочем дне и один получасовой перерыв при шести часовом рабочем дне;

7. организация детских учреждений и другие меры.

Понятно, что многие из этого в годы войны выполнялось не полностью, в зависимости от местных условий и возможностей.

Рассмотрим, как в Тайшете в годы Великой Отечественной войны, выполнялись государственные меры регулирования естественного движения населения.

С 1 октября 1941 г. в СССР был введен налог на холостяков, одиноких и бездетных граждан. Этим налогом облагались одинокие и семейные, не имеющие детей, граждане: мужчины в возрасте свыше 20 до 50 лет и женщины в возрасте свыше 20 до 45 лет. Освобождались от обложения налогом военнослужащие и их жены; учащиеся средних и высших учебных заведений мужчины в возрасте до 25 лет и женщины в возрасте до 23 лет; пенсионеры; лица обоего пола, если им или их супругам по состоянию здоровья, в соответствии с решением врачебной комиссии, противопоказано деторождение.

С рабочих и служащих и приравненных к ним по обложению подоходным налогом граждан налог исчисляется в следующих размерах: а) при месячном заработке до 150 руб. — в размере 5 руб. в месяц; б) при месячном заработке свыше 150 руб. — в размере 5% заработка. С литераторов и работников искусства налог исчисляется в размере 5% их заработной платы. Семьи с одним ребенком платили дополнительно 1% за малодетность, а имеющие двоих детей – 0,5%. Такая мера была направлена на утверждение устойчивого массового сознания того, что оптимально семья должна иметь в среднем не менее трех детей. Автору исследования не удалось пока найти данные о количестве тайшетцев, выплачивавших этот налог. [[31]](#footnote-32)

Государство стремилось укрепить советскую семью, не дать ей разрушаться. Поэтому был усложнен процесс развода: он производился не путем регистрации в органах Загса, а производился в судебном порядке. Порядок этот был сложным: необходимо было подать заявление в суд; оплатить это в размере 100 руб.; в суд вызывался другой супруг и свидетели регистрации брака; в местной газете публиковалось объявления о возбуждении дела о разводе (за счет супруга, подавшего заявление); судебный процесс шел в два этапа - осуществлялась судом попытка примирения сторон; назначался испытательный срок; учитывалось положение детей; происходил раздел имущества; осуществлялась оплата развода в размере от 500 до 2000 рублей. Развод был сложным процессом, публичным, дорогим**.** Как выглядело объявление в газете о разводе показано на фотокопии газетной статьи (приложение 6).

Вероятно, что усложнение процесса расторжения брака повлияло на количество разводов в Тайшете. Статистика следующая: за 10 лет (1940-1950 гг.) в Тайшетском и Шиткинском районах было зарегистрировано 1108 браков и всего лишь 25 разводов.[[32]](#footnote-33) Упрочнение семьи способствовало росту рождаемости.

Среди мер государства по повышению рождаемости была помощь многодетным матерям. Многодетными считаются замужние и вдовые матери, имеющие трех и более детей. Как правило, многодетные семьи имеют пониженный материальный уровень. Заработки в кругу рядовых рабочих не имеют резких различий. Поэтому чем меньше детей, тем выше материальный уровень семьи и, наоборот, чем больше детей, тем ниже материальный уровень семьи.

Чтобы не снижать материальный уровень своей семьи, супруги стремятся ограничить число детей и избежать многодетности. Но это ведет к снижению рождаемости в стране и уменьшению естественного прироста населения. Поэтому государство, заинтересованное в повышении естественного прироста населения, принимало меры к выравниванию материального положения различных семей путем некоторой помощи многодетным матерям в форме пособий. Пособия многодетным матерям в СССР были введены в 1936 году.

8 июля 1944 г. был издан Указ Президиума Верховного Совета «Об увеличении государственной помощи беременным женщинам, многодетным и одиноким матерям, усилении охраны материнства и детства, об установлении почетного звания «Мать-героиня» и учреждении ордена «Материнская слава» и медали «Медаль материнства» (приложение 7). Как видим, государство применяло материальные и моральные меры поощрения многодетности. По архивным данным за период войны (июнь 1941 г. – май 1945 г.) Тайшетский райисполком принял решений о выдаче пособий 225 многодетным женщинам в районе, из которых 48 чел. проживало в городе Тайшете:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего женщин  получили пособия | в т.ч. за 3-го | в т.ч. за 4-го | в т.ч. за 5-го | в т.ч. за 6-го | в т.ч. за 7-го | в т.ч. за 8-го | в т.ч. за 9-го | в т.ч. за 10-го | в т.ч. за 11-го |
| Всего женщин получивших пособия | 225 | 6 | 10 | 7 | 6 | 109 | 60 | 23 | 3 | 1 |
| В т.ч. жительницы г.Тайшета | 48 | - | - | 1 | - | 32 | 12 | 4 | - | - |

Из таблицы видно, что самое большое количество детей в семьях тайшетцев 7,8,9 детей.

Количество многодетных матерей, получивших пособия, сокращается: на 1942 год – 90 чел., а в 1945 г. всего 26 чел. Еще один момент, в 1944, 1945 гг. больше стало матерей имевших от 3-х до 5-ти детей.

Общий вывод из этих данных – сокращение рождаемости. И государственные меры не способствовали ее повышению.

Пособия, конечно же, помогали материально многодетным семьям. Размеры пособий были разные: суммарно (единовременно и ежемесячно), например Валетчик А.И. получила 7 ооо руб., другие женщины по 5,3 тыс.рублей. Впервые в годы войны в марте 1945 г. произошло награждение 9-ти тайшетских женщин, точнее шиткинских женщин,: медалями «Медаль материнства» 1 степени две женщины за рождение 6 детей, 2 степени – 6 женщин за рождение пятерых детей и орденом «Материнская слава» 3 ст. одна женщина за рождение семерых детей. Присвоение таких высоких званий и наград публиковалось в местных газетах. (фото ).[[33]](#footnote-34) Со времени принятия названного Указа (с июля 1944 г.) и до 1960 год в Тайшетском районе было награждено 699 матерей, в т.ч. «Мать героиня» - 10 чел., «Материнская слава» 1 степени – 25 чел., 2 степени – 46, 3 степени – 89 чел.; «Медаль материнства» 1 степени – 170 чел., 2 степени – 359 чел. Всего на учете в городском отделе социального обеспечения в 1960 г. 962 многодетных матерей. [[34]](#footnote-35)

В годы войны принимались меры по охране здоровья женщин и детей, по развитию дошкольных учреждений. Конечно, не во всех городах реальное положение дел в этом было различным.

В городе Тайшете накануне войны (1940 г.) имелось 5 детсадов на 150 детей. Такое количество детсадов сохранилось все годы войны. Некоторые из них были ведомственными, то есть принадлежали предприятиям, а не городским органам власти. Например, железнодорожный детский сад на 40 детей, детсад Южного исправительно-трудового лагеря на 50 детей. Детские ясли находились в системе здравоохранения, а не образования. В Тайшетском районе в 1939 г. имелось 7 постоянных детяслей на 216 мест, из них в городе - 2 (75 детей) и 6 в сельской местности (141 ребенок).[[35]](#footnote-36) Это количество детских яслей сохранилось и в годы войны. Как видим, число мест в детских яслях, детских садах было очень мало, что не способствовало росту рождаемости в годы войны.

Рассмотрим теперь, как в Тайшете выполнялись государственные меры по сохранению здоровья женщин.

Охарактеризуем сеть медицинских учреждений. В Тайшетском районе в 1940 г. имелось шесть амбулаторно-поликлинических учреждений, пять больниц на 150 коек, 12 фельдшерских пунктов, один здравпункт, в которых работало 10 врачей и 35 работников среднего медицинского персонала. В Тайшете же имелись:

1. Поселковая амбулатория типа поликлиника, пропускная способность больных в день 160 человек.

2. Ж.д. амбулатория типа поликлиника пропускная способность больных в день 210 человек.

3. Районная больница имеет терапевтическое и родильное отделения Всего в больнице 50 коек и кроме того 5 коек для рожениц при ж.д. врачебном участке.

4. Два санитарных участка 1 поселковый, второй транспортный.

5. Инфекционное отделение на 15 коек.

6. Оздоровительный пункт.

Как видно из этого перечня медучреждений, в городе не было ренгенкабинета, кабинета светолечения, женской и детской консультаций. Количество коек в районной больнице для рожениц было всего пять, выходит, что тайшетские женщины по большей части рожали дома в присутствии акушерок. В 1941 г. был открыт туберкулезный кабинет (с 1949 г. - туберкулезный диспансер), в 1943 г. кожно-венерологический диспансер.[[36]](#footnote-37)

Таким образом, в Тайшете не было достаточных медицинских условий для обеспечения высокой рождаемости, снижения младенческой смертности. Получается, что тайшетские женщины много рожали, но и много теряли детей по причине младенческой смертности.

Война принесла колоссальный ущерб нашей стране. Даже в глубоком тылу, далеко от боевых действий, люди на себе испытали трагедию войны. Трагедия пришла в наш город в виде похоронок – многие тайшетцы погибли на фронте. Это прямые потери нашего города. Тайшет понес и косвенные потери - сократилась рождаемость, выросла смертность. Причины косвенных потерь раскрыты в данном исследовании. Война это всегда большая трагедия для всей страны. Не важно, близко ли от фронта или далеко была та или иная ее часть. Для мирного населения тыловых районов война обернется косвенными людскими потерями.

**Литература**

1. 60-летие окончания второй мировой и Великой Отечественной: победители и побеждённые в контексте политики, мифологии и памяти. Материалы к Международному форуму (Москва, сентябрь 2005).-М., 2005.

2.Козлов В.И. О людских потерях Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов//История СССР, №2 1989 г., стр. 132-139.

3. История России. XX в. Учебник истории для 9 класса.

4.Селезнева Т.А., Селезнев Е.С. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Часть 1. Накануне войны.

5.Эл.ресурс. Задачи статистики в рыночной экономике. Система показателей демографической статистики. BestReferat.rmreferat-125869.html

**Рубцов Павел, Фокин Вячеслав**

10 кл., школа № 85; творческое объединение краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»

**Из истории гражданской авиации Тайшетского района**

Гражданская авиация – отрасль экономики, обслуживающая потребности государства и населения в воздушных перевозках. В СССР гражданская авиация объединялась в одну большую производственную компанию – Аэрофлот, созданную в 1923 году и возглавлялась с 1964 г. Министерством гражданской авиации СССР. Гражданская авиация располагала своим воздушным транспортом. Воздушный транспорт - один из видов транспорта, осуществляющий перевозку пассажиров, грузов, почты воздушным путем по специально проложенным воздушным линиям.[[37]](#footnote-38) Воздушными линиями (авиалинии или авиатрасса) называются утверждённые маршруты регулярных полетов транспортных самолетов.[[38]](#footnote-39) Эти маршруты обеспечиваются аэродромами и необходимым оборудованием (радиомаяки, опознавательными знаками, служебными помещениями, приборами связи и др.). В отдельных случаях самолеты летят по специально проложенным авиалиниям. Первая авиалинии в СССР была проложена в 1923 году от Москвы до Нижнего Новгорода. К 1968 г. в СССР уже было 2.5 тыс. авиалиний (общая протяженность - 600 тыс. км), в 1940 г. всего 144 тыс. км. Быстрое увеличение протяженности авиалиний в СССР началось со 2-й половины 50-х годов 20 века. Воздушные линии делятся на международные, союзные, республиканские, местные (областные, районные).

Освоение богатых природными ресурсами громадных пространств Сибири в условиях практического бездорожья очень быстро придало авиации особую значимость. В мае 1928 г. в Иркутске было создано Управление сибирских воздушных линий, и начиналась прокладка первых трасс регулярных сообщений с Бодайбо, Якутском, Москвой. В 1932 г. была открыта трасса Москва — Владивосток, освоение и обслуживание которой на участке Иркутск — Могочи осуществляли иркутские авиаторы. В 1934 г. строятся аэропорты в Иркутске, Тулуне, Голоустной. В 1930-е гг. открываются местные авиалинии, обслуживающие основные горнопромышленные районы Восточной Сибири. В 1929 г. Управление сибирских воздушных линий располагало пятью самолетами, в 1932 г. их стало 36, в 1937 г. — 89. В 1937 г. появились 4-х моторные самолеты типа Г-2 и гидросамолеты МП-1, оборудованные радиостанциями. По мере освоения трасс и развития материально-технической базы Аэрофлота расло число рейсов и объемы перевозок. В 1932 —1937 гг. количество рейсов увеличилось с 525 до 7889, грузов — с 53,9 до 2126,4 тонн, пассажиров — с 1296 до 8914 человек.[[39]](#footnote-40)

Активная прокладка авиалиний в Тайшетском районе, регулярные полеты самолетов гражданской авиации в пределах района стали обычным явлением 60-е годы ХХ века. Постройка аэропортов в населенных пунктах и в Тайшете, перевозка пассажиров и почты, опыление сельскохозяйственных угодий и лесов – стало важной частью экономики Тайшетского района.

Изучение и описание работы этой отрасли транспорта пополнит недостающие страницы истории нашего района. В исследование включена глава «Тайшетское небо», в которой приведены разные сведения косвенного отношения жителей Тайшетского района к развитию авиации СССР, как в мирное, так и в военное время.

В 90-е годы ХХ века местные авиалинии, аэропорты в СССР стали закрываться, содержать их стало невыгодно. Многие населенные пункты и люди лишились удобного вида транспорта. Сегодня правительство Российской федерации начало обращать внимание на необходимость развития местной авиации. Наше исследование доказывает необходимость развития малой авиации для обслуживания местных, районных, областных, межобластных авиалиний.

Важным источником для исследования являются фонды архивного отдела администрации Тайшетского района. Это фонды № 77 содержащий решения Тайшетского исполнительного комитета районного Совета депутатов трудящихся (райисполком) и Тайшетского исполнительного комитета городского Совета депутатов трудящихся (горисполком). Документальным подтверждением наличия в Тайшете аэропорта является «Докладная записка по вопросу о переводе рабочего поселка Тайшет в город» Тайшетского поселкового Совета депутатов трудящихся датированная июлем 1937 г., хранящаяся в данном фонде. На существовании в Тайшете аэродрома указывает перечень предприятий и учреждений, включенный как приложение к докладной записке.[[40]](#footnote-41) Другим важным документальным свидетельством о существовании в нашем городе такой посадочной площадки ранее 1937 г. является фотография о 1-ом Тайшетском районном слете передовиков производства и культуры, который состоялся в июле 1935 г.[[41]](#footnote-42) На одной из фотографий запечатлен самолет У-2, приземлившийся в Тайшете в дни слёта. Материалы районной газеты (фонд 124 – бронированные номера районной газеты «Заветы Ильича», «Заря коммунизма», «Бирюсинская новь») за период 1947- 1970 гг. содержат различные сведения об авиатранспорте нашего района: о начале регулярных полетов самолетов, имена работников Тайшетского аэропорта и др. сведения, важные для данного исследования. Различные сведения об авиатранспорте района, его использовании получены авторами исследования из воспоминаний тайшетцев, записанных в ходе исследовательской работы.[[42]](#footnote-43)

Архив Тайшетского района не хранит материалы о производственной деятельности Тайшетского аэропорта, потому что он подчинялся Нижнеудинскому авиаотряду. Архивный фонд «Нижнеудинский авиаотряд» хранится в Нижнеудинском районе. По этой причине нет возможности охарактеризовать экономическую роль авиатранспорта в хозяйстве Тайшетского района. Это значительно ухудшает проведенное исследование.

Сведения для главы «Тайшетское небо» получены из газеты «Большевистский путь» Шиткинского района времен войны, из «Зари коммунизма» взята статья о выпускнике нашей школы В.Глазкове, из Интернет-сайта «Мои года» о Л.Бадине, Н.Курбатове, В. Глазкове.

В жизни Шиткинского и Тайшетского районов в довоенное время произошло несколько событий связанных с авиацией. Эти события были короткими, но яркими. Они не повлияли на социально-экономическое развитие районов, но вносили в жизнь тайшетцев и шиткинцев яркие впечатления, способствовали представлениям о событиях самолетостроения, развития авиации в стране, воспитанию патриотизма.

Из районной газеты «Большевистский путь», сообщений радио тайшетцы знали о том, что 18 мая 1935 года в г.Москве произошла катастрофа самолета «Максим Горький». АНТ-20 «Максим Горький» — советский агитационный, пассажирский многоместный, 8-моторный самолёт, самый большой самолёт своего времени с сухопутным шасси. Он был построен на авиационном заводе г. Воронежа. Районная газета «Сталинский путь» опубликовала сообщение Востсибтасс (агенство новостей Восточной Сибири) об этой трагедии. Совет Народных Комиссаров (СНК, правительство СССР) и ЦК ВКПб (Центральный комитет Всесоюзной Коммунистической партии большевиков) постановили: взамен погибшего самолета «Максим Горький» будет построено три новых с названиями «Владимир Ильич Ленин», «Иосиф Сталин» и «Максим Горький».

Погибший самолет-гигант АНТ-20 (длина 33 м., размах крыльев 63 м., дальность полета 1000 м., высота полета 7 тыс.м.) был назван в честь 40-летнего юбилея литературной деятельности писателя М.Горького. Было построено два таких самолета.

Советские люди активно включились в сбор средств на постройку новых самолетов-гигантов. Не отставали от них и тайшетцы, шиткинцы. Вот что сообщалось в местной районной газете тех лет: 21 мая тайшетские учителя произвели подписку на постройку самолетов и тут же внесли 72 рубля. Работники Союза Рабочего просвещения, Тайшетской МТС отчислили на это свои однодневные заработки. Бывшие партизаны Шиткинского фронта внесли в фонд постройки самолетов 85 руб. Жичкин М., например, внес 15 рублей, Юшков – 30, Иванов – 10, Корчагин -30, Бокарев – 10 руб. На 4 июля 1935 г. по всей стране было собрано 68 млн.113 тыс. 276 руб. Кроме того поступило 14 242 рубля валютой.[[43]](#footnote-44) Известно, что был построен только один самолет-дублёр АНТ-20 (АНТ-20 бис (ПС-124), гл.конструктор А.Н.Туполев (самолет разбился при посадке в декабре 1942 г.)[[44]](#footnote-45). Планировалось построить ещё 18 самолётов АНТ-20 бис, однако ни он, ни АНТ-20 так и не были пущены в серию. Существовали также проекты ещё больших машин АНТ-26 и АНТ-28, но работы по ним были прекращены в 1936.[[45]](#footnote-46)

Собирая материалы для этого исследования удалось установить, что некоторые парни Тайшета и Тайшетского района в предвоенные годы поступали учиться в Иркутскую авиатехническую и летно-планерную школы. Например, ветеран локомотивного депо Мурсюкаев Х.А.[[46]](#footnote-47) , выпускник железнодорожной школы Тайшета (ныне это СОШ № 85 им. Н.Д.Пахотищев). Многих парней тянуло не просто в авиацию, а именно в небо, не обслуживать, а летать на самолётах. Николай Дмитриевич Пахотищев закончил в 1940 г. Челябинское военно-авиационное училище, стал штурманом военного бомбардировщика. 29 июня 1945 г. ему было присвоено звание Герой Советского союза.[[47]](#footnote-48)

Степан Степанович Брюханов, житель д.Талая, в 1941 г. окончил Омскую военную авиационную школу пилотов. Был командиром эскадрильи, совершил 125 боевых вылетов. 29 июня 1945 г. ему посмертно было присвоено звание Герой Советского союза.[[48]](#footnote-49)

Краеведческий поиск дал интересные материалы о тайшетцах, о выпускниках школы № 85, которые связали свою судьбу с авиацией, стали участниками важных событий военных лет имеющих международное значение.

В книге М.Денискина «Иркутск крылатый: люди и самолёты войны», часть 6, «По секретному маршруту» [[49]](#footnote-50) обнаружены следующие интересные подробности: «На радиста» они стали учиться еще перед войной – тайшетские мальчишки Лёва Бадин, Витя Глазков и Коля Курбатов. Война развела друзей. Бадин попал в 12-ю Особую группу и стал гонять на фронт наши Ил-4 из Приморья. Глазков в г.Иванове ждал отправки в Якутск. А Курбатов проходил подготовку во Внукове…». Получается, что четыре выпускника школы № 85 (бывшая ж/д средняя школа №1) стали летчиками, штурманами, бортрадистами боевой авиации!

Л.Бадин, В.Глазков, Н.Курбатов оказались на легендарной авиатрассе Аляска – Сибирь (АлСиб). Сейчас история этой трассы, по которой в военные годы перегонялись самолеты для Красной армии из США по ленд-лизу, или из Иркутского авиазавода на фронт - очень популярна. Многие историки, писатели, поисковики и даже школьники нашего района изучают, пишут, ищут остатки самолетов потерпевших катастрофы. Об участии бортрадиста Виктора Дмитриевича Глазкова в перегоне самолетов из Аляски в Красноярск районная газета «Заря коммунизма» писала еще в 1989 г.[[50]](#footnote-51) В.Д.Глазков выполнял свой боевой долг бортрадиста на трассе Алсиб с сентября 1942 года, участвовал в перегоне 286 самолетов! В экипаже Героя Советского союза летчика Г.С.Бенкунского, В.Д.Глазков совершил в 1944 г. доставку советской делегации во главе с А.А.Громыко в Вашингтон.[[51]](#footnote-52) Лев Иванович Бадин был на АлСибе бортрадистом 3-го перегоночного полка. Бортрадист Николай Васильевич Курбатов летал по трассе Алсиб, а весной 1945 г. был в составе экипажа самолета, который доставил делегацию Украинской ССР во главе с Д.З. Мануильским на конференцию ООН в США. Конечно, во время проведения этого исследования, не удалось собрать сведения о всех тайшетцах, воевавших в авиационных частях или,так или иначе, были связаны с авиацией в мирное время.

В годы Великой Отечественной войны Шиткинский и Тайшетский районы были глубоким тылом, находились далеко-далеко от фронта. Но даже здесь жизнь тайшетцев и шиткинцев оказалась связанной с войной советских летчиков против немецко-фашистских войск.

