

Селезнёв Е.С., Селезнёва Т.А.

Серия брошюр «Тайшет – город, рожденный Транссибом»
Брошюра № 8



2431-я верста

Из истории строительства станции и посёлка Тайшет

Тайшет, 2013 г.

Предисловие

Брошюра является результатом реализации проекта «Первый колышек», получивший финансирование на городском конкурсе социально значимых проектов «Будущее Тайшета – это мы!». В проекте участвовали: авторы брошюры Селезнёва Т.А. и Селезнёв Е.С., ученики школы № 85, занимающиеся в творческом объединении краеведов «Бирюса» ЦТР и ГО «Радуга»: Коренева Анастасия, Мишина Виктория, Рубцов Павел, Сорока Евгения, Теряева Маргарита, Чуднов Денис, Фокин Вячеслав.

1. Дорога

Александр-III, прочтя отчет генерал-губернатора Восточной Сибири Игнатьева А.П. за 1885-1886 г., в котором настоятельно доказывалась необходимость строительства железной дороги до Иркутска, наложил резолюцию: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительством до сих пор почти ничего не сделано для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!».¹ И время для этого наступило в 1891 г.

Не будем излагать историю вопроса строительства Сибирской железной дороги – это отдельная, большая тема. Укажем лишь следующее мнение: «В понятие «Сибирская железная дорога» в разные времена вкладывался разный смысл... В период постройки... виртуальная «Сибирская железная дорога» для удобства было поделена на участки. Так получились Западно-Сибирская, Средне-Сибирская, Кругобайкальская, Забайкальская, Китайско-Восточная, Амурская и Уссурийская железные дороги. По окончании сооружения западносибирского и среднесибирского участков, в 1900 г., они были объединены в одну магистраль под общим наименованием «Сибирская железная дорога» протяженностью более трех тысяч километров. В 1915 г. Сибирская железная дорога разделилась на Томскую и Омскую железные дороги... Что же касается различия между понятиями «Транссиб», или Транссибирская магистраль, и «Великий Сибирский путь», или Сибирская железная дорога, то в строгом понимании (которого, очевидно, не всегда следует придерживаться) они отличаются только по длине: Транссиб - от столицы, а Сибирская железная дорога – от Урала (от Челябинска – Е.С.) до Тихого океана».² Надо сказать, что отличаются они не только по длине. Латинское *trans* – значит *через, сквозь*. Если так, то железная дорога от Москвы проходит не только через Сибирское пространство, но еще и через восточную часть Европы. Именно это имел в виду автор цитируемого текста, делая оговорку, что не всегда надо отличать понятия «Транссиб» и «Сибирская железная дорога» только акцентируясь на их протяженности. Надо учитывать и географический фактор.

Первоначально сооружение дороги предполагалось осуществлять поочередно: 1-я очередь – от Челябинска до Оби и от Оби до Иркутска (1755

¹ Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем (к 10-летию Комитета Сибирской железной дороги. 1897-1903). Ист. очерк. Сост. С.В.Саблер, И.В.Сосновский. Под ред. Статс-секретаря Куломзина. – СПб, 1903. С.69.

² Хобга А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец 19 - начало 20 вв.) – Иркутск: ООО НПФ «Земля Иркутская», 2009. С.4-5.

верст); 2-я очередь – от Мысовой до Сретенска; 3-я очередь – Кругобайкальская и от Сретенска до Хабаровска.³

Перейдем сразу к рассмотрению хода строительства, уделяя основное внимание сооружению тайшетского отрезка пути 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги.

27 февраля 1893 г. императором России было утверждено направление Средне-Сибирской железной дороги: р.Обь (с.Кривощёково) – Мариинск – Ачинск – Красноярск (708 в. от р.Оби, данные по книге «Сибирская ж/д в её прошлом и настоящем...»)- Канск (933 в.) – Нижнеудинск (1236 в.) – Иркутск (1715 в.), и дано разрешение на строительство первой её очереди (участка) уже в 1893 г.⁴ Для удобства сооружения дороги вся её линия была поделена на два участка: 1-ый - от р.Оби до Красноярска, 2-ой – от левого берега Енисея до моста через р.Иркут (1004,455 верст⁵). Сооружение дороги на 2-ом участке возглавил инженер путей сообщения Меженинов Николай Павлович (1838-1901 гг.). Он же руководил предварительными изысканиями на этом участке ещё в 1887-1888 гг. На основе изысканий этих лет, а также 1893-1894 гг., и был разработан проект 2-ого участка Великой Сибирской железной дороги, который, впрочем, уточнялся по ходу строительства.

Местность, по которой предстояло вести путь, по своему характеру делилась на четыре участка сложности, в том числе два горных участка: Красноярск-Нижнеудинск, Зима – Половина.⁶

В отчете по постройке дороги следующим образом описывается направление линии и топографическая характеристика местности на нашем, тайшетском, участке: «на р.Бирюсе (368 верста от Енисея) железнодорожный мост длиной в 160 сажень на кессонных основаниях. Поднимаясь от р.Бирюсы линия пересекает несколько водоразделов небольших речек Тайшетка, Байроновка, Маховая, Алзамай и достигает наивысшей точки на 414 версте, которая возвышается на 94 сажени (одна сажень – 2.13 м.⁷) над уровнем моста на р.Бирюсе, затем вступает в долину р.Топорок, по которой и идет сравнительно пологим подъемом до 493 версты, откуда уклоном в долину р.Уда и пресекает её мостом на 536 версте...».⁸

Климатические условия проведения строительных работ были сложными: температура воздуха зимой опускалась до 45 градусов по Реомюру (*по Цельсию это 57⁹* - Е.С.), лето короткое и жаркое, много ненастных дней, что

³ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем (к 10-летию Комитета Сибирской железной дороги. 1897-1903.). Исторический очерк под ред. Статс-секретаря Куломзина. – СПб, 1903. С.116.

⁴ Там же. С.167.

⁵ Интернет-ресурс. <http://dic.academic.ru>. 29 марта 2013 г.

⁶ Министерство путей сообщения. Управление по сооружению железных дорог. Отчет по постройке 2 участка Средне-Сибирской железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894 – 1898.: СПб, типография Стойкова Н.Я., 1903 г.

⁷ Интернет-ресурс. <http://dic.academic.ru>. 29 марта 2013 г.

⁸ Там же. С.10-11.

⁹ Там же. <http://abcibc.com/info-temperature.php>

сокращало строительный период (май – сентябрь) на 100 дней. Население в районе строительства было редким – 1,5 чел. на квадратную версту.

Перечень населенных пунктов нашего района в полосе дороги на май 1896 г. выглядел следующим образом:

1. д.Ключинская, 0.6 верст от линии и в 3 верстах от ближайшей станции, 42 двора, население 253 души обоего пола;
2. д.Черемшанка, 0.6 верст от линии, 7 верст от станции, 25 дворов, 135 душ обоего поля;
3. с.П-Черемхово, 0.5 верст от линии, 1 верста от станции, 67 дворов, 335 душ обоего пола;
4. д.Еловая, 1 верста от линии, 6 верст от станции, 49 дворов, 318 душ обоего поля;
5. д.Енисейка, 3 версты от линии, 4 версты от станции, 21 двор, 199 душ обоего пола;
6. с.Конторка, 7 верст от линии, 6 верст от станции, 200 дворов, 1020 душ обоего пола, церковь;
7. с.Бирюса, 5 верст от линии, 8 верст от станции, 273 дворов, 1189 душ обоего пола, церковь без причта;
8. д.Окульшет на тракте, 0.5 верст от линии, 6 верст от станции, 108 дворов, 327 душ обоего пола;
9. с.Байроновка на тракте, 2.5 верст от линии, 2.5 верст от станции, 230 дворов, 1112 душ обоего пола, церковь;
10. д.Разгон, 5 верст от линии, 10 верст до станции, 11 дворов, 91 душа обоего пола;
11. д.Никольская, 7 верст от линии, 10 верст от станции, 34 двора, 155 душ обоего пола».¹⁰

Следствием малочисленности местного населения была невозможность найти на месте рабочих для сооружения дороги: землекопов, столяров, слесарей, каменщиков, каменотесов и др. Приходилось их выписывать из европейской части России, что существенно влияло на стоимость работ, которые производились подрядным и хозяйственным способами.

Обращаем внимание читателя на тот факт, что в приведенном перечне населенных пунктов Тайшет не указан по простой причине - его не существовало в 1896 г.

Сооружаемая ж/д от р.Оби до Иркутска была поделена на 16 строительных участков, из которых 11-й участок – от д.Ключинской (331 верста) до д.Никольской (435 верста), которые находились на Сибирском тракте.¹¹ Этот участок мы и называем тайшетским, хотя в те годы такого названия не употребляли. Тайшетский, потому что он растянулся с запада на восток по территориям волостей Конторской Енисейской губернии и Алзамайской Иркутской губернии, составившим в будущем часть

¹⁰ РГИА. Ведомость населенных мест, расположенных вдоль Красноярск – Иркутск участка Средне-Сибирской ж/д до 10 верст в обе стороны от линии. Ф.364. Оп.6. Д.191. Л.201.

¹¹ Там же. Л.Л.198-204.

Тайшетского района. На этом участке и была запланирована станция Тайшет, историю сооружения которой мы и пытаемся воссоздать.

Первоначально железнодорожный путь пролегал совсем иначе, чем в 1910 и последующие годы, и тем более в настоящее время. Как пролегал, читатель может увидеть на схемах, помещенных в разделе «Иллюстрации» настоящей брошюры.

2.Планы

2-й участок Средне-Сибирской ж/д первоначально планировалось построить в 1900 г., укладывая 250 верст главного пути в 1897 г. от Красноярска, 300 верст в 1898-1899 гг. и в 1900 г. остальные версты до Иркутска. Вот как об этом писал Меженинов Н.И. в отчете о постройке названной дороги: «Согласно графика работ по сооружению всей Сибирской железной дороги, удостоенного Высочайшего рассмотрения, срок окончания укладки пути по Красноярск - Иркутск участку истек в 1900 году. В действительности же, согласно выраженной осенью 1893 г. Высочайшей воли (*то есть воли императора – Е.С.*), постройка дороги была закончена в 1898 г.».¹²

В 1894 г. был принят новый план: в 1896 г. вести укладку пути с двух сторон – от Красноярска по 240 верст и от Иркутска по 100 верст в один рабочий период и за три года (1896,1897,1898 гг.) закончить линию. Исходя из этого плана в 1894 г. было создано 9 строительных участков: четыре со стороны Красноярска, два со стороны Иркутска, остальные предполагалось создать в конце 1895 г. Четыре участка со стороны Красноярска - это 8-й, 9-й, 10-й и 11-й.

Следовательно, 11-й участок, тайшетский, как мы его называем, был организован в 1894 г. Но это не дает ответа на вопрос – когда конкретно в этот год начались строительные работы на этом участке и в каких именно местах? Таким образом, проблема датировка первого планировочного колышка на строительной площадке «станция Тайшет», и, следовательно, отправной точки истории населенного пункта Тайшет, остается пока открытой.

Летом 1895 г., по итогам работы «Комиссии для исследования на месте дел сооружения Сибирской ж/д по вопросу ускорения постройки», возглавляемой заместителем министра путей сообщения генерал-лейтенантом Петровым Н.П., программа строительства была пересмотрена. Было решено укладку пути выполнить за три рабочих периода, ведя её только со стороны Красноярска; ускорить выполнение земляных работ на всем протяжении линии; организовать одновременно все строительные участки. Дата же завершения укладки пути до Иркутска оставалась прежней – 1898 г. Пересмотр программы был вызван пониманием, что Николаевский железоделательный завод (*он был основан в 1845 г. на речке Долоновке*

¹² Министерство путей сообщения. Управление по сооружению железных дорог. Отчет по постройке 2 участка Средне-Сибирской железной дороги...С.2.

(приток р.Оки) в 25 верстах от Братска ¹³) не выполнит план снабжения стройки рельсами и другими металлическими деталями, а р.Ангара в существующем своем состоянии (пороги) не позволит доставить их к месту строительства.

Согласно рекомендациям комиссии Петрова Н.П., утвержденным на уровне Комитета Сибирской дороги, и велись строительные работы.

На тайшетском участке дороги планировались и были построены следующие железнодорожные станции и разъезды:

«27-я по счету станция – ст.Ключинская, 5-й класс (329 верста от р.Енисей),
28 – площадка Точильный (340 верста),
29 – ст.Юрты, 5-й класс (349 верста),
30 – площадка Бирюса (378 верста),
31 - ст.Тайшет, 3-й класс (380 верста),
32 – площадка Лаврентьевская (390 верста),
33 – ст.Байроновка, 5-й класс (399 верста),
34 – разъезд Гарь с водоснабжением (409 верста),
35 – ст.Разгон, 5-й класс (426 верста)».¹⁴

Под строительство дороги осуществлялось отчуждение земель сельских обществ и конкретных жителей, составлялись ведомости сносимых зданий, сооружений (жилые дома, мельницы, гумна, риги, юрты, ограды) и произведенных за это выплат их владельцам. На тайшетском участке, согласно ведомости земель, отошедших под постройку железной дороги, было отчуждено:

«35. д. Ключевская, 10 десятин (одна десятин - 1.09 га¹⁵) пашни, 6 дес. сенокосов, 107 дес. лесов, 9 дес. почтового тракта;
36. д.Черемшанка, 5 дес.пашни, 6 дес. сенокосов, 1 дес. соснового леса, 64 дес. лиственного, 19 дес. смешанного леса, 290 сажень (одна сажень – 2.13 метров) дороги;
37. д.Половино-Черемхово, 5 дес. пашни, 2 дес. сенокосов, 13 дес. соснового леса, 26 дес. лиственного леса, 9 дес. тракта;
38.д.Еловая, 24 дес. пашни, 53 дес. сенокосов, более 260 дес. разного леса;
39. с.Конторка, 181 дес. земель;
40. с.Бирюса, 219 дес.;
41. д.Акульшет, 164 дес.;
42. с. Байроновка, 286 дес.».¹⁶

В д.Черемшанке выплаты получили три человека, в с.П-Черемхово один, в д.Еловка 15, в с.Конторка два, д.Окульшет восемь и т.д., всего 24 владельца разного имущества. Например, жители с.Байроновка Попов Лаврентий

¹³ Интернет – ресурс. <http://dic.academic.ru>. Просмотрено 23 мая 2013 г.

¹⁴ Приложение 6 к отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д от Красноярска до Иркутска.- СПб, 1903 г. С.423-424.

¹⁵ Интернет – ресурс. <http://dic.academic.ru>. 29 марта 2013 г.

¹⁶ Приложения к отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д... Приложение 3 к гл.1. Ведомость земель, отошедших под постройку Красноярск – Иркутск участка Средне-Сибирской ж/д и подразделения их по угодьям и владениям. – СПб, 1953. С.32-34.

Федорович получил выплату за потерянные жилой дом, мельницу, плотину общей суммой 360 рублей; Захаров Аркадий Карпович 2.250 руб. за жилой дом, водяную мельницу, плотину.¹⁷

3.Изыскатели

Изыскания на 2-ом участке Средне-Сибирской ж/д велись в 1887-1888, 1893-1894 годы. На нашем, тайшетском, участке изыскания в 1887-1888 г. возглавлял Меженинов Н.И.

В 1894 г. была утверждена программа работы партии горных инженеров и геологов по линии Сибирской железной дороги: исследование переходов ж/д линии через реки Кан, Бирюса, Уда и др., изучение болот между Канском и Нижнеудинском, по которым должна была пройти дорога, пороги на р.Ангара в районе Падуна, рудных месторождений Николаевского железодобывающего завода. Руководителем партии был назначен Богданович Карл Иванович.¹⁸ Ему предстояло исследовать 50-ти верстную по ширине полосу местности вдоль Сибирского тракта и строящейся железной дороги: северные точки этой полосы села Устьянское, Усолка, Нижняя заимка, южные ориентиры – вершина р.Пойма, Тины, заимка Зырянова на Бирюсе, Рубахино. Ячевскому Л.А. предстояло исследовать полосу территории севернее 50-ой версты от ж/д; Ижицкому (имя, отчество – неизвестно нам – Е.С.)– южную сторону дороги. Кроме того Ячевский Л.А. изучал верховья рр.Бирюса, Пойма, Усолка, Ижицкий – рр.Тагул, Бирюса, Уда на южной стороне ж/д, Бирюсинскую золотоносную систему, осуществлял пробные бурения в районе мостов на рр. Пойма, Бирюса, Уда. Для осуществления программы работ партии Богдановичу К.И. отводилось 2.5 месяца. Результаты исследований были очень важны для сооружения железной дороги.

4.Строители

Годовое количество рабочих на 2-ом участке отделения Красноярск – Иркутск в 1895 г. составило 29.300 чел., работавших как у подрядчиков, субподрядчиков (подрядные способ строительства), так и нанятых управлением строительства (хозяйственный способ организации работ).¹⁹

Отметим, что пока удалось собрать очень мало сведений о людях, положивших начало Тайшету, то есть о строителях тайшетского участка Сибирской железной дороги.

Учитывая большую роль Меженинова Н. И. в сооружении 2-го участка Средне-Сибирской ж/д, рассказ о ее строителях следует начать именно о нём.

Николай Иванович Меженинов (1838-1901 гг.) родился с дворянской помещицкой семье Рязанской губернии. В 1861 г. окончил физико-

¹⁷ РГИА. Приложения к отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д. Приложения 5. Ведомость снесенных строений и произведенных за них уплат. С.171.

¹⁸ Подробнее о Богдановиче К.И., Ячевском Л.А. можно прочесть в книге: Хобта А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX вв.).-И.:ООО НПФ «Земля Иркутская», 2009.

¹⁹ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем... С.179.