В небе Тайшета пролегли авиалинии по перегону боевых самолетов с Иркутского авиационного завода на фронт. Один из таких самолетов в 1942 г. был вынужден совершить посадку на лед реки Бирюса в районе д.Джогино. Из Иркутска прибыла ремонтная бригада. Самолет отремрнтировали. Колхозники помогли расчистить взлетную полосу, и он продолжил полёт.[[52]](#footnote-53)

Учащиеся школы-интернат № 11 Чунского района (поисковый отряд «Следопыт»), под руководством педагогов А.П.Чувасова, И.Д.Щербаковой , поисковика из Черемхово В.А.Щелина, инженера Иркутского авиазавода А.Ю.Бойко организовали в июле 2003 г. поход в верховья р.Тагул для поиска самолета, упавшего в тайге в 1943 г. Об этом случае знал житель Тайшетского района П.А.Мороз: «… В 1972 году я работал охотником-промысловиком и видел разбитый самолет неизвестной мне конструкции – в 4 километрах от моей промысловой избушки на реке Тагул Тайшетского района. От реки самолет лежит, примерно, в километре. По словам старых охотников, разбился он в 1943 году…». В годы войны Иркутский авиазавод им. Сталина № 39 изготавливал бомбардировщики Пе-2, Ил-4, Ер-2. Из отчета А.Ю.Бойко: «Обломки упавшего самолета нашли на границе с Тофаларией. Это был самолет Ил-4, дальний бомбардировщик, построенный в 1943 г., бортовой номер 514396 . Он летел по маршруту Иркутск – Красноярск осенью 1943 г. Пилотская кабина полностью выгорела, под обломками и толстым слоем мха были обнаружены человеческие костные останки. Останков штурмана и стрелка-радиста не найдено. Штурманская кабина обнаружена в 50 метрах выше по склону сопки – в относительно хорошем состоянии. Видимо, от удара о деревья кабина отделилась еще в момент падения. Останки пилота вывезены с места катастрофы и переданы в Чунскую районную администрацию…». В 2005 г. останки были торжественно захоронены. Чунским следопытам удалось установить в 2006 г., что «…по архивным документам Управления авиации дальнего действия и 73-й вспомогательной авиадивизии ДД за 1943 год установлено, что 28 мая 1943 года в районе п. Тагул, находящегося в 115 км от Нижнеудинска Иркутской области, произошла катастрофа самолета Ил-4 № 5143911. Состав экипажа: командир отряда 105 ВАП АДД лейтенант Никитин Александр Алексеевич, бортмеханик Сидоров Илья Трофимович, бортрадист Щекин Василий Григорьевич. Вышеуказанный экипаж перегонял самолет с завода № 39 в части действующей армии».[[53]](#footnote-54)

Новую страницу краеведения Тайшетского района открыли ребята из военно-поискового отряда «Исайкина заимка» под руководством Чистовой Татьяны Степановны: «В 2005 году поисковики совершили три экспедиции. Первая экспедиция 29 августа не увенчалась успехом, но удалось записать рассказ местного жителя мы записали: «Осенью 1943 года, как обычно, мы учились в школе. Во время большой перемены я побежал домой (мне в ту пору было 8 лет). Бегу назад, вижу – из леса валит густой черный дым. Сказали, что упал самолет. Наш односельчанин-фронтовик пошел к месту катастрофы. Вернувшись, он рассказал, что действительно там горел самолёт. Но больше ходить туда было некому: ребят не пускали, а мужчины все были на фронте. Несколько лет спустя мой старший брат ходил в те места за ягодой, черемшой и приносил обломки самолета. Рассказывал, что на месте трагедии макушки деревьев сбиты».[[54]](#footnote-55)

Другой рассказчик вспоминал, что в самолете было два летчика, один погиб, повис на березе, другой остался жив. Обоих пилотов представители местного отдела НКВД забрали в Шиткино. Погибшего увезли на телеге, другой же шел пешком. Позже наш собеседник вспоминает, как ходили с сыном на охоту и на земле случайно увидели шасси. Начали раскапывать, увидели проводки и сплавы. Но больше копать побоялись по причине возможного взрыва. Место трагедии в 80-х годах уже заросло мхом. Находили гильзы, остатки парашюта. Принес кое-какие детали в сельский совет. Показал тогдашнему председателю, но особого интереса никто не проявил.

Останки самолета все же удалось найти: передняя стойка шасси, остатки заднего шасси, тормозных дисков и много мелких деталей. По надписям на найденных табличкаот агрегатов было очевидно, что самолет был средний бомбардировщик А-20 «Бостон». [[55]](#footnote-56)

Авиакатастрофы в тайшетском небе не прекратились с завершением войны. 28 сентября 1946 года в 11 часов 45 минут с заводского аэродрома поднялся Б-25 «Митчелл», переделанный в транспортный. Рейс был плановый до Уфы. Управление в этой машине рассчитано на двоих (летчики сидят рядом), потому самолет пилотировали летчики-испытатели 3-го класса майоры Тихонов Павел Иванович и Холодов Александр Алексеевич. В составе экипажа — бортмеханик Токарев Василий Матвеевич, второй бортмеханик Наумник Степан Адамович и бортрадист Литвиненко Николай Моисеевич. В качестве пассажира летел работник завода Вайнберг Петр Львович. Почти через два часа после старта радиосвязь с бортом прервалась.

Лишь через несколько дней из Тайшета на завод сообщили о катастрофе. Акт комиссии по расследованию : «3 октября комиссия добралась к месту катастрофы: 9 километров от деревни Черманчет (район села Шиткино), 610 километров от заводского аэродрома. По заключению комиссии, в районе Черемхово самолет попал в низкую облачность. В слепом полете прервалась связь с Иркутском, Нижнеудинском и Красноярском. Облачность пробили над селом Шиткино — село и реку Бирюсу ошибочно приняли за реку Кан и населенный пункт Ашкаул, что в 15 километрах южнее города Канск. После этого с набором высоты пошли на север. Через некоторое время моторы стали давать перебои, горючее было на исходе. Командир экипажа приказал всем уйти в хвост самолета и приготовиться к вынужденной посадке. Приказу подчинились только Литвиненко и Вайнберг, которые остались в живых, получив незначительные ранения. Причины катастрофы: недостаточная проработка экипажем маршрута, неготовность к полетам в сложных метеоусловиях, отказ радиосвязи, минимальная заправка топливом.Летчики Тихонов и Холодов, бортмеханики Токарев и Наумник похоронены на Ново-Ленинском кладбище в Иркутске...» Награжденный в 1944 г. Золотой Звездой, двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени и медалями, демобилизованный герой с 1945 года Тихонов Павел Иванович работал летчиком-испытателем на Иркутском имени И.В.Сталина авиационном заводе № 39.[[56]](#footnote-57) Тайшетское небо еще хранит многие тайны и интересные сведения, связанные с авиацией военных и послевоенных лет.

Таким было тайшетское военное небо.

Местные гражданские воздушные авиалинии на территории Тайшетского района, вероятно, начали прокладывать после создания Нижнеудинского объединенного авиационного отряда, называвшийся на момент создания 20 мая 1929 г. «авиастанция». С 1936 г. она стала называться Нижнеудинский авиаотряд, а с 1947 года – Нижнеудинский авиационное предприятие, с 1964 года – объединенный авиационный отряд Восточно-Сибирского Управления гражданской авиации.[[57]](#footnote-58) Авторы читают, что именно Нижнеудинская авиастанция стала совершать первые полеты в Тайшет, так как других близких к нашему городу авиастанций Иркутской области не было. Вероятно, самолет У-2 именно этой авиастанции зафиксирован фотографии за июль 1935 г. (приложение 1). [[58]](#footnote-59) Но это ничем пока не подтверждено. Факт существования в Тайшете в 1937 г. аэродрома подтверждается докладной запиской исполкома городского Совета депутатов трудящихся по вопросу о переводе поселка Тайшет в город. В самой записке сказано, что в Тайшете существовала «посадочная площадка для самолетов Гражданвоздухофлота».[[59]](#footnote-60) О самолетах Гражданвоздухфлота в Тайшете можно прочесть в воспоминаниях Я.Мустафина. Он пишет «Двукрылые фанерные самолетики раза два в году приземлялись…, чем вносили и вносили в размеренную, спокойную жизнь тайшетцев великое смятение и радость. Глазеть на чудо ХХ века сбегались и стар и млад.».[[60]](#footnote-61) По сведениям Я.Мустафина аэродром находился где-то в районе современной улицы им. Горького, вероятно, ближе к зданию сегодняшнего военкомата и ДК железнодорожников. Более точное местонахождение этой посадочной площадки, иначе говоря, аэродрома, можно определить из следующего решения Тайшетского горисполкома: «Разрешить Ангарстрою МПС строительство в 1954 году больничного городка, школы на 440 мест и интерната на площади 25 га бывшего аэродрома».[[61]](#footnote-62)

Это уже не догадки, а документальное подтверждение, что аэродром в Тайшете находился там, где сейчас расположены ГПТУ-21, общежитие, стадион этого училища и школа-интернат № 24. Это не совеем там, как указывает в своих воспоминаниях Я.Мустафин.  О существовании в довоенные годы авиаполетов в Шиткинский район сведений авторы исследования не обнаружили. Каково было назначение авиатранспорта в довоенные годы – не известно. Документальных сведений о пассажирских, грузовых или иных полетах не обнаружено. По фотографии 1935 г. в Тайшет летали самолеты У-2.

Этот самолет был разработан коллективом, возглавляемым конструктором Н. Н. Поликарповым. Опытный экземпляр самолета был испытан в 1927 году. В январе 1928 года новый опытный самолет У-2 (учебный-второй) был передан на испытания. Его опробовал в воздухе знаменитый советский летчик М. М. Громов. Этот самолёт имел широкий спектр применения в сельском хозяйстве, связи и других областях. Существовали штабные и санитарные, предназначенные для аэрофотосъёмки, пассажирские, поплавковые и многие другие модификации. В 1932 году был разработан учебно-боевой вариант У-2 (У-2ВС). С началом Великой Отечественной войны У-2 стали переделывать в лёгкие ночные бомбардировщики. У-2 строился серийно до 1953 года, было построено 33 тыс. машин.[[62]](#footnote-63)

Авторам исследования не удалось установить, как была организована работа Тайшетского аэродрома, какие полеты совершали самолеты, были ли пассажирские авиарейсы. Вероятно, судя по техническим данным самолета У-2, авиаполеты совершались редко и по каким-то особым назначениям. По воспоминаниям Радионова А.М. «…тайшетский аэродром служил промежуточной или запасной посадочной полосой для самолетов, которые перегонялись с Иркутского авиазавода на запад страны. Он помнит даже случай, когда один из самолетов загорелся в воздухе и вынужден был приземлиться на аэродроме, пожар был ликвидирован.»[[63]](#footnote-64) Это единственное, но пока не проверенное, упоминание о назначении Тайшетского аэродрома.

Следующий этап развития местной авиации– послевоенный. О её существовании в Тайшетском районе в 50-е годы ХХ века в материалах районной газеты содержится крайне мало сведений. Это указывает на то, что как таковой отрасли хозяйства (авиатранспортной) района не было. Были лишь отдельные полеты сельскохозяйственного назначения. В эти годы в Иркутской области применение авиации в сельском хозяйстве расширялось год от года. «Самолеты использовались для подкормки растений в период всходов и вегетации, для борьбы с вредителями полей и лесов, аэросева семян лесов, таксации лесов, борьбы с лесными пожарами. Прополка зерновых культур с применением авиации была дешевле по стоимости, чем ручная прополка, на 50 рублей. В 1956 г. сельскохозяйственная авиация Нижнеудинского аэропорта оказала большую помощь колхозам и совхозам Нижнеудинского, Тулунского, Куйтунского, Тайшетского районов в подкормке растений, в борьбе с сорняками и т.д. Хорошие отзывы о работе самолетов получены из колхоза «Перелом» (с.Половино-Черемхово) Тайшетского района…». [[64]](#footnote-65) Не ясно, где совершали посадку эти самолеты сельхозназначения. Территория бывшего аэродрома Тайшета, как уже было сказано, в 1954 г. была отдана Ангарстрою для ведения строительства больничного городка, ГПТУ -21, школы, интерната. Сведений о существовании в это время нового аэродрома не обнаружено.

О строительстве нового аэродрома впервые был поставлен вопрос в марте 1959 г. Решением Тайшетского исполнительного комитета городского Совета депутатов трудящихся № 34 от 20 марта 1959 г. выделен земельный участок (15 га) на юго-восточной окраине города, в конце улицы им.Пушкина, по правую сторону от Серафимовского тракта между его 4 и 5 км. Выделение земли под аэродром было сделано по просьбе Нижнеудинского отдельного авиационного отряда Восточно-Сибирского транспортного управления Гражданского воздушного флота.[[65]](#footnote-66) Решение об отводе уже 65 га земли под аэродром было заново утверждено 15 апреля 1965 г. В октябре было принято еще одно решение – увеличить площадь под аэропорт до 252 га. [[66]](#footnote-67) В ноябре 1965 г. в Тайшете был открыт новый маршрут городского автобусного транспорта – «Автотранспортное предприятие – Аэропорт», что свидетельствует наличии действующего аэропорта.[[67]](#footnote-68) Действительно, в феврале 1965 года самолеты Тайшетского аэропорта летали по районным авиалиниям, о чем свидетельствует опубликованное в местной газете расписание полетов.[[68]](#footnote-69)

О развитии пассажирского авиатранспорта в 50-е годы тайшетцы только мечтали. Планировалось в июне-июле 1959 г. открыть авиалинии Тайшет – Иркутск, Тайшет – Октябрьский, Тайшет – Братск, Тайшет – Канск, Тайшет – Красноярск, перевозки пассажиров будут осуществлять самолеты АН-2.[[69]](#footnote-70) Самолет Ан-2 был основной самолет тайшетских авиалиний. Правда, в расписании полетов на 1965 г. назван еще самолет Як-12, но АН-2 (его называли «кукурузник», «Аннушка», а американцы почему-то называли «жеребёнком»), был основной воздушной «рабочей лошадкой». Этот самолет перевозил пассажиров, грузы, почту, совершал полеты по химической обработке полей, лесов, разведку пожаров и доставку пожарных-парашютистов к месту пожаров, совершал экскурсионные и санитарные полеты, летал для разведки ледостава и угрозы наводнений. Ан-2 летал зимой и летом, меняя в зимнее время колеса шасси на лыжи. Его салон был не прихотлив, мог быть переоборудован под любые нужды – санитарный самолет, десантный, с мягкими сидениями и с жесткими. Кабина самолета была рассчитана на двух пилотов – командира экипажа и второго пилота.

Активная роль авиатранспорта в хозяйстве Тайшетского района начинается в 60-х годах ХХ века. Был построен Тайшетский аэропорт. В 1965 году в Тайшетском районе действовало несколько авиалиний:

1. Тайшет – Кондратьево (Полинчет), через Шиткино, Тремино, Шелаево;

2. Тайшет – Шелаево (через Шиткино);

3.Тайшет – Братск (через Октябрьский);

4.Тайшет – Нижнеудинск ) через Алзамай – Костино)

5. Иркутск – Красноярск ( через Зима – Тулун – Нижнеудинск – Канск).

Воздушное сообщение было и с пос. Соляная. Авторам исследования не удалось пока установить, почему в расписании полетов в феврале 1965 г. в Соляную совершалось два рейса в день, а в осеннее – зимнее время рейсов в расписании не было. [[70]](#footnote-71)

Рейсы совершались самолетами Ан-2. Самый длинным маршрутом над территорией Тайшетского района был маршрут Тайшет – с.Кондратьево (Полинчет). Самолет Ан-2 преодолевал этот маршрут с посадками в Шиткино и Шелаево, конечной остановкой в Кондратьево за 2 часа, а чистое время полета 1 час.15 мин. Сегодня с п.Полинчет, с. Кондратьево нет ни железнодорожного, ни автобусного сообщений. Самолеты были единственным транспортом для жителей этих населенных пунктов.

Рейсы на Красноярск и Иркутск совершались нижнеудинскими летчиками, а не тайшетскими.

Коллектив Тайшетского аэропорта 1965 г.: пилот, командир экипажа – Валерий Налётов, второй пилот Анатолий Губанов, пилот Николай Распутин, пилот Алексей Шевцов, техник Константин Иванович Чернышов, радиооператор Александра Васильевна Юшманова, начальник отдела перевозок, кассир Алла Фаткулина. [[71]](#footnote-72)

Самолеты Тайшетского аэропорта совместно с Тайшетским комитетом ДОСААФ в 1965 г. организовали курсы парашютистов для будущих солдат Советской армии.[[72]](#footnote-73)

В 70-е годы некоторые аэропорты района были закрыты, а в некоторых населенных пунктах открыты. Например, аэропорт п.Квиток закрыли, а в с. Черчет открыли. Начальником Черчетского аэропорта, все годы его существования, был Готовко Михаил Иванович.

«Полеты по местным авиалиниям таких самолетов как Ан-2 сильно зависели от погодных условий – сильный ветер, плохая видимость, дожди или снег мешали полетам. Авиапассажиры всегда были заложниками погоды. Иногда они целыми днями сидели в аэропорту в ожидании погоды, а ее могло и не быть, полеты отменялись. Пассажиры вынуждены были искать иные способы добраться до места назначения. Не все самолеты были оснащены мягкими сидениями. Часто салон самолета имел жесткие боковые сидения. В салоне постоянно стоял громкий рев мотора. В зимнее время в салоне было холодно. Но пассажиры терпели эти неудобства только из-за экономии времени. Например, в с. Черчет не было автобусного, железнодорожного сообщения. Черчетцам приходилось ехать автобусом до с. Тремино, а далее, до Черчета, как придется, даже пешком 18 км. На весь этот путь уходил весь день. Самолетом можно было долететь за 30 минут, а с посадкой в Шиткино, Тремино за час. В таком же положении были жители пос. Полинчет, Кондратьево. Для них самолет был единственным видом транспорта.»[[73]](#footnote-74)

В 70-е годы ХХ века в Тайшетском аэропорту работали: начальник аэропорта Романов Виктор Павлович, пилоты Нижнеудинского авиаотряда (прикомандированные к Тайшетскому аэропорту) Кобяков Станислав Иванович, Сунсин Алексей Данилович, Кириндюлин Валерий Павлович, Семенов Виктор Максимович, Слободян Виктор Владимирович, Белобородов Николай Петрович, Ершов Владимир Ильич, Григорьев Олег (?); авиадиспетчеры Гайнетдинова Холеся Юсуповна, Белкин Анатолий Михайлович; радиооператор Мантузова Нина Егоровна; инженер узла связи Янченко Сергей Иванович; авиатехники Соловьев Анатолий Ефимович, Головчук Виктор Павлович, Шпаков Валерий Афанасьевич, Савкович Владимир Евгеньевич; шофер Поливанов Владимир Иванович; диспетчер Марач Сергей; кассиры Бондаренкова Любовь Ивановна, Кулакова Людмила Прокопьевна.

Начальниками сельских аэропортов Тайшетского района в 70-е годы были:

- п.Шиткино Резванов Александр

- п. Ново-Тремино – Ушаков Владимир

- с. Шелаево Кириллов Николай Павлович

- с. Кондарьево Гальянов Анатолий Иванович

- с. Черчет Готовко Михаил Иванович

- п. Соляная Щекачева Валентина Георгиевна.[[74]](#footnote-75)

С 1972 года пилотом работал Слободян Виктор Владимирович. После окончания школы № 85, он поступил в Бугурусланское летное училище гражданской авиации и закончил его в 1972 г. , получив профессию пилота гражданской авиации. Был направлен в Нижнеудинский авиаотряд на должность 2-го пилота самолета Ан-2. С декабря 1972 г. работал в Тайшетском аэропорту вторым пилотом, в 1976 г. назначен командиром самолета АН-2. В 1981 г. Виктор Владимирович уже командир звена самолетов Ан-2. В 1988 г. экипаж его самолета занял 2 место по итогам авиационно-химических работ по СССР и был награжден серебряной медалью Выставки Достижений Народного Хозяйства СССР (ВДНХ СССР г. Москва). За время работы Виктора Владимировича в Тайшетском аэропорту произошло два авиапроисшествия: отказ двигателей двух самолетов в районе сёл Черчет и Кондратьево. Благодаря грамотным действиям пилотов происшествия не привели к тяжелым последствиям, пассажиры и пилоты, самолеты не пострадали. [[75]](#footnote-76) Самолеты Тайшетского аэропорта производили разные авиаработы: перевозка пассажиров и грузов, почты, совершали санитарные вылеты к больным и пострадавшим, вели охрану лесов от пожаров и работы по их тушению, химическую обработку полей и лесов. Для детей в каникулярное время производились экскурсионные полеты в окрестностях Тайшета. Слободян В.А. считает, что все эти работы Тайшетского аэропорта были нужны людям, хозяйству района и города.

В конце 80-х годов количество полетов самолетов Тайшетского аэропорта сокращается по причине увеличения их себестоимости. В начале 90-х годов пассажирские полеты были вовсе прекращены. Самолеты совершали только полеты, связанные с охраной лесов и тушением пожаров. Тайшетский аэропорт в 2007 г. был официально превращен в аэродром Иркутской базы авиационной охраны лесов Агентства лесного хозяйства области.[[76]](#footnote-77) В БТИ хранится приказ о превращении Тайшетского аэропорта в базу авиационной охраны лесов**.**  Документы Бюро технической инвентаризации Тайшетского района дают представление о том, как был устроен аэропорт Тайшета. Территория аэропорта - около 250 га Длина взлетного полосы по данным авторов исследования составляло около 500 метров. Кроме самой взлетно-посадочной полосы на территории аэропорта размещались следующие помещения: административное здание, пилотское помещение, гостиница, техническое и производственное здания, три деревянных склада для хранения материально-технических ценностей, склад ГСМ.Общая площадь всех помещений составляла 388.7 кв. м. Часть зданий сохранились до сегодняшнего дня

**Список литературы и источников:**

1. Большая советская энциклопедия. 3 изд. – М.: Советская энциклопедия, 1972. Т.5.

2. Селезнева Т.А, Селезнев Е.С. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. Часть 1. Накануне войны» - Тайшет, 2010 г.

3. Интернет - ресурс. http//aviaforum/ru/archive. Структура системы Аэрофлота в 70-80 годы.