математический факультет Московского университета, а в 1863 г. Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения в звании инженера-поручика путей сообщения. С этого времени он занимал руководящие должности на разных строящихся и действующих железных дорогах России. Даже краткий их перечень позволяет увидеть его как большого и опытного специалиста по изысканию линий ж/д и их строительству: Курско-Киевская, Либаво-Роменская, Линварово-Роменская, Уральская горнозаводская, Оренбургская, Харьково-Николаевская и др. В 1883 г. вышел в отставку, но состоял агентом Управления казенных железных дорог, затем директором правления Закавказской ж/д. В 1887 г. Николай Иванович, уже в возрасте 49 лет, был назначен начальником экспедиции по изысканиям Средне-Сибирского участка от Томска до Иркутска, протяженностью в 1 600 км. После проведения работ он вел изыскания и затем строил Джанкой - Феодосийскую ж/д. В 1892 г. провел исследования на участке от р.Оби до Иркутска, а в 1893 г. был назначен начальником работ по сооружению Средне-Сибирской ж.д. и с работой справился успешно несмотря на множество трудностей. Его именем названа одна из станций на ж/д Тайга - Томск. Умер Николай Иванович 27 ноября 1901 г. в Петербурге. В брошюре такого формата невозможно более подробно рассказать о человеке, который всю свою жизнь был в гуще железнодорожного строительства в России и многое сделавший для развития стальных путей сообщения.²⁰

Первоначально начальником XI-го строительного участка (336 верста-435 верста) был назначен Придонов М.Ф. В связи с его переназначением на 16-й участок, строительные работы с 1 ноября 1895 г. возглавил инженер путей сообщения Манучаров Василий Львович.²¹

По списку чинов ведомства путей сообщения на 1896 г. значится: «Манучаров Василий Асланович. Имеет Станислава 3-й степени, 1890 (*орден Российской империи с 1831 до 1917 года. Самый младший по старшинству в иерархии государственных наград, главным образом для отличия чиновников*²²). Состоит по министерству штатным инженером VIII класса. Женат (на православной), 1 сын и 4 дочери. Место жительства: в с. Бирюса. Вероисповедание – армяно-грегорианское. Год рождения – 1858. Происхождение - О.О.С. (обер-офицерский сын). Образование – Институт Инженеров Путей Сообщения, окончил в 1883 г. В государственной службе: с 22.10.1886. В ведомстве: с 22.10.1886. В настоящей должности: с 1.05.1895, штатным инженером с 1.05.1895. Класс должности – VIII. В чине с 22.10.1889. Содержание – 5000. Последняя награда – Станислав 3-й степени, 31.10.1890. Числящиеся по Министерству инженера, уволенные в частные

²⁰ Хобта А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец 19 - начало 20 вв.) – Иркутск: ООО НПФ «Земля Иркутская», 2009. С.301-306.

²¹ Отчет по постройке 2 участка Средне-Сибирской железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894 – 1898... С.54.

²² Интернет- ресурс. <http://ru.wikipedia>

предприятия».²³ Добавим еще следующее – жену Манучарова В.Л. звали Евдокией Александровной. Ее имя упоминается в метрической книге церкви св.Николая села Тайшет за 1911 г.²⁴ Получается что Манучаровы не покинули Тайшет по завершению строительства дороги, то есть в 1898 г. Вероятно, Василий Львович участвовал и в реконструкции горных участков Сибирской железной дороги, прокладке вторых путей в строительный период 1908-1911 гг.

Что касается происхождения, имени и отчества Манучарова, то на указанном Интернет - форуме сообщается: Манучаровы - это обрусевший армянский род, было три брата Василий, Иван и Давид Манучаровы – Львовичи (Аслановичи, Аслан в переводе с армянского Лев). У Василия Манучарова был сын Арсен, железнодорожник...Брат Василия Львовича - Манучаров Ованес Ашотович (Иван Львович) (1863-1909), участник народнического движения, узник Шлиссельбургской крепости (1886-1895), ссыльнопоселенец на Сахалине (1896-1902)».²⁵ Василий Львович внес вклад и в развитие культуры построенной им станции – он подарил 700 собственных книг первой публичной библиотеке в Тайшете.²⁶

Перечисляя строителей 2-го участка Средне-Сибирской ж/д и нашего, тайшетского, необходимо прежде всего назвать и предпринимателей (подрядчиков) Бонди Артура Леопольдовича, инженера путей сообщения, купца 1-й гильдии г.Томска и его компаньона Парадеева Валентина Васильевича, самарского купца 1-й гильдии. 18 августа 1894 г. Меженинов Н.И. и названные предприниматели подписали договор о сооружении моста на р.Бирюсе до 1 августа 1897 г., то есть за два с небольшим года.²⁷ Бонди А.Л. строил мосты на р.р. Кан, Уда, Ия, Кругобайкальскую ж/д. Он имел мастерские в Канске, вблизи моста через Кан, фотографии которых помещены в этой брошюре.²⁸ Производительность мастерских: обработка до 40 тыс. пудов железа в месяц.

Напоминая о нашем стремлении установить начальную дату истории Тайшета, обратим внимание читателей на следующий факт - 18 августа 1894 года подписан договор о строительстве моста на р.Бирюса, предполагавший начало работ на тайшетском участке именно в этом году. Мост же есть часть тайшетского участка, следовательно, начало тайшетской истории Транссиба приходится на 1894 г.

Продолжим рассказ о Бонди А.Л. Хобта А.В. в книге «Строительство Транссиба: очерки истории (конец 19 - начало 20 вв.)» приводит следующие сведения о нём: «Сын титулярного советника. Родился 19.07.1856 г. в Гомели

²³ Интернет-ресурс. Генеалогический форум ВГД. Инженеры путей сообщения. <http://forum.vgd.ru>. 21 февраля 2013 г.

²⁴ Фонды Тайшетского районного краеведческого музея.

²⁵ Там же.

²⁶ Библиотека Восточно-Сибирской железной дороги. Из прошлого в будущее. 1901-2001. К 100-летию Транссибирской магистрали –И.:ВСЖД. Дорожный информационно-библиотечный центр,2001. С.22-24.

²⁷ РГИА. Ф.441.Оп.1.Д.66. Договор на искусственные сооружения с подрядчиками Бонди и Парадеевым.

²⁸ Музей Красноярской железной дороги.

(дата смерти – неизвестна). Крещен в гомельской римско-католической церкви под именем Артур-Владислав-Викариен. При призыве в 1877 г. явился к исполнению воинской повинности, освидетельствован и зачислен в ратники ополчения. В 1880 году окончил в Петербурге Институт инженеров путей сообщения с правом производства строительных работ и «с правом на чин коллежского секретаря». Три года служил в Обществе Либаво-Роменской жд, из них два последних года – начальником дистанции. С 1 апреля 1884 года зачислен в технико-инспекторский комитет МПС. Приказом по МПС от 16 июня и Указом правительствующего Сената от 11 июля 1884 г. утвержден в звании гражданского инженера путей сообщения в чине коллежского секретаря. Приказом по МПС от 19 декабря 1896 г. и с «Высочайшего повеления» Бонди «уволен» в Общество Оренбургской ж.д. для производства новых работ. На строительстве Средне - Сибирской ж.д. был подрядчиком на возведении мостов через крупные реки – Кан, Бирюса, Уда, Ия. Бонди А.Л.- участник изысканий КБЖД (*Кругобайкальская ж/д – Е.С.*) и подрядчик на ее строительстве. Подрядчик на строительстве вторых путей Сибирской железной дороги.»²⁹ Из этой же книги можно узнать, что Бонди А.Л. на КБЖД строил пять тоннелей общей стоимостью 1.5 млн. руб., то есть был крупным подрядчиком. В доказательство этого Хобта А.В. приводит сведения Борзунова В.Ф., исследователя строительства Транссиба, который поделил всех предпринимателей на группы по размеру капитала - на среднесибирском участке крупных было 15% от общего числа предпринимателей, среди них: Е.К.Кнорре – капитал 7.3 млн.руб., А.Л.Бонди – 3.2 млн., А.О.Лепенин – и П.Н.Перцов – 1.6 млн., И.П.Табурно и Компания – 1.7 млн., П.Х. Салтыков 1.3 млн., А.А. Данилов 1.1 млн., Л.Н.Чернояров 0.6 млн., общая сумма капиталов всех предпринимателей составлял 16.8 млн. рублей. ...Бонди участвовал в конкурсе на работы по сооружению второго пути Транссиба в 1907 году в Томске – участвовало 50 предпринимателей и только 18 из них получили подряды, в том числе и Бонди, на осуществление работ на участке от Ачинска до Иркутска.³⁰

Журналист В.Рекунова в статье «Дом с приведениями», со ссылкой на газету «Иркутские губернские ведомости» за 10 октября 1905 г., приводит такой факт из жизни Бонди А.Л.: «7 декабря, на углу Медведниковой и Толкучки в доме Файнберга, крестьянин из ссыльных Енисейской губернии Хаджи-Мурат Абдул-Али-Оглы из мести выстрелил в инженера А.Л.Бонди, но пуля попала в книгу, которую нёс инженер, и застряла в ней. Тогда Хаджи-Мурат выхватил кинжал и ударил инженера в руку и правый бок».³¹ Чем все это закончилось, журналист не сообщает.

И еще небольшой эпизод из жизни Бонди А.Л. В журнальном постановлении Совета Управления по сооружению Сибирской ж/д за 1897 г.

²⁹ Хобта А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец 19 - начало 20 вв.) – Иркутск: ООО НПФ «Земля Иркутская», 2009. С.278.

³⁰ Там же. С.С.82,85.

³¹ Иркутский репортер, 18 декабря 2009 г.

записано: «4 ноября 1897 г. Ходатайство начальника 2 участка службы тяги о пособии инженеру Бонди на лечение в сумме 210 руб. (месячный оклад). Бонди служит на Средне-Сибирской ж/д с 1 марта 1894 г. и содержание получает вместе с разъездными 3000 руб. в год».³²

О предпринимателе Парадееве В.В. мы не располагаем иными, кроме уже приведенных, сведениями. Отметим лишь следующее: как сообщала газета «Енисей» он на собственные средства устроил народную школу в г.Канске.³³

Земляные работы на участке 331 – 376 версты в 1896 г. вели рабочие подрядчика Салтыкова по договору на производство работ от 5.12.1895 г. Далее по линии (376-498 версты) работали землекопы подрядчика Милохина.³⁴ Напомним, что ст.Тайшет находилась на 380 версте.

Приведем сведения еще об одном строителе, чье имя связано с тайшетским участком Транссиба, авторе двух фотографий, размещенных в этой брошюре: Николай Порфирьевич Хорошкевич (20.05.1868 - 20.04.1927 гг.). Окончил в Москве 3-ю мужскую классическую гимназию. Служил вольноопределяющимся (*военнослужащий в русской и иностранных армиях в 19 - нач. 20 вв., добровольно поступивший на военную службу после получения высшего или среднего образования и несший службу на льготных условиях*³⁵). Рано оказался предоставлен самому себе, испробовал несколько профессий вплоть до газетного рецензента. В 1893 г. сдал экзамен на право «производства строительных работ» при Техническо-строительном комитете Министерства внутренних дел. И после этого соучаствовал в том, что иногда называют «транспортной революцией в России». В 1893-1899 гг. он работал техником при строительных работах, изыскании путей, разбивке железнодорожных линий в различных районах России...В 1896 г. он переводится на работу в Управление Средне-Сибирской железной дороги, ведет геодезические, сметные и проектные работы для Ачинского участка этой дороги. Хорошкевичем Н.П. был сооружен мост у г.Тайшет через реку Бирюсу...».³⁶ Последнее утверждение не совсем корректное в части, что «им был сооружен мост». Скорее всего, он принимал участие в его строительстве.

Авторами брошюры найдено упоминание еще об одном строителе тайшетского участка Транссиба – инженере Бабенском, который был наблюдателем на сооружении дороги вблизи ст.Юрты.³⁷

По опубликованным местным краеведческим материалам тайшетцы должны знать имя еще одного предпринимателя – Жоголев, который якобы руководил лесопильным заводом на разъезде Бирюса (будущий поселок Суетиха). Документальных подтверждений этому тайшетскими краеведами

³² РГИА. Ф. 441. Оп.1. д.68. Л.674.

³³ Енисей, 29 августа 1897 г.

³⁴ РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.191. Л.57. Окончательные изыскания и постройка 2-го участка Средне-Сибирской ж/д.

³⁵ Интернет – ресурс. <http://www.classes.ru>. Просмотрено 23 мая 2013 г.

³⁶ Интернет –ресурс.<http://horochkiewich.narod.ru>. Просмотрено 23 марта 2013 г.

³⁷ Енисей, 30 июля 1897 г.

никогда не приводилось. В материалах по истории строительства Транссиба Жоголев упоминается в числе предпринимателей, но только на строительстве Амурской железной дороги.³⁸ Возможно, это именно тот Жоголев, который работал на тайшетском участке Средне - Сибирской железной дороги.

Удалось установить имена некоторых тайшетцев, точнее говоря жителей окрестных сел и деревень, работавших на строительстве дороги мелкими рядчиками - Пожаров, Кузнецов. В жалобах одного из дорожных мастеров Московского тракта записано, что «...поселенец Пожаров добывает камень на перегоне Байроновка – Разгон... Подрядчик Кузнецов..., вывозя камень из леса, складывает его на мосту, делая опасным проезд по мосту, затем начинается возка из карьера, а сложенным на мосту камнем дополняется не вполне нагруженные тарантайки...».³⁹ Уместно здесь напомнить, что рядчиками, или контрагентами, называли мелких предпринимателей подрядившихся (заключили контракт, или как тогда говорили дали, подписку, то есть заключали облегченный договор, ряд) к крупному предпринимателю на выполнение каких-то простых строительных работ.

В местных краеведческих материалах об основании с.Тайшет, основанных на воспоминаниях тайшетцев, называются имена Конюкова В., Грязнова Г., Лотак Д., Ульянова С., Евсеева В., которые работали на строительстве ж/д и получили разрешение якобы Манучарова В.Л. на постройку своих «избушек» вблизи станции Тайшет, (*то есть в полосе отчуждения ж/д, иначе просить разрешение именно у Манучарова В.Л. не надо было бы – Е.С.*), положив тем самым начало ул.Юго-вокзальной, ныне им.А.Матросова.⁴⁰ Произошло это, как пишет Криволицкий П.Д. без ссылок на достоверные источники, якобы в 1895 г.⁴¹ Без документального подтверждения все это лишь легенда, очень симпатичная тайшетцам – как же, Тайшет основан не какими-то пришлыми людьми, а земляками.

Это все, к сожалению, сведения о строителях тайшетского участка Сибирской ж/д, станции Тайшет и села Тайшет, которыми располагают авторы.

5.Строительство

19 февраля 1894 года было получено разрешение «расходовать на приступе к работам на 2-ом участке Средне-Сибирской железной дороги от Красноярска до Иркутска» первые 2.9 млн. рублей. Строительство Сибирской железной дороги осуществлялось по упрощенному варианту, велико было желание построить как можно быстрее. Например, ширина

³⁸ Хобта А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец 19 - начало 20 вв.) ... С.106.

³⁹ Железнодорожный транспорт Восточной Сибири. Из 19века в 20 век. Т.1. 1837-1941 г. Под общ. Ред. Третьякова В.Г. - И.: Облмашинформ ВСЖД, ИИИЖТ, 2001. С.104-105.

⁴⁰ Черневский А. Как образовался населенный пункт Тайшет; Тайшет накануне 1917 года; Переселенцы // Заря коммунизма, Заветы Ленина;

⁴¹ Криволицкий П.Д.Рассказ бабушки В.Т.Конюкова // Заря коммунизма, ноябрь 1987 г.;

земляного полотна под один путь была уменьшена в верхней ее части до 2.35 саж., допущены крутые подъемы и уменьшенных размеров кривые поворотов пути, балластовый слой во многих местах отсыпали на 0.06 саж. от нижней поверхности шпал вместо 0,22 саж., шпалы (сосновые, еловые) имели длину 1.15 саж., укладывались легкие рельсы (18 фунтов), станционные постройки сооружали без фундаментов. Дорога в таком облегченном варианте часто разрушалась, особенно на горных участках. Как выглядели такие разрушенные участки (смыв полотна), читатель может увидеть на фотографии 1909 года. Пропускная способность дороги в период строительства 3 пары поездов (один товарно-пассажирский, два товарных). Установки водоснабжения паровозов рассчитаны были на заправку семи пар поездов в сутки. Средняя скорость движения поездов: товарно-пассажирских 20, товарных 12 верст в час.

25 ноября 1896 г. Н.И.Межениновым была послана в управление строительства Сибирской ж/д (г.Томск) телеграмма следующего содержания: «Укладку окончил на ст.Ключинской. Всего от Красноярска уложено 331 верста».⁴² Таким образом, в конце 1896 г. главный путь Великой Сибирской ж/д вплотную подошел к тайшетскому участку Иркутской губернии (граница между Иркутской и Енисейской губерниями пролегла по р.Бирюсе).

В рапорте инженера Белелюбского, присутствовавшего с инспекторской проверкой на строящемся участке дороги, от 29 апреля 1897 г. отмечалось, что в предстоящем рабочем сезоне будет уложено до 350 верст главного пути. Как видим, укладка пути не осуществлялась с ноября 1896 г. Такая работа планировалась на летний строительный сезон, то есть на май - октябрь.

В зиму же 1896/1897 гг. планировалось, и вероятно было выполнено: развести гужевым транспортом рельсы для 124-х верст ж/д пути, размещая их с 307 до 434 версты; приступая в мае 1897 г. к укладке пути паровозами с 245 версты в среднем за день по 1.3 версты и без усилий дойти к 2 июля 1897 г. до 306 в.; одновременно начать укладку пути с 369 в. (это р.Бирюса) в обе стороны и в первых чисел 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 в.⁴³ В этом тексте имеется некоторое несоответствие с телеграммой Меженинова Н.И.: в телеграмме говорится, что в ноябре 1896 г. путь уложен на 331 версте, а в приведенном тексте говорится о плане уложить путь до 306 в. лишь в мае-июне 1897 г. Как объяснить это несоответствие двух документов не понятно.

Следующей своей телеграммой от 18 июля 1897 г. Меженинов рапортовал об укладке пути уже на 414 в, а это уже отрезок пути между разъездом Гарь (409 в.) и ст.Разгон (426 в.).⁴⁴ Отметим, что выполнение работ

⁴² РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.191. Л.205.

⁴³ РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.191. Л.4.

⁴⁴ Там же. Л.261.

несколько затянулось: согласно планам к 2 июля путь должен быть уложен на 431 версте. В телеграмме же иная дата – 18 июля, 414 верста. Вполне возможно, уложиться в плановые сроки могли помешать дожди, например, или еще какие-нибудь иные причины.

Жаль, что нет телеграммы об укладке пути на ст.Тайшет. Авторами брошюры она не обнаружена в архивных фондах. Возможно, её и не было вовсе. Непонятно, чем руководствовался Меженинов Н.И. выбирая дату подачи телеграмм о ходе укладки главного пути. Дал же он телеграмму об укладке его на каком-то там разъезде Гарь, а укладку пути на станции Тайшет почему-то проигнорировал.

Из-за отсутствия такой телеграммы приходится предполагать: от р.Бирюсы до ст.Тайшет - 11-12 верст, при средней скорости укладки пути 2.5 версты в день путь на указанном участке должен был бы уложен за неделю, если рабочий сезон был начат действительно в мае 1897 г. И в этом случае есть место сомнениям: когда именно в мае (в начале, середине, конце месяца) была начата укладка пути? Учитывая это, следует, вероятно, предположить, что главный ж/д путь был уложен на ст.Тайшет на рубеже конец мая- начало июня 1897 г.

В зиму 1896-1897 г. на ст. Ключинской образовалась настоящая организация по перевозкам, заготовке фуража, комплектованию конного обоза, изготовлению особых повозок для перевозки больших тяжестей, сложился особый состав служащих по транспортировке грузов. Как видим, активно готовились к предстоящему строительному сезону. С этой станции везли даже отдельные части парома-ледокола на оз.Байкал, так как это не удалось сделать по р.Ангаре.⁴⁵

Для того чтобы программу укладки пути выполнить в намеченные сроки, были пересмотрены планы выполнения земляных работ на линии и постройки искусственных сооружений. В 1897 г. на XI-ом участке подрядчику Салтыкову предстояло выполнить 123 тыс. куб.саженей (куб.сажень – 9.7 куб.м.⁴⁶), завершить еще не сданные в 1896 г. 100 тыс.куб.саженей земляных работ и искусственных сооружений. Земляные работы в объеме 57.5 куб.саж. от 379 до 410 в. ж/д пути необходимо было выполнить не позднее 20 мая 1897 г.; на участке 410 в. - 435 в. к первым числам июня 1897 г. (это 65 тыс.куб.саж.) В этом же году предстояло осуществить большие земляные работы и искусственные сооружения на участке до 464 в и далее до 514 в. в объеме 261.3 куб.саж.⁴⁷ Обратим внимание читателя на следующее: подрядчику Салтыкову необходимо было закончить земляные работы до 410 версты не позднее 20 мая. До 410 версты – это значит и на станции Тайшет (380 верста) в том числе. Если он это выполнил, то сразу же началась укладка пути, возможно с некоторой

⁴⁵ Отчет по постройке 2 участка Средне-Сибирской железной дороги от Красноярска до Иркутска. 1894 – 1898...С.28.

⁴⁶ Интернет-ресурс. http://abratsk.ru/history/lib/mera/mera_russ.htm. 1 апреля 2013 г.

⁴⁷ РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.191. Л.3.

задержкой. Следовательно, все это подтверждает наши предположения о дате укладки пути по станции Тайшет – конец мая - начало июня 1897 г.

Приведенные сведения указывают на то, что строительство тайшетского участка началось в 1894 г., активный период строительства приходится на 1895-1897 годы. Сведения эти не отвечают, к сожалению, на наш вопрос – когда именно начались строительные работы на нашем участке, когда был вбит строителями в тайшетскую землю первый планировочный колышек, и не важно, при производстве каких именно работ – прокладка просеки, сооружение насыпи, моста, зданий, или еще чего либо.

Временное движение поездов для нужд строительства производилось от начала участка укладки на соответствующих участках с 1 мая 1896 г. Временное движение поездов по перевозке пассажиров, переселенцев, частных грузов началось в следующие сроки:

- Красноярск – Канск (225 верст) с 12 февраля 1897 г.
- Канск – Ключи (108 в.) с 1 января 1898 г.
- Ключи – Тулун (308 в.) с 16 августа 1898 г.⁴⁸

6. Мосты

Местность, по которой пролегла линия тайшетского участка ж/д, была сложной (от Ачинска до Нижнеудинска - горный участок), что потребовало постройку множества искусственных сооружений – деревянных и металлических мостов, каменных водопропускных труб.

Крупнейшим сооружением был мост на р.Бирюсе (368 верста от Красноярска), строительство которого велось подрядчиками Бонди А.Л. и Парадеевым В.В. Как уже было сказано, договор на его постройку был подписан 18 августа 1894 г. Надо отметить, что строительство моста осуществлялось как подрядным так и хозяйственным способом. Сроки строительства моста по договору: до 15 августа 1898 г. окончание сооружения всех опор моста; до 1 сентября 1898 г. - установка всех пролетных частей. По проекту мост имел четыре пролета по 40 саж., два береговых устоя на кессонах, опущенных на 4 саж. ниже горизонта низких вод, и три речных быка на железных кессонах, опущенных на 6 саж. Не трудно представить сложность строительства опор моста, если подсчитать хотя бы глубину опускания кессонов в привычных для нас метрах – 8.5 м., 12.7 м.!

Кессон (в переводе с фр.яз. ящик) – «ограждающая конструкция для образования под водой или в водонасыщенном грунте рабочей камеры, свободной от воды. Поступление воды в рабочую камеру предотвращается нагнетанием в нее сжатого воздуха. Кессон обычно сооружается на поверхности и погружается в грунт под действием собственного веса и веса над кессонного строения по мере выемки грунта в рабочей камере. Кессон можно опускать с суши, с искусственного насыпного и намытого островка или с поверхности воды. Основная рабочая операция при опускании кессона – разработка и выдача на поверхность грунта...Боковые стенки

⁴⁸ Отчет по постройке 2 участка Средне-Сибирской ж.д... Стр.50.

*кессона (консоли) внизу заканчиваются стальным ножом, врезающимся в грунт в процессе опускания кессона. В верхнем перекрытии кессона имеются шахтные отверстия, под которыми монтируются шахтные трубы и шлюзовой аппарат, через который рабочие, материалы опускаются в рабочую камеру. Кессоны изготавливаются из металла, железобетона».*⁴⁹

Работа в рабочей камере кессона чрезвычайно опасная, возможна заболевание рабочих кессонной болезнью. Так, например, журналист «Восточного обозрения» описывал кессонные работы на строительстве моста на р.Енисей: «...Опускать кессоны ...дело чрезвычайно сложное. Над кессоном воздвигается целое здание, вертятся блоки, свистят паровики (паровые машины - Е.С.), слышится лязг железа, стук от разбиваемых камней...В недрах громадных железных труб, на 8-саженной глубине, где при электрической лампочке люди роются все дальше вглубь. Результат их работы, маленькие мешочки, наполненные бледносерым илом, посредством ворота поднимаются на поверхность. Один мне рассказывал, что он, опустившись в кессон, скоро почувствовал головокружение, тошноту, судороги в конечностях. У них из носа шла кровь. Для работ в кессонах опускаются после освидетельствования врача самые здоровые рабочие...».⁵⁰

Кессонное железо для Бирюсинского моста поставляли Нижнетагильский, Рязанский, Брянский металлургические заводы. Кессоны для третьего быка были куплены с Обского моста Западно-Сибирской ж/д. Все остальные детали кессонов и частей моста изготавливались в мастерских Бонди А.Л., которые находились в г.Канске, вблизи от моста через р.Кан. Металлические части доставлялись к строящемуся мосту из Канска гужевым транспортом по Сибирскому тракту, с осени 1896 г. железной дорогой до ст.Ключинской. Строительный камень к мосту возили на расстоянии 30 верст.

В зимнее время 1897 -1898 гг. рельсовый путь, в виду незавершенности строительства моста, был уложен по льду р.Бирюсы, а в летний период 1897 г. была устроена паромная переправа. Пересмотр сроков строительства дороги Красноярск - Иркутск потребовало ускорить сооружение моста, что обернулось казне дополнительными расходами в 20 тыс. руб. Мост был построен 15 апреля 1898 г., то есть на четыре месяца раньше даты, оговоренной в договоре с предпринимателями Бонди А.Л. и Парадеевым В.В. Окончательная стоимость моста - 1 334 791 руб.16 коп.⁵¹

Некоторые сведения о других мостах из путеводаителя по Великой Сибирской ж/д за 1900 г.. На р.Черемшанке (1066 верста от р.Оби) был построен деревянный мост в 9 саженей. На р.Черемковка (именно такое название речки в документе – Е.С.) деревянный мост длиной 18 саженей. Эту речку железнодорожный путь пересекал дважды, второй раз после ст. Юрты, и здесь тоже был построен мост в 17.5 саженей. Далее по маршруту был мост через р.Бирюсу (сохранено название реки из документа – Е.С.). Через

⁴⁹ Большая советская энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия, 1973. С.67.

⁵⁰ Железнодорожная хроника. Восточное обозрение, 29 ноября 1895 г.

⁵¹ Отчет по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д... С.27.

р.Тайшетку на 384 версте - деревянный мост длиной 26 сажений. Высота насыпи в этом месте составляла 2,9 сажени.⁵² В 1908-1910 гг. этот мост был заменен двойной водопропускной каменной трубой. На р.Окульшетке – деревянный мост длиной в 22 сажени, на р.Байроновке – тоже деревянный, длину которого в путеводителе почему-то не указали. На р. Моховой, 1157 верста от р.Оби, был сооружен деревянный мост в 14 сажений.

Строя именно деревянные мосты строители стремились уложиться в сроки завершения сооружения дороги Красноярск - Иркутск, утвержденный самим императором, то есть в 1898 году.

7. Станции

В 1893 г. было окончательно утверждено направление Средне-Сибирской ж/д (Ачинск – Красноярск – Канск – Нижнеудинск - Иркутск), что и предопределило, в совокупности с особенностями местности, технических возможностей подвижного состава тех лет и другими факторами, постройку станции Тайшет. И, в конечном счете, возникновение населенного пункта Тайшет.

Станция Тайшет (на 2430 версте от Челябинска (начальный пункт Великой Сибирской ж/д), или на 380 версте от левого берега р.Енисей) планировалась и построена как станция 3 класса. Длина главного пути на станции – 354 саж., на станционных путях было уложено 818 шпал, 4704 футов (*английский фут = 12 дюймов = 1/7 русской сажени = 30,488 сантиметров, или 0,30488 м.*⁵³) рельсов, забито 3138 шт. костылей и еще 692 шт. костылей на 14-ти стрелочных переводах, уложено 102.68 куб.саж. балласта. Общая протяженность путей, включая запасные и разъездные, на станции составляло 2 версты 443 сажени. Ж/д стрелок на станции было всего 14 шт. Так характеризуется станция на момент завершения строительства 2-го участка Средне-Сибирской ж/д.⁵⁴

Реконструируем вид станции Тайшет на 1903 г. воспользовавшись архивным документом – «План расположения путей и зданий на ст.Тайшет, 3-го класса».⁵⁵ В разделе «Иллюстрации» помещены копии плана расположения путей и зданий на станции Тайшет на 1903 г., которые помогут читателю составить представления по нашим описаниям станции.

Вероятно, количество зданий на станции со дня начала его строительства и до 1903 г. изменилось, тем не менее, план 1903 года позволяет увидеть станцию Тайшет в некотором первоначальном виде. Дело в том, что в 1908 г. начнутся большие работы по реконструкции Транссиба, его горных участков, в том числе и станции Тайшет. К 1916 г. она изменится существенно: будет уложен второй главный путь, дорогу на значительном количестве отрезков проложат иными маршрутами, увеличится протяженность и количество

⁵² РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.190. Л.199.

⁵³ Интернет ресурс. otvet@mail.ru Открытые вопросы. Просмотрено 27 мая 2013 г.

⁵⁴ Отчёт по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д... Приложение к отчету №3 к главе 4. Ведомость материалов, уложенных в главные, станционные и пристанционные пути. СПб, 1903 г. С.772.

⁵⁵ РГИА. В.364. Оп.6. Д....

станционных путей, построят новые производственные здания, жилые дома...В качестве примера: согласно отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги на ст.Тайшет было построено всего 6 жилых домов (№№ 1(51.6 кв.саж.), 2 (51.6 кв.саж.), 4 (40 кв.саж.), 16 (48.7 кв.саж.), 19 (48.6 кв.саж.), 21(29.3 кв.саж.).⁵⁶ В 1903 г. их стало гораздо больше. В разделе «Иллюстрации» помещен от руки выполненный план путей и зданий ст.Тайшет на 1916 г. Он сделан на основе архивного документа и позволит представить изменения на станции и в поселке железнодорожников, произошедших за 13 лет, с 1903 по 1916 г.

Итак, станция Тайшет 1903 года. За точку отсчета расстояний между зданиями станции взяты: на восток и на запад - от оси пассажирского здания, то есть вокзала; на север и на юг - от главного пути станции. На схеме расстояния даны в саженях. Мы же постараемся их перевести в метры, чтобы на местности понять, что сегодня располагается на местах зданий 1903 г. Выполним, так сказать, привязку к местности.

Начнем с описания площади (назовем ее привокзальной, хотя на схеме такого названия нет), прилегающей к вокзалу с севера. Все здания этой площади, включая вокзал, образуют один комплекс зданий и сооружений станции, назовем его условно первым.

Пассажирское здание, или иначе вокзал, находился там, где сейчас стоит здание железнодорожной полиции и багажного отделения, то есть западнее от современного вокзала. Привокзальная площадь образуется подковообразно (дугой) пролегающей дорогой, которая своей выпуклой стороной выходила к вокзалу. Расстояние между западным и восточным полотнами проезжей части дороги 108 м. (47 саж.). Откуда заходит на площадь и куда уходит с неё эта дорога, к сожалению, на схеме не указано. Вероятно, дорога за территорией станции шла к Московскому тракту, протянувшемуся южнее её, параллельно железной дороге за полосой отчуждения земель. На схеме, которую мы рассматриваем, на восточной стороне станции отмечен мост и ж/д переезд. Вероятно, сюда и шла дорога с привокзальной площади. И на западной стороне станции тоже имелся ж/д переезд, где Московский тракт пересекал ж/д путь. С восточной стороны привокзальной площади дорога имела ответвление – к крытой товарной платформе и пакгаузу. Если спроектировать дорогу, ведущую на привокзальную площадь и от нее, на современную территорию то получится так – западная дорога это ул.им.Андреева, восточная же это нынешняя дорога с ул.Транспортной к вокзалу.

На привокзальной площади, по оси пассажирского здания на расстоянии около 16 м. (7.50 саж.) от него, находилась небольшая часовня. Обратим внимание читателя, что это первое документальное упоминание о первом православном культовом сооружении Тайшета. Часовня эта находилась на современной проезжей части между зданием вокзальной полиции и багажного отделения и торговыми киосками.

⁵⁶ Отчёт по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д... С. 1048.

По прямой от часовни на север, на расстоянии 65 м. (30.7 саж.) от нее, стоял жилой дом № 21а, судя по схеме двухквартирный. Севернее этого дома, в 32 метрах (15.3 саж.) была выстроена больница с тремя какими-то нежилыми строениями. Территория дома № 21а и больницы была огорожена. Ныне на этой территории находится учебный центр железной дороги.

Главное здание первого комплекса сооружений привокзальной площади – пассажирское здание, то есть вокзал. От него, к пассажирскому пути (за ним южнее сразу же главный путь) прилегала открытая пассажирская платформа площадью в 78 кв.саженей (строительная стоимость её 2 329 руб.). Вероятно, платформа была дощатая, как и на фотографии 1911 года. С платформы к пассажирскому зданию шел огороженный проход. Этот вокзал - типовое пассажирское здание 3-го класса типа «А», то есть деревянное, на каменном фундаменте, под железной кровлей, три зала для пассажиров 1-2 класса (12.5 кв.саж.), 3-го класса (15 кв.саж.), дамская и мужская уборные (2 кв.саж.), касса (0.90 кв.саж.), контора начальника станции (3.40 кв.саж.), телеграф (2.89 кв.саж.), почта (3 кв.саж.), багажная (2.67 кв.саж.), ламповая (0.50 саж.), комната сторожа (3 кв.саж.), комната буфетчика (2.52 кв.саж.), кухня (3.64 кв.саж.), теплый переход, сени. Общая площадь здания 60.16 кв.саж. Строительство пассажирского здания обошлось в 26 тыс.021 руб.16 коп.⁵⁷ Подобных пассажирских зданий было построено на 9 из 43 станций 2-го участка Средне-Сибирской ж/д.⁵⁸

Справа от вокзала находилось отхожее место, помойная яма, ледник, а слева пассажирский товарный сарай (10 кв.саж.). Все вокзальные строения были огорожены (схема не дает сведений, о том, как это было выглядело, скорее всего, это был штакетник, как и на многих других станциях).

Западнее от товарного сарая находилось несколько производственных сооружений: водогрейка (здесь пассажиры могли взять кипятка), мобилизационная кухня, переселенческая кухня, керосиновый погреб в 17 метрах (47.10 саж.) от оси пассажирского здания. Южнее этих сооружений, в сторону вокзала протянулся ж/д тупик, ведущий к коксовым закромам, которые прилегали прямо к путям.

Далее на запад от керосинового погреба, на расстоянии 297 м. (139.6 саж.) от оси пассажирского здания, находилось каменное (единственное каменное сооружение на станции!) здание паровозного (оборотного) депо размерами 17 на 44.7 м. (8X21саж.). Депо это сохранилось до наших дней, и его можно видеть на фотографии и в реальности. *Локомотивные депо подразделяются на основные депо, служащие местом приписки локомотивов, и оборотные, в которых производится подготовка локомотивов к следованию с поездами в направлении основного депо. В основных депо производится ремонт и техническое обслуживание локомотивов, в оборотных депо имеются пункты экипировки и проведения локомотивам технического осмотра второго объема (ТО2) и дома отдыха локомотивных бригад. Также в*

⁵⁷ РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.184. Л.43.

⁵⁸ Отчёт по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д...СПб, 1903 г. С.42.

отдельную категорию начали выделять ремонтные депо — не имеющие приписного парка локомотивов, но выполняющие крупные виды ремонта (ТР-2, ТР-3, СР, КР-1) для нужд целой железной дороги или нескольких дорог.⁵⁹

Депо было рассчитано на 3 «стойла», хотя на схеме указано 6 стойл. Каменные, кирпичные под железной кровлей, депо на 6 стойл были построены на станциях Иланская, Нижнеудинск, Зима, Иннокентьевская.⁶⁰

Северо-восточнее от депо на расстоянии примерно 30 м. находилось водоемное здание с баком емкостью 8 куб.саж. для заправки паровозов водой.⁶¹ Такого размера баки были установлены станциях Канск, Иланск, Нижнеудинск, Тулун и др.

Западнее депо, на расстоянии 580 м. (272.6 саж.), находился паровозный поворотный круг. *Поворотный круг — устройство для разворота на 180° единицы подвижного состава, обычно локомотива (паровоза), реже вагона или автотомтрисы.*⁶²

Западная граница станции Тайшет находилась как раз напротив окончания улицы им. А.Матросова.

Теперь перейдем к описанию другого комплекса зданий станции, расположенных западнее от привокзальной площади и образующих вторую линию сооружений. Сразу отметим, что восточная окраина станции находилась напротив здания Центра занятости населения, школы № 14. Вот такой маленькой была территория станции в сравнении с сегодняшним днем.

Слева, то есть западнее, на одной линии с жилым домом № 21а располагались шесть деревянных зданий, жилых и, вероятно, производственных. Первым в этом ряду был 2-х квартирный (судя по схеме) дом с усадьбой, расположенный в примерно в 50 метрах от оси пассажирского здания. Территория усадьбы этого дома - 33 кв.метра.