4. Электронный ресурс: Википедия.

5. Михаил Денискин. «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны». Часть 6, 7. Интернет-ресурс: http://www.moi-goda.ru/michail-deniskin/michail-deniskin--irkutsk-krilatiy-liudi-i-samoleti-voyni.

6. Больше применять авиацию в сельском хозяйстве // Сталинский путь», 7 марта 1957 г.

1. Григорьев Д.. Новые воздушные линии // Сталинский путь за 14 июня 1959 г.

8. Григорьев Д. Новые воздушные линии // Сталинский путь за 14 июня 1959 г.

9.Володин Г. Разрешите взлёт! // Заря коммунизма. 1965 г.

10.Володин Г.. Высота набрана. Пошёл! // Заря коммунизма, август 1965 г.

**Селезнёв Евгений Сергеевич**

**ЮЖЛАГ и АЛСИБ**

Решение о создании воздушной трассы Аляска – Сибирь с конечным пунктом в Красноярске было принято 9 октября 1941 года постановлением Государственного комитета обороны СССР. Трасса должна была открыться к 30 декабря 1941 года. Трасса была разделена на пять основных участков: Красноярск – Киренск, Красноярск – Якутск, Якутск – Берелех, Берелех – Анадырь, Анадырь – Ном на Аляске.

Работы по изысканию и строительству трассы были поручены Главному управлению Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) АО главе с генерал-майором авиации В.С. Молоковым. Непосредственное строительство воздушной магистрали возглавил Д. Чусов, заместитель начальника Восточно-Сибирского управления ГВФ. В Иркутске была организована перевалочная база для обеспечения строительства материалами, механизмами, промышленными и продовольственными товарами.

Сдать всю трассу к первоначально намеченному сроку не удалось. Строительные и монтажные работы были закончены только на аэродромах Киренск, Алдан, Якутск, Сеймчан, Берелех, Анадырь. На остальных пунктах их предстояло завершить к 1 апреля 1942 г. Аэропорты нужно было строить в срочном порядке. Красноярск был конечным пунктом АлСиба и одновременно воротами на фронт для заграничной техники. Именно здесь завершался перегон самолетов из США и начинался новый – в боевые части, быстрее на фронт. Поэтому строительные работы здесь следовало закончить быстрее. Для выполнения такой важной задачи предполагалось широко применить труд заключенных.

В опубликованных работах о трассе АлСиб описанию труда заключенных нашлось место. Например, В. Ярославцев посвятил две главы своей работы роли Дальстроя (Главное управление строительства и горнодобывающей промышленности в районах Дальнего Севера НКВД СССР) в строительстве трассы АлСиб.[[77]](#footnote-78)

Что касается роли заключенных других исправительно-трудовых лагерей НКВД в строительстве, обслуживании аэродромов АлСиба написано меньше. Поправим частично этот недостаток.

К строительству аэродрома Алсиб в Красноярске были привлечены заключенные Южного ИТЛ НКВД СССР.

Справка: «Южный ИТЛ (Южлаг) был организован 22.05.38 г. , закрыт 26.04.43 г. с организацией на его базе Тайшетского исправительно-трудового лагеря Управления НКВД по Иркутской области.

Южлаг был передислоцирован в Тайшет Иркутской области из Бурят-Монгольской АССР (ст.Заудинская) в конце 1940 г. с переподчинением Главному Управлению лагерей железнодорожного строительства НКВД СССР (ГУЛЖДС НКВД СССР). Начальники Южлага: кап. ГБ Шеммель (Шемель) И.Д., с 22.05.38 —? и с 04.01.40 по 25.01.42 ; кап. ГБ Цывьян Г.Я., с 21.02.42 по 26.04.43 г. Численность заключенных - 01.10.38 — 39 772, 01.01.40 — 24 076, 01.07.40 — 12 834; 01.01.41 — 7430, 01.07.41 — 12 558; 01.01.42 — 9753; 01.04.42 — 76126, 01.01.43 — 10 558; 21.04.43 — 83457 чел.[[78]](#footnote-79)

Передислокация Южлага в Тайшет происходила поэтапно. Первоначально, в 1939 г., передислоцировалась часть ИТЛ, из которого было создано Тайшетское отделение Южлага под начальством лейтенанта Дукельского. Численность заключенных в этом отделении (на конец 1939 г.) составляло 16 942 чел.[[79]](#footnote-80) Заключенные были заняты на строительстве участка Тайшет – Братск железной дороги Тайшет – Братск – Усть-Кут ( западный участок Байкало-Амурской магистрали).

Переброска в Тайшет всего Южлага началась декабре 1940 г. и продолжалась весь первый квартал 1941 г. Это был сложный период для ИТЛ: завершалось ликвидация лагерного хозяйства на строительстве № 202 (железная дорога Улан-Удэ - Наушки) и началась производственно-хозяйственная деятельность на западном участке БАМа.

Приказом НКВД, за подписью Л.П.Берии, № 00328 от 27.03.1941 г. Южлагу было поручено спецстроительство № 218 в Красноярке – аэродром (лётное поле) в районе «Военный городок».[[80]](#footnote-81) Южлаг выполнял еще несколько специальных заданий: строительство № 261 аэродром на р.Белой, строительство № 318 г.Канск. В Красноярске был создано лагерное отделение Южлага во главе с начальником спецстроительства капитаном Данковым, начальником планового отдела Чириковым.

Спецстроительство велось с 11 апреля до 23 декабря 1941 г., основные строительные работы начались с 19 мая 1941 г. Автором проекта аэродрома был некто Грацук. Основная часть проекта -«лётное поле площадью в 70.0 кв.га.». *( От автора - размеры летного поля приведены так как написано в архивном документе).* Полная сметная стоимость объекта – 125621 тыс. руб.

Этот объект строился силами 1729 заключенных, из которых на строительно-монтажных работах было занято 1161 чел., на подсобно-вспомогательном производстве – 270 чел., на транспортных работах – 118 чел., на прочих работах 65 чел. В обслуге лагерного городка было занято 115 заключенных. Использовался и труд вольнонаемных – 459 чел, в том числе 313 рабочих, 64 ИТР, 64 служащих. Если говорить о трудовой занятости заключенных то она составила 83.6 % (группа А – занятых на общих работах), стоимость отработанного дня составила 7 руб.35 коп., денежное поощрение в среднем за один раб.день – 1 руб.40 коп.

На строительных работах использовалась следующая техника: 37 грузовых и 2 легковых автомобиля. 11 тракторов ЧТЗ , 2 плуга, 19 скреперов, 6 прицепных и 4 моторных катков, 2 грейдера, 1 дисковая борона, 10 бетономешалок, 1 передвижная электростанция. Надо отметить, что коэффициент использования этой техники в 1941 г. составил всего 0.61, то есть очень низкий. Низкий показатель использования техники оборачивался большим объемом ручного труда. Наряду с техникой использовался и гужевой транспорт – 174 лошадей.

На подсобно-вспомогательных работах добывалось и перерабатывалось, заготавливалось тысячи кубометров местных строительных материалов: камень бутовый, гравий, песок, щебень, пиломатериалы, трубы бетонные, ремонт техники и др. работы.

В 1941 г. было фактически освоено 32 183 тыс.руб., из которых стоимость произведенных строительно-монтажных работ составила 15319 тыс.руб.

Ввод аэродрома в эксплуатацию состоялось 20 октября 1941 г. Государственная комиссия приняла объект 23 октября 1941 г.[[81]](#footnote-82)

Как выглядел аэродром можно представить по материалам на сайтах: <http://pobeda.krskstate.ru>; <http://ryaroslavsky.com>

«Он имел две бетонные взлетно-посадочные полосы 1000 на 80 метров, четыре ангара, служебные помещения, техсклад, гараж, водомаслогрейку.».[[82]](#footnote-83) Есть еще описания аэродрома: «Этот аэродром находился на территории нынешних улиц Взлетной-Молокова. Первая часть бетонного покрытия ВПП была уложенна японскими военнопленными, которые трудились также на застройке правобережной части города, а особенно над так называемым “Каменным кварталом”. Красноярский аэропорт имел две бетонные ВПП 1000 на 80 метров, четыре ангара, служебные помещения, техсклад, гараж, водомаслогрейку.».[[83]](#footnote-84)

Главными задачами аэропорта были обслуживание самолетов, отправляемых на фронт, и отправка груза, идущего из Америки в Москву. Особенностью аэропорта Красноярск было пересечение здесь двух воздушных трасс: Северной (Москва–Уэлькаль) и Южной (Москва–Хабаровск–Владивосток). …Через Красноярск в годы войны переправляли не только зарубежную технику, но и отечественные самолеты. Военный аэродром в краевом центре был базовым и для приема самолетов с авиационных заводов в Иркутске и в Комсомольске-на-Амуре. Это были бомбардировщики Ил-4, Пе-2, Пе-3 и Ер-2.[[84]](#footnote-85)

**Сорока Евгения**

10 кл., школа № 85; творческое объединение краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»

**Что считать началом тайшетской истории?**

Город Тайшет – типичный провинциальный сибирский городок, когда-то имевший областное значение и финансово-правовую самостоятельность. Ныне является городским поселением в составе Тайшетского района.

Тайшет имеет свою историю, которая похожа на историю многих населенных пунктов основанных при строительстве Великой Сибирской железной дороги. Её сейчас называют Трассибом. Восточно-Сибирская железная дорога, отделением которой является Тайшет, есть часть этой ж/д магистрали.

История основания Тайшета всегда интересовала местных краеведов. В опубликованных материалах по истории основания Тайшета есть неточности. Они кочуют из статьи в статью, проникли в Интернет. На уроках истории Тайшетского района ученики усваивают события в таких неправильных трактовках.

Такое положение дел надо исправить. Это цель данной работы. Прежде всего, надо разобраться с датами основания Тайшета. Отсутствие точной даты привело к тому, что в Тайшете празднуется ежегодно очередную годовщину присвоения Тайшету статуса «город» (1938 г.). Праздновать надо годовщину основания населенного пункта, его день рождения. Так делают во всех городах, селах, деревнях, жители которых с уважением относятся ко всей своей истории. Не только к отдельным, приятным кому то периодам, событиям.

В историко-краеведческих статьях можно насчитать несколько (!) вариантов датировки основания Тайшета. И до сих пор никто не разобрался в их достоверности.

Как известно, историогра́фия «в узком смысле слова это совокупность исследований в области истории, посвящённых определённой теме или исторической эпохе… Историография проверяет, насколько верно применяется научный метод при написании исторической работы…».[[85]](#footnote-86) Предметом источниковедения (вспомогательной исторической дисциплины) является исторический источник и методы его поиска и изучения. Исторический источник — это материальный объект являющийся носителем исторической информации.

Таким образом, данная работа есть описание результатов исследования исторических источников методами источниковедческого анализа.[[86]](#footnote-87)

Задачи исследования: поиск и систематизация опубликованных и архивных материалов, выяснение полноты и точности датировки основания Тайшета, разработка своей точки зрения о недостоверности существующих вариантов дат основания Тайшета, предложение своей датировки.

Авторский вариант датировки основания Тайшета создан на основе документов, полученных в Российском государственном историческом архиве научным руководителем этого исследования, Селезнёвым Е.С. Наше исследование - это результат реализации социального проекта «Первый колышек». Средства на проект получены по итогам городского конкурса проектов, и потрачены на поездку в г.Санкт-Петербург для работы в РГИА. Автор исследования был в составе группы учащихся – краеведов разработавших и выполнивших проект «Первый колышек». В РГИА велся поиск материалов по постройке тайшетского участка Сибирской железной дороги.

Как известно, внутренняя критика источника – это определение достоверности содержащейся в историческом источнике информации. Проверим достоверность исторической информации изложенной в одном юбилейном издании. В 2008 г., к 70-летию присвоения Тайшету статуса «город», была издана книга «Тайшет - город стальных магистралей». В главе «У истоков. Рождённый Транссибом» повторяется устоявшееся мнение: «Тайшет возник в 1897 г. как железнодорожная станция на Транссибирской магистрали».[[87]](#footnote-88) Правильнее было бы написать « Сибирской железной дороги». Так именно называлась строящаяся железная дорога во всех документах и публикациях.

Что интересного в процитированном отрывке с точки зрения внутренней критики источника? Во-первых, утверждается, что Тайшет возник «как железнодорожная станция». Во-вторых, авторы считают, что дата основания Тайшета - это дата «возникновения» одноименной станции. В третьих, дата основания - 1897 г. Авторы неправильно написали предложение «Тайшет возник как ж/д станция». Правильнее было бы написать « Тайшет возник в 1897 г. как поселок при станции» или «Станция Тайшет возникла в 1897 году». Населенный пункт не может возникнуть как железнодорожное предприятие – станция. Авторов текста подвела логика рассуждения.

Само слово «возник» здесь не подходящее. Оно уместно при описании какого-то неожиданного, скоротечного явления. Строительство станции Тайшет не являлось таким явлением, она строилась планово, а не вдруг. Поэтому лучше употреблять слова «основана», «открыта», «построена», «началось строительство» и т.д. Архивные материалы позволяют утверждать, что одновременно со строительством производственных зданий, путей станции, шло сооружение жилых помещений для строителей и железнодорожных рабочих, служащих будущей станции «Тайшет». Эти жилые здания образовали населенный пункт – поселок Тайшет при одноименной станции. Когда началось строительство поселка. Вероятно, с началом строительства 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги (Красноярск-Иркутск), то есть **в 1894 г.** Это косвенно подтверждается архивными документами, научными работами. Например, в книге «Железнодорожный транспорт Восточной Сибири . Из 19 в 20 век. 1837-1941» описан следующий эпизод строительства дороги: в 1895 г. архитектор Лебедев Д., преподаватель Института путей сообщения, предлагал обратить внимание на необходимость планов застройки и развития населенных пунктов при станциях. Записку разослали губернаторам, те исправникам, Думам - просили составить планы развития пристанционных поселков. В период октябрь 1895 – февраль 1896 г. были получены прогнозы с мест. Удачнее всех спрогнозировал развитие Нижнеудинский окружной исправник. Он писал, что будет успешное развитие поселков при станциях Бирюса, Тайшет, Камышет, Нижнеудинск и Тулун. Выходит, что поселок при станции Тайшет основан в 1894 г. и в 1895 г. продолжалось его строительство.[[88]](#footnote-89)

Сама же станция Тайшет была официально открыта, принята Министерством путей сообщения к эксплуатации, в 1899 г.[[89]](#footnote-90)

Какое событие стало основанием утверждать, что Тайшет возник именно в 1897 году? В книге есть объяснение: «Как сообщает первый «Сибирский путеводитель», в начале мая 1897 года под громкоголосое ура», пыхтя и кряхтя, медленно прикатил строительный поезд, укладывающий путевую решетку».[[90]](#footnote-91) Таким образом, в основе датировки возникновения Тайшета авторы положили важное событие - прибытия строительного поезда. Иначе говоря – укладка главного железнодорожного пути произведена на станции «Тайшет».

Прежде всего, разберемся с историческим источником, на основании которого сделано такое утверждение авторами книги. Он назван неверно – «Сибирский путеводитель». Путеводителя с таким названием не существовало. Вероятно, имелся в виду «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге». Авторы рассматриваемой книги не указали, какой именно путеводитель они цитируют – 1900 года издания или 1901-1902 года. Это во-первых. Во- вторых, в обоих путеводителях вовсе нет никакого указания на событие - прибытие первого поезда на станцию Тайшет. В третьих, есть сомнения в том, что прибытие поезда, обычного строительного, вызвало бурю восторга самих же строителей. О том, что был проведен какой-то митинг, как например, в Канске, Иркутске, нет никаких упоминаний ни в каких краеведческих публикациях, газетах.

Утверждение, что первый поезд прибыл «в начале мая 1897 г.» тоже не совсем верное. Поясним. На 1897 год строителями дороги планировалось что «приступая в мае 1897 года …одновременно начать укладку пути с 369 версты (это р.Бирюса) в обе стороны и в первых числах июня 1897 г. вручную работая 2-мя партиями и укладывая по 2.5 версты в день к 2 июля примкнуть, с одной стороны, укладку к уложенным путям на 307 в., и, с другой стороны к путям уложенным на 431 версте…От Бирюсы до ст.Тайшет 11-12 верст, при средней скорости укладки главного пути 2.5 версты в день путь на указанном участке должен был уложен за неделю. Если рабочий сезон был начат действительно в мае 1897 г., если позволила погода и иные обстоятельства, главный путь мог быть уложен на станции Тайшет в мае 1897 г.[[91]](#footnote-92) Утверждение, что это произошло «в **начале** мая…» не подтверждено документально.

Авторы книги утверждают, что главный железнодорожный путь укладывался решетками машинным способом. Это тоже не соответствует действительности. В вышеприведенной цитате из отчета по постройке 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги (Красноярск-Иркутск) ясно написано, что укладка велась вручную.

Продолжим далее источниковедческий анализ книги «Тайшет – город стальных магистралей». На странице 9 написано: «В начале 1893 года в Канском уезде Иркутской губернии на берегу горной речки Тайшетки…поселился прибывший для строительства пути инженер Манучаров с несколькими сотрудниками».[[92]](#footnote-93) Сразу отметим, что «горная речка Тайшетка» протекала не в Канском уезде Иркутской губернии, а в Нижнеудинском уезде названной губернии. Дата «в начале 1893 года» не верна. В этом году никаких строительных работ на участке от Красноярска до Иркутска не производилось. Да и сам «Отчет по постройке железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894-1898 г.» в своем названии точно указывает начало и конец строительных работ».

Следующий момент. В приведенном отрывке из анализируемого источника названа фамилия инженера Манучарова как руководителя строительных работ, но не уточняется каких именно. Если авторы книги «Тайшет – город стальных магистралей» считают его руководителем работ на 11-ом строительном участке (336-435 верста) дороги от Красноярска до Иркутска, то они в очередной раз ошибаются. Дело в том, что первоначально руководителем этого участка был другой инженер – Придонов Михаил Фомич. В ноябре 1895 г. его сменил на этом посту Манучаров Василий Львович.[[93]](#footnote-94) Поэтому он не мог быть руководителем работ на 11-ом участке в 1893 г.

В книге «Тайшет – город, рождённый Транссибом» утверждается, что «первым жителем Тайшета стал батрак из села Бирюса Василий Конюхов, который положил начало заселению первой улицы – Юго-вокзальной».[[94]](#footnote-95) Отметим одну неточность как техническую опечатку – фамилию первого жителя надо писать *КонюКов,* а не *КонюХов*. Кстати сказать, нет достоверных подтверждений, что именно он был первым жителем.

В каком году В.Конюков поселился на южной стороне железной дороги, авторы не указывают. Датировка этого события есть в статье «Когда и как возник населенный пункт Тайшет» - якобы в 1895 г.[[95]](#footnote-96)

Подвергнем критике все эти утверждения. В фондах Российского государственного исторического архива удалось обнаружить схему расположения путей и зданий ст.Тайшет на 1903 г.[[96]](#footnote-97) Схема отражает первозданный вид населенного пункта Тайшет. На схеме южной стороны станционных путей не отмечены частные дома. Значит, их не было. Здесь располагались бараки №№ 26,27,31,32,33,34,39,40,42,41, переселенческий пункт со своим бараком, кухней и другими хозяйственными постройками. Эти строения в 1903 г. еще не образовывали улицу, они были хаотично разбросаны. Это в последствии, уже после того как возникла первая улица поселка при станции, в сочетании с иными уже зданиями образуется ул.Юговокзальная. Здания на северной стороне станции возводились изначально как улица, то есть в два ряда зданий и пространство между ними для передвижения.[[97]](#footnote-98) В 1911 году она называлась Вокзальной.[[98]](#footnote-99) Одной стороной этой улицы были вокзал, привокзальные строения, железнодорожные пути.

Таким образом, не подтверждаются несколько утверждений, что: первым жителем Тайшета был Конюков, что он поселился на южной стороне дороги в 1895 году, что первой улицей была Юго-вокзальная.

В доказательство того, что на южной стороне станции Тайшет даже в 1900 году, не то что в 1895 г., не было никаких улиц, поселений обратимся к первому «Путеводителю по Великой Сибирской железной дороги».[[99]](#footnote-100) На странице 321 написано, что ст.Тайшет 3 класса, 1431 верста от Челябинска, имеет буфет, врачебно-питательный пункт, в 10 верстах от станции с.Бирюса…Нет ни слова о существования населенного пункта Тайшет, только станция. В «Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге» 1901-1902 гг.[[100]](#footnote-101) издания записано уже так: «Ст.Тайшет…В полосе отчуждения при станции образовался поселок разночинцев…Вблизи станции торговое селение Тайшет (142 души обоего пола…». Таким образом, в 1895 г. не было никакого поселения на южной стороне дороги. Образовалось оно в период 1900-1902 гг. Сначала возникает выселок, которое разрастается до размеров поселения в 142 души. Есть документальное подтверждение этому: в метрической книге Бирюсинской церкви за 1902 г. есть упоминание о выселке Тайшет: 29 октября 1902 г. родился мальчик Михаил, восприемником которого стал урядник выселка Тайшет Савельев. [[101]](#footnote-102) Слово «селение» не следует понимать как «село», так как село в России 19 в. это достаточно крупный населенный пункт с церковью, часто административный центр волости. Церковь же в Тайшет была построена в 1906 году, Тайшетская волость образована в 1910 г.

На странице 11, в продолжение описания строительства тайшетского участка Средне-Сибирской железной дороги, авторы юбилейного издания пишут: «К весне 1897 года завершилось строительство плотины на Тайшетке…». Здесь тоже допущена неточность инженерного смысла: строилась не плотина, а сооружена высокая насыпь, в основании которой имелось две каменных водоотводных трубы. [[102]](#footnote-103)

**Глава 2. Ошибки Шишкова и Дерина**

Историю датировки основания населенного пункта Тайшет можно проследить и по неопубликованным, архивным материалам. Обратимся к первому из них. Существует документ, в котором датировка основания Тайшета совершенно иная, не 1893 г., 1895 г. и не 1897 г. Это официальный ответ председателя Тайшетского Горисполкома Н.Шишкова от ноября 1961 г. на просьбу государственного издательства «Политическая литература» сообщить точную дату основания города Тайшет. В ответном письме главы города буквально сказано, что «…населенный пункт возник в 1890 году с присвоением названия Тайшет, городом утверждён в марте 1938 г.».[[103]](#footnote-104) При этом он вовсе не упомянул об источниках своей информации. На чём основывался глава города, указывая на 1890 год, не ясно. Попытаемся опровергнуть историческую достоверность этого утверждения.