В 23-х метрах западнее от этого дома находился П-образный дом кондукторских бригад, внутренним своим двором ориентированный на север. Судя по схеме, дом этот имел 4 входа, без усадьбы и хозяйственных построек. Эти обстоятельства дают основание предполагать, что здание было производственного назначения, вероятно, для отдыха кондукторских бригад после рейсов. *Для сведения, «...кондуктор (от лат. conductor - сопровождающий, проводник) - работник, сопровождающий железнодорожный поезд для наблюдения за правильностью и безопасностью его следования и за сохранностью грузов. В конце 19 в. кондуктора на железных дорогах делились на главного кондуктора (обер-кондуктора), старшего, тормозных кондукторов («тормозильщиков»), смазчика и хвостового кондуктора. Дело в том, что в поездах до 1880-х годов не было воздушных тормозов, а поэтому тормозные колодки по звуковому сигналу с паровоза прижимали к бандажам колёс вручную — с помощью рычага, а потом и винта. На первых вагонах колодки были*

⁵⁹ Интернет ресурс. <http://dic.academic.ru>

⁶⁰ Отчёт по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д...СПб, 1903 г. С.43.

⁶¹ Там же. С.43.

⁶² Интернет ресурс. <http://scbist.com/wiki>. Просмотрено 14 мая 2013 г.

*деревянными, а со временем их заменили на чугунные. Количество тормозных кондукторов определялось количеством вагонов в поезде. Тормозные кондуктора располагались через некоторое количество вагонов на своих тормозных площадках, на которой стояла для них деревянная лавка и были тормозной привод, штыри для сигнальных фонарей, ограждавших поезд с хвоста».*⁶³

Севернее от дома кондукторских бригад на расстоянии примерно в 7.3 м. или в 29.2 м от главного пути (65.6 саж.) находилась баня.

Далее на запад от дома кондукторских бригад в 5.3 метрах (11.35 саж.) располагалась усадьба 3-х квартирного жилого дома № 19. Еще далее на запад в 7.3 м. (14.9 саж.) размещалась усадьба одноквартирного жилого дома типа «Д», без номера. В 7.5 м. от него далее на запад был выстроен П-образный дом паровозных бригад. Как и дом кондукторских бригад, своим внутренним двориком он был ориентирован на север, имел три входа. Северо-западнее от него, несколько в стороне (в 35 с небольшим метрах, или 74.60 саж. от главного пути) размещался жилой барак № 17, имевший северный и южный входы. Барак не имел хозяйственных построек, изгороди.

Прямо на север в 19 м. от этого барака (в 54 метрах от главного пути) начинались строения кирпичного завода Сибирской железной дороги: сарай №№ 1, 3, 4, 7, «Ч», 6, горны № 2 и 9, барак № 5, частный барак № 16 и еще частный барак станционных жандармов № 8. Всего 11 строений кирпичного завода. На северной окраине завода были ямы для глины. Можно предположить, что этот кирпичный завод был первым промышленным предприятием нашего города, не считая самой станции (транспортное предприятие). Ныне на территории этого завода располагается нежилая зона города – частные гаражи по ул. Проездной.

Рассматриваемая схема путей и зданий ст.Тайшет содержала обозначения и будущих, то есть планируемых строений и путей. Западнее кирпичного завода, в 32 метрах от крайнего сарая или примерно в 100 м. от оси пассажирского здания, был запланирован поселок служащих станции площадью 14442 кв. саженей для 46 усадеб. В настоящее время этот район занимает НГЧ, улицы имени Дарвина и Пугачева.

Теперь рассмотрим, что находилось в восточной стороне станции. Первым от привокзальной площади в почти 10.7 м. (23 саж.) от оси пассажирского здания стоял жилой дом типа 4а с усадьбой, за ним на расстоянии 4.6 м. (9.80 саж.) располагалась усадьба жилого дома типа 2 (заметим, что таких жилых домов «типа 2» на станции было два). Далее на восток стоял жилой дом, не имевший на схеме ни номера, ни обозначения типа здания. Далее расположились усадьбы жилых домов «типа 2» и «типа 1» с многочисленными (4-5 ед.) хозяйственными постройками. За ними на расстоянии 10.2 м. (22 саж.), или в 74 м. от оси пассажирского здания, была большая (360 кв.саж.) огороженная территория казармы, кладовой, севернее

⁶³ Интернет ресурс. <http://grin59.forum2x2.ru>. Просмотрено 14 мая 2013 г.

которых была еще одна огороженная территория, на которой стояло одинокое нежилое помещение.

Южнее, в 38 м., от перечисленных жилых домов, рядом с путями находилась крытая товарная платформа и пакгауз (площадь 35 кв.саж.). На этом месте сейчас находится современное здание вокзала, кстати сказать, третье по счету в истории станции Тайшет.

На одной линии с ними, восточнее, на расстоянии 77.5 м. (165 саж.) от оси вокзала располагалась территория кузницы (6 кв.саж.) и кладовая (магазин для хранения инструментов площадью в 10 кв.саж.) службы пути, жилой барак № 20, нежилое здание № 18. Отметим попутно, на станции не было ремонтных мастерских для подвижного ж/д состава. Они были на станциях Иланская, Нижнеудинск, Зима, Иркутск.⁶⁴

В 25,8 метрах (55 саж.) дальше на восток находилось недостроенное здание жилого дома. Далее за ним в полосе отчуждения ж/д больше не было никаких строений, кроме переезда (451 саж. от оси вокзала, или 212 м.) и небольшого деревянного моста отверстием 2 саж. (467 саж. от оси вокзала, или 219.2 м.).

Теперь рассмотрим южную сторону станции Тайшет. Здесь здания расположились лишь в восточной стороне от оси пассажирского здания: в 7.3 м. от нее и в 14,6 м. от главного пути находился жилой барак № 26. Рядом с ним, ближе к путям барак № 27, юго-восточнее от них барак № 31 и еще какое-то жилое строение, вероятно тоже барак, но он не имеет на схеме номера. Восточнее барака №31, примерно в 14 м. (71 саж. от оси пассажирского здания) стоял барак № 32, предназначенный для школы и лавки. Именно так это здание отмечено на схеме («Ш и Л»). Была ли здесь открыта именно школа – неизвестно. В 1916 г. школа располагалась уже в ином месте, какая она была и где находилась, расскажем немного попозже.

Далее на восток от барака № 32 стоял частный барак станционных жандармов № 33, а еще далее жилой дом № 34.

Еще далее на восток в 159.40 саж. от оси вокзала, а это примерно 75 м., в 14.5 метрах от главного пути на юг, находилось три здания – жилые бараки №№ 39, 40, 42, чуть в стороне барак № 41. Юго-восточнее этих строений находилась огороженная территория (291кв.м.) переселенческого пункта: переселенческий барак, кухня и еще три каких-то нежилых здания, вероятно, сарай. От западной стороны переселенческого пункта до оси вокзала - 180 саж, западная же сторона – в 207 саженьях. Сейчас на этом месте смыкаются улицы Октябрьская и им.А.Матросова. Все названные строения южной части станции образовали в итоге будущую улицу им. А.Матросова села Тайшет.

Так выглядел поселок Тайшет в 1903 году.

Остается описать расположение железнодорожных путей на станции. Их количество, расположение и протяженность на 1903 г. отличается от 1897 г.:

Ведомость путей на 1903 г.

№№ путей	Названия путей	Длина
----------	----------------	-------

⁶⁴ Отчёт по постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д...СПб, 1903 г. С.43.

1	Главный путь	359,20 саж.
2	Пассажирский путь	270,37
3	Разъездной путь	354.51
4	Обгонный путь	297.99
5	Обгонный путь	264.35
6	Обгонный путь	230.19
7	Обгонный путь	193.99
8	Товарный путь	98.42
9	Тупик	128.30
10	Тупик	220.00
11	Дровяной путь	243.00
12	Путь к поворотному кругу	186.13
13	Транспортный путь	217.37
14	Транспортный путь	191.18
15	Транспортный путь	142.60
16	Переходной путь	57.85
17	Соединительный путь	98.81
18	Пути треугольника	848.00
Итого без главного		4047.25
		= 8.094 в.
Стрелок (шт)		31
Упов		7

На схеме, сожалению, годы строительства ж/д путей не указаны.

Разберемся по схеме, куда и какой станционный путь вёл. Начнем это рассматривать с севера.

С запада от поворотного круга (за ним был тупик) через депо были проложены три рельсовых пути №13,14,15, которые на восточной стороне в районе коксовых закроев заканчивались тупиком. От этого тупика, через водоливное здание у депо в сторону кирпичного завода, шел путь № 19 (этот № не указан в ведомости путей, но обозначен на схеме), заканчивающийся тупиком. От тупика кирпичного завода путь плавной дугой шел на запад в сторону насосной станции на р.Тайшетке. Как выглядела эта насосная станция можно видеть на фотографии 1919 года.

Оттуда путь, уже под номером №18, возвращался на станцию и, проходя параллельно главному пути до стрелки у паровозного депо, уже под №17 тянулся до очередной стрелки в районе коксовых закроев. После стрелки путь этот уже под № 2 шел далее, до очередной стрелки в районе жилого барака № 20, превращался после нее в путь № 9 и упирался через 50 м. в тупик на восточной стороне станции. После стрелки рядом с вокзалом от пути №2 ответвлялся другой путь №7, идущий к крытой товарной платформе и пакгаузу, после которых он вновь соединялся с рельсами пути №2. Отметим еще путь №10 на западной стороне станции – от тупика в 60 м. от депо этот путь заканчивался недалеко от вокзала стрелкой, после которой он

числился уже станционным путем № 3. Южнее этого пути через станцию протянулись пути №№ 4, 5, 6, 7. Все эти пути смыкались с главным путем системой ж/д стрелок на востоке от вокзала, расположенных последовательно на участке 90 м. - 124 м. от оси пассажирского здания.

Понятно, что главный путь №1 – это сквозной путь через территорию всей станции. Именно от него по территории всей станции через систему ж/д стрелок функционировали все станционные пути. Судя по схеме, предполагалось удлинение этих путей до 209 метра от оси вокзала на восточной стороне станции (445 саж.), строительство ещё двух подъездных путей к двум планируемым пакгаузам на южной стороне станции в районе жилых бараков №№ 26,27,31,32,33,34.

Водоснабжение станции и посёлка при нем осуществлялось с помощью водопровода, который начинался от насосной станции на р.Тайшетке. *«Несмотря на полноводную Бирюсу, расчетное плечо водоснабжения паровозов совпало со станцией Тайшет. Постоянно действующим водозабором решено было использовать пойму небольшой таежной речушки, одноименного со станцией названия, которую перегородила насыпь железной дороги. В насыпи оставили проран (свободная (не перекрытая гидротехническими сооружениями) часть речного русла, предназначенная для пропуска воды реки в период строительства гидроузла⁶⁵), защитив его добротными ...стенами из тесанного камня на цементе. В проране установили шандоры из листовичных досок...Верхние доски шандора (комплект металлических, железобетонных или деревянных балок, уложенных горизонтально друг на друга и образующих подвижную часть балочного (шандорного) затвора для перекрытия водопропускного отверстия гидротехнического сооружения)⁶⁶ приподнимались для регулировки дебета воды в водохранилище...Рядом с водохранилищем, с левой стороны Московского тракта, была построена насосная станция с котельной. От нее с 1911 года осуществлялось питьевое и технологическое снабжение локомотивного депо, выросшего жилого пристанционного поселка. Насосная станция на Тайшетке функционировала до ввода в эксплуатацию новый водозабор на р.Бирюсе в 1958 г.»⁶⁷* Необходимо уточнить, что водопровод от р.Тайшетки до водоемного здания у паровозного депо существовал уже 1903 г., на что указывает уже рассмотренная схема путей и зданий ст.Тайшет в 1903 г.

Такой была станция Тайшет на 1903 год. Верстовой столб «2424 верста» главного пути от Челябинска находилась как раз напротив крытой товарной платформы. Читателю не трудно заметить несоответствие с номером верстового столба указанного на обложке. 2431 верста – это верста нахождения ст.Тайшет по путеводителю 1900 года. В книге «Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем» 1903 года издания указана 2430

⁶⁵ Интернет ресурс. <http://slovari.yandex.ru>. Просмотрено 30 мая 2013 г.

⁶⁶ Интернет ресурс. <http://www.slovopedia.com>. Просмотрено 30 мая 2013 г.

⁶⁷ Диденко А. Не будем равнодушными к истории. К 100-летию Тайшета//Бирюсинская новь, 2 ноября 1996г

верста. 2424 верста отмечена на плане путей и зданий ст. Тайшет на 1903 год. Вот такие расхождения в определении тайшетской версты. Авторы брошюры взяли в качестве названия брошюры сведения из Путеводителя.

Теперь посмотрим изменения на станции Тайшет произошедшие к 1916 году. Приведем имеющийся в нашем распоряжении перечень зданий производственного и жилого назначения:⁶⁸

1. Пассажирское здание (площадь 78.78 саж.)
2. Жилой дом (91.73 саж.)
3. Жилой дом (76.35 саж.)
4. Жилой дом (59.98 саж.)
5. Жилой дом (50.35 саж.)
6. Жилой дом (50.94 саж.)
7. Приёмный покой (30.35 саж.)
8. Жилой дом (50.79 саж.)
9. Дежурная комната кондуктора (84.50 саж.)
10. Жилой дом (50.79 саж.)
11. Жилой дом (32.93 саж.)
12. Дежурная комната паровозных бригад (84.50 саж.)
13. Жилой дом (32.93 саж.)
14. Школа (124.69 саж.)
15. Жилой дом (39.64 саж.)
16. Товарная контора (29.13 саж.)
17. Жилой дом (39.64 саж.)
18. Общежитие (84.50 саж.)
19. Дежурная комната кондукторских бригад (74.39 саж.)
20. Дежурная комната кондукторских бригад (84.50 саж.)
21. Дежурная комната паровозных бригад (84.50 саж.)
22. Будка водозаборного крана (1.00 саж.)
23. Керосиновый погреб (3.75 саж.)
24. Навес для дрезин 11-го участка службы пути (4.20 саж.)
25. Столярная мастерская (15.26 саж.)
26. Аптека (25.75 саж.)
27. Жилой дом (30.00 саж.)
28. Баня 12-го участка (14.00 саж.)
- 28а. Баня 11-го участка (12.75 саж.)
29. Старая баня (14.16 саж.)
30. Барак (9.70 саж.)
31. Барак (48.8 саж.)
32. Барак (24.28 саж.)
33. Барак (26.6 саж.)
34. Барак (13.6 саж.)
35. Барак (29.71 саж.)
36. Поставая будка у ворот товарного двора (1.25 саж.)

⁶⁸ РГИА. Ф.350.Оп.48.Ех.239.

- Пассажирская платформа (58.35 кв.саж.)
- Промежуточная платформа (86.8 кв. саж.)
- Промежуточная платформа (66.7 кв.саж.)
- 37. Жилой барак (14.00 саж.)
- 38. Жилая будка сторожа товарного двора (4.00 саж.)
- 39. Кладовая (108.00 саж.)
- 40. Пакгауз старый (10.03 саж.)
- 40а. Товарная платформа старая (17.00 саж.)
- 41. Старая водогрейка (1.50 саж.)
- 41а. Водогрейка при продовольственном пункте (12.63 саж.)
- 42. Будка водозаборного крана (1.25 саж.)
- 43. Ледохранилище (33.55 саж.)
- 44. -----
- 45. Склад извести 11-го участка (16.9 саж.)
- 46. Складское помещение 11-го участка (13.00 саж.)
- 46а. -----(19.6 саж.)
- 47. Кузница 11-го участка (7.05 саж.)
- 48. Склад 11-го участка (10.40 саж.)
- 49.-«- (10.50 саж.)
- 50. Навес для кирпича (20.00 саж.)
- 51. Товарная платформа новая (71.75 саж.)
- 52. Отхожее место (4.62 саж.)
- 53. Помойная яма для пассажирского здания (0.98 саж.)
- 54. Ледник для пассажирского здания (1.69 саж.)
- 55. Часовня (2.00 саж.)
- 56. Ламповая при пассажирском здании (1.69 саж.)
- 57. Пожарный склад (5.80 саж.)
- 58. Дежурная осмотровиков (7.64 саж.)
- 59. Водогрейка при станции (6.30 саж.)
- 60. Навес для торговли (9.22 саж.)
- 61. Дежурная комната для жандармов (4.00 саж.)
- 62. -----
- 63. Паровозное депо старое (169.78 саж.)
- 63а. Паровозное здание (208.00 саж.)
- 64. Кузница службы тяги (6.00 саж.)
- 65. Водоемное здание старое (3.80 саж.)
- 66. Водоемное здание новое (11.20 саж.)
- 67. Постовая стрелочника (1.25 саж.)
- 68. Столовая продовольственного пункта (166.90 саж.)
- 68а. Столовая продовольственного пункта (236.97 саж.)
- 69. Баня при продовольственном пункте (14.25 саж.)
- 70. Дом зав.продовольственным пунктом (14.25 саж.)
- 71. Постовая стрелочников (1.4 саж.)
- 72. Дежурная ревизионных слесарей (1.25 саж.)

73. Эстакада (15.86 саж.)
74. Дом старшего дорожного мастера (23.68 саж.)
- 75.-----
76. Поставая стрелочников
77. Будка для выдачи продовольствия на военные нужды (2.65 саж.)
78. Казарма при продовольственном пункте (47.15 саж.)
79. Кладовая
80. Погреб
81. Погреб с ледником
- 82.Отхожее место для продовольственного пункта
83. Керосиновый погреб
84. Пожарный сарай
85. Навес для дров
- 86.-----
87. Помойная яма
88. Водозаборный кран
89. Водопойные колоды
90. Коновязи
91. Военная платформа (160.00 кв.саж.)
92. Лавка при станции (7.98 саж.)
93. Отхожее место при новом депо
94. Кладовая
95. Навес
96. Стрелочная будка
97. -«-
98. -«-
99. Сторожевая будка

На станции имелись еще следующие здания, обозначенные на схеме в отдельной нумерации:

1. Жилой дом начальника 12-го участка службы пути
2. Жилой дом помощника начальника участка
3. Контора 12-го участка службы пути
4. Жилой дом
5. Жилой дом
6. Склад
7. Кузница
8. Оранжерея 12-го участка
9. Дрезиновый сарай
10. Барак
11. Постройки кирпичного завода: 10 зданий
12. Протяженность десяти путей (без главного) 21.88 верст; два главных пути; пять пассажирских путей; 25 стрелок, 23 упора.

Выполним обещанное, расскажем о первой тайшетской школе. В перечне зданий она числится под порядковым номером 14. По плану расположений

зданий и путей на 1916 г. она расположена на месте нынешней школы № 14 по ул.Транспортной. Вот такое удивительное совпадение. В «Отчете деятельности образовательных учреждений Сибирской железной дороги за 1909 год. 29. Тайшет минист. /училище/»⁶⁹ указано, что школа была открыта 25 марта 1900 года. В 1909 г. школа была 2-х классной, 179 учеников (113 мальчиков, 66 девочек), на 1 января 1910 г. их уже было 181 (112 мальчиков, 69 девочек). Половина учеников, 92 чел. или 50.8 %, это дети 8,9,10 лет. Остальные, 89 детей, это ученики в возрасте от 11 до 16 лет, из них 15-16 летних было всего 3 мальчика. Подавляющая часть учеников (133 ребенка, 73.4 %) это дети из крестьянских, а 33 – из мещанских семей, 116 детей и семей рабочих и служащих железной дороги. У 79 учеников жалование родителей составляло до 300 руб., и только у семи учеников - имели от 901-1200 руб. 143 ученика жили на ст.Тайшет. В школе работало пять учителей, в т.ч. три женщины. Образовательный ценз учителей: с гимназическим образованием – одна учительница, один учитель закончил учительскую семинарию, звание учителя имел один учитель мужчина и две учительницы. Закон Божий преподавал священник окончивший духовную семинарию. Заведующий школой получал 720 руб. (жалование и квартирное довольствие), учителя – от 540 до 600 руб. Квартирное довольствие: квартира натурой имело 4 учителя, квартирное довольствие получал один учитель – 135 руб. в год. В школьной библиотеке для учеников и учителей имелось 622 книги, большей частью, видимо, учебники и методические пособия. Наглядных пособий имелось на 984 рубля. 95 коп. В течение учебного года школа израсходовала 371 руб.41 коп., из которых 302 руб. 43 коп. было потрачено на устройство спектаклей, концертов, елок, и других увеселений для учащихся. Чистота и порядок в школе обошлись в 40 руб. Любопытно, что 415 руб.98 коп., то есть 76.5 % прихода денежных средств, школа получила от спектаклей, концертов и других развлечений, данных в пользу школы.

Кратко опишем остальные станции тайшетского участка.

На 2381 версте от Челябинска (1049 версте от с.Кривощёково (р.Обь), 329 версте от р.Енисей) находилась станция 5-го класса Ключинская (ныне ст.Ключи): протяженность станционных путей 262.74 саж., 3 переводных стрелки. На станции имелось пассажирское здание, сооружение которого обошлось в 9 515 руб., пассажирская платформа в 39 кв.саж., водоемное здание, жилой дом на 330 версте (47.30 кв.саж.).⁷⁰ В 2-х верстах от станции на Сибирском тракте находилось селение Ключи, 207 душ обоего пола.⁷¹ В путеводителе за 1901-1902 г. указано, что из района ст.Ключинской «отправляются значительные хлебные грузы к востоку. Направляясь далее линия пересекает небольшими мостами р.р. Черемшанку и Черемковку.»⁷²

⁶⁹ Архив Пономаревой Н.С., г.Иркутск.

⁷⁰ Приложение 3 к отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д... С.908-1048.

⁷¹ Путеводитель по Великой Сибирской ж.д.Под ред. А.И.Дмитриева-Мамонова.- СПб.: Товарищество художественной печати,1900. С.321.

⁷² Путеводитель по Великой Сибирской ж.д. – М.: товарищество печатного дела и торговли И.Н.Кушнарёв и Компания, 1901-1902 г. С.203.

Как уже отмечалось, ст.Ключинская в 1897 г. сыграла важную роль опорного строительного пункта.

За ст.Ключинской на восток находилась площадка Точильный (340 в.).Здесь был выстроен дом водолива (7 кв.саж.).⁷³ В путеводителях по Великой Сибирской ж.д. Точильный не называется.

Станция Юрты 5-го класса. Это 2403-я верста от Челябинска⁷⁴, 349 верста от р.Енисей. Длина главного пути по станции на время окончания строительства – 211.60 саж., запасных и разъездных путей -263.65 саж., имелось 3 переводных стрелок, один упор, пассажирское здание (строительная стоимость 8618 руб.), пассажирская платформа в 39 кв.саж., водоемное здание (13465 руб.), жилой дом (40.56 кв.саж.) на 352 версте.⁷⁵ Изначально эта станция называлась Черемховская. «30 января 1896 года начальник работ по постройке Средне-Сибирской дороги сообщил министру МПС что «для устранения недоразумений от сходности названий станции Черемховская 5 класса на 359 версте Красноярско-Иркутского отделения переименовывается в «Юрты». Вблизи станции лежит село Половина - Черемховское, и первоначально станция была названа по имени этого села. Так как у села Черемхово Иркутской губернии из-за крупного месторождения угля намечалась более завидная будущность, решено было переименовать менее перспективную станцию»,⁷⁶ то есть Юрты.

В путеводителе 1900 г. о ст.Юрты написано совсем мало: станция 5-го класса. Вблизи с.П-Черемховское, население 470 душ обоего пола, и всё. В путеводителе же 1901/2 гг. та же информация о самой станции и немного о маршруте пути «Отойдя от станции линия пересекает вторично р.Черемковку мостом в 17.5 саж. и затем идет по долине р.Бирюссы, которую проходит 4-х пролетным мостом в 160 саж..., пресекает р.Тайшет мостом в 15 саж. и входит в пределы Иркутской губернии.»⁷⁷

О станции Тайшет мы уже дали информацию, добавим её сведениями из путеводителей. В путеводителе 1900 г. издания сообщается «...станция 3 класса. Буфет. 2431 верста от Челябинска. При станции врачебно-питательный пункт. В 10 верстах с.Бирюса Нижне-Удинского уезда, 1600 душ обоего пола. Церковь св.Троицы, 2-х классное сельское училище».⁷⁸

В путеводителе за 1901/2 гг. написано уже так: «Ст.Тайшет, 3 класс. 2425 верста. Буфет. При станции одноклассное училище и врачебно-приёмный покой. В полосе отчуждения при станции образовался поселок из

⁷³ Приложение 3 к отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж.д. С.1048.

⁷⁴ Путеводитель по Великой Сибирской ж.д..., 1900. С.321.

⁷⁵ Приложение 3 к отчету о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д...С.908-1048.

⁷⁶ Железнодорожный транспорт Восточной Сибири. Из 19 в 20 век. Т.1. 1837-1941 г. Под общ. ред Третьякова В.Г...С.135.

⁷⁷ Путеводитель по Великой Сибирской ж.д. – М.: товарищество печатного дела и торговли И.Н.Кушнарёв и Компания, 1901-1902 г. С.203.

⁷⁸ Путеводитель по Великой Сибирской ж.д..., 1900. С.321-322.

разночинцев, врачебно-питательный пункт для размещения и направления переселенцев на участки, отводимые в западной части Нижнеудинского уезда. Вблизи станции торговое селение Тайшет (142 души обоего пола) и в 10 верстах с.Бирюсса (именно так написано название реки – Е.С.), 1600 душ обоего пола».⁷⁹ Из 142 чел. жителей Тайшета 75 жителей были мужского пола и 67 женского, из них взрослого населения (18-60 лет) всего 33 чел.⁸⁰

Как видим, существовало два населенных пункта с одним и тем же названием «Тайшет» - поселок и селение. В метрической книге за 1902 г. имеется указание еще на один тип поселения – «Выселок Тайшет». Кстати сказать, в метрической книге за этот год упоминаются по разным причинам одни из первых жителей и служащих станции: урядник Иван Иннокентьевич Савельев (*не совсем ясно - это урядник полиции или российской армии, тем не менее: урядник – это младший командный чин, вроде как сержант – Е.С.*), жандарм Александр Кондратьевич Стецко и его жена Клавдия Петровна, начальник 19-го ж/д участка В.И.Петков, фельдшер станции Дмитрий Стефанович Заболичев и его жена Парасковья Трофимовна, инженер путей сообщения Павел Владимирович Авдулов.⁸¹ Жандарм Стецко А.К. вероятно был одним из жандармов станции Тайшет. Их присутствие на этой станции, как и на многих других, требует краткого пояснения. *«В 1866 году полицейские управления на железных дорогах стали называться «Жандармскими полицейскими управлениями железных дорог» (ЖПУЖД). До 1866 года эти управления подчинялись министру путей сообщения, а 31 декабря 1866 (12 января 1867) года шефу жандармов. Права и обязанности ЖПУЖД были расширены, они должны были исполнять обязанности общей полиции, пользуясь всеми присвоенными ей правами. Район действия ЖПУЖД простирался на всю территорию, отведенную под железные дороги, на все находившиеся на этой полосе постройки и сооружения. Они занимались «охранением внешнего порядка, благочиния» и общественной безопасности в районе действия ЖПУЖД. Законом от 19 мая 1871 года был закреплен порядок действий чинов ЖПУЖД по расследованию «преступлений» и «проступков» общего характера, в районе действия ЖПУЖД. Каждое управление обслуживало участок дороги протяжённостью около 2000 вёрст, к 1895 году их число возросло до 21. Вплоть до 1906 года ЖПУЖД были отстранены от политической деятельности и не принимали непосредственного участия в производстве дознаний по государственным преступлениям, в политическом розыске и наблюдении. Только в 1906 году в связи с дальнейшим ростом революционного движения и активным участием в нём рабочих и служащих на железных дорогах, правительство привлекает ЖПУЖД к деятельности, направленной на борьбу с революционными выступлениями. На ЖПУЖД были возложены обязанности производства дознаний о всех «преступных*

⁷⁹ Путеводитель по Великой Сибирской ж.д..., 1901-1902 г. С.203.

⁸⁰ Памятная книжка Иркутской губернии 1901 г. С.118.

⁸¹ Фонды Тайшетского районного краеведческого музея.

действиях» политического характера, совершённых в полосе отчуждения железных дорог. При производстве дознаний начальники ЖПУЖД подчинялись начальникам местных губернских жандармских управлений. На железных дорогах был создан также секретно-агентурный надзор, что обязывало ЖПУЖД иметь собственную секретную агентуру.»⁸²

Когда и как произойдет административно-территориальное слияние поселка и выселка Тайшет в единое село, в каких официальных документах будет впервые это зафиксировано, пока нам неизвестно. Обозначенные вопросы относятся к другой, очень важной теме исторического исследования – образование тайшетского сообщества (community, группа людей, объединенная географически, разделяющая общую культуру, ценности, обладающая общими расовыми, национальными, социальными признаками.

8. Будни

Газета «Восточное обозрение» в рубриках «Сибирская хроника», «Железнодорожная хроника», в 1894, 1895...годах регулярно и достаточно подробно знакомила своих читателей с ходом строительства Сибирской железной дороги и со всеми иными событиями, связанными с ней. Газета стремилась оперативно сообщить сибирякам о событиях, поэтому пользовалась разными источниками информации, даже слухами. Например, 28 апреля 1895 г. газета писала, что «...прослышала о приезде особой комиссии, наделенной большими полномочиями, из Санкт-Петербурга во главе с генерал-лейтенантом Петровым, чтобы выяснить на месте положение дел и составить проект постройки дальнейших участков. Ходят слухи, что князь Хилков, управляющий МПС, сам приедет.»⁸³ Слухи подтвердились: Петров Н.П. и некоторые члены комиссии прибыли в Иркутск 20 июля 1895 г.; а в честь прибытия князя Хилкова Михаила Ивановича (министр путей сообщения России в период 1895 – 1905 гг.) в Иркутск 10 сентября 1895 г. был дан обед на 100 человек.

Газета публиковала материалы о количестве и положении рабочих, об условиях их труда, настроениях и требованиях. Корреспондент газеты, например, сообщал из Канска: «Ж/д работы быстро продвигаются вперед, и, быть может, к осени полотно дороги будет закончено,...рабочие жалуются на подрядчиков и десятников: всевозможные притеснения и неправильные расчеты творят. У некоторых подрядчиков свои собственные склады товаров; другие торгуют водкой и картами, что окончательно разоряет рабочих. Расчеты обыкновенно сопровождаются пьянством и карточной игрой, а это все заканчивается дракой и даже убийством...»⁸⁴ Неправильные расчеты порождались разными хитростями. Например, некоторые нарядчики, выполняя распоряжение своих хозяев-подрядчиков, изготавливали для себя рулетки длиной не в 10, а в 15 сажень, тем самым творя обман рабочих.

⁸² Интернет ресурс. Википедия; http://vsut.mvd.ru/struktura/istoriya/istoriya_transport_policii

⁸³ Восточное обозрение. 28 апреля 1895 г.

⁸⁴ Восточное обозрение. 14 июля 1895 г.

Выдачу зарплаты рабочим некоторые подрядчики, субподрядчики задерживали.⁸⁵ На железнодорожных работах на ст. Ольгинская (это Уяр – Е.С.) рабочие не получали заработанное по полгода, а некоторые даже весь год. Вероятно, такие нарушения прав рабочих приводило к массовым протестам. В 1985 г. у сел Бирюса и Тайшет произошла стачка, в которой участвовало 100 землекопов.⁸⁶

Кстати, о зарплате и ценах на продовольствие. В отчёте о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д названы причины затруднений строительства и удорожания работ, среди которых указано, что неурожайный 1894 г. в районе строительства дороги вызвал рост цен на предметы первой необходимости.⁸⁷ Меженинов Н.И. в своём рапорте от 8 апреля 1896 г. отмечал, что в Красноярском, Канском округах в результате «недорода хлеба» в 1895 г. цена пуда ржаной муки выросла с 25-35 копеек до 75, овса с 1 руб. до 1 руб.30 коп, сена, мяса на 60 коп.⁸⁸

Строительство Камышетского цементного завода и приезд большого количества рабочих вызвало рост цен на продовольствие в 1896 г.: мясо подорожало с 4 руб. за пуд до 4.80 руб, мука пшеничная с 1.50 руб. до 1.70 руб., мука ржаная с 1 руб. до 1.10 руб.⁸⁹ Между Канском и Нижнеудинском цены на овес выросли : пуд стоит от 1.70 руб. до 2 руб., пуд сена – 1 руб.⁹⁰ В октябре 1896 г. газета «Восточное обозрение» писала: в Нижнеудинском округе уборка урожая затянулась до 25 сентября, сено сгнило. Цена выросла – за небольшой воз сена просили от 5 до 8 рублей. Хлеб уродился хороший, но цены на него из-за работ на железной дороге выросли: пуд ржаной муки стоил 1.50 руб., пуд пшеничной 2.10 руб., овес 1.70 руб. за пуд.⁹¹ Рабочие требовали увеличения оплаты работ, например, в 1895 г. цены на земляные работы повысились – до 4-5 руб. за куб. сажень.⁹²

В зависимости от места строительных работ (отсутствие на месте таковых, дальность доставки, отсутствие рабочих) дорожали и строительные материалы: средняя цена на камень составила 34 рубля, кирпича – от 25 до 40 руб. за тысячу, одна шпала стоила 51 коп. Существовала проблема и найма квартир на станциях, где шли работы, для агентов, жандармов и других служащих управления строительства, так как рядом не всегда находились населенные пункты. Если таковые и были, то местные жители увеличивали квартирную плату.

30 марта 1896 г. в Красноярск прибыло на строительство дороги 540 наемных работников из Витебской, Минской губерний. Далее Красноярска их должны были везти на телегах, которых не нашлось в достаточном

⁸⁵ Восточное обозрение. 30 июля 1897 г.

⁸⁶ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали, 1901-1904 гг.) – М.: Наука, 1965. С.185.

⁸⁷ Отчет о постройке 2-го участка Средне-Сибирской ж/д... С.8.

⁸⁸ РГИА. Ф.364. Оп.6. Д.191. Л.25.

⁸⁹ Восточное обозрение. 15 марта 1896 г.

⁹⁰ Восточное обозрение. 12 июня 1896 г.

⁹¹ Восточное обозрение, 23 октября 1896 г.

⁹² Восточное обозрение. 17 мая 1895 г.

количестве. Было дано распоряжение вещи погрузить на телеги, а самим рабочим следовать пешком. Часть рабочих с этим согласилась. Вскоре, устав от ходьбы, некоторые из них стали заскакивать на телеги, завязалась драка за место в повозке, схватились за колья. Полицейские не сумели остановить дерущихся людей, была вызвана казачья сотня, которой и удалось прекратить побоище.⁹³

Информация газеты, основанной на слухах, оказывалась достоверной во многих случаях. Например, 6 декабря 1895 г. газета сообщала: «...носятся слухи, что по случаю предстоящего полного окончания работ на 2-ом участке, начальником которого состоит инженер Арцибашев, решено перевести его на 14-й участок, а заведование окончательными работами на 2-ом участке поручить начальнику 16-го участка инженеру Лата, на место которого назначат начальника 11-го участка инженера Придонова. Начальником же 11-го участка, говорят, будет назначен инженер Манучаров...».⁹⁴ Манучаров В.Л. стал начальником этого участка 1 ноября 1895 г. Выходит, газетные новости были весьма запоздалыми, но верными.

Запоздалость новостей в Сибири ликвидировало сооружение телеграфа, что входило в проект строительства дороги. 5 апреля 1896 г. «Восточное обозрение» сообщило, что телеграфная связь начала действовать между Томском – Красноярском - Бирюссой (*именно так писалось название этой реки – Е.С.*), а в октябре телеграфная линия в два провода была устроена до Нижнеудинска и в один провод до Иркутска.⁹⁵

Строительство Транссиба принесло с собой много разных проблем для местного населения, возможность получить выгоду.

Согласно проекту 2-го участка Средне-Сибирской дороги она была проложена вблизи от Московско-Сибирского тракта, что предполагало использовать его в полной мере для переброски строительных материалов. В процессе строительных работ постоянно возникали конфликты между управлениями строительства ж/д и тракта. И они решались порой на самом высшем уровне – губернаторском. «По распоряжению Иркутского генерал-губернатора начальникам трактовых застав было предложено пропускать обозы с казенным железнодорожными грузами с взысканием только одинарной оплаты от заставы к заставе или до места следования грузов. Причем, в случае отказа агента, сопровождающего грузы, в уплате провозного сбора, не задерживать груз, а составлять только акт...».⁹⁶

Московский тракт, если судить по газетам, терпел убытки от начавшихся железнодорожных перевозок пассажиров и грузов до Красноярска. На участке же до Иркутска, где еще не было ж/д движения, цены на проезд поднялись по причине увеличения спроса: «Разгон лошадей страшный.(то есть, пробег почтовых лошадей – Е.С.). Почта ждет часами своей очереди! Она от Томска до Иркутска идет 12-14 часов! Нет почтовых лошадей, и

⁹³ Восточное обозрение. 17 апреля 1896 г.

⁹⁴ Восточное обозрение. 6 декабря 1895 г.

⁹⁵ РГИА. Ф.1273. Оп.1. Д.93. Л.236.

⁹⁶ Восточное обозрение. 25 октября 1895 г.