Управление строительства 2-го участка Средне-Сибирской дороги в 1896 г. составило перечень населенных пунктов Нижнеудинского уезда, расположенных в полосе будущей дороги. В перечне названы деревни и села современного Тайшетского района, находившихся на расстоянии от 1 до 10 верст от будущей дороги: д.Ключинская, д.Черемшанка, с.Полу-черемхово, д.Еловая, д.Енисейка, с.Конторка, с.Бирюса, д.Окульшет, с.Байроновка, д.Разгон, д.Никольская. Населенный пункт Тайшет не назван. Значит, его не существовало в 1896, а следовательно, и в 1890 г. Вряд ли составители перечня населенных пунктов пропустили, не заметили существования Тайшета. Таким образом, датировка основания Тайшета 1890 годом не верна.

В другом архивном документе – «Характеристика г.Тайшета на 1 января 1954 г.», подписанным председателем Исполнительного комитета Тайшетского городского Совета депутатов трудящихся Дериным, сказано: «Город Тайшет возник в момент строительства железнодорожной линии в 1893 году маленьким селением.».[[104]](#footnote-105) Но Дерин, опровергая Шишкова, сам дает исторически не верную датировку основания Тайшета. Как уже говорилось, в 1893 г. никаких строительных работ на 2-ом участке, в том числе и на тайшетском, Средне-Сибирской железной дороги не велось. Удивительно, такие ошибки допускают не краеведы-любители, а руководители города Тайшет.

Таким образом, названные архивные документы нельзя принимать, как достоверные источники, так как они противоречат друг другу, опровергаются иными архивными документами. Кроме этого, в рассмотренных документах нет ссылок на первоисточники.

**Глава 3. Ученые тоже ошибаются**

В 1993 году сотрудники лаборатории архитектурного наследия при архитектурном факультете Иркутского государственного политехнического института по заказу Иркутского Центра сохранения историко-культурного наследия провели исследование. Целью было дать научное описание развития населенного пункта Тайшет, составить список городских объектов, представляющих историко-архитектурную ценность, и провести инвентаризацию памятников истории и культуры.[[105]](#footnote-106) В отчете по итогам проведенной работы сказано буквально следующее: «История Тайшета писалась с «чистого» листа» начиная с 1890 года.». К названной исследовательской работе приложен список объектов представляющих историческую, научную, художественную или иную культурную ценность. В список попало 59 объектов, из них 15 (это 25.4 %) якобы построены в период 1890-1895 гг. (девять жилых домов, здания двух контор, здания двух жилых казарм, одно здание школы, одно здание склада).

На пятой странице отчета написано: «Условно можно разделить архитектурную историю Тайшета на несколько этапов: 1. Этап первоначального строительства 1890 - 1897 гг.». На шестой странице изображена «Схема первоначальной планировки /реконструкция на 1895 г./» с надписью «Точка архивной фотосъёмки приблизительно 1893 г.».

Таким образом, ученые-архитекторы утверждают, что населенный пункт Тайшет основан в 1890 г., и к 1895 году здесь имелось не менее 15-ти зданий различного назначения. Сразу же отметим, такого достаточно большого населенного пункта, составители списка населенных пунктов в полосе строящейся железной дороги в 1896 году не могли не заметить! Почему же они его «не заметили»?

В отчете сотрудников ИрГПИ ни одно их утверждение не подтверждено документально, не пояснены некоторые ссылки на какие-то архивы. Например, что это за «архивная фотосъемка приблизительно 1893 года»?

Обратимся еще к одной научной статье. В Интернете на сайте «Иркипедия. Все о Приангарье»[[106]](#footnote-107) в разделе «Города Иркутской области» в статье Винокурова М.А. и Суходолова А.П. о Тайшете написано: «Своим появлением Тайшет обязан Транссибирской магистрали. При ее строительстве весной 1897 г. было основано небольшое поселение, где осенью того же года, с началом железнодорожного движения, открыли станцию...». В статье дан перечень основных событий Тайшет, среди которых события указывающие на дату основания: «Весна 1897 г. В период прокладки Транссиба вблизи реки Тайшетки основано поселение; осень 1897 г. - прибытие первого поезда и открытие железнодорожной станции Тайшет…». Во-первых, не указано что это за поселение. На самом деле это был поселок строителей и железнодорожников при станции Тайшет. Авторы статьи не сделали такого уточнения, а ограничились общим понятием «поселение». Что считать под словом «основано» поселение» ? Авторы рассматриваемой статьи не объясняют это. Основано – началось строительство поселка? Если так, то это произошло не в 1897 году, а гораздо раньше, в 1894 г.

Далее. Указана дата прибытия первого поезда – осень 1897 г. Здесь вовсе непонятно. О каком поезде идет речь? О поезде, сформированном специально для торжественной встречи, как это было в Иркутске? Такой торжественной встречи в Тайшете не было. Нет никаких упоминаний в литературе о строительстве Сибирской железной дороги о такой встрече. Или строительный поезд? Если строительный поезд, то он прибыл на ст.Тайшет вместе с укладкой главного пути – в мае-июне 1897 г., а не осенью.

Возможно, речь идет о пассажирских или товарных поездах, а не рабочих строительных? Тогда обратимся еще к одной научной книге – «Железнодорожный транспорт Восточной Сибири. Из 19 в 20 век.1837-1941 г.».[[107]](#footnote-108) Так вот, по сведениям из этой книги « пассажирское движение между станциями Ключинская - Иркутск открылось 1сентября 1898 г. Тогда же началось товарное движение.».[[108]](#footnote-109)

Уточним сведения о начале разного движения разных поездов из другого источника. «Средне-Сибирская железная дорога открывалась для временного движения поездов участками: участок Канск – Ключи (Ключинская) - 1 января 1898 годы; Ключи - Тулун - 15 февраля 1898 года.[[109]](#footnote-110) Правильное же движение поездов на всем протяжении дороги от Красноярска до Иркутска началось 1 января 1899 года.[[110]](#footnote-111)

**Заключение**

В исследовании проанализировано 3 опубликованных источника, 1 справочник, 8 архивных материалов, 2 материала периодической печати, 5 материалов в Интернете. В результате работы установлено, что на сегодняшний день множество мнений по дате основания населенного пункта Тайшет, о событии как отправной точкой истории Тайшета, о времени укладки главного пути Сибирской ж/д на ст.Тайшет, по дате прибытия первого поезда на ст.Тайшет, о первой форме поселения под названием Тайшет, о его первой улице и первом жителе. Все это позволяет сказать, что по прошествию почти 120 лет со времени начала строительства Сибирской железной дороги и станции Тайшет нет подлинной начальной истории этой крупной ныне станции ВСЖД. Для выяснения этой истории впервые в тайшетском краеведении привлечены материалы РГИА. Основываясь на них, автор исследования считает:

- за отправную точку истории Тайшета, как станции и как поселка при ней, следует взять 1894 год. Именно в этом году начались строительные работы на 11-он участке строительства ж/д от Красноярска до Иркутска;

- история города Тайшета началась с поселка при станции и его первой улицы Вокзальной (ныне Северовокзальная);

- южная сторона города началась с выселка в период 1900-1902 гг. Выселок (выселки), в России сельские поселения, все жители которого переселились из другого населенного пункта. Обычно сохранялось название прежнего поселения с добавлением слова "Выселок".[[111]](#footnote-112)

- первым жителем Тайшета нельзя считать человека, поселившегося на южной стороне города, так как она возникла позже, чем северная, то есть поселок при станции;

- вести отчет юбилейных годовщин от времени получения Тайшетом статуса «город» (1938 г.) не правильно, так как это перечеркивает всю его начальную историю продолжительностью 44 года. Это почти половина всей истории Тайшета, если вести отчет с 1894 г.

- начальным событием истории Тайшета надо взять не укладка главного пути на станции Тайшет, не прибытия первого поезда, а первый колышек забитый строителями на тайшетском участке Сибирской железной дороги.

**Источники и литература**

Опубликованные материалы:

1.Тайшет-город стальных магистралей. Коллектив авторов. –Красноярск: Сибирские промыслы, 2008.

2. Ж\д транспорт вост. Сибири . Из 19 в 20 век. 1837-1941 г. Под общ. ред Третьякова ВГ.- И.: Облмашинформ МПС, ВСЖД, ИИИЖТ, 2001 г.

Справочная литература:

1.Архангельский А.С., Архангельский В.А. Железнодорожные станции СССР. Справочник в 2-х книгах.-М.:Транспорт, 1981.

Материалы переодической печати:

1. Черневский А. Когда и как возник населенный пункт Тайшет // Путь к коммунизма, 1963 г.

2. Иркутские губернские ведомости, 1911 г….

Архивные материалы:

1.Отчет по постройке железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894-1898 г. С.28.

2.РГИА. Ф.350. Ф.364.

3.Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. Под ред. А.Н.Дмитриева-Мамонтова и инженера А.Ф.Здзярского.-СПб.: Товарищество художественной печати, 1900 г.С.321.

4.Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. -М.: Товарищество печатного дела и торговли И.Н.Кушнерев и Ко., 1901-1902 гг. С. 203.

5. Метрическая книга церкви с.Бирюсинского за 1902 г.

6.Фотоархив музея Красноярской железной дороги. Эпизоды реконструкции горных участков Средне-Сибирской железной дороги.

7. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.1.,77.

8. Отчёт о научно-исследовательской работе. Обследование объектов, представляющих историко-архитектурную ценность, и инвентаризация памятников истории и культуры г.Тайшета, 1993 г.

Интернет –ресурсы:

1.Википедия;

2.Иркипедия. Все о Приангарье. Географический указатель. Города Иркутской области;

3.<http://zdr-gazeta.ru/index.php?newsid>. Портал региональных корпоративных газет. Тамилова Т. От Красноярска до Иркутска.

4. <http://www.1520mm.ru/history/sibirRail2.phtml>. Как строили Сибирскую дорогу.

5. slovopedia.com

**Теряева Маргарита**

10 кл., школа № 85; творческое объединение краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»

**Повседневная одежда иркутян начала ХХ в. по сведениям газеты «Иркутские губернские ведомости»**

Оде́жда - это совокупность изделий (чаще тканые или вязанные из различных природных или искусственных материалов), надеваемых человеком с целью обезопасить своё тело от негативного влияния окружающей среды, например, от погодных условий (холод, дождь, солнце), насекомых, токсических веществ, оружия и других угрожающих факторов для собственного здоровья. Помимо этого, одежда выполняет эстетические функции, различные её элементы наделены культурным и социальным значением. Дополняется украшениями, причёской и макияжем.[[112]](#footnote-113)

Общие цели одежды: защита человека от холода, жары и других природных факторов; прикрытие наготы, что соответствовало культуре поведения; является украшением; обеспечивает гигиену; выполнение вспомогательных функций (например, спецовка, карманы) и сигнальных функций.

В одежде заложена информация о социальном статусе, о возрасте, о поле, о национальности, о наличии вкуса людей. Стиль одежды может рассказать о некоторых психологических особенностях человека.

История одежды с древнейших времен до наших дней является как бы зеркалом, в котором отражается вся история человечества. Каждая страна, каждый народ в отдельные периоды своего развития налагают свой отпечаток, свои специфические черты на одежду людей. С того момента, когда человек открыл значение одежды как средства защиты от неблагоприятных воздействий природы, оставалось немного до тех пор, пока он не начал размышлять о её эстетической и стилизирующей функции.[[113]](#footnote-114)

С древнейших времен одежда была не только и не столько прикрытием, сколько символом защиты от угрозы извне, как действительной, так и (может быть, даже ещё в большей степени) мнимой.

Данные археологических раскопок свидетельствуют, что одежда появилась уже на самых ранних стадиях развития человеческого общества. Главным материалом для первобытной одежды повсеместно были шкуры животных. Необходимые для их обработки инструменты (скребки, ножи, проколки и т. п.) археологи обнаруживают на стоянках первобытных людей, относящихся к 100-40 тыс.лет назад. Самыми первыми видами одежды были, по-видимому, набедренные повязки и плащи. Затем, привязав к поясу две длинные шкуры, защитившие ноги от колючек, человек получил чулки; потом появились нарукавники, предохранявшие от повреждений руки. И наконец, все эти отдельные части одежды начали соединять в одно целое, скрепляя их ниткой из жил или растительных волокон. Сшитая одежда появилась в эпоху верхнего палеолита. На территории Иркутской области обнаружены археологические памятники, содержащие сведения об одежде древних людей. Неповторимые скульптурные изображения женщин, одетых в меховые «комбинезоны» с капюшонами, были найдены на сибирских палеолитических стоянках Буреть и Мальта.

В эпоху неолита человек научился прясть, ткать и вязать. В этот период он располагал уже целым набором различных предметов одежды, сделанных как из шкур животных, так и из разных тканей. В зависимости от применяемых материалов и климатических условий одежду по-разному крепили на теле: надевали через голову или драпировали вокруг тела. Примерно в это же время появилась распашная одежда (с разрезом спереди).

Большие изменения в одежде произошли в античные времена, в средневековье.

В XIX веке мануфактурные технологии, благодаря изобретению паровой машины (а также электричества), вышли на новый уровень – появились машины для изготовления ткани. Одежда, изготавливаемая с помощью машин, стала более доступной для всех слоев населения. До этого преобладала одежда из материалов грубой обработки (одежду из тонких материалов носили только аристократы и состоятельные люди). В этот период стали появляться виды одежды, используемые современным обществом. Например, улучшение санитарно-гигиенических условий, а также экономических, позволяет значительной части населения Европы и Северной Америки носить нижнее белье.[[114]](#footnote-115)

В настоящее время существует множество видов одежды: бытовая, домашняя, повседневная, праздничная, зрелищная, для отдыха, рабочая, верхняя, нижняя , белье и др.

Для данного исследования важно отметить следующее: в одежде заложена информация о социальном статусе человека, о его возрасте, о поле, о национальности, о наличии вкуса. Она может рассказать о многом.

Какой была одежда зависело от многих факторов, в том числе и от климатических условий проживания того или иного народа, сословной принадлежности и рода занятий человека, от места его проживания. Со временем одежда человека стала разделяться на повседневную и праздничную одежду.

Повседневная одежда – вид одежды, представляет собой минимальную совокупность вещей, которые позволяют одеваться разнообразно, но при этом соответственно ситуации, в повседневной жизни. Главное качество такой одежды – ее удобство. Именно повседневная одежда может рассказать о настоящей, постоянной, а не праздничной жизни людей.

Изучение повседневной одежды требует разных источников информации.

Поэтому я решила изучить информационную возможность такого источника как газета Иркутской губернии «Иркутские губернские ведомости» в деле изучения повседневной одежды иркутян конца 19 в. – начала 20 в.

Выдвинуто было предположение**:** если взять такой источник информации как газетный материал, то можно составить наиболее реальное представление о повседневной одежде жителей Иркутской губернии конца 19 – начала 20 века. Представление о повседневной одежде – это знание о конкретных элементах всех видов одежды, о их происхождении, о происхождении названия элементов одежды, о способах ношения, о сочетании с другими элементами повседневного костюма, о классификации видов одежды (женская, мужская, зимняя, летняя и т.д. Знания о конкретных видах одежды, материалах для ее изготовления получены мной из разных источников, прежде всего из Интернета.

Газета «Иркутские губернские ведомости» стала доступной после того как на цифровые носители переведены номера двух первых лет её выхода. Это более 4 тысяч экземпляров. Уникальный проект выполнили сотрудники Иркутской областной государственной универсальной научной библиотеки им. И.И. Молчанова-Сибирского. Читать газеты можно в электронном каталоге библиотеке через Интернет. (irklib.ru, электронный каталог).

«Иркутские губернские ведомости» — официальная газета Иркутской губернии. Издавалась в период с 1857 по 1917. Практически все исследователи XIX века отмечают газету «Иркутские губернские ведомости» как лучший провинциальный орган российской журналистики. Тематика материалов газеты затрагивала все стороны сибирской жизни. Первый номер газеты вышел 16 мая 1857. Первым редактором газеты был политический ссыльный петрашевец Н.А. Спешнев, «Иркутские губернские ведомости» до 1872 года выходили еженедельно. С 1872 по середины 1874 года – три раза в неделю, со второй половины 1874 года до середины 1879 год – два раза в неделю, с середины 1879 до 1917 года – еженедельно. Газета состояла из двух частей – официальной и неофициальной. В первой части печатались распоряжения правительства и местных властей, во второй – статьи, очерки, редакционные материалы.

Практически все исследователи XIX века отмечают газету «Иркутские губернские ведомости» как лучший провинциальный орган российской журналистики. рубрики: «Разные известия», «Происшествия», «Случаи, встречи, знакомства», «Иркутская старина», «Сельские сцены», «Из рассказов волостного писаря», «Из крестьянских рассказов», «О бурятах Иркутской губернии», «О быте поселян Иркутского уезда». Еще была рубрика «О найденных трупах», информация которой должна была способствовать скорейшему раскрытию преступлений. [[115]](#footnote-116)

В 1860 г. в Иркутске начинается издание первой частной газеты Сибири «Амур», и основные сотрудники «Ведомостей» переходят в неё. После этого «Иркутские губернские ведомости» становятся гораздо менее содержательными, хотя иногда и в дальнейшем в газете публиковались интересные материалы. Издание «Ведомостей» закончилось в 1918 г. [[116]](#footnote-117)

Для данного исследования важна была информация, которая размещалась в объявлениях «О поднятых трупах», «О найденных трупах». В конце 19 в. практиковалось приложение к отдельным номерам газеты – «Ведомость о проишествиях по Иркутской губернии». В таких приложениях публиковались сообщения о пожарах, поджогах, убийствах, покушениях на убийства, самоубийствах, кражах, эпидемиях, поднятых трупах, о мертворождённых, о потерявшихся без вести, об ограблениях, побегах арестантов за определённый период. Это была криминальная хроника событий.

В процессе работы с источниками исследования было просмотрены газеты за 1911 (15 сообщений) и 1914 годы (11 сообщений). В этих сообщениях содержится описание одежды 37 найденных, поднятых трупов, в том числе 4 трупа женщин. Обнаружено одно сообщение за 14.07.1911 г. о найденных вещах – большое количество женской одежды. Описание найденных женских костюмов хороший источник сведений для этого исследования, так как мало было сообщений о найденных женских трупах.

С точки зрения информативности этого количества сообщений: все сообщения дают хорошее представление о повседневной одежде иркутян.

Найденные сведения о повседневной одежде жителей Иркутской губернии классифицированы – распределены по наиболее общим признакам. Выделены две наиболее общие группы одежды: мужская и женская одежда. В свою очередь, элементы мужской и женской одежды тоже объединены по главным признакам, указанным в названиях столбцов сводных таблиц.

Таблица 1

Сводная таблица об элементах повседневной мужской одежде по сведениям газеты «Иркутские губернские ведомости 1911, 1914 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Белье | Нижняя  одежда | Верхняя  одежда | обувь | Головные уборы | Иные элементы  одежды |
| Подштанники  кальсоны | Рубашки  Пинджаки  Брюки  Штаны  Шаравары  Бешметки  Блуза | Шубы  Свитка (?) | Сапоги  Валенки  Ичиги  Чирки  Портянки  Бурковые Сапоги  Штиблеты  Галоши | Шапка-ушанка  фуражка | Кушак  Опояска  Пояс |

Как видно из перечня, верхняя одежда представлена очень скупо, бедно.

Таблица 2

Сводная таблица об элементах повседневной женской одежде по сведениям газеты «Иркутские губернские ведомости 1911, 1914 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бельё | Нижняя  одежда | Верхняя  одежда | Обувь | Головной убор | Иные элементы одежды |
| Панталоны  Нижняя юбка  чулки | Рубашки  Сорочки  Платья  Юбки  Фартук  Кофта | Сак | Галоши  Ботинки | Шаль  Платок | Кушак ременный |

Женская одежда в целом представлена очень скудно. Это объясняется тем, что мало сообщений о поднятых женских трупах. Женщины, к счастью, вероятно, редко были жертвами преступлений. Недостаток информации компенсируется сообщением о найденной женской одежде 14.07.1911 г.

По полученным из газет сведениям начнем составлять представления о том , что носили иркутяне 100 лет назад в повседневной жизни? , с описания мужского белья. Самым распространенным видом мужского белья были ***кальсоны***, русское старинное название ***подштанники***. Слово «кальсо́ны» от французского caleçon, итальянского саlzоni — штаны — это нижние длинные штаны, чаще мужские. В газете «Иркутские губернские ведомости» используются оба слова – *кальсоны и подштанники*.

*Из истории этого элемента нижнего белья мужчин и женщин. «Во времена Средневековья в Италии термином саlzоni обозначались разъёмные чулки-штаны, иногда выполненные из двух контрастных по цвету тканей. В XVI веке так назывались все виды штанов, имевших длину до колен. В XVI веке в Италии женщины для поездки верхом надевали кальсоны из вышитой ткани под платье. Екатерина Медичи ввела эту моду во Франции. На протяжении XVII—XVIII веков кальсоны оставались принадлежностью гардероба пожилых женщин, молодые надевали их только для поездки верхом. В Европе мужское нижнее бельё в конце XVIII века получило значительное изменение — появилось облегающее трико-подштанники. Материалом, используемым для него, была кожа. В 1770-х годах, после многовекового забвения, произошло возрождение личной гигиены. Чистота тела вошла в моду. Возникла потребность менять белье гораздо чаще, но позволить это себе могли только богатые люди, поскольку нижнее бельё продолжало оставаться довольно дорогим. Будучи нижним бельём, подштанники не отличались экстравагантными фасонами, но были очень удобны. Подштанники шили из хлопка, льна, ситца или шёлка. В 1880-х годах Густав Йегер ввёл в обиход бельё из шерсти (егерское бельё), считая его особенно полезным для здоровья, несмотря на то, что волокна шерсти раздражают кожу. Со времени установления моды на кринолины (60-е годы XIX века) и в дамский обиход прочно вошли кальсоны. Упразднение нижней юбки позднее привело к укорачиванию женских кальсон и применению для их шитья более тонких тканей. Первоначально в России нижние мужские штаны называли подштанниками. Слово «подштанники» во второй половине XIX века было вытеснено из русского языка французским «кальсоны». Кальсоны были двух видов: короткие для ношения под кюлоты и длинные — для ношения под панталоны и брюки.».[[117]](#footnote-118)*

В полученной информации, как ни странно, отсутствует упоминания такого распространенного нижнего мужского белья как трусы. Несмотря на то, что трусы были изобретены давно.