пассажиры едут на вольных по 5-6 рублей за тройку за станок в 25-30 верст. Цены взвинтили, говоря «Чугунка все заберет!».⁹⁷ Вероятно боясь потери заработков от обслуживания тракта (гоньба – перевозка пассажиров, почты, грузов) «крестьяне с Половино-Черемхово разбирали путь, противодействуя постройке. Они считали, что ж/д это дьявольское наваждение».⁹⁸ В Замзоре, Нижнем Ингаше, Разгоне почту возят на 7 парах, в остальные дни почтовое начальство нанимает вольных, а это дороже в 2 раза. Не многие желают ехать на вольных, требуют почтовых лошадей, но их не хватает, образуются очереди, ожидающие живут «где попало», писала газета летом 1896 года.⁹⁹

9. Уточнения

Датой основания Тайшета сегодня принято считать 1897 год. И это мнение разделяют некоторые краеведы и муниципальные органы власти. О том, что это мнение последних, свидетельствуют многие опубликованные и не опубликованные (архивные) материалы. Рассмотрим все.

Начнем с книги «Тайшет – город стальных магистралей», изданной к 70-летию присвоения Тайшету статуса «город», то есть в 2008 г., по инициативе администрации города.¹⁰⁰ В написании отдельных глав книги, сборе материалов участвовала большая группа краеведов, журналистов, работников архива и библиотек.

В поздравлениях официальных лиц, предшествующих основному тексту книги, можно найти такие строки: «...возникнув как небольшое село в 1897 году...», «...строительство поселка под названием Тайшет в далеком 1897 году...». И открывает книгу следующее утверждение «Тайшет возник в 1897 году как железнодорожная станция...». В процитированных отрывках Тайшет относят одновременно к двум типам поселения – село, поселок. И еще более курьёзно: Тайшет это всего лишь станция, то есть железнодорожное предприятие. Правильнее было сказать – «Тайшет, как ж/д станция, и как населенный пункт типа «поселок» при ней возник...». Сложнее с двумя первыми цитатами: так что было вначале – село или поселок? Как говорится, курица или яйцо? Конечно же поселок строителей и железнодорожный служащих.

В главе «Рождённый Транссибом» указанной книги допущено множество неточностей, как стилистических, так и исторических. Остановимся на исторических. Автор указанной главы пишет: «В начале 1893 г. ...на берегу горной речки Тайшетки...поселился прибывший для строительства пути инженер Манучаров...». Здесь допущено две грубые исторических ошибки. В 1893 г., тем более в начале года, никаких строительных работ на р.Тайшетке не велось. Да и, впрочем, на всем протяжении 2-го участка Средне-Сибирской железной дороги – от Красноярска до Иркутска. Во-

⁹⁷ Восточное обозрение. 8 марта 1896 г.

⁹⁸ Енисей. 30 июля 1897 г.

⁹⁹ Восточное обозрение. 12 июня 1896 г..

¹⁰⁰ Тайшет – город стальных магистралей. Под ред. Заика А.М., Гаева Н.Ф., Бычкова В.Д. и др. - Красноярск: издательский дом «Сибирские промыслы», 2008.

вторых, Манучаров Василий Львович никак не мог прибыть на Тайшетку в этом году. Он был назначен начальником 11-го участка, то есть тайшетского, только 1 ноября 1895 г. И еще одно, нет никаких указаний источников, на основании которых автор писал цитируемую главу.

Далее в тексте рассматриваемой главы указывается (со ссылкой на какой-то «первый Сибирский путеводитель»), что « в начале мая 1897 г. под громогласное «ура», пыхтя и кряхтя, медленно прикатил строительный поезд, укладывающий путевую решетку». Автор этих строк допустил несколько неточностей, скорее всего это его домыслы. Во первых, первый путеводитель так не назывался. Правильное его название «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге». Во вторых, в путеводителе вовсе нет указания о дате прибытия в Тайшет первого, тем более строительного поезда, и уж тем более о каких-то «громогласных «ура». Время укладки пути на станции Тайшет – начало май 1897 г., тоже неточна. По нашим подсчетам это произошло в конце мая - начале июня 1897 г. Укладка пути осуществлялась не решетками и не путеукладчиками, а вручную каждую шпалу и каждую рельсу.

Раздел книги «У истоков» начинается с фотографии паровозного депо. Никакого отношения к ст.Тайшет именно это депо, зафиксированное на фото, не имеет. Тайшетское паровозное депо выглядит иначе, в чем легко можно убедиться, сравнив фотографию со зданием, ныне существующего, тайшетского депо. Оно, первое паровозное депо нашей станции, к счастью, до сих пор стоит, и фронтон его совершенно иной, чем на фотографии депо из рецензируемой книги (стр.8). Кстати сказать, фотографии на стр.10, 11 не имеют никакого отношения к строительству 11-го участка Средне-Сибирской ж/д. Это фотографии эпизодов строительства Амурской железной дороги. На стр.12 помещена фотография «Первое паровозное депо, ремонтный цех, постройка 1898 г.». Во первых, это не первое депо станции, во вторых оно было построено не в 1898 г., а позднее, в период реконструкции станции в связи с укладкой вторых путей Транссиба – 1908-1910 гг.

Нельзя не пройти мимо такого утверждения автора главы «Рождённый Транссибом» на стр.11: «...административное поселение Тайшет появилось на карте Канского уезда Иркутской губернии в конце XIX века». И здесь закрались неточности и противоречия: Канский уезд это Енисейская губерния. Не совсем понятно, что имеется в виду под выражением «административное поселение».

Рассмотрим еще одну главу «Город с чистого листа» (стр.16) юбилейной книги «Тайшет – город стальных магистралей». Главе предшествует фотография схемы первоначальной планировки Тайшета как результата реконструкции на 1895 г. Она совершенно неверна ни по расположению зданий на северной стороне станции, ни её ж/д путей. Южной части Тайшета вне полосы отчужденных земель под строительство станции (6 кварталов, да еще и кладбище вдоль Сибирского тракта) на 1895 г. в

указанный год не существовало. Было, как мы уже показали, 16 строений, но только в полосе отчуждения дороги.

1897 год считают годом основания Тайшета в связи с тем, что в этом году железнодорожный путь был уложен на нашей станции. То есть, взято за основу важное строительное событие. Если придерживаться такой логики, то следует считать датой основания станции Тайшет начало строительных работ на тайшетском участке.

Можно взять иную отправную точку истории Тайшета – например, 1899 г. Именно такая дата открытия станции Тайшет для регулярного железнодорожного сообщения, то есть передачи ее МПС в постоянную эксплуатацию, указана в справочнике «Железнодорожные станции СССР».¹⁰¹

Таким образом, вариант «1897 - год основания Тайшета», с подачи краеведов (без документального подтверждения и на основании только воспоминаний тайшетцев), кочует по страницам разных статей, книг. Этот же вариант приведен и в брошюре «На земле древних кетов» Селезневых Е.С. и Т.А., как единственное по тем временам сведение по начальной истории Тайшета.¹⁰²

Рассмотрим иные варианты датировки основания Тайшета.

В письме председателя Тайшетского горисполкома Н.Шишкова в редакцию издательства «Политическая литература» 1960 г. указано – Тайшет возник в 1890 г.¹⁰³ В письме главы города буквально сказано, что «...населенный пункт возник в 1890 году с присвоением названия Тайшет, городом утверждён в марте 1938 г.». При этом он вовсе не упомянул о Транссибе, о станции Тайшет, об источниках своей информации. Никаких ссылок на какие-то документы! На чём же основывался глава города, указывая на 1890 год, неясно.

Этой же даты основания Тайшета – 1890 г., придерживаются и сотрудники лаборатории Иркутского политехнического института, которые в 1993 г. провели обследование объектов, представляющих историко-архитектурную ценность, и инвентаризацию памятников истории и культуры г.Тайшета.¹⁰⁴

Авторы этой научно-исследовательской работы не указали ни одного архивного источника в обоснование своих выводов. Этот факт не позволяет назвать их работу в полной мере научной. Вероятно, они пользовались сведениями из местных краеведческих статей. Приводимые ими схемы и вовсе не отвечают истинному положению дел на станции.

В 1958 г. районная газета «Сталинский путь» разместила следующие сведения: «...Наступил 1890 год. Стальная магистраль все дальше и дальше пробивалась через тайгу на восток. Строительство ее дошло до того места,

¹⁰¹ Архангельский А.С., Архангельский В.А. Железнодорожные станции СССР. Справочник в 2-х книгах. – М: Транспорт, 1981. С.152.

¹⁰² Селезнёв Е.С., Селезнёва Т.А. Тайшет-город, рожденный Транссибом. Выпуск 1. На земле древних кетов.-Тайшет, 1896 г.С.26,27.

¹⁰³ Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф...Оп...Ех...Л.

¹⁰⁴ Отчет о научно-исследовательской работе. Обследование объектов, представляющих историко-архитектурную ценность, и инвентаризация памятников истории и культуры г.Тайшета.- И., 1993 г.

где ныне стоит город Тайшет.», а возглавлял строительство участка якобы подрядчик Микешов.¹⁰⁵ В приведенной цитате нет ничего достоверного.

В характеристики Тайшета на 1 января 1954 г., подписанной председателем исполкома городского совета депутатов трудящихся Дериным, указывалось «Город Тайшет возник в момент строительства железнодорожной линии в 1893 г. маленьким селением...».¹⁰⁶ В этом документе тоже нет указания источника, на котором основано это утверждение. Нет даже объяснения, почему называется именно эта дата, с чем она связана - с началом его строительства или с наличием какого-то решения вышестоящих государственных органов. Нет уточнения понятия «селение» - это село, или поселок железнодорожников и строителей при станции? Не вдаваясь в эти подробности, еще раз отметим, что в 1893 г. на тайшетской земле не велись никакие работы по сооружению 2-го участка Средне-Сибирской ж/д, и Тайшет, село или поселок, никаким образом не мог «возникнуть» в указанный год.

Таковы результаты беглого пересмотра некоторых сведений о датировке основания Тайшета и его начальной истории. Критическое, в лучшем смысле этого слова, осмысление краеведческих свидетельств важная и необходимая работа.

Будем ли мы, тайшетцы, считать годом основания Тайшета начало строительных работ на 11-ом участке Средне-Сибирской ж/д – 1894 г., покажет время и наши дальнейшие исторические изыскания. Будем ли мы праздновать не дату получения Тайшетом статуса «город» или дату основания населенного пункта? Именно такие события – основание, а не получение статуса «город», отмечают жителями Иркутска, Москвы и многих других городов.

Единственное с чем не поспоришь, так это с оценкой самого начального периода истории Тайшета – 1894-1897 гг., как очень важного. Это время деятельности конкретных людей, основателей Тайшета и тех, кто создавал будущий город. Их имена и деяния незаслуженно останутся за бортом нашей памяти, если будем по-прежнему говорить - «Тайшет основан в 1897 г.» или «Городу Тайшету – 75 лет», вычеркивая соответственно важные события первых 4-х лет из тайшетской истории, или 44-х лет (почти полвека истории!) предшествовавших получению статуса «город». Кстати, 44 года - это больше половины жизни Тайшета. В Тайшетском районе тоже не жалуют первые годы нашей тайшетской истории – ведет отсчет образования именно района с 1925 года и радуются каждой очередной годовщине этого события. На самом же деле первое тайшетское административно-территориальное образование образовалось гораздо раньше, и называлась оно Тайшетская волость.

¹⁰⁵ Вишневецкий В. Вспоминая прошлое.// Сталинский путь,.....

¹⁰⁶ Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф.77.Оп.1.Ех.17.3.

Иллюстрации

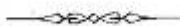


Средне-Сибирская железная дорога



М. П. С.

УПРАВЛЕНИЕ ПО СООРУЖЕНИЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



О Т Ч Е Т Ъ

ПО ПОСТРОЙКѢ

II участка Средне-Сибирекой желѣзной дорог

отъ Красноярска до Иркутска.

1894—1898.



Титульный лист отчета о постройке 2-го участка Средне-Сибирской железной дорог

~~НСВ~~
~~1344²~~
~~5094.~~



ПУТЕВОДИТЕЛЬ

по

ВЕЛИКОЙ

СИБИРСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГЪ

89918

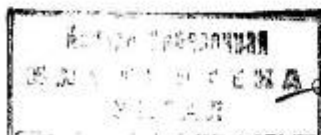
ИЗДАНИЕ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ПОДЪ РЕДАКЦІЕЙ

А. И. Дмитріева-Мамонова

и
инженера А. Ф. Здзярскаго

*съ 2 фототипіями, 360 фото-типогравюрами, 4 картами
Сибири и 3 планами городовъ*



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

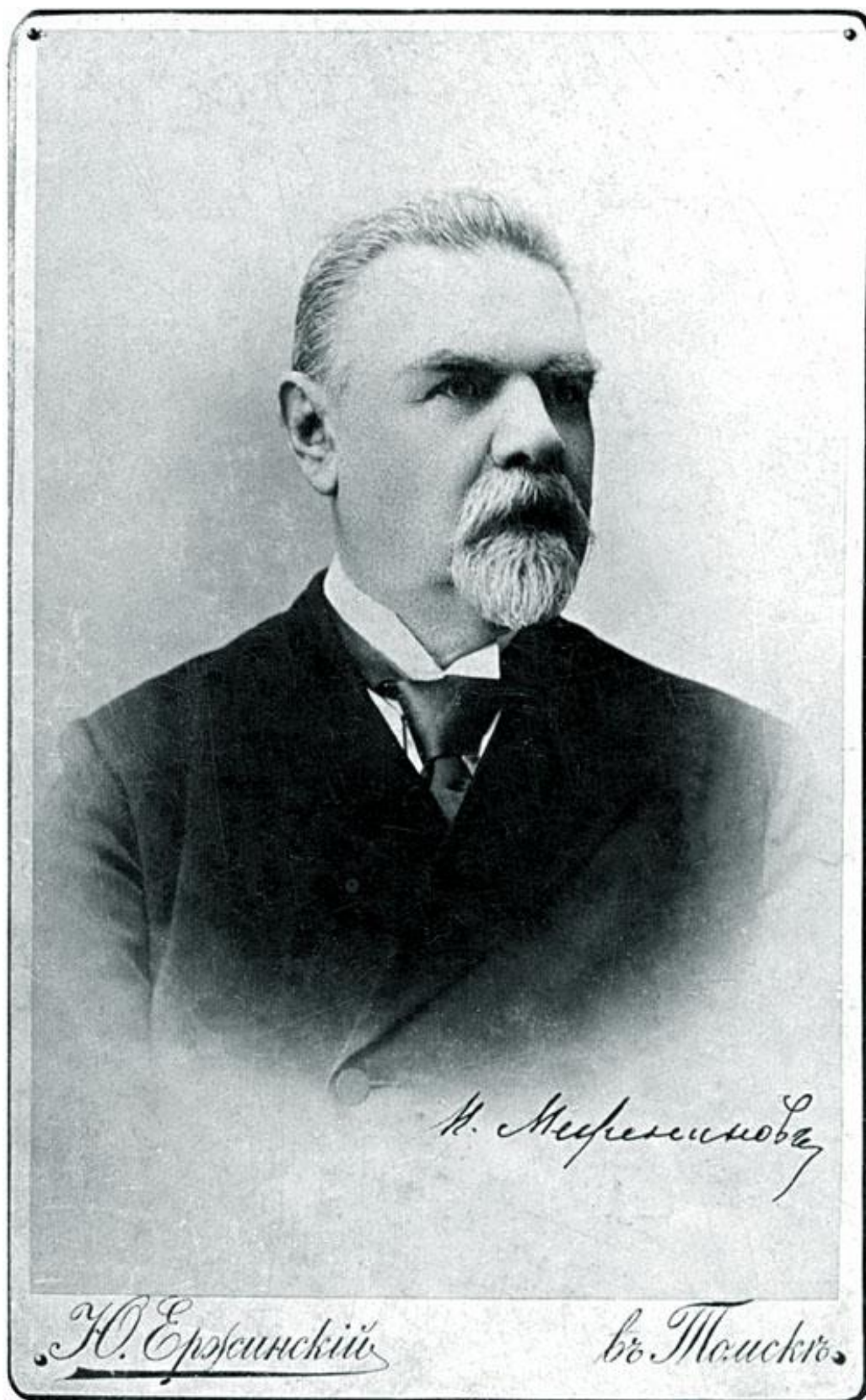
„Товарищество Художественной Печати“, Ангеліискій пр., 28

1900

Титульный лист путеводителя по Великой Сибирской железной дороге 1900 г. издания



Обложка путеводителя по Великой Сибирской железной дороги 1901-1902 г.



Николай Иванович Меженинов (1838-1901 гг.)



Николай Порфирьевич Хорошкевич (20.05.1868 - 20.04.1927 гг.),
Участник строительства тайшетского участка Транссиба

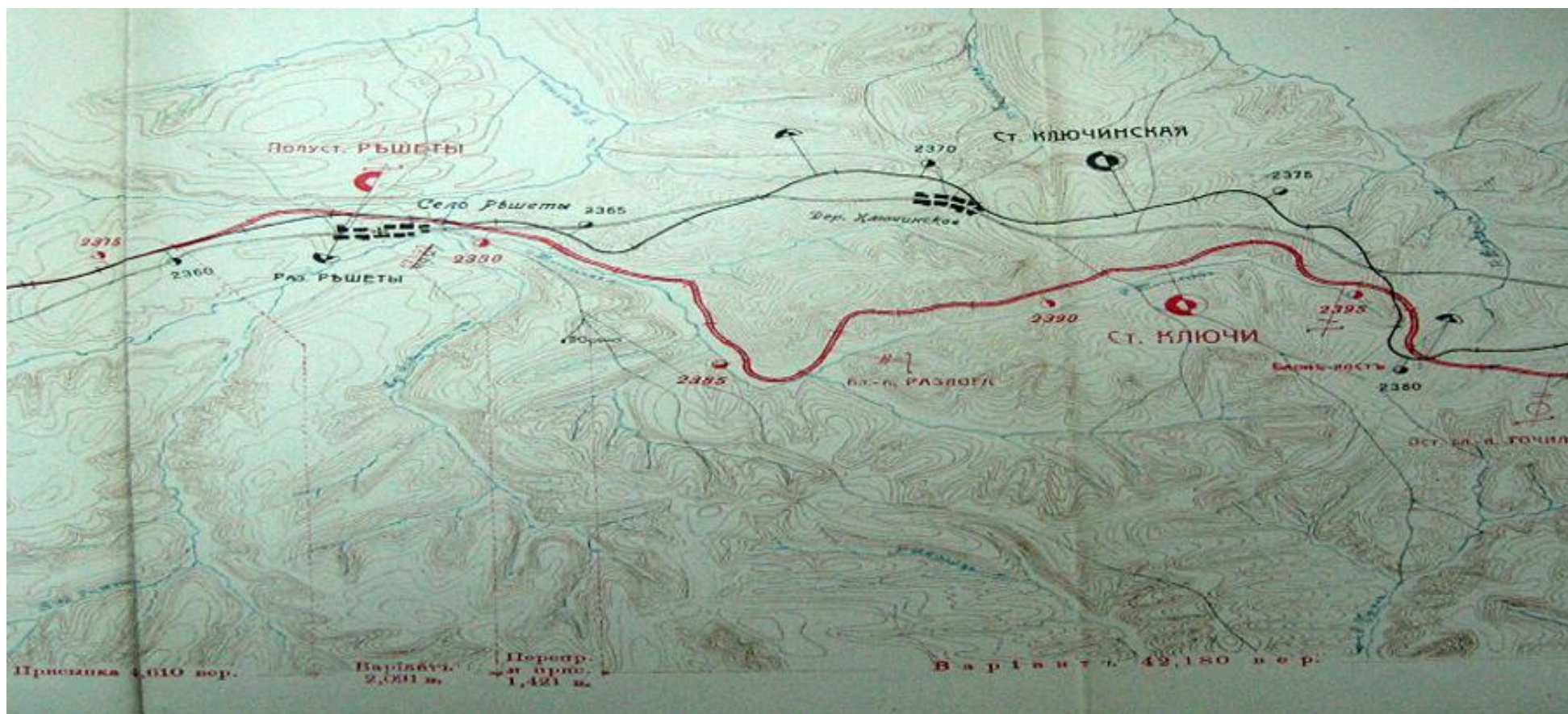


Схема расположения старой однопутной железной дороги (1908 г.) и новой двухпутной (1910 г.) на участке ст.Решеты - ст.Ключинская – остановочный блок пост Точильный

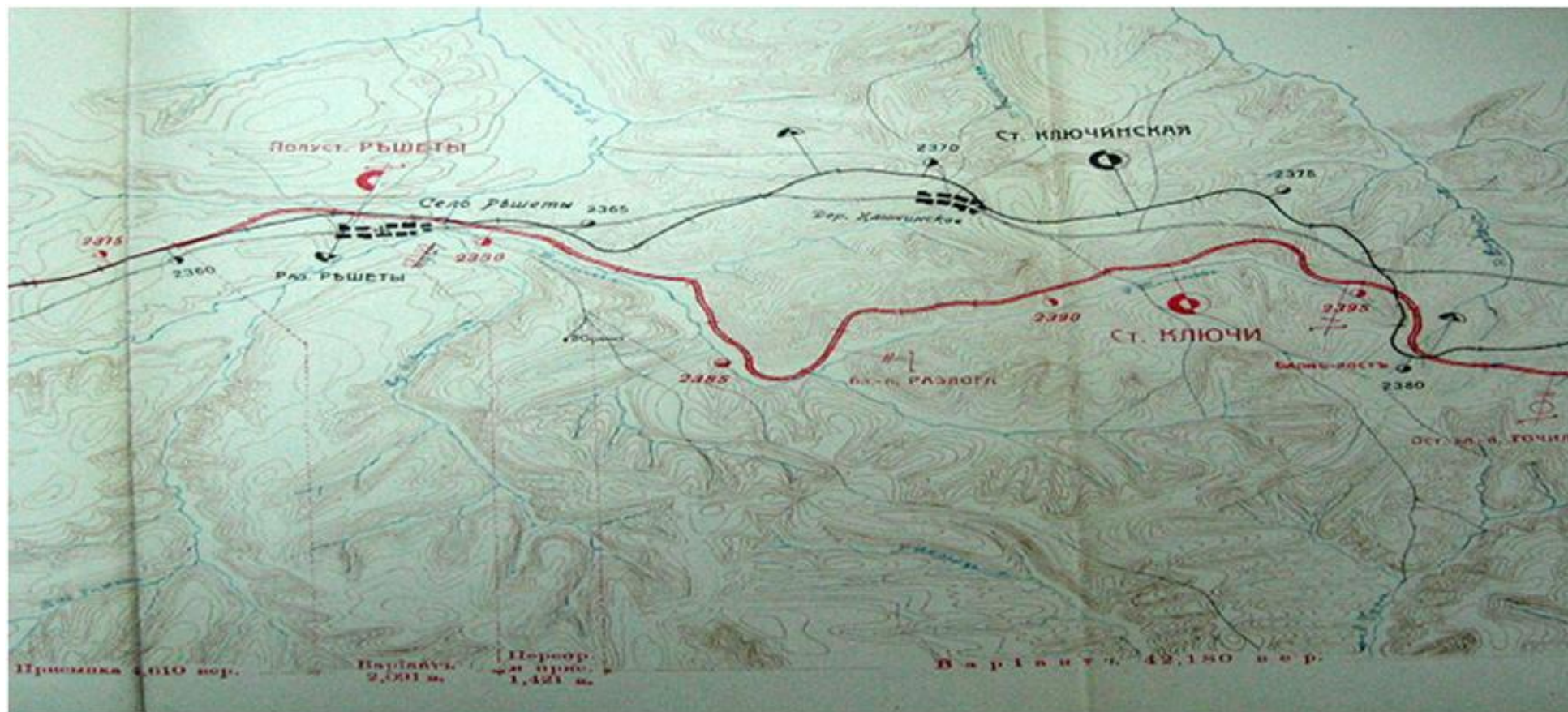


Схема расположения старой однопутной железной дороги (1908 г.) и новой двухпутной (1910 г.) на участке: остановочный блок пост Точильный – ст.Юрты – разъезд Венгерка

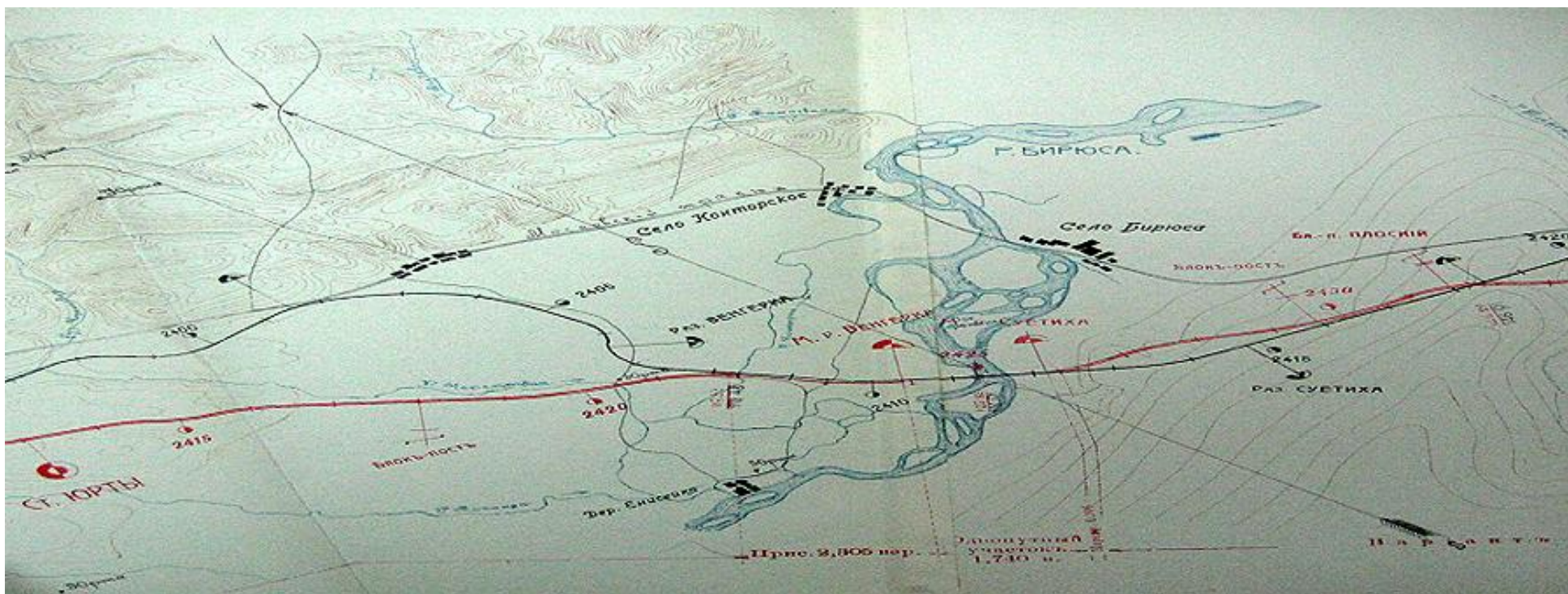


Схема расположения старой однопутной железной дороги (1908 г.) и новой двухпутной (1910 г.) на участке: ст.Юрты – разъезд Венгерка- разъезд Суети́ха – ст.Тайшет

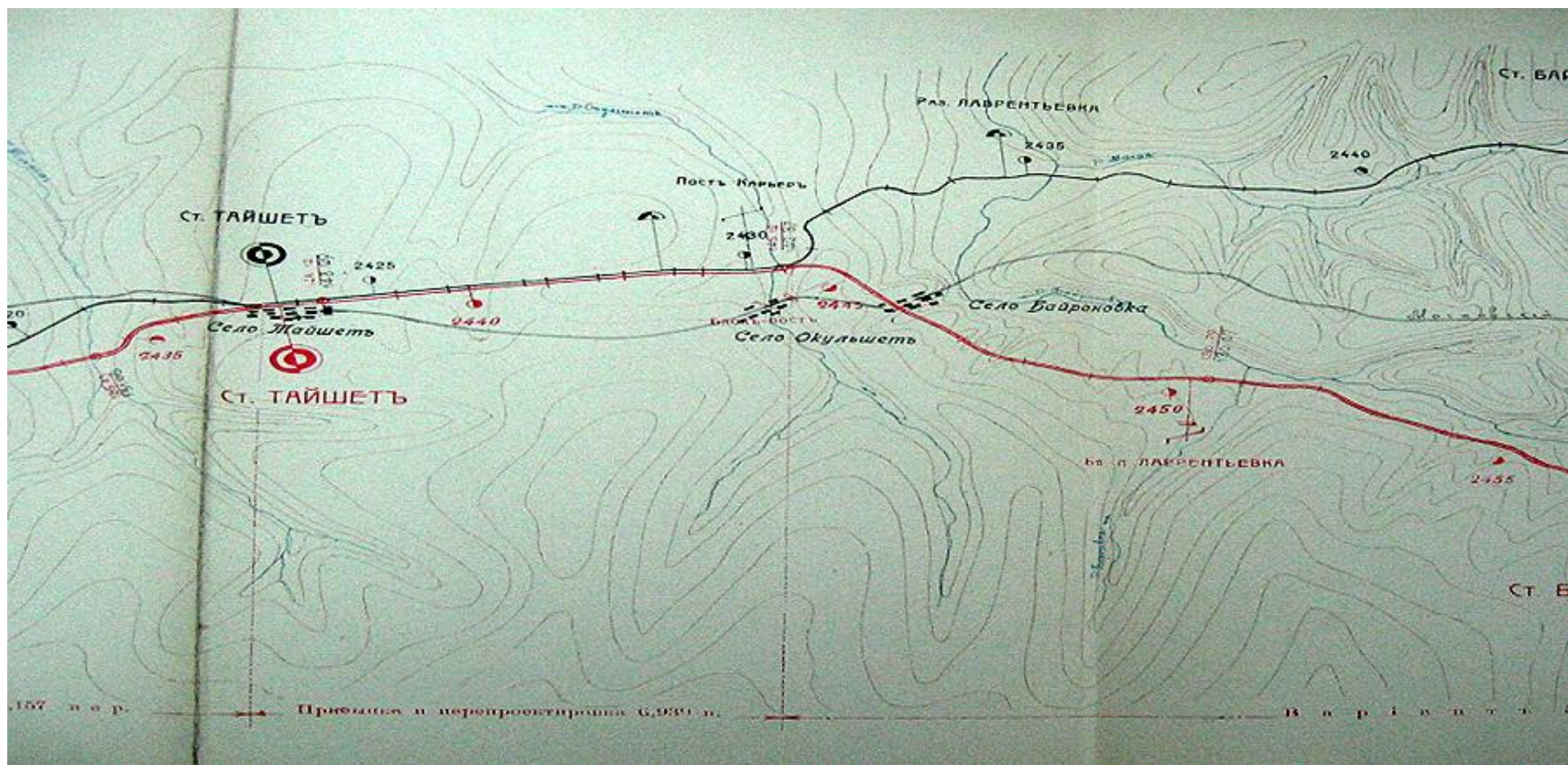


Схема расположения старой однопутной железной дороги (1908 г.) и новой двухпутной (1910 г.):
ст.Тайшет-ст.Байроновка

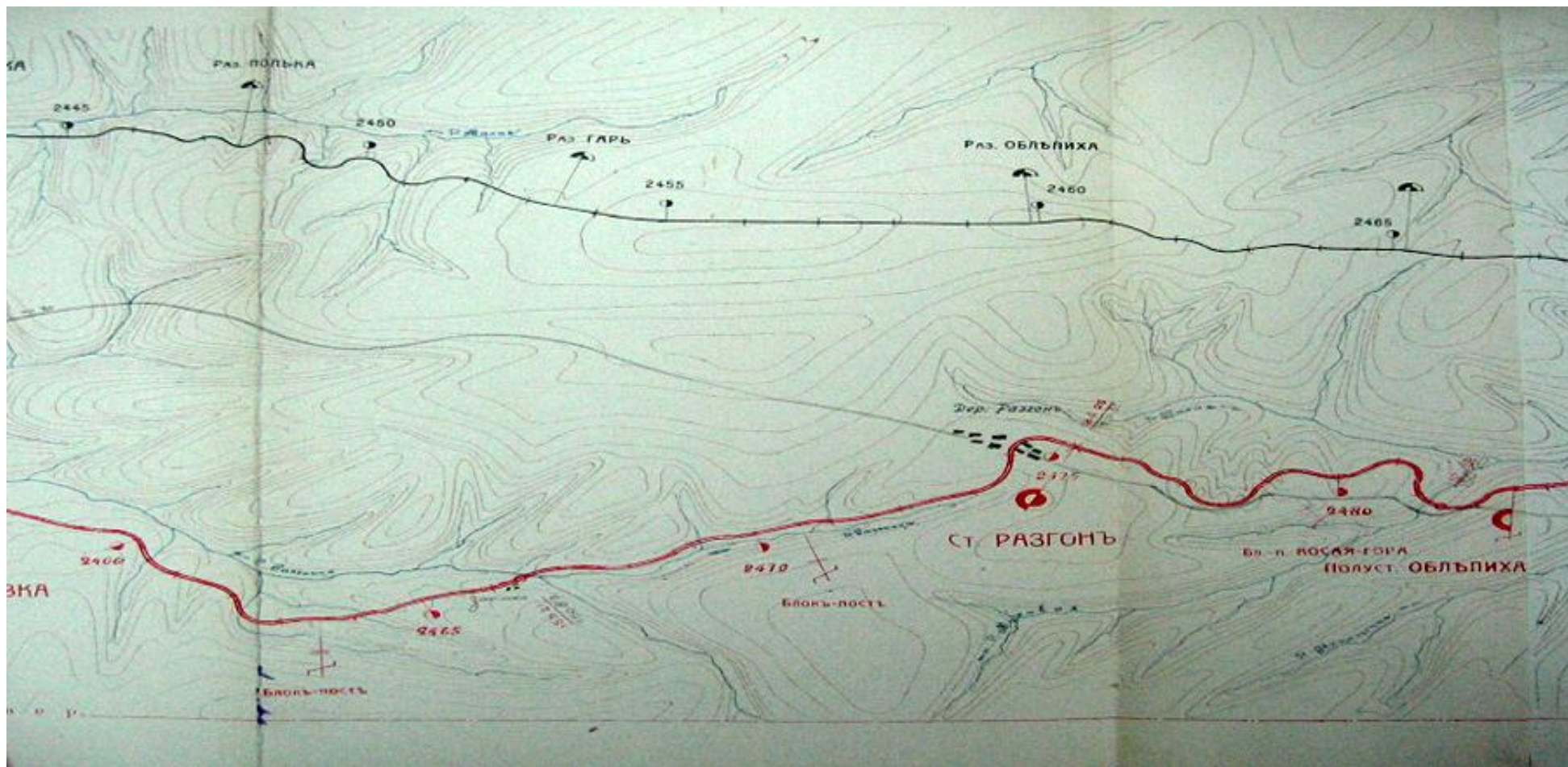


Схема расположения старой однопутной железной дороги (1908 г.) и новой двухпутной (1910 г.) на участке: ст. Байроновка – ст. Разгон - разъезд Облепиха



Фото Хорошкевича. Группа строителей тайшетского участка Транссиба, ст.Юрты, июнь 1898 г.



Группа инженеров и предпринимателей Средне-Сибирской железной дороги,
Ст. Канск



Рабочие и инженеры мастерских предпринимателя Бонди А.Л., г.Канск.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Из фондов музея Красноярской железной дороги. Альбом «Виды работ контрагента инженера Бонди А.Л.»



2391 ВЕРСТА.
ВИД УКРЕПЛЕНИЯ ОТКОСОВ ГРЯЗНОЙ ВЫЕМКИ БЛИЗЬ СТ. КЛЮЧИ.

СТРОИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД 1910 Г.

2391 верста. Вид укрепления откосов грязной выемки вблизи ст.Ключи.1910 г.



Фото Хорошкевича Н.П. Балластовый карьер ст.Юрты, июнь 1898 г.



Жельзный мостъ черезъ р. Бирюсу отв. 160 саж. на 368 вер. отъ р. Енисея.

Строительства железнодорожного моста через р.Бирюса¹⁰⁸

¹⁰⁸ Фонды музея Красноярской железной дороги. Альбом видов 1896 г.



Пассажирское здание ст.Ключи. 1910 г.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Фонды музея Красноярской железной дороги. Альбом видов переустройства горных участков Ачинск-Иркутск, 1906-1912 гг., часть 2.



Станция Байроновка. Строительный период 1910 г.¹¹⁰

¹¹⁰ Фонды музея Красноярской железной дороги. Альбом видов переустройства горных участков...



Фото Хорошкевича Н.П. Железнодорожный мост через р.Бирюсу,
июнь 1898 г.



2435 верста. Каменная труба на р. Тайшетке. Строительный период 1910 г.



Станция Байроновка, 1906 г.



Разрушенное здание второго паровозного депо на шесть стоек, существовавшего в 1916 г. Год постройки неизвестен.



Станция Тайшет, первая водоналивное здание и первое паровозное депо.
Дата фотографии неизвестна, вероятно, до 1908-1910 г.