*Примерно в XIII веке изобрели надеваемые трусы, которые стали важной частью гардероба мужской половины населения. Набедренную повязку заменили большие парашютообразные прародители современных трусов из льна. Носили такое нижнее белье люди всех классов и сословий под обычной одеждой. Богатые люди надевали лосины, которые покрывали только ноги. Мужчины также носили корсеты, гульфики (бандажи), чулки, нательное нижнее белье и кальсоны.[[118]](#footnote-119)*

Судя по газетным сообщениям, кальсоны шили из полотна, тиковой и бумажной ткани.

*ПОЛОТНО́ — гладкая и плотная, льняная или конопляная (иногда бумажная) ткань простейшего переплетения. Его другое названия — пла́тно, паволока, порт, по́ртно, холст. Простейший способ переплетения так и называется "полотняным переплетением", когда нити утка располагаются перпендикулярно нитям основы и каждая нить имеет по очереди основное и уточное перекрытие. Полотно ткется из пряжи чесаной и очесочной, от средней до очень тонкой. Самые тонкие сорта полотна назывались батистом, самые грубые — холстом, парусиной, равендуком и пр. Вытканное домашним или кустарным способом полотно называлось домотканым. С кон. 19 в. в связи с интенсивным развитием капитализма домотканое полотно постепенно вытесняется фабричным. Изготовленное полотно обязательно белят и каландруют в смоченном виде для придания глянца. В домашних условиях полотно отбеливают в кадках с горячей водой и золой, затем полощут в реке и расстилают на берегу. Хранили готовое полотно скатанным в трубки. Полотно — основная ткань, идущая на изготовление одежды (рубахи, сарафаны) и предметов домашнего убранства (постельное белье, полотенца, скатерти, занавеси и т. д.). Верования, связанные с полотном, сосредоточены на представлениях о взаимосвязи жизни и смерти, прошлого и настоящего. Полотно как бы связывает мир мертвых и мир живых. Оно воплощает предков, которые помогают живым и дают все, что они просят (плодовитость женщинам, счастье людям). Полотно часто служит подарком на свадьбе, родинах и крестинах. Полотно в 2—3 аршина брала невестка, отправляясь впервые зажинать, и, положив его в первый сжатый сноп, передавала свекрови. Специальный "спускательный холст" — непочатый кусок холста в 30—40 аршин — готовили на похороны. В отдельных случаях покойника хоронили, завернув в "новину" (суровое небеленое полотно). Первому встречному при выносе тела из дома отдавали кусок новины длиною в рост покойника. Полотно застилается пол во все поминальные дни. "Обыденное полотно" — полотно, изготовленное за один день или за одну ночь общими усилиями женщин села в случаях эпидемий и эпизоотии. Такая ткань считалась чистой и наделялась особой силой сопротивления болезни.[[119]](#footnote-120)*

Очень интересно знать, что такое тиковая ткань, из которой шили подштанники. Оказалось, что «*тик*» в Голландии, Англии это плотная льняная или хлопчатобумажная ткань с рисунком в виде продольных полос. Употребляется как обивочный материал, для изготовления матрацев и т. п.[[120]](#footnote-121)

Как видим, на кальсоны иркутяне не тратили дорогие ткани. И не очень-то разнообразной была и цветовая гамма этого нижнего белья – белые. Только в одной газетной статье были названы кальсоны красно-полосатые.

Теперь выясним, что носили иркутяне поверх белья. Массово носили ***рубахи***. Правда, рубахи были и нижним бельем. Отметим сразу одну особенность – для обозначения этого элемента мужской одежды в «Иркутских губернских ведомостях» не употреблялось слово **«***рубашка»,* а только «*рубаха».* Слово «*рубашка»* употреблялась для обозначения женской одежды.

Мужчины могли носить одновременно две рубахи – нижняя и верхняя.

Рубахи шили из разных тканей: из сатина, чесучи, бумазеи, ситца, кумача, трико.

Начнем по порядку разбираться с тканями для мужских рубах.

«Чесуча *— плотная шёлковая ткань, вырабатываемая из неравномерных по толщине нитей натурального шёлка. Значительная толщина нитей основы и утка и чередование в них более или менее заметных утолщений с более тонкими промежутками создают своеобразный рисунок ткани. Выпускается неокрашенной, природного светло-кремового цвета с коричневатым оттенком. Ширина 74—91 см. Чесуча — красивая и прочная ткань. Из более плотных видов чесучи шьют мужские и женские летние костюмы, из более лёгких — летние женские платья и верхние мужские рубашки.*

*Чесучой называют также хлопчатобумажные ткани и ткани из хлопчатобумажных нитей в основе и вискозного шёлка в утке. По рисунку и окраске оба вида хлопчатобумажной чесучи имитируют фактуру и цвет шёлковой чесучи. Ширина 62 см. Используются главным образом для верхних мужских рубашек, женских и детских платьев.».[[121]](#footnote-122)*

Сати́н *(фр. satin, от араб. ‎‎ зайтуни, от Зайтун — старинного араб. названия китайской гавани Цюаньчжоу, откуда вывозилась эта ткань) — ткань сатинового переплетения нитей из хлопчатобумажного или синтетического волокна. Имеет гладкую, шелковистую лицевую поверхность, на которой преобладают уточные нити; довольно плотен и блестит; выпускается в основном гладкокрашеной, набивной и отбелённой. Применяется для изготовления платьев, мужских рубашек, как подкладочная ткань и т. д. Благодаря своим качествам сатин широко используется для изготовления постельного белья. Сатин изготавливается из крученой хлопковой нити двойного плетения. Давно было замечено, что чем больше скручена нить, тем ярче блеск. Так появился глянец — сатин, напоминающий шёлк. Бельё из сатина долговечно и выдерживает большое число стирок — 200—300, и лишь спустя довольно долгое время материал начинает немного тускнеть. Он дешевле, чем шёлк, но дороже, чем другие хлопковые ткани. Из него делают бельё различного дизайна для повседневного применения. Помимо самого сатина, различают также мако-сатин, который изготавливается только из хлопка без примесей. Мако-сатин имеет большую гладкость и блеск за счёт тончайших нитей пряжи, мало мнётся и сохраняет блеск надолго.[[122]](#footnote-123)*

Ситец *-(от нидерл. sits; первоисточник санскр. ситрас — пёстрый) — лёгкая хлопчатобумажная гладкокрашеная или набивная ткань полотняного переплетения, вырабатываемая из сурового миткаля с помощью красильно-отделочных операций.* *Набивной ситец появился в XI веке в Каликуте. Ситец упоминается в индийской литературе в XII веке писателем Емакандрой как набивная ткань с рисунком лотоса. В XV веке ситцевая набойка из Гуджарата появилась в Египте. Набивной ситец производился из хлопка Сурата, причём этот хлопок шёл как на основу, так и на уток.*

*Слово «ситец», точнее его европейские «родители», тоже означает всего лишь один из способов нанесения краски. Немецкое zitz, голландское sits, английское chintz, как считают, восходят к индийскому chent — от chhintu или chhita — пятнышко или набрызг.[[123]](#footnote-124)*

Теперь придется выяснить, что такое *миткаль и уток*, названные в тексте о ситце.

Миткаль – это (от перс. меткал), суровая тонкая хлопчато-бумажная ткань полотняного переплетения. Миткаль используется как полуфабрикат в производстве клеёнки, дерматина и др. В результате соответствующей отделки из миткаля получают ситец и бельевые ткани — мадаполам, муслин и др.[[124]](#footnote-125) Так, с этим все понятно. А что такое *уток*? Уто́к — поперечная (горизонтальная) система направления параллельных друг другу нитей в ткани, располагающихся под прямым углом к системе основы, и проходящих от одной кромки ткани до другой. Вместе с системой основы образует ткацкое переплетение. Зачастую от утка не требуется такой крепости, как от основы, поэтому ему придают большую гибкость, чтобы он свободнее укладывался между нитями основы, а также пушистость, чтобы он заполнял промежутки между нитями и делал ткань плотнее на просвет. Поэтому уточную пряжу крутят гораздо слабее, чем основу. В то же время иногда по техническим условиям к конечному продукту (ткани) уток должен обладать прочностью, не уступающей основе. В этом случае уточные нити выпускаются также с высокой круткой, а также иногда и шлихтуются (а также замасливаются, если речь идёт о филаментной нити из полимеров или стекла). Подготовка к ткачеству зависит от типа станка, типа пряжи (собственно пряжа или комплексная крученая или некрученая нить), способа получения уточной пряжи (кольцевое или пневмомеханическое прядение, что определяет тип паковки с пряжей, входящей в ткацкий цех). Для челночных станков подготовка заключалась в намотке на шпулю (если пряжа прямо уже с прядильной машины не получается в форме шпули или початка, могущего быть вложенным в челнок), а затем в намачивании или запаривании, чтобы отнять у нитей стремление скручиваться и образовывать петли (сукрутины). В некоторых случаях (например, при изготовлении сукна) утку придают крутку в обратном направлении, чем основе. Для бесчелночных станков уточная пряжа используется в стандартных товарных бобинах, как правило, ёмкостью не менее трёх-четырёх килограммов.[[125]](#footnote-126) Продолжим рассказ о тканях для мужских рубах.

***Бумазе́я*** *(англ. Bombazine от фр. bombasin, от итал. bambagia — хлопок) — плотная хлопчатобумажная ткань саржевого, реже полотняного переплетения с начёсом на одной, обычно изнаночной, стороне. Черный бомбазин некогда использовался для траурной одежды, но материал вышел из моды к началу XX столетия. Слово bombazine образовано от устаревшего французского bombasin, которым первоначально обозначали шёлк, но впоследствии применяли и к шёлковому дереву или хлопку. Бомбазин был сделан в Англии при Елизавете I. В начале XIX столетия было налажено его широкое производство в Норидже. Благодаря начёсу бумазея очень мягка, пушиста, хорошо сохраняет тепло. Выпускается набивной, гладкокрашеной, иногда отбелённой. Употребляется для пошива тёплого белья, женских платьев и кофт, мужских рубах. В России появилась в XVII веке. Её называли также бомбазеей и бамбазеей.[[126]](#footnote-127)*

**Кума́ч** (от араб. kumāš‎‎) — хлопчатобумажная ткань (полотно), окрашенная в ярко-красный или пунцовый цвет. В словаре Даля упоминается, что кумач иногда также бывал синим. В старину был также кумач другого цвета. Кумач использовался в русской крестьянской среде, в основном для пошива сарафанов и мужских сорочек.[[127]](#footnote-128)

***Трико*** - шерстяная ткань из тонкой кардной пряжи саржевого или фасонного (несложно-узорчатого) переплетения, ясно видимого на ее поверхности, чем она и отличается от сукна. На основу идет тонкая шерстяная пряжа (часто крученая в 2 нитки), уток простой, более грубый. Иногда часть узора исполняется шелковыми нитями. В более дешевых сортах основа хлопчатобумажная. Валяется гораздо слабее чем сукно, ворсуется также слегка, в почти сухом состоянии. Стрижется очень гладко, затем прессуется. Вся отделка Т. направлена к тому, чтобы придать ему сходство с тканями из гребенной шерсти. Некоторые сорта трико изготовляются также и из камвольной (гребенкой) пряжи. Гладкое тонкое трико в настоящее время во многих случаях заменяет сукно, например, в черном мужском платье, сюртуках военных и т. п. Пестрое более плотное трико идет главным образом на мужские брюки.[[128]](#footnote-129)

Информация из газет позволяет судить о цветовой гамме мужских рубах: они были черные, малиновые, белые, пестрые, серые, в полоску, бордовые, кумачевые, малиновые.

О покрое мужских рубах в газетных статьях нет информации. О том, как выглядели рубахи можно судить по фотографиям.

Неотъемлемым элементом мужского костюма в сочетании с рубахой были **пояса**: кушак, опояска, реже назывался ременный кушак. **Опоясок** - это пояс, обычно в виде шнурка, тесьмы, плетенный или тканный.[[129]](#footnote-130) Кушак - пояс, обычно широкий, матерчатый.

В одном из газетных сообщений назывался пояс «из черного шёлка или муара в виде ленты повязанной на поясе бантом».[[130]](#footnote-131) Что такое **муара**? Муар (фр. moire) - плотная шелковая или полушелковая ткань с волнообразным отливом различных оттенков. Муа́ровый узор (муа́р, от фр. moiré) — узор, возникающий при наложении двух периодических сетчатых рисунков. Явление обусловлено тем, что повторяющиеся элементы двух рисунков следуют с немного разной частотой и то накладываются друг на друга, то образуют промежутки.

Муаровый узор наблюдается при наложении друг на друга различных частей тюлевых занавесок. Таким образом, понятие «муар» происходит от ткани **муар**[en], при отделке которой использовалось данное явление. Муаровый узор возникает при цифровом фотографировании и сканировании сетчатых и других периодических изображений, если их период близок к расстоянию между светочувствительными элементами оборудования. Этот факт используется в одном из механизмов защиты денежных знаков от подделки: на купюры наносится волнообразный рисунок, который при сканировании может покрыться очень заметным узором, отличающим подделку от оригинала.[[131]](#footnote-132) Теперь понятно, как мог выглядеть муаровый пояс. В вот как мог выглядеть ременный кушак?

Вот это все элементы одежды для подпоясывания рубах, бешметов, платьев и другой одежды. Пояса были неотъемлемым элементом женской и мужской повседневной одежды.

Теперь выясним, как выглядели брюки, штаны, шаровары. Выясним их происхождение. Отметим, что слово *шаровары* в газетных сообщениях о найденных трупах встречается чаще, чем *брюки* или *штаны*. Слова «брюки», «штаны» употреблялось всего в двух газетных сообщениях, а слово «шаровары» шесть раз. Чем это объяснить - не понятно. Разговор об этой одежде человека следует начинать с выяснения, что такое штаны, наиболее общего характера термина для этой части мужской одежды.

**Штаны** — основная часть мужской одежды. Штаны появились на смену **портам**, которые оставались в качестве рабочей летней одежды, а затем превратились в исподнее белье. Термин "штаны" упоминается только со 2-й пол. 17 в. В основном эта была верхняя, нарядная, теплая, иногда кожаная или даже меховая одежда. Кроили штаны из трех полотнищ: два полотнища сшивали по кромке, они служили для покрытия ног, третье полотнище разрезалось наискось: один клин пришивался спереди, другой сзади. Такие вставки назывались огузком, ширинкой. Сверху портки были на вздержке — "гашнике". Штаны уже шились с поясом, застегивающимся на пуговицы. Повседневные штаны шили из домотканых тканей: холста, пестряди, зимние — из серого сукна. Праздничные штаны назывались шароварами, и шили их почти исключительно из покупных тканей (плиса разных цветов). Штаны, брюки носили навыпуск или прятали в голенища сапог, онучей, которые носили с лаптями. В старину мальчики не носили штанов до совершеннолетия или даже до самой свадьбы. Первые штаны парню дарила его невеста, чтобы ехать к венцу. До этого времени он ходил в одной подпоясанной рубахе. Штаны мужа и отца имели большое значение при родах и для новорожденного, как бы оказывая благотворное действие, имея охранительную символику. Для облегчения родов роженица должна была переступить через штаны мужа. Новорожденного заворачивали не в рубаху, а в штаны отца, если до этого в семье умирали дети. Штаны отца подвешивали к люльке ребенка, чтобы предохранить его от сглаза. На ночь над дверьми вешали штаны отца, чтобы ребенок спал спокойно. Подросток, которому впервые надевали штаны, должен был стоять на старых отцовских портах.[[132]](#footnote-133)

Что же такое **порты**, прародители штанов? «А вот другое современное просторечие – "портки". В древности его произносили иначе – "порты". Оно родственно глаголу "пороть", то есть по-древнерусски "резать" (вспомним родственное слово "вспороть"). "Порты" употреблялись как в значении "одежда вообще", так и в значении "отрез, кусок ткани, холста". Языковедами отмечен и ещё один смысл – "кожа с задних ног животного". Нет ли здесь отзвука тех древнейших времён, когда, подражая мифическому предку-зверю, люди старались кроить обувь из шкуры звериных ступней, а шапки – из шкуры с головы?.. Так или иначе, "порты" всё чаще обозначали одежду для ног. Пока не превратились в "портки" – впрочем, без того просторечного оттенка, который это слово имеет в русском языке сейчас. А древнее значение – "одежда вообще" – сохранилось для нас в слове "портной", или "портной швец", как говорили в старину.».[[133]](#footnote-134)

Теперь вернемся к понятию **брюки.**

Слово «брюки» (от нидерл. broek) в России появилось в XVIII веке, в связи с петровскими реформами, и первоначально означало «штаны моряка». Изначально каждая штанина была отдельным предметом, поэтому во многих языках название этого вида одежды является существительным множественного или двойственного числа. Хотя брюки традиционно считаются парами и употребляются только во множественном числе, тем не менее в русской морской терминологии сохранился термин «брюканец», который употребляется в единственном числе. По внешнему виду брюканец как раз и представляет собой «половину брюк», являясь рукавом, закрывающим кольцевой зазор между палубой и мачтой и предотвращает попадание в трюм воды, стекающей по мачте. По-настоящему распространённым слово «брюки» стало лишь сто лет спустя. Поскольку брюки фактически являлись показателем социального статуса, то помимо придворных их носили также и представители высшей аристократии».[[134]](#footnote-135)

Газетные сообщения о найденных трупах указывают и наличие в повседневной одежде мужчин шароваров. Что это такое? «Шаровары — штаны, очень широкие в бёдрах, часто со сборками на талии и сужающиеся к голени. Происходит от иранского «шальвар» (šalvâr) «штаны». В русский язык слово заимствовано через тюркские языки.».[[135]](#footnote-136) Добавим, это широкие штаны, заправляемые в голенища; вообще штаны широкого, свободного покроя.

*Даже в 20 веке солдатские штаны назывались, вообще-то, шароварами: Приказом МО СССР № 120, от 4 августа 1956 года «О введении в действие Правил ношения военной формы одежды сержантами, старшинами, солдатами, матросами, курсантами и воспитанниками Советской Армии и Военно-Морского Флота (на мирное время)» были установлены для ношения в составе военной формы одежды сержантам, старшинам, солдатам, матросам, курсантам и воспитанникам военных училищ Советской Армии и Военно-Морского Флота ВС СССР на мирное время: при парадно-выходной, летней и зимней: парадно-выходные шаровары синего цвета; при повседневно-полевой летней: шаровары защитного цвета, зимней: шаровары синего цвета; при рабочей летней и зимней: шаровары защитного цвета».[[136]](#footnote-137) Добавим информацию, что шаровары в СССР в 30-60 годы были распространенной спортивной одеждой.*

По данным газеты «Иркутские губернские ведомости» шаровары были разного покроя, сшиты из разной ткани и были разной окраски. Например, «арестантские шаровары», «шаровары китайского покроя». Ткани из которых были сшиты шаровары,: «из манчестера», «из плиса».

«Манчестер — хлопчатобумажная ткань с ворсом типа бархата, а также хлопчатобумажная ткань, изготовленная на восьми ремизках, имевшая благодаря начесу вид сукна. В XIX веке изготавливалась на русских фабриках по образцу тканей, выпускавшихся на фабриках города Манчестера». ПЛИС — хлопчатобумажная ткань с ворсом типа бархата. Ворс плиса обычно длиннее ворса бархата. В XIX — начале XX века изготавливался русскими фабриками в большом количестве и был сравнительно дешев. Использовался крестьянами для шитья шапок, жилетов, корсеток, для отделки одежды. [[137]](#footnote-138) Парусина - тяжёлая плотная конопляная, льняная или полульняная ткань из толстой пряжи.[[138]](#footnote-139)

В одном из газетных сообщений указывалось, что погибшем были «штаны домотканые холщовые с большими полосками, какие носят переселенцы из Европейской России». Холст – «узкая (40—60 см) сравнительно грубая домотканая ткань, вырабатываемая полотняным переплетением нитей из льняной пряжи».[[139]](#footnote-140)

Теперь определим расцветки шаровар: коричневые в клетку, синие китайского покроя, желтые из парусины, чёрные. Что касается арестантских шаровар, то они, конечно же, были серого цвета. Таким образом, эта часть одежды мужчин не отличалась яркостью.

Из верхней одежды чаще всего в газетных статьях назывались пиджаки.

**Пиджа́к** (от англ. pea-jacket, в свою очередь от нидерл. pijjekker (pij — разновидность грубой ткани и jekker — куртка)) — часть мужского костюма — куртка с открытым отложным воротником и застёгивающимися на пуговицы полами. Служит верхней частью классического мужского костюма. Пиджаки бывают однобортные и двубортные.[[140]](#footnote-141) **Пиджака**, м. (англ. pea-jacket от гол. pie - двубортная куртка у моряков и jacket - жакет). Принадлежность мужского костюма - род куртки с открытым отложным воротником и застегивающимися полами.[[141]](#footnote-142)

Судя по газетным материалам, пиджаки были *ватные, стяженные, летние.*

Что касается слова «стяженный пиджак», то речь вероятно, идет о стёганном пиджаке. Слово «*стяженный»* имеет иное значение, *«стяжательство»* : это алчное накопление денег, имущества; страсть к наживе, приобретению материальных ценностей, стяжанию.[[142]](#footnote-143) Стёганный пиджак - то же что и ватный, утепленный, прошитый, то есть стянутый швами.

Кроме пиджаков указывается и на наличие *тужурок.*

***Тужу́рка*** *(от фр. toujours — «всегда», досл. «все дни») — домашняя или форменная куртка, обычно двубортная. Повседневная короткая верхняя одежда с застёжками, воротником и длинными рукавами. Термин возник от французского слова тужур (toujour), а прибавление обычно в таких словах суффикса «ка» (например, кеп-ка, жилет-ка, шап-ка) создало в русском языке новое название тужурка, то есть повседневная одежда. Данное название существовало уже в первой половине XIX века в бытовом языке для определения гражданской мужской куртки, позднее получившей общий термин — пиджак. Следует отметить, что особой разницы и нет между двубортным гражданским пиджаком и такой же двубортной тужуркой. В русском дореволюционном флоте впервые такая двубортная форменная одежда, официально называвшаяся «укороченное пальто», была введена вместо сюртука в 1884 году офицерскому составу для более удобного выполнения служебных обязанностей на корабле[1].*

*В 1886 году тужурка серо-голубого цвета была введена, как внеслужебная форма одежды и в русской армии. Генеральские армейские тужурки носились с лацканами красного цвета. Тужурка имела гладкую спинку, отложной воротник и двенадцать пуговиц — по шесть с борта[1]. В Красном Флоте впервые черные тужурки были выданы комсоставу флота в 1920 году, а в сентябре 1921 года утверждены Реввоенсоветом республики, как парадная форма одежды вплоть до введения мундиров в 1943 году. Тужуркой также называется двубортный военно-морской открытый мундир.[[143]](#footnote-144)*

В одной из газетных сообщений о найденном трупе говорилось, что на трупе была *«малорусская свитка шерстяная, черная домашней работы»*. Оказывается, слово «свитка» -обычное название для верхней одежды. Слово это старинное и распространенное в Малороссии (название Украины с середины ХVII века в официальных документах России и в русской историографии).[[144]](#footnote-145) Она может быть и распашной (кафтан) и глухой (верхняя рубаха).[[145]](#footnote-146) Вероятно, свитка была на трупе переселенца в Сибирь из Малороссии. Википедия дает более предметное объяснение, что такое свитка: «… название устаревшей мужской и женской верхней длинной распашной одежды из домотканого сукна, разновидность кафтана. Свитка является частью традиционного костюма белорусов, встречалась также в крестьянской среде на Украине и в России. На Руси свиткой так же называли верхнюю накладную одежду, надевавшуюся через голову, неприталенную, прямую, расширявшуюся книзу за счёт клиньев, вшитых в боковые швы. Наиболее известно упоминание свитки, как варианта одежды в повести Гоголя «Сорочинская ярмарка» из сборника «Вечера на хуторе близ Диканьки». Гоголь даёт следующее определение «Свитка — род полукафтанья».

Вот так перемешались в повседневной мужской одежде Иркутской губернии элементы одежды разных народов России.

Еще один пример этого вывода. На одном из найденном, поднятом трупе был **бешмет.** Уточнялось, что бешмет был летний. Следовательно, были и зимние, то есть утепленные. Определений что такое бешмет несколько, так как этот вид одежды существовал у многих народов.

1.Бешме́т — одежда в виде кафтана со стоячим воротником. Надевался на рубаху и под халат, хотя в быту мог носиться самостоятельно. Иногда сближается с архалуком (отождествляется с ним или считается закавказской разновидностью). Впоследствии ватный бешмет стал прототипом ватника, а легкий укороченный бешмет защитного цвета — гимнастёрки. Бешмет утверждённого по цвету и покрою образца входил в состав форменной одежды всех казачьих войск. Во внеслужебное время казаки могли носить бешметы любого цвета и материала. Бешметы использовались как в качестве уличной, так и домашней одежды. Молодые казаки носили бешметы в летнее время во время гуляний и праздников. Старые казаки носили дома стёганные на вате бешметы. Бешметы шили обычно из тканей фабричного производства: шерсти, шёлка, репса, атласа, сатина и др. Пожилые казаки носили бешметы синего, чёрного, коричневого цветов, молодые — красного, бордового, зелёного, голубого. Бешмет представлял собой одежду длиной чуть выше колен или до колен, с подрезной по талии спинкой, прямыми цельными полами, застёгивавшимися до талии на крючок, с боковыми клиньями. Воротник всегда был стоячим, рукава — узкими и длинными. Бешмет подпоясывался так называемым сабельным опоясьем, то есть кожаным поясом, украшенным медными и серебряными бляшками, к которому прикреплялся кинжал или сабля. (Википедия)

2.БЕШМЕТ - стеганое татарское полукафтанье; вообще: стеганый, а иногда и суконный поддёвок, под тулуп или под кафтан. Это простой суконный кафтан, с кожаною оторочкой, обшивкой на рукавах, у кисти, а иногда и по краю полы, на груди. (Толковый словарь Даля).

3.БЕШМЕТ: У некоторых народов Кавказа и Средней Азии:

верхняя распашная, обычно стеганая одежда (Толковый словарь Ожегова).

4.Бешмет - , бешмета, м. (тат. besmet). Стеганый полукафтан.;

(Толковый словарь Ушакова).

5.Бешмет - верхняя мужская одежда у тюркских, монгольских и кавказских народов, плотно прилегающая в груди и талии и доходящая до колен; полукафтан. (Толковый словарь Ефремовой).

6.Бешмет - мужская распашная, глухо застёгнутая одежда с высоким стоячим воротником и застежкой спереди, поддеваемая под верхнюю одежду: кафтан, чекмень, черкеску. Материал: крепсатин.».

Газетные статьи о найденных трупах дают информацию о следующих головных уборах: шапка-ушанка, фуражка. Что такое шапка-ушанка известно - зимняя меховая, суконная или комбинированная шапка (первоначально — мужская), широко распространённый головной убор в России. Ушанка получила своё название из-за наличия отложных наушников — «ушей», в поднятом виде связанных на макушке или на затылке тесьмой. Прообразом «шапки-ушанки» являлась «шапка-колчаковка», которая получила широкое распространение в Белой армии Колчака в 1918-1919 годах. Позднее мода на ушанки с круглой тульёй распространяется в рабочей среде Петербурга, а затем и по всей России.».[[146]](#footnote-147)

Есть другое объяснение – это «русский головной убор из натурального меха; состоит из мехового верха: козырька, наушников, назатыльника, головки. Шьется на утепляющей прокладке, выстеганной вместе с подкладкой, может быть цельномеховой или комбинированной с кожей, тканью.».[[147]](#footnote-148)

«Шапка ушанка, ставшая бессмертным символом русского человека, прошла испытание морозом и временем. Сегодня ношение «треуха» – дань моде, а в 16-м веке на Руси оно означало одно – ты богат! Но как бы ни пытались модифицировать образ ушанки, заменить ее чем-то другим или вовсе отказаться, она прочно вошла в наш обиход, спасая русского человека продолжительной морозной зимой…Шапка- ушанка произошла от монгольского малахая. Монгольская шапка представляла собой колпак в виде конуса, скроенный из овчины. Такая мужская шапка была незаменима зимой: ее широкие отвороты защищали лица и щеки воинов татаро-монгольской орды от ветра и метели. Позже овчинные отвороты малахаев начали вертикально разрезать по бокам, полученные в результате «уши» могли завязываться при потеплении погоды на затылке наездника. От таких малахаев и произошли легендарные мужские шапки-ушанки, которые стали популярны на Руси.

Согласно древней славянской традиции, которая прочно укоренилась в Киевской Руси (Х –ХІІІ вв.) и позже в Великом княжестве Московском (ХІV –XVII вв.), без головного убора могли ходить лишь незамужние девушки. Мужчинам и замужним женщинам полагалось вне дома носить головной убор. Это была очень важная традиция, оставлять голову непокрытой считалось постыдным, отсюда и слово «опростоволоситься» — оказаться в неприятном, смешном положении, допустить грубую ошибку, промах, оплошность. Некоторые меховые головные уборы ХІV –XVIII вв. с отворотами или без, полностью меховые или лишь с меховой оторочкой стали прототипами современных меховых шапок. Наиболее близкие по стилю: шапка-кабардинка из меха выдры и шапка бурка вильчура, популярные у запорожских казаков. До XIII века в моде были, так называемые, треухи и более сложные магерки – шапки с отворотами, с разрезами впереди, где обычно крепили аграф или перо с драгоценным камнем и кисточкой, это украшение называлось «султан». Обычно на художественных полотнах того времени в таких головных уборах изображали польскую шляхту и украинских гетьманов. Этнографы также приводят самый поздний вариант — шапку-малахай, круглую с наушниками, её носили в Черниговской губернии в конце XIX века. Это практически точная копия нынешней ушанки. Однако возрождение шапки-ушанки произошло после революции, в 1918-19 гг. в рядах Белой армии, под предводительством адмирала и руководителя Белого движения Александра Васильевича Колчака.

Тогда шапка-ушанка называлась — шапка «колчаковна», но она не была меховой, её шили исключительно из сукна, а также она имела козырёк, также обшитый сукном. Хотя считалось, что колчаковна – облегчённая копия шапки Нансена, известного исследователя Арктики, норвежского путешественника Фритьофа Нансена. Времена тогда были тяжёлые, обмундирование армии Колчака была привозным, готовую униформу доставляли либо из Англии, либо шили её из сукна, купленного в Японии. Офицерский состав Белого движения, помимо папах, также носил «колчаковны» с кокардой или бело-зелёной ленточкой. Похожая шапка была и у солдат Красной армии, в конной армии С.Будённого. Поэтому ее называли «буденовкой».

В 1934 году шапка-ушанка обрела вид, привычный всем до сих пор, её стали носить Военно-морские силы Рабоче-крестьянской Красной Армии. Шапка-ушанка черного цвета состояла из окола, суконного черного колпака, козырька и назатыльника с наушниками. Наушники в опущенном положении завязываются на тесьму, а в поднятом заправляются внутрь назатыльника. В соответствии с приказом Наркома ВМФ № 426 от 20 октября 1939 года, суконный колпак заменили на кожаный, а также добавили обтянутую кожей пуговицу. Шапки высшего и старшего командного состава изготовляли из меха мерлушки черного цвета, а шапок среднего комсостава и сверхсрочнослужащих — из меха цигейки чёрного цвета. С 1940 года шапка-ушанка стала зимним головным убором армии и милиции. Головной убор делали из светлой овчины, хотя на флоте ушанки оставались чёрными. Во времена застоя и перестройки шапка-ушанка стала ходовым товаром у фарцовщиков. Иностранные туристы с удовольствием покупали или меняли привезённые с собой вещи на ушанки. Известные модельеры в своих осенне-зимних коллекциях не забывают о легендарных ушанках.[[148]](#footnote-149)

Шапки иркутян были меховые – овчинные крытые черным сукном, «швецкой материей». Что такое сукно мы уже знаем. «Швецкая» материя – это значит шведская, разновидность хлопчатобумажной ткани, **плис** (шведское plyz, французское peluche)? Плис, плюш – х/б ткань с ворсом, известен с 17 в. как «бумажный» бархат. Он использовался для пошива верхней одежды, сапог».[[149]](#footnote-150) Как видим, иркутяне не носили полностью меховые головные уборы, а только крытые тканью.

Летним головным убором были, конечно же, фуражки. Фуражка (польск. furazerka, в связи с военным фр. fourrage, fourrager). плоская шапка с околышком и козырьком или без него.[[150]](#footnote-151) Разновидность фуражки - «картуз , это неформенная разновидность фуражки, пришёл на смену не очень практичным широкополым шляпам, первоначально появился в Швеции и представлял собой мягкий колпак с козырьком и с возможностью прикрывать уши от холода. Картузы широко использовались в европейских армиях XVI—XVII века. Позднее картузы вошли в использование и среди гражданского населения.».[[151]](#footnote-152)

Какую обувь носили мужчины согласно сведениям из газеты «Иркутские губернские ведомости»? Как уже было указано в таблице № 1 «Сводная таблица об элементах повседневной мужской одежде по сведениям газеты «Иркутские губернские ведомости 1911, 1914 гг.» они носили: сапоги, валенки, ичиги, чирки, бурковые сапоги, штиблеты, галоши.

Что такое обувь? Это элемент одежды. Надевается на ноги. Применяется, в первую очередь, для тепловой и механической защиты ног. История обуви начинается примерно с верхнего палеолита. (30-40 тыс.лет назад).[[152]](#footnote-153)

О сапогах в этой работе не будем рассказывать – этот элемент одежды всем известен. В «Иркутских губернских ведомостях» в разделе «О найденных трупах» о сапогах говорится редко. Объяснить это у автора исследования нет возможности. Историю сапог в данной работе изложим кратко. Сапоги – обувь с высокими голенищами. «Получили распространение на Руси и Ближнем Востоке от тюркских кочевников, для которых мягкие сапоги были удобной обувью для верховой езды. На Руси первое время считались обувью для знати (простолюдины носили поршни или лапти), в последующем получили распространение твёрдые сапоги».[[153]](#footnote-154)

Помимо сапог в газете назывались **ичиги**.

И́чиги — вид лёгкой обуви, имеющей форму сапог, с мягким носком и внутренним жёстким задником. Ичиги были широко распространены у татар и стали неизменным элементом татарского национального костюма. Были также распространены у кавказских и среднеазиатских народов, а также терских и кубанских казаков.[[154]](#footnote-155) Ичиги у разных народов шились из разных материалов (хромовые, юфтевые и шкур разных животных), разного цвета (черные, коричневые, красные, зеленые и т.д.).

Еще иркутяне носили **чирки.** Значение слова чирки по Ефремовой: обувь, сшитая из одного куска кожи; обувь с невысоким голенищем типа котов.[[155]](#footnote-156)

А коты это просторная зимняя или домашняя обувь из войлока или сукна в виде коротких сапожек (преимущественно женских).

Распространенной обувью были валенки, они названы в газетных статьях о поднятых трупах. Отметим, что в газетных объявлениях названы валенки белые с красными рисунки и валенки красные.

Кроме уже названной обуви, рядом с трупами были обнаружены еще *«бурковые сапоги»* от слова **бурки**.

*Бу́рки — разновидность тёплых сапог для холодного климата. Высота бурок до колена, голенище неразрезное, шнурки или другие застёжки отсутствуют. В верхней части голенища бурок может быть кожаный ремень с пряжкой (затягивается вокруг голени). Впервые были разработаны в конце XIX века Белорусской сапожной артелью города Шклов, руководимой австрийским подданым Герцем Певзнером. Основное отличие бурок от сапог (например, армейских) — голенище изготовлено из тонкого войлока или фетра (как правило, белого цвета). Подошва изготовлена из натуральной кожи, резины или синтетических материалов. Ступня и задник — из натуральной кожи, внутреннее утепление подошвы, ступни и задника — из войлока. Швы голенища и верхняя его часть имеет декоративную отделку кожаными накладными полосками. Кожаные накладные полоски также увеличивают прочность швов и уменьшают тепловые потери.[[156]](#footnote-157)*

В этом исследование даны результаты анализа газетных сообщений только о мужской повседневной одежде. Получается, что разделы «О найденных трупах» или о «Поднятых трупах» газеты «Иркутские губернские ведомости» являются достаточно информационными материалами для составления представления о повседневной одежде жителей Иркутской губернии. В процессе работы с источниками исследования было просмотрены газеты за 1911 (15 сообщений) и 1914 годы (11 сообщений). В этих сообщениях содержится описание одежды 37 найденных, поднятых трупов, в том числе 4 трупа женщин. В общей сложности в 26 сообщениях содержится описание 33 элементов повседневной мужской и женской одежды. Это дает достаточно полное представление о повседневной одежде, но не полное. Довольно скудное описание верхней летней и зимней мужской, женской одежды. Нет сведений о стиле, покрое одежды. Однако, газетные сообщения дают представления о тканях, цветовой гамме повседневной одежды. Сведения из газет требуют обращения к пояснительной, справочной информации о тканях, происхождении элементов одежды. Например, встречающиеся в газетах названия тканей требуют тщательного объяснения – происхождение названия ткани, особенности ее изготовления, название одной и тоже ткани у разных народов и т.д. В исследовании дано объяснений 25 элементам мужской одежды, 14 видов тканей, некоторых особенностей, терминов ткацкого производства (основа, уток). Исследование подтвердило гипотезу – описание одежды найденной на погибших людях дает достаточно полное представление о реальной повседневной одежде иркутян. Реальной – значит конкретной одежде в повседневности, так как погибшие не надевали какие-то специальные одежды, не готовились к той или иной жизненной ситуации.

**Чуднов Денис**

10 кл., школа № 85; творческое объединение краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»

**История речного транспорта Тайшетского района**

Опубликованных научных исследований по указанной теме не существует. Имеются лишь краеведческие материалы, отражающие только отдельные эпизоды развития речного транспорта. [[157]](#footnote-158)

В архиве Тайшетского района сведения о речном транспорте, о предприятиях их содержавших и использовавших, сосредоточены в фонде 124. Это бронированные экземпляры Шиткинской районной газете «Большевистский путь», Тайшетской районной газете «Сталинский путь», (затем она называлась «Заветы Ильича», «Путь к коммунизму», «Бирюсинская новь»). В некоторых номерах газет опубликованы короткие заметки о речном транспорте, о работниках этой отрасли районного хозяйства, о лесосплаве. Эти статьи стали основным источником для исследования.

Имеются и изобразительные источники исследования - фотографии речных судов и эпизодов их использования в хозяйстве района и проведения лесосплава.[[158]](#footnote-159)

Речной транспорт - это вид транспорта, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов в основном по внутренним водным путям, как естественным (реки, озера), так и по искусственным (каналы, водохранилища), шлюзованным участкам. Выделяются магистральные, межрайонные и местные речные пути.

В данном исследовании речь пойдет о местных речных путях и соответствующем им речном транспорте. Речной транспорт, как вспомогательная отрасль хозяйства, имеет некоторое преимущество по сравнению с другими видами транспорта: низкие первоначальные затраты на его организацию и себестоимость перевозок.

Речные суда подразделяются на несколько видов: транспортные (пассажирские, сухогрузные, наливные, толкачи и буксиры), технические (дноуглубительные снаряды, обстановочные) и вспомогательные (дебаркадеры, ремонтные мастерские, паромы, плавучие краны и др.).

Речные суда бывают следующих типов: самоходные и несамоходные (баржи, баркасы и др.).

Речной транспорт составная часть единой транспортной системы России и он играет большую роль в экономике страны. В Иркутской области издавно сложилась своя речная транспортная система. Частью этой системы был речной транспорт Тайшетского района, который в настоящее время уже не существует.

Возникновение речного транспорта в нашем районе обусловлено наличием разветвленной речной системы. Реки Тайшетского района - это реки бассейна Ангары и Енисея. Крупнейшими из них - Уда (Чуна) и Бирюса (Она). Река Уда (Чуна) берет начало на северных склонах Саянских гор. До Алыгжера, поселок в Тофаларии, река течет по узкой коньонообразной долине. После впадения в нее р.Чукша, Уда получает название Чуна. После слияния ее с Бирюсой образуется река Тасеево. Уда (Чуна) река порожистая. В бассейне Уды (Чуны) 7950 рек и речек общей протяженностью 33 450 км. Река вскрывается в конце апреля, очищается ото льда в начале мая. Замерзает в первой половине ноября. Таким образом, навигационный период составляет всего пять месяцев, но этот период сокращается еще и с точки зрения уровня воды в реке.

Река Бирюса (Она) образуется в результате слияния Малой Бирюсы и Большой Бирюсы, берущих начало на северных склонах Восточного Саяна. Крупными притоками Бирюсы являются Тагул, Туманшет, Топорок, Байроновка, Пойма. Бирюса - многоводная река. Её средний многолетний расход воды в районе п.Шиткино – 300 куб. в сек., р.Чуна - 184 куб/сек.

Максимальный подъем воды до четырёх метров. Замерзает в ноябре, вскрывается в конце апреля, освобождается ото льда в начале мая. Чуна и Бирюса и ее притоки используются для сплава леса.[[159]](#footnote-160) Общая длина Бирюсы 752 км, сплавная часть – 443 км. В нижнем части реки течение спокойное, русло широкое, а долина реки достигает 400 м. Судоходная часть реки 180 км., это всего 24 % общей длины реки.

Другой фактор, повлиявший на появление и развитие речного транспорта - расположение большей части населенных пунктов и предприятий Тайшетского района по берегам и вблизи рек. На берегах Бирюсы и ее притоках в 1940 г. из 91 колхозов Тайшетского, Шиткинского районов 53 (58.2 %) находилось на берегах рек: 32 колхоза на р.Бирюсе, 14 на р.Чуна, один на р.Тагул, один на р.Туманшет, три на р.Байроновка.

Кроме того, на возникновение и развитие речного транспорта, как отрасли народного хозяйства Тайшетского района, влияло отсутствие дорог с твердым покрытием, не развитость автомобильного транспорта в первой половине ХХ века.

Обратимся к очень ранним свидетельствам об использовании водных путей сообщения. В 12-ой книге «Восточные окраина Сибири» многотомного издания «Живописная Россия» есть статья «Онские селения» в которой можно найти указания о существования речного пути по Бирюсе от с.Конторское (Конторка) до С.Шелаева. Выражение «*Онские селения*» происходит от слова *Она*, древнего названия реки Бирюсы в среднем и нижнем её течении. Плавание в конце XIX века можно было осуществить на плотах и на лодках.[[160]](#footnote-161)

В статье «Водными дорогами» книги «На бирюсинских просторах»[[161]](#footnote-162) содержатся сведения о пассажирских, грузовых речных судах, работавших на р.Бирюса в 50-60 гг. ХХ века, о предприятиях их содержащих.

Изучением истории лесосплава в нашем районе тоже никто из тайшетских краеведов не занимался. Между тем, промышленный сплав древесины играл большую и роль в экономическом развитии Шиткинского, Тайшетского районов многие годы . Реки нашего района использовались для лесосплава в общегосударственном размере: трестом Севполярлес в 30-х годах ХХ в. заготавливался и сплавлялся тайшетский лес до Норильска для дальнейшего экспорта в страны Европы. Развитие лесосплава было вынужденной мерой, так как дорожная сеть района была не развита, как и лесовозная её часть. Кроме того, лесосплав был дешевле по затратам, чем транспортировка леса гужевым, автомобильным транспортом. В Тайшетском районе лесосплав осуществлялся как плотовым и молевым способом.

Сибирские коренные народы – лесные охотники и рыболовы пользовались простейшими плавсредствами. Более активное освоение водных - речных путей и строительство речных судов разных типов в нашем крае началось со времен заселения его русскими людьми. Основными водными путями были реки Бирюса и Чуна, затем стали осваиваться и их притоки.