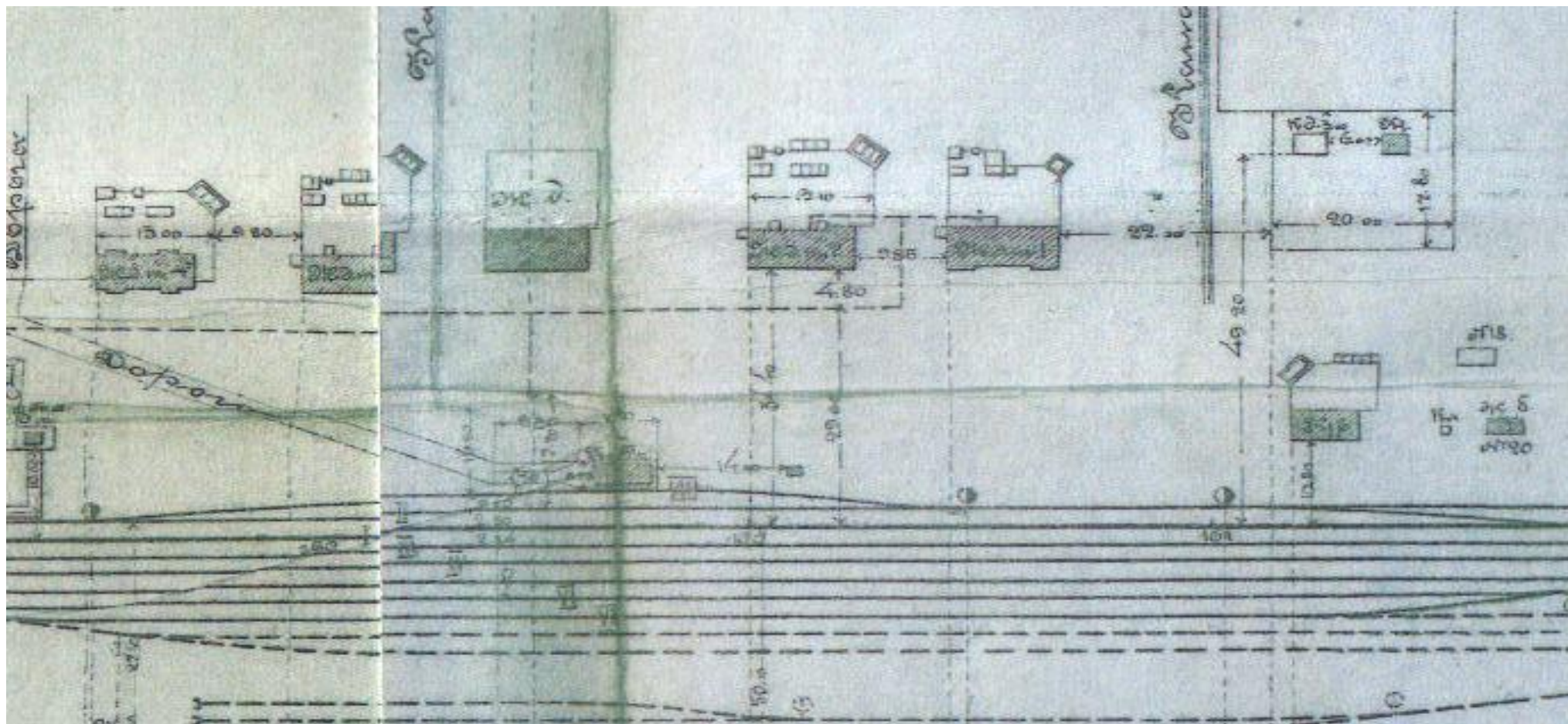


Здание первого паровозного депо ст.Тайшет. Фото 2013 г.

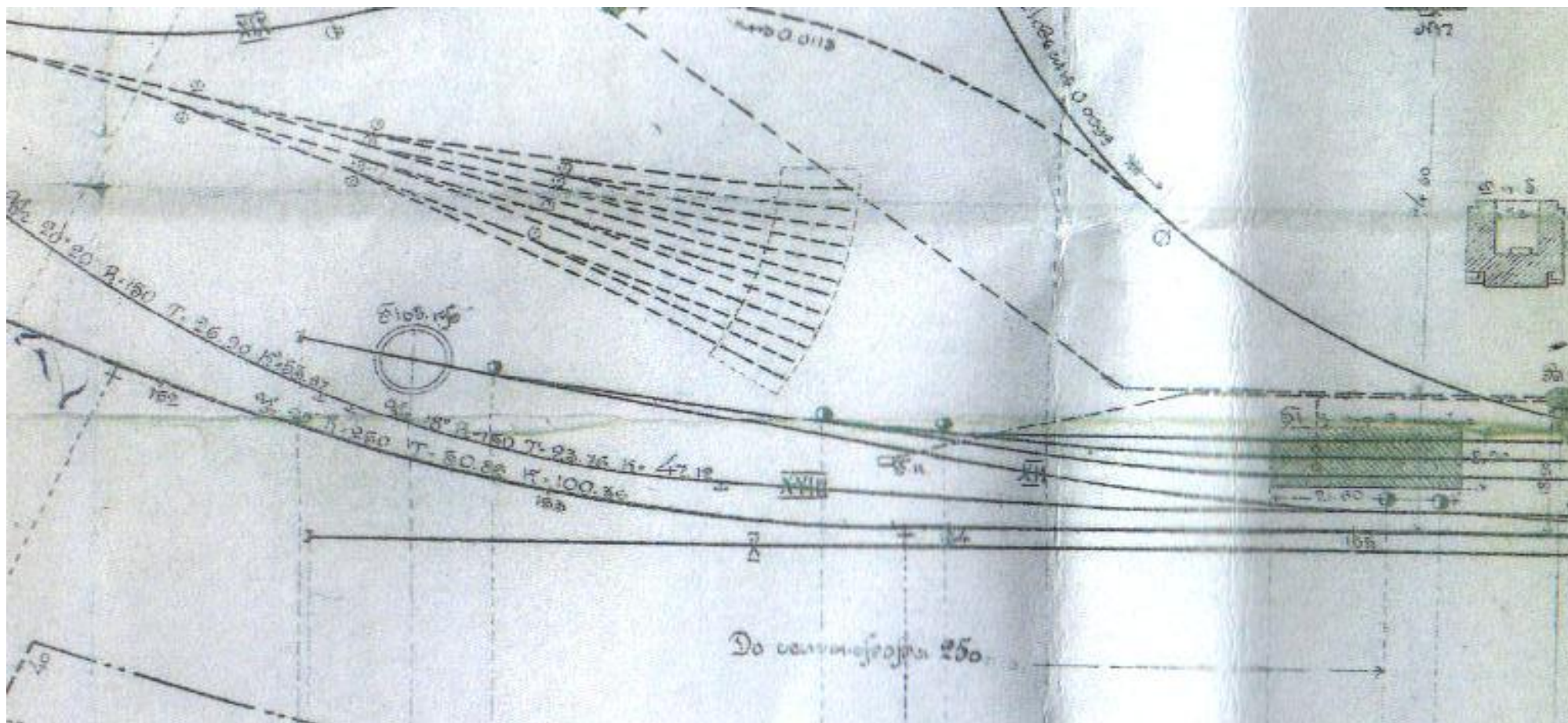
Ведомость путей.

Видъ устройства	№ отъ путей	Описание путей	Видъ устройства	Видъ устройства
А ПО ОНА	I	Ближний путь	350 00	
	II	Среднеотрадный путь	270 57	
	III	Дальнейший путь	354 51	
	IV	Обратный путь	297 99	
	V		264 26	
	VI		250 19	
	VII		195 99	
	VIII	Ближний путь	98 62	
	IX	Путь	128 80	
	X		220 00	
	XI	Путь	248 00	
	XII	Путь по поворотному кругу	136 18	
	XIII		217 57	
	XIV	Шоссейный путь	191 16	
	XV		142 60	
	XVI	Переходный путь	57 85	
	XVII	Соединительный путь	98 81	
	XVIII	Путь железнодорожника	248 00	
		Итого без запасов	4042 00	
		Запасы	8 024 8	
		Итого	51	
		Итого	7	

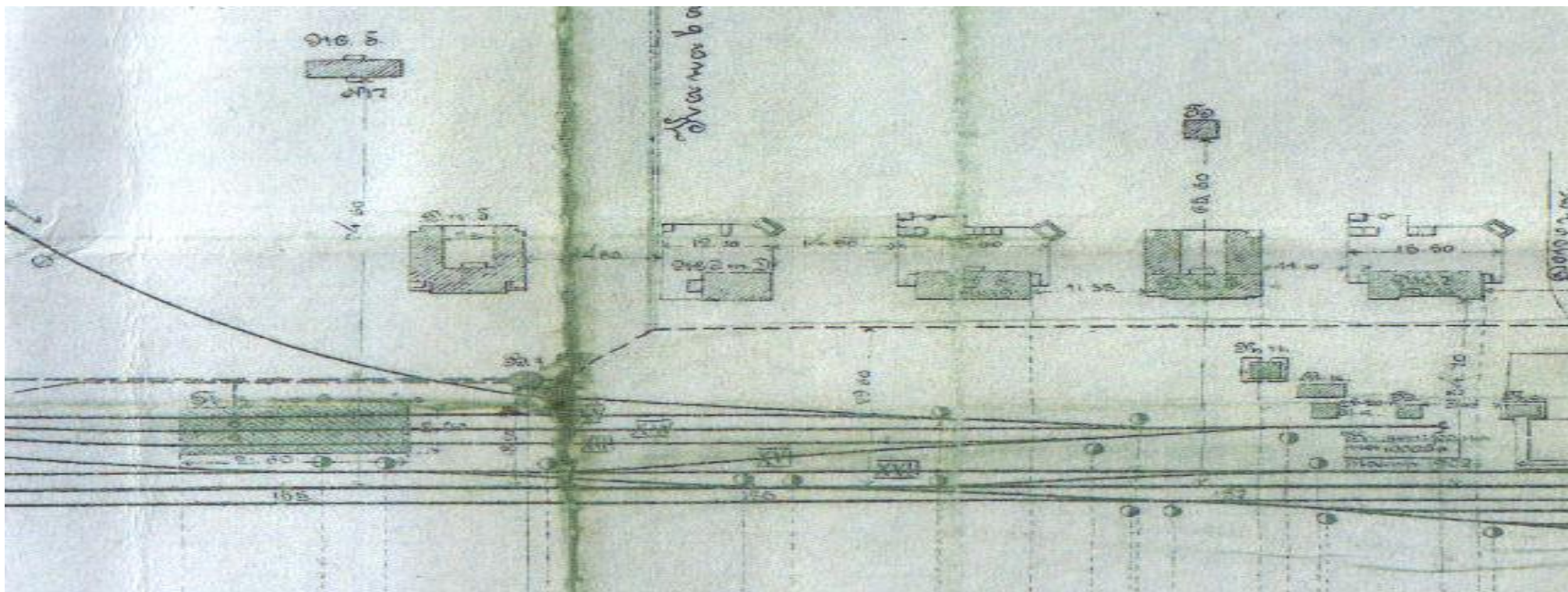
План расположения путей и зданий на ст. Тайшет.
Ведомость путей ст. Тайшет, 1903 г.



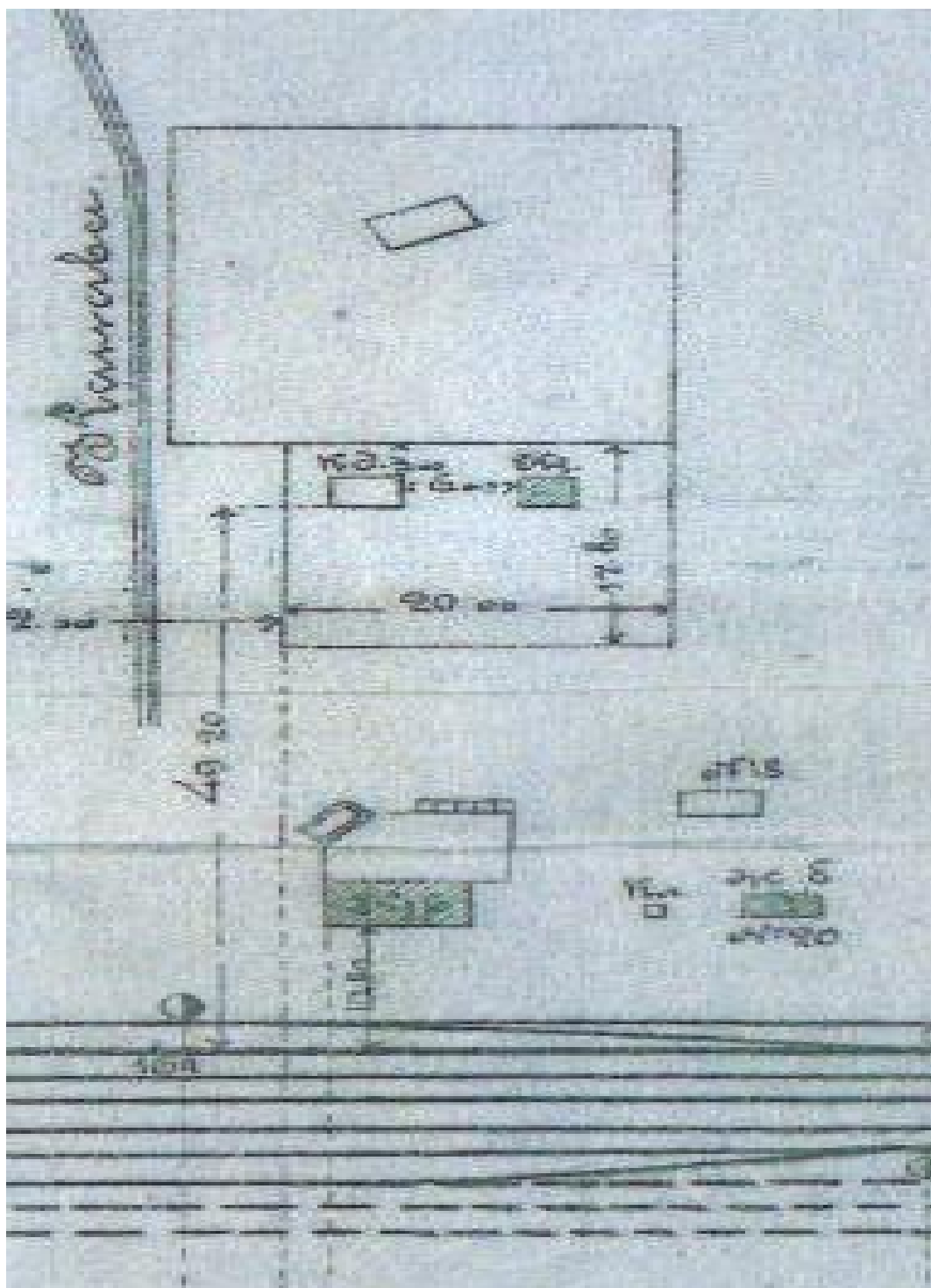
План расположения зданий и путей на восточной стороне ст.Тайшет, 1903 г.



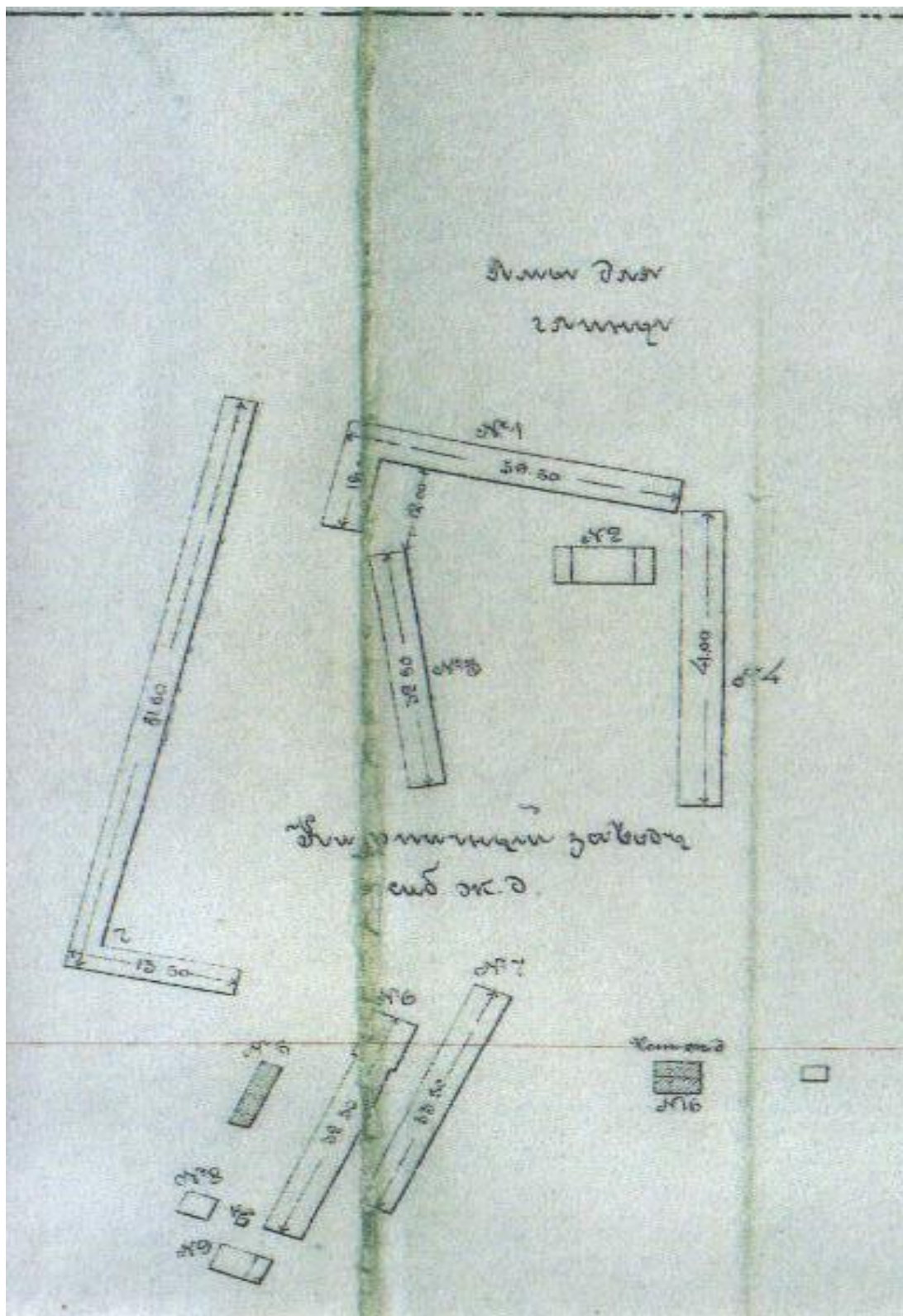