Самым распространенным видом речных судов были лодки различных конструкций, плоты. Об этом свидетельствует, например, легенда об основании населенных пунктов Нижняя Заимка, Шиткино, самых первых постоянных поселений русских людей в нашем районе. Так в легенде об основании пос. Шиткино говорится: «Летом 1726 года с Ангары вверх по Тасеевой поднимался на шитике (шитой лодке) безвестный пловец…». [[162]](#footnote-163) Об использовании жителями нашего района речных лодок с деревянным каркасом и обшитых просмоленными шкурами животных есть упоминании и в легенде об основании села Нижняя Заимка.[[163]](#footnote-164)

Об использовании бревенчатых плотов, как простейших приспособлений для движения по водным путям, говорится в той же легенде об основании Нижней Заимки: Демьян Кочергин, первый житель этого села, якобы спустился на место своей будущей заимки на плоту.[[164]](#footnote-165)

Плавание по р.Бирюса (Она) в кон. XIX века описывается так: «Летом по Оне можно проплыть без затруднений. Это делается обыкновенно, на плоту, хотя движение его по реке невыносимо медленно…Но если вы не успели…заготовить себе в селе Конторском …плота, на котором можно было расположиться с некоторым комфортом, то должны плыть вниз по Оне, на расстоянии 300 верст, в маленькой лодочке, выдолбленной из тополиного дерева, которая едва в состоянии поднять 4-5 человека. Подобного рода лодки вполне справедливо называются душегубками, потому что они чрезвычайно вертлявы и, при малейшей неосторожности, опрокидываются.».[[165]](#footnote-166)

Лодки, в основном моторные, сейчас являются самым распространенным видом речного транспорта. Весельные лодки уже практически не используются. Плоты тоже перестали применять. Раньше плоты применялись в колхозах для переправы сельскохозяйственной техники на речные острова для сенокошения. **Речные паромы еще есть на р.Бирюсе в районе …. …….**

В 50-е годы в п. Суетиха (ныне г. Бирюсинск) существовал Тайшетская контора речного транспорта Управления по эксплуатации и транспортного освоения малых рек при Иркутском областном исполнительном комитете Совета депутатов трудящихся. Дату основания Тайшетской конторы определить пока не удалось. Это была единственная специализированная организация речного флота Тайшетского района. В 50-е годы Тайшетская контора стала называться Конторой эксплуатационного участка Управления Восточно - Сибирского пароходства. Начальником этого предприятия был Петр Васильевич Грицай.[[166]](#footnote-167) Коллектив эксплуатационного участка осуществлял грузовые и пассажирские перевозки по р. Бирюсе от п. Суетиха (ныне г. Бирюсинск) до с. Шелаево.

В распоряжении этого предприятия были речные суда разного вида и типа. Пассажирские суда – теплоходы «Тарас Шевченко» и «Николай Гоголь» типа «малый речник № 10», изготовленные на Красноярском судостроительном заводе. «Тарас Шевченко» был получен тайшетскими речниками в 1957 г. Мощность двигателя этого теплохода – 150 л.с. Теплоход имел три каюты: две носовых и одна кормовая, всего 64 посадочных места, две палубы – нижняя и верхняя. Капитаном теплохода «Тарас Шевченко» в 1957 г. был Петр Михайлович Смолин, плававший по Бирюсе пять лет. Кроме капитана в экипаже теплохода состояли механик Леонид Андреевич Григорьев, два матроса. Матрос Фирсова Феня выполняла еще и обязанности кассира, буфетчицы. [[167]](#footnote-168)

Кроме пассажирских теплоходов Суетихинский эксплуатационный участок имел буксирные катера. Один из таких катеров назывался «Алзамай», капитан катера - Федор Вахрушев. Другой катер возглавлял капитан Точилкин. Имена других капитанов буксирных катеров установить пока не удалось. Буксирные катера были следующих типов - БМК, БВТ-7, КС-100. Катера тянули, а не толкали, по Бирюсе баржи, оказывали помощь швартовке паромов. [[168]](#footnote-169)

Суда Суетихинского эксплуатационного участка осуществляли перевозку различных грузов, пассажиров, буксировку барж, содействовали нормальному движению речных паромов, совершали прогулочные рейсы для взрослых и детей. Есть свидетельство, что теплоходы в летнее время использовались как плавучие пионерские лагеря. [[169]](#footnote-170)

Анализ имеющихся материалов позволил установить некоторые особенности работы пассажирского речного транспорта нашего района. В 1958 г. пассажирский теплоход «Тарас Шевченко» совершал рейсы от п.Суетиха до с. Шелаево. Это была его вторая навигация. Экипаж теплохода, больше похожий на большой катер, состоял из капитана Петра Михайловича Смолина, механика Леонида Андреевича Григорьева, матроса Евгении Захаровны Фирсовой, буфетчицы и кассира. Она же выполняла еще обязанности второго матроса. Таким образом – полный экипаж состоял из 5 человек. После П.М.Смолина теплоход возглавил Федор Федорович Вахрушев, который работал в Управлении малых рек.[[170]](#footnote-171) Сначала он был капитаном буксирного катера «Олег Кошевой», а затем уже капитаном «Тарас Шеувченко».[[171]](#footnote-172)

На теплоходе имелось три пассажирских каюты – две в носовой части и одна на корме. Всего было 64 места для сидения. В каютах было светло, уютно, чисто.

Теплоход отправлялся от Бирюсинской пристани (п. Суетиха) в 15.00 час. В 23.00 час. он прибывал в п. Шиткино, преодолев 100 км. Здесь пассажирам приходилось ночевать. На следующий день в 7.00 час. утра теплоход отправлялся дальше. Конечный пункт плавания - с. Шелаево. Здесь пассажиры сходили, а теплоход на следующий день отправлялся до п.Шиткино и возвращался назад в Шелаево. На следующий день теплоход отправлялся в обратный рейс до п.Суетиха. Прибывал он в Суетиху в 12.00 час. на шестой день рейса.[[172]](#footnote-173) Во время рейса теплоход останавливался в населенных пунктах Костомарово, Нижняя Заимка, Шиткино, Каен, Пея, Шелаево. Анализ статьи в газете показывает, что пассажиров на теплоходе было мало. Стоимость проезда не известна. Путь до с. Шелаево был долгим, но учитывая, что автобусных сообщений с Шелаево и другими населенными пунктами в то время не было, то речной транспорт был единственным средством пассажирских перевозок. За четыре пассажирских навигаций теплоход прошел 60 тыс. км. Развитие районных авиалиний вынудило прекратить пассажирские речные перевозки.

По газетным материалам удалось установить, что речным грузовым транспортом были буксирные катера и баржи, самоходные баржи. Известно, что были следующие буксирные катера – «Олег Кошевой» (капитан Ф.Вахрушев», «Красноярец» ( капитан Погодин), «Алзамай» (капитаном в 1955 г. был тоже Ф.Вахрушев). Баржи возглавляли шкипера. Один из катеров возглавлял капитан Точалкин.[[173]](#footnote-174)

Грузовые речные суда (буксирные катера и баржи) перевозили грузы для колхозов, леспромхозов, торговых предприятий. Судя по газетным материалам грузовые суда успешно справлялись с планами перевозок – на 116 %, 117 %. При этом проявляли мастерство их экипажи. Например, капитан катера «Алзамай» Ф.Вахрушев брал на буксир сразу две баржи. При преодолении речных перекатов экипаж его катера переводил через перекат каждую баржу в отдельности, а затем вновь буксировал сразу обе. Такой способ имел экономическую выгоду.

Навигация на Бирюсе продолжалась с конца апреля до ноября. В зимнее время экипажи речных судов проводили ремонт судов, готовясь к очередной навигации.

Транспортные речные суда имелись и у предприятий лесной, лесохимической отрасли: Бирюсинская сплавная контора, Шиткинский химлесхоз. Они имели буксирные катера серии БМК и БВТ-7, баржи. Основное назначение таких судов - обеспечение сплава леса по рекам. Катера лесосплавщиков действовали на разных участках р.Бирюсы от п.Патрихи до г.Бирюсинска, от п.Шиткино до п.Мирный, на р.Пойма – от п.Колючего до с.Шелаево.

Шиткинский химлесхоз располагал речными судами - катерами, небольшими баржами (шаланды), на которых вывозилась живица с отдаленных участков химлесхоза. Об этом свидетельствуют изобразительные источники - фотографии. [[174]](#footnote-175)

Есть свидетельства о том, что некоторые химлесхозы бочки с живицей сплавляли, то есть сама река являлась видом транспорта (водный транспорт).[[175]](#footnote-176)

Речной транспорт пополнялся новыми видами речных судов. Бирюсинская сплавная контора в 1958 г. получила гидрореактивный катер. Катер имел низкую осадку и хорошую маневренность. Он мог беспрепятственно двигаться по рекам с незначительной глубиной, что создавало удобства для доставки в отдаленные пункты продуктов и материалов. Он же служил средством связи, доставляя по мелководью почту. Экипаж состоял из двух человек: моторист и его помощник. Катером управлял в первую навигацию моторист Владимир Баловнев, его помощник Владимир Белоусов.[[176]](#footnote-177)

Из вспомогательных речных судов самыми распространенными на реке Бирюсе были паромы. Например, в 1940 г. в Тайшетском районе имелось 6 паромных переправ: Тагульский, Туманшетский, Сергинский, Шелеховский, Суетихинский и Бирюсинский. Это были паромы, которые двигались под воздействием речного течения, будучи подвижно закрепленными к тросу перекинутому через реку. В старину такие паромы называли «самолётами». Содержание паромных переправ возлагалось на близлежащие предприятия – колхозы «Верный путь», «Путь к социализму», «Труд», леспромхозы Лестрансхоза, промышленные артели «Новый путь». Переправы пассажиров и транспорта на пароме была платной. [[177]](#footnote-178)

До конца 80-х годов ХХ века паромная переправа через Бирюсу существовала даже на такой важной дороге как Московский тракт вблизи деревни Бирюса.

В настоящее время в Тайшетском районе действует лишь один паром.

Водные пути— это водные пространства и водотоки, используемые для транспорта грузов и пассажиров и лесосплава. Водные пути служащие только для сплава древесины, называются лесосплавными путями. Водные пути делятся на внешние (морские) и внутренние (речные, озерные). Реки Тайшетского района использовались как лесосплавные пути. В процессе исследования не удалось установить с какого времени осуществляется в нашем районе промышленный сплав леса. Самые ранняя датировка – середина 30-х годов 20 века. Это будет одной из задач дальнейшего исследования.

Лесосплав – это вид транспортирования леса по воде, при котором используется плавучесть древесины. Считалось, что лесосплав дешёвый, а в некоторых районах страны, единственный вид транспорта древесины из-за отсутствия дорог. В СССР ежегодно сплавлялось 105-120 млн.кубометров древесины.[[178]](#footnote-179)

Из воспоминаний И.Игнатенко,[[179]](#footnote-180) ранее жившего в пос. Каен Шиткинского района, известно, что до Великой Отечественной войны из Шиткинского района осуществлялся плотовой сплав леса до р. Енисей и далее до морских портов Северного Ледовитого океана. Эти воспоминания удалось подтвердить документальными сведениями. Выяснилось, что заготовку и сплав леса из Шиткинского района осуществляли лесозаготовительные организации треста Севполярлес.

Из истории этой организации. Развитие лесосплава в Приангарье и по Енисею, от Казачинского порога до Игарки, относится к началу тридцатых годов и связано с организацией вывоза сибирского леса на экспорт в страны Европы Северным морским путем. Все работы по лесозаготовкам, сплаву, лесопилению и экспортным операциям производило акционерное общество «Комсеверпуть». В связи с ростом объемов экспортной отгрузки, а также окончанием строительства в 1931 году первого крупного лесоперевалочного комбината на берегу Игарской протоки, росли объемы лесозаготовок, а также развивался лесосплав. Более интенсивное развитие лесозаготовок, лесосплава и деревообработки связано с организацией в Красноярске в июле 1933 года Союзного треста «Севполярлес», подчиненного Наркомлесу СССР, который развернул промышленное освоение приангарских лесов. В «Севполярлес» вошли предприятия: Казачинский, Туруханский, Кежемский, Богучанский, Она-Чунский, Шиткинский леспромхозы, Игарский лесокомбинат, Маклаковский и Енисейский лесозаводы, Чунская механизированная лесозаготовительная база, лесосплавные рейдовые конторы и лесосплавный флот. Трест «Севполярлес» 3 марта 1934 года стал называться Енисейской транспортно-сплавной конторой с расположением управления в г. Енисейске. Трест Севполярлес с 1 сентября1937 г. был передан из системы Главлесоэкспорта Главзапсиблесу.[[180]](#footnote-181)

Лес для Севполярлеса заготавливался в п. Каен, с.Шелаево Шиткинского района.[[181]](#footnote-182) С 1936 г в п.Полинчет, п.Ерокта действовали участки Чунской мехлесбазы треста Севполярлеса.[[182]](#footnote-183) В с. Шелаево, на землях колхоза «Новый путь» имелся даже авиаплощадка, где иногда производил посадку самолет Севполярлеса.[[183]](#footnote-184) В Шиткинском леспромхозе треста Союзполярлес Главлесоэкспорта Наркомата леса СССР в 1940 году работало 551 человек, в том числе рабочих 485 чел., инженерно-технических работников и служащих 51 чел., остальные сезонные рабочие.[[184]](#footnote-185)

Таким образом, плотовой сплав по рекам Бирюса, ее притокам Пойма, Кочетар[[185]](#footnote-186) осуществлялся в нашем районе в довоенное время.

Что такое плотовой сплав? При таком способе сплаве лесоматериалы увязывают в пучки, из которых составляют плоты объемом до 27 тыс. кубов. Плоты буксируются теплоходами. Сплотка, связка пучков стволов леса, производится на берегу с помощью сплоточно-транспортных агрегатов. Такие места называются плотбищами, места сбивки-сплотки бревен в плоты. По воспоминаниям Селезнева Е.С., в плотбище было и в п. Колючий на реке Пойма, приток Бирюсы. В конце 60-х годов 20 века его местонахождение еще можно было определить по остаткам каких-то производственных устройств, щепы. Значит плотовой лесосплав осуществлялся и по р.Пойма, а не только по Бирюсе. В п. Колючий располагался лесозаготовительный участок Шиткинского леспромхоза и Пойминского химлесхоза треста Красхимлеса. [[186]](#footnote-187)

Плоты сплавляли лоцманские команды. Сплав леса начинали сразу же после ледохода. Например, на реке Кочетар в 1940 году ледоход прошел 7-8 мая, и сразу же началась навигация по сплаву леса. Она продолжалась до осени. Бывало, что со сплавом леса запаздывали, наступали заморозки и ледостав и сплавляемый лес вмораживался в лед. Например, так произошло в Шиткинском ЛПХ осенью 1939 г. – было заморожено 5435 куб. экспортного леса.[[187]](#footnote-188)

В это время более широко использовался молевой лесосплав. Молевой сплав леса осуществлялся в период весеннего паводка, по большой воде. Лесоматериалы при таком сплаве не связывались между собой. Такой сплав применялся на первичной речной сети, то есть на системообразующих реках, где осуществляется судоходство. Таковы предписания, но удалось установить, что лесосплав в нашем районе производился и на небольших реках – Кочетар, Топорок и др., но только по большой воде. Для направления сплавляемого леса в нужном направлении (чтобы он не попадал в речные рукава, на мели, не выбрасывался течением на берега) устраиваются боны - лесонаправляющие, заградительные и лесозадерживающие устройства – запани, гавани.[[188]](#footnote-189)

Молевой сплав осуществлялся по рекам Бирюса, Туманшет, Топорок, Ерза, Кочетар, Пойма, Большой Верблюд, Тагул. Лесосплав производился еще в 30-е годы ХХ в. и в годы Великой Отечественной войны. Есть архивные сведения, подтверждающие это: в 1943 г. действовали следующие лесосплавные участки – Туманшетский, Ерзинский, Бирюсинский приплавной участок, Бирюсинский лесозавод.[[189]](#footnote-190)

В 50-80 годы ХХ в. лесосплав осуществляли практически все лесозаготовительные предприятия Тайшетского и Шиткинского районов. Крупнейшие из них – Бирюсинский лесопромышленный комплекс и его леспромхозы, Тайшетлес и его леспромхозы. Это было вынужденной мерой – дорог не существовало, не было лесовозного автотранспорта в достаточном количестве.

В 1954 г. молевым сплавом леса занималось специализированное предприятие - Бирюсинская сплавная контора (БСК) треста «Ангарлесосплав», директор конторы Дроздов.[[190]](#footnote-191) Это предприятие сплавляло лес по рекам Бирюса, Туманшет, Тагул, Тымбыр, Елаш, Большой Верблюд. Оно имело следующие сплавные участки: Туманшетский, Тымбырский, Рейдовый, Авдюшинская гавань. Для выполнения производственных планов БСК проводила организованный набор рабочей силы в близлежащих районах, колхозах, и даже по стране. Например, в 1954 г. на сплавные работы было «завербовано» (вербовать – провести организованный набор рабочей силы на сезон) 29 человек из Удмуртии. Колхозники, лошади Шиткинского, Тайшетского районов направлялись на лесосплав по разнарядкам районных органов власти.

В 1975 г. Бирюсинская сплавная контора была передана в состав лесозаготовительного комбината Тайшетлес.[[191]](#footnote-192)

Молевой сплав леса в нашем районе был прекращен в 90-е годы ХХ в. на основании решения правительства РСФСР. 25 сентября 1987 г. Совет министров (правительство РСФСР) приняло постановление № 384 «О прекращении молевого сплава на реках и других водоёмов РСФСР». В приложении №2 «Перечень рек и водоёмов, имеющих водохозяйственное и рыбохозяйственное значение, по которым молевой сплав леса прекращается поэтапно к концу 1995 г.» к постановлению были названы реки нашего района: Уда-Чуна, Бирюса, Тагул, Туманшет, Нижняя и Верхняя Бирюса. В постановлении приводятся следующие факты последствий молевого сплава: «предприятиями и организациями Министерства лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности СССР за годы одиннадцатой пятилетки в зиму было оставлено на воде 4,7 млн. куб. метров леса. Утоп и другие потери древесины за этот период составили 0,9 млн. куб. метров. Медленными темпами ведется зачистка и сдача водоемов приемочным комиссиям после прекращения на них молевого сплава леса.».[[192]](#footnote-193) В постановлении говорится, что прекращение молевого сплава было важно для «…дальнейшему развитию рыбного хозяйства в стране, улучшению качества и ассортимента рыбной продукции».

В нашем районе экологические проблемы начали активно обсуждать в годы перестройки, то есть в 1985-1990 гг. Местные органы власти отмечали, что «…причиной обострения экологических проблем стало многолетнее преобладание технократического подхода к решению экономических проблем страны, района и это оборачивалось трагедий для природы, окружающей среды». Ущерб природе наносил и молевой сплав леса. Местные органы власти проявляли инициативу: было намерение прекратить сплав не к концу 1995 г., а раньше: «Прекратить молевой сплав леса по рекам Бирюса, Туманшет, Топорк не с 1994 г, а уже с 1991 г с одновременной очисткой русла рек Топорок, Бирюса от топляка. Очистка Топорка ведется с 1982 г. Существовала проблема вывозки поднятого топляка, складированный топляк вновь уносило половодье, не была решена проблема утилизации топляка».[[193]](#footnote-194)

В настоящее время никаких работ по очистке рек от последствий сплава леса не ведется. Возможно, реки «сами очистились».

В прежние времена местные органы власти предпринимали меры по очистке рек после сплава леса. Силами Бирюсинской сплавной конторы проводились так называемые «хвостовые зачистки моли». Что это значит? Моль – это россыпь сплавляемых бревен. Хвост моли – это последние сплавляющие бревна, то есть конец моли. Хвостовая зачистка моли – это работы по сталкиванию в реку застрявших на мели, на берегах рек бревен. Такие бревна со времен превращались в топляки, набухшие влагой бревна и опустившиеся от этого на дно рек. Топляки создавали на реках заторы, захламляли реки и наносили вред водному хозяйству и всей природе. Кроме того, если не производить зачистку моли, то терялось большое количество заготовленной древесины. Это экономически не выгодно. Поэтому и производили зачистку моли. Это очень важные работы, на которые направлялась значительная рабочая сила, соблюдались правила техники безопасности и т.д.

Таким образом, сплав леса – это вид водного транспорта, игравший большую роль в увеличении вывозки заготовленного леса.

С прекращением сплава леса была закрыта Бирюсинская сплавная контора и речные катера перестали использоваться.

Развитие автомобильных дорог, авиации речной пассажирский и грузовой транспорт сделало экономически невыгодными и неудобными.

Самостоятельная отрасль – речной транспорт, водный транспорт нашего района окончательно прекратила свое существование в 80-х годах ХХ века.

Следует отметить, что с этого момента речная система Тайшетского района практически не используется в хозяйстве как водный транспорт. Реки стали лишь местом проведения отдыха, водозабора для обеспечения городов питьевой и технической водой. Техническая вода идет на котельные, на промышленные предприятия района. И еще реки стали лишь источником различных происшествий и несчастий – наводнений, гибели людей и целых поселков, что приводит лишь к экономическим потерям. Сибирская красавица Бирюса стала экономически не выгодной. Важно лишь ее значение для природы нашего района.

**Список литературы:**

1. На Бирюсинских просторах. - Красноярск, изд. Сибирские просторы, 2010 г., коллектив авторов.

2. Бояркин В.М. География Иркутской области: учебное пособие для учащихся старших классов. – 5-е изд., перераб. И доп. – Иркутск: В-Сиб.кн.изд. компания, 2000. С.52-53.

3. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшет – город, рождённый Транссибом. На земле древних кетов. – Тайшет, 1996 г. Стр. 20-21, 56.

5. Большая советская энциклопедия.

4. Интернет ресурсы:

-Техническая энциклопедия т.12.// allbeton.ru›Wiki›;

-Выдержки из работы «Лексика лесного сплава в аспекте исторического терминоведения русского языка» // bankrabot.com›part1/work\_37154.html;

- Что такое СПЛАВ // slovarix.ru›morskoy\_slovar/page/splav.10951/;

- Лесосплав. Интернет ресурс. Википедия

1. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.31. оп.1. ех.9. Л.2. [↑](#footnote-ref-2)
2. Там же. Л.3. [↑](#footnote-ref-3)
3. Сталинский путь, сент. 1954 г. [↑](#footnote-ref-4)
4. Белявский Г. Богатство сибирских лесов // Заветы Ильича, 19 августа 1960 г. [↑](#footnote-ref-5)
5. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Часть 1. Накануне войны. – Тайшет, 2010. С.84 [↑](#footnote-ref-6)
6. Там же. С.51. [↑](#footnote-ref-7)
7. Там же. С.117-118. [↑](#footnote-ref-8)
8. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны…С.119-122 [↑](#footnote-ref-9)
9. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.2.0п. 1. Ех.24. Л. 182. [↑](#footnote-ref-10)
10. Сталинский путь, 10 марта 1954 г. [↑](#footnote-ref-11)
11. [↑](#footnote-ref-12)
12. Интернет: Старые газеты : "Лесная промышленность", 3 июля 1937г. (стр.4) oldgazette.ru›lesprom; Важнейшая лесосырьевая артерия. zaren.su›archives. [↑](#footnote-ref-13)
13. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.2.Оп.1. Ех.1.Л.14. [↑](#footnote-ref-14)
14. Там же. Л.14. [↑](#footnote-ref-15)
15. Там же. Л.162. [↑](#footnote-ref-16)
16. Там же. Архивная справка по Полинчетскому ХЛХ. [↑](#footnote-ref-17)
17. Архивный отдел адм. Тайшет. Района. Ф.2.Ех.24.Л.182. [↑](#footnote-ref-18)
18. Там же. ЛЛ. 183.

    20. Там же. Л. 183.

    21. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. . Лагерное прошлое Тайшета., - Тайшет, 1994. С.16. [↑](#footnote-ref-19)
19. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.30. Оп.1.Е.х.4.Л.Л.7-10. [↑](#footnote-ref-20)
20. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.25. Оп.1. Е.х.4. ЛЛ.21-23. [↑](#footnote-ref-21)
21. Там же. Ф.2.Оп.1.Е.Х. 23. С.87-108. [↑](#footnote-ref-22)
22. Интернет-ресурс. http://www.sdelaysam.info/oil/wheel.shtml [↑](#footnote-ref-23)
23. Бирюсинская новь, 1989 г. [↑](#footnote-ref-24)
24. Большая советская энциклопедия. – М.:Советская энциклопедия, 1974. Т.19. С. 286. [↑](#footnote-ref-25)
25. Там же. Т.28. С. 222. [↑](#footnote-ref-26)
26. Интернет-ресурс . Сайт адм. поселка Камышет. http://natal.sehost.ru/page10 [↑](#footnote-ref-27)
27. Иркутская область. Экономико-статистический справочник. – И., 1941 г. С.130. [↑](#footnote-ref-28)
28. Интернет ресурс. Сайт адм. пос.Конифольный. В. РЕШЕТЕНЬ, Канифольный в ожидании тепла. // Красноярского рабочего. [↑](#footnote-ref-29)
29. Козлов В.И. О людских потерях Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов// История СССР, №2 1989 г., стр. 132-139. [↑](#footnote-ref-30)
30. 2 Интернет-ресурс. Задачи статистики в рыночной экономике. Система показателей демографической статистики. Единый реферат-центр России и СНГ (referatwork.ru ) [↑](#footnote-ref-31)
31. Интернет-ресурс: Викитека. [↑](#footnote-ref-32)
32. Такмакова Е. Из истории провинциального детства. // Сборник историко-краеведческих исследовательских работ школьников «Время местное, время прошедшее…». Серия брошюр «Тайшет – город, рожденный Транссибом». Авторы и составители Е.С.Селезнев Е.С. и Селезнева Т.А. - Тайшет, 2007. С.90. [↑](#footnote-ref-33)
33. Шиткинская районная газета «Большевистский путь» за март 1945 г. [↑](#footnote-ref-34)
34. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.107. Оп.1. Ех.3. Л.18. [↑](#footnote-ref-35)
35. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. Часть 1. Накануне войны. 2008 г. С.65, 76. [↑](#footnote-ref-36)
36. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. … С.75-76. [↑](#footnote-ref-37)
37. Большая советская энциклопедия. 3 изд. – М.: Советская энциклопедия, 1972. Т.5.Стр.265. [↑](#footnote-ref-38)
38. Там же. Т.1. Стр. 56. [↑](#footnote-ref-39)
39. Интернет ресурс: ru.wikipedia.org. Аэрофлот. [↑](#footnote-ref-40)
40. Архивный отдел адм. Тайшетского района. Ф. Р-77. Оп.1. е.х. 1. ЛЛ 93-109. [↑](#footnote-ref-41)
41. Личный архив Селезнева Е.С. [↑](#footnote-ref-42)
42. Воспоминания Слободян В., Селезнева Е.С., ., [↑](#footnote-ref-43)
43. Сталинский путь, №№ 34, 38, 48 за 1935 г. [↑](#footnote-ref-44)
44. Загадки и тайны ХХ в. http://macbion.narod.ru/c3/ant-20-3.htm [↑](#footnote-ref-45)
45. Интернет-ресурс: АНТ-20. <http://ru.wikipedia.org/> [↑](#footnote-ref-46)
46. Архив Е.С.Селезнева. [↑](#footnote-ref-47)
47. Тайшет-город стальных магистралей. – Красноярск: Сибирские промыслы, 2008. С.43. [↑](#footnote-ref-48)
48. Там же. С.44. [↑](#footnote-ref-49)
49. Интернет ресурс. Сайт Мои года: <http://www.moi-goda.ru/michail-deniskin/michail-deniskin--irkutsk-krilatiy-liudi-i-samoleti-voyni--chast-7-leteli-ili-na-voynu> [↑](#footnote-ref-50)
50. Рейс во имя мира. Наши земляки: выпускник школы № 85 // Заря коммунизма, 1989 г. [↑](#footnote-ref-51)
51. : Интернет ресурс. И.Негенбля. Алсиб на дипломатической службе. [↑](#footnote-ref-52)
52. Там же. [↑](#footnote-ref-53)
53. М.Денискин. «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны». : http://www.moi-goda.ru/michail-deniskin/ -ikrilatiy-liudi-i-samoleti-voyni. [↑](#footnote-ref-54)
54. М.Денискин. «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны». : http://www.moi-goda.ru/michail-deniskin/ -ikrilatiy-liudi-i-samoleti-voyni. [↑](#footnote-ref-55)
55. М. Денискин. «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны». Часть 7... [↑](#footnote-ref-56)
56. Михаила Денискина «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны». [↑](#footnote-ref-57)
57. Эл.ресурс. http//aviaforum/ru/archive. Структура системы Аэрофлота в 70-80 годы. [↑](#footnote-ref-58)
58. Личный архив Селезнёва Е.С. Фоторепортаж «Посвящается 1-му Тайшетском районном съезду работников культуры от редакции газеты «Сталинский путь», поселок Тайшет, 20-23 июля 1935 года. Фото-монтаж Е.Савельева. [↑](#footnote-ref-59)
59. Селезнева Т.А, Селезнев Е.С. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. Часть 1. Накануне войны» - Тайшет, 2010 г. Стр. 95. [↑](#footnote-ref-60)
60. Селезнева Т.А, Селезнев Е.С. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. Часть 1…Стр. 16. [↑](#footnote-ref-61)
61. 11. Архивный отдел администрации Тайшетского района Ф.77. ех.15. Л.127. [↑](#footnote-ref-62)
62. Интернет- ресурс. Википедия. [↑](#footnote-ref-63)
63. Воспоминания Родионова А.М. Записаны авторами исследования в феврале 2012 г. [↑](#footnote-ref-64)
64. Больше применять авиацию в сельском хозяйстве // Сталинский путь», 7 марта 1957 г. [↑](#footnote-ref-65)
65. Архивный отдел адм. Тайшетского района. Ф.77, оп.1. Ех. 32. Л.31. [↑](#footnote-ref-66)
66. Там же. Ех.95, 98. ЛЛ. 164, 119. [↑](#footnote-ref-67)
67. Там же. Ф77. Оп.1. Ех.98. Л.119 [↑](#footnote-ref-68)
68. Заря коммунизма, 16 февр. 1965. [↑](#footnote-ref-69)
69. Григорьев Д. Новые воздушные линии // Сталинский путь за 14 июня 1959 г. [↑](#footnote-ref-70)
70. Расписание движения самолетов с 15 ноября – 15 мая // Заветы Ильича, ноябрь 1965 г. [↑](#footnote-ref-71)
71. Г.Володин. Разрешите взлёт! // Заря коммунизма. 1965 г. [↑](#footnote-ref-72)
72. Г.Володин // Заря коммунизма, 22 августа 1965 г. [↑](#footnote-ref-73)
73. Воспоминания Селезнева Е.С. [↑](#footnote-ref-74)
74. Воспоминания Слободян В.В. Письмо Слободян В.В. от 24.01.2012 г. [↑](#footnote-ref-75)
75. Воспоминания Слободян В.В. [↑](#footnote-ref-76)
76. Архив Бюро технической инвентаризации [↑](#footnote-ref-77)
77. Википедия. Ярославцев В. Небо без границ. [↑](#footnote-ref-78)
78. Справочник. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. Южлаг. [↑](#footnote-ref-79)
79. ГАРФ. Ф.9407. Д.21. Оп.1. ЛЛ.65,66. [↑](#footnote-ref-80)
80. ГАРФ. Ф.9407. Д.137. Л.34. [↑](#footnote-ref-81)
81. Сведения взяты из ГАРФ, Ф. 9407. Д.Д.136, 137, 175, 181. Отчет о спецстроительстве в Красноярске: Д.137. [↑](#footnote-ref-82)
82. <http://pobeda.krskstate.ru>. Слава Сталинграда и Курска [↑](#footnote-ref-83)
83. ryaroslavsky.livejournal.com [↑](#footnote-ref-84)
84. <http://pobeda.krskstate.ru>. Слава Сталинграда и Курска [↑](#footnote-ref-85)
85. Интернет –ресурс. Википедия. Историография. [↑](#footnote-ref-86)
86. Там же. Источниковедение. [↑](#footnote-ref-87)
87. Тайшет-город стальных магистралей. Коллектив авторов. –Красноярск: Сибирские промыслы, 2008. С.8. [↑](#footnote-ref-88)
88. Ж\д транспорт вост. Сибири . Из 19 в 20 век. 1837-1941 г. Под общ. ред Третьякова ВГ.- И.: Облмашинформ МПС, ВСЖД, ИИИЖТ, 2001 г. С.102.; РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.54. Л.21. [↑](#footnote-ref-89)
89. .Архангельский А.С., Архангельский В.А. Железнодорожные станции СССР. Справочник в 2-х книгах.-М.:Транспорт, 1981. С.152. [↑](#footnote-ref-90)
90. Тайшет-город стальных магистралей…С.11. [↑](#footnote-ref-91)
91. Отчет по постройке железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894-1898 г. С.28. [↑](#footnote-ref-92)
92. Тайшет-город стальных магистралей…С.11. [↑](#footnote-ref-93)
93. Отчет по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д от Красноярска до Иркутска. 1894-1898.-СПб.:типография Стойкова Н.Я., 1903. С.54 [↑](#footnote-ref-94)
94. Тайшет-город стальных магистралей…С.10-11. [↑](#footnote-ref-95)
95. Черневский А. Когда и как возник населенный пункт Тайшет // Путь к коммунизма, 1963 г. [↑](#footnote-ref-96)
96. РГИА. Ф.350. Оп.48. Ех.62. [↑](#footnote-ref-97)
97. Интернет ресурс. Википедия. Улица. [↑](#footnote-ref-98)
98. Иркутские губернские ведомости, 1911 г…. [↑](#footnote-ref-99)
99. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. Под ред. А.Н.Дмитриева-Мамонтова и инженера А.Ф.Здзярского.-СПб.: Товарищество художественной печати, 1900 г.С.321. [↑](#footnote-ref-100)
100. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. -М.: Товарищество печатного дела и торговли И.Н.Кушнерев и Ко., 1901-1902 гг. С. 203. [↑](#footnote-ref-101)
101. Фонды Тайшетского районного краеведческого музея. Метрическая книга Бирюсинской церкви за 1902 г. [↑](#footnote-ref-102)
102. Фотоархив музея Красноярской железной дороги. Эпизоды реконструкции горных участков Средне-Сибирской железной дороги. [↑](#footnote-ref-103)
103. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.1.Оп..Ех…Л. [↑](#footnote-ref-104)
104. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.77.Оп.1.Ех.17. Л.3. [↑](#footnote-ref-105)
105. Читальный зал центральной библиотеки г.Тайшета. Отчёт о научно-исследовательской работе. Обследование объектов, представляющих историко-архитектурную ценность, и инвентаризация памятников истории и культуры г.Тайшета, 1993 г. [↑](#footnote-ref-106)
106. Интернет ресурс. Иркипедия. Все о Приангарье.Географический указатель.Города Иркутской области, просмотрено 14 октября 2013 г. [↑](#footnote-ref-107)
107. Ж\д транспорт вост. Сибири . Из 19 в 20 век. 1837-1941 г. Под общ. ред Третьякова ВГ.- И.: Облмашинформ МПС, ВСЖД, ИИИЖТ, 2001 г.

     24. Там же. С.144. [↑](#footnote-ref-108)
108. [↑](#footnote-ref-109)
109. Эл.ресурс. <http://zdr-gazeta.ru/index.php?newsid>. Портал региональных корпоративных газет. Тамилова Т. От Красноярска до Иркутска. [↑](#footnote-ref-110)
110. Эл. ресурс <http://www.1520mm.ru/history/sibirRail2.phtml>. Как строили Сибирскую дорогу [↑](#footnote-ref-111)
111. Эл. ресурс. slovopedia.com› [↑](#footnote-ref-112)
112. Интернет. Википедия. Одежда. [↑](#footnote-ref-113)
113. Там же. [↑](#footnote-ref-114)
114. Одежда. Википедия. [↑](#footnote-ref-115)
115. Иркипедия. 14 января 2014 г.»; Их запрещали, они разорялись, но были популярны // Номер 1 от 13 января 2005 года

     5. Электронный краеведческий справочник ПОРТАЛ КРАЕВЕДЧЕСКИХ РЕСУРСОВ "КОВЧЕГ", Указатель: Периодическая печать [↑](#footnote-ref-116)
116. [↑](#footnote-ref-117)
117. Интернет. Википедия. Кальсоны. [↑](#footnote-ref-118)
118. Интернет. radiuscity.ru›istoriia-muzhskogo-nizhnego-belia/ [↑](#footnote-ref-119)
119. Интернет. slovari.yandex.ru. Гуманитарный словарь. [↑](#footnote-ref-120)
120. Интернет. slovopedia.com. Большой энциклопедический словарь. [↑](#footnote-ref-121)
121. Интернет. new-cccp.ru [↑](#footnote-ref-122)
122. Интернет. Википедия. Сатин. [↑](#footnote-ref-123)
123. Интернет. intelros.ru›Журнальный клуб›Теория моды› [↑](#footnote-ref-124)
124. Интернет. БСЭ. Миткаль. [↑](#footnote-ref-125)
125. Интернет. Википедия. Уток. [↑](#footnote-ref-126)
126. Интернет. Википедия. Бумазея. [↑](#footnote-ref-127)
127. Там же. Кумач. [↑](#footnote-ref-128)
128. Интернет. Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона. [↑](#footnote-ref-129)
129. Интернет. Толковый словарь Ушакова. [↑](#footnote-ref-130)
130. Иркутские губернские ведомости. 22.о7.1911 г. [↑](#footnote-ref-131)
131. Интернет. Википедия.; [↑](#footnote-ref-132)
132. Интернет. slovari.yandex.ru. Штаны. [↑](#footnote-ref-133)
133. Интернет. rusizn.ru. Одёжда [↑](#footnote-ref-134)
134. Интернет. Википедия. Брюки. [↑](#footnote-ref-135)
135. Интернет. Википедия. Шаровары. [↑](#footnote-ref-136)
136. Там же. [↑](#footnote-ref-137)
137. Интернет. narodko.ru. Манчестер. Названия тканей, применявшихся при крое и пошиве народного костюма. [↑](#footnote-ref-138)
138. Интернет. vce-tkani.ru. Виды тканей [↑](#footnote-ref-139)
139. Интернет. БСЭ. Холст. [↑](#footnote-ref-140)
140. Интернет. Википедия. Пиджак. [↑](#footnote-ref-141)
141. Интернет. Толковый словарь Ушакова. Пиджак. [↑](#footnote-ref-142)
142. Интернет. Викисловарь. Стяжательство. [↑](#footnote-ref-143)
143. Интернет.Википедия. Тужурка. [↑](#footnote-ref-144)
144. Интернет. library.ispu.ru. Малороссия. [↑](#footnote-ref-145)
145. Интернет. <http://readtiger.com/wkp/ru/>. Свитка. [↑](#footnote-ref-146)
146. Интернет. Википедия. Шапка-ушанка. [↑](#footnote-ref-147)
147. Интернет. Энциклопедический словарь. [↑](#footnote-ref-148)
148. Интенет. Википедия. Шапка-ушанка. [↑](#footnote-ref-149)
149. Интернет. yuliana-sew.com› Энциклопедия тканей [↑](#footnote-ref-150)
150. Интернет. Большой энциклопедический словарь [↑](#footnote-ref-151)
151. Интернет. Википедия. Картуз. [↑](#footnote-ref-152)
152. Интернет. Википедия. Обувь. [↑](#footnote-ref-153)
153. Там же. Сапоги. [↑](#footnote-ref-154)
154. Там же. Ичиги. [↑](#footnote-ref-155)
155. Там же. tolkslovar.ru. Чирки. [↑](#footnote-ref-156)
156. Интернет. Википедия. Бурки. [↑](#footnote-ref-157)
157. На Бирюсинских просторах. - Красноярск, изд. Сибирские просторы, 2010 г., коллектив авторов; Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. Часть 1. Накануне войны, 2008 г. [↑](#footnote-ref-158)
158. На Бирюсинских просторах.; личный архив Е.Селезнёва, Г.Булыгина. [↑](#footnote-ref-159)
159. Бояркин В.М. География Иркутской области: учебное пособие для учащихся старших классов. – 5-е изд., перераб. И доп. – Иркутск: В-Сиб.кн.изд. компания, 2000. С.52-53. [↑](#footnote-ref-160)
160. На Бирюсинских просторах. - Красноярск, изд. Сибирские просторы, 2010 г. Стр. 13. [↑](#footnote-ref-161)
161. На бирюсинских просторах…Стр. 72-73. [↑](#footnote-ref-162)
162. Селезнев Е.С., Селезнева Т.А. Тайшет – город, рождённый Транссибом. На земле древних кетов. –Тайшет, 1996 г. Стр. 20-21. [↑](#footnote-ref-163)
163. Там же. Стр.24. [↑](#footnote-ref-164)
164. Там же. СТР 24. [↑](#footnote-ref-165)
165. На Бирюсинских просторах. - Красноярск, изд. Сибирские просторы, 2010 г. Стр. 13. [↑](#footnote-ref-166)
166. Ильин В. Капитан – новатор // Заветы Ильича, ….1955 г. [↑](#footnote-ref-167)
167. . Ильин В. Капитан – новатор // Заветы Ильича, …. [↑](#footnote-ref-168)
168. На Бирюсинских просторах. - Красноярск, изд. Сибирские просторы, 2010 г. Стр. 13. [↑](#footnote-ref-169)
169. Там же. [↑](#footnote-ref-170)
170. Уральский В. Теплоход идет по Бирюсе // Заветы Ильича, 1960 г. [↑](#footnote-ref-171)
171. Фальш Н. Своевременно подготовимся к навигации // Заветы Ильича. [↑](#footnote-ref-172)
172. Черневский А. На теплоходе по Бирюса // Заветы Ильича, 1958 г. [↑](#footnote-ref-173)
173. Капитан – новатор // Сталинский путь, 1955 г. [↑](#footnote-ref-174)
174. Личный архив Яроцкой А.И. [↑](#footnote-ref-175)
175. Личный архив Яроцкой А.И. [↑](#footnote-ref-176)
176. Гидрореактивный катер на Бирюсе // Заветы Ильича, 1958 г. [↑](#footnote-ref-177)
177. Селезнева Т.А., Селезнев Е.С. Тайшетский и Шиткинский районы в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. Часть 1. Накануне войны. Стр 56. [↑](#footnote-ref-178)
178. Большая советская энциклопедия. Т.14. С.372.- М.: Советская энциклопедия, 1973. [↑](#footnote-ref-179)
179. Архив Е.С.Селезнёва. [↑](#footnote-ref-180)
180. Интернет: Старые газеты : "Лесная промышленность", 3 июля 1937г. (стр.4) oldgazette.ru›lesprom; Важнейшая лесосырьевая артерия. zaren.su›archives. [↑](#footnote-ref-181)
181. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.2.Оп.1. Ех.1.Л.14. [↑](#footnote-ref-182)
182. Там же. [↑](#footnote-ref-183)
183. Там же. Л.162. [↑](#footnote-ref-184)
184. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.25.Ех.4.Л.30. [↑](#footnote-ref-185)
185. Большевистский путь, март 1941 г. [↑](#footnote-ref-186)
186. Воспоминания Е.С.Селезнёва. Записано в январе 2013 г. [↑](#footnote-ref-187)
187. Большевистский путь, 27 сентября 1940 г. [↑](#footnote-ref-188)
188. Большая советская энциклопедия. Т.14. С.372.- М.: Советская энциклопедия, 1973. [↑](#footnote-ref-189)
189. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.1.Оп.1. Е.х. 27. Л.51. [↑](#footnote-ref-190)
190. Архивный отдел администрации Тайшетского района. Историческая справка Бирюсинской сплавной конторы. [↑](#footnote-ref-191)
191. Там же. [↑](#footnote-ref-192)
192. Интернет ресурс: consultant.ru›document/cons [↑](#footnote-ref-193)
193. Бирюсинская новь за август 1989 г. [↑](#footnote-ref-194)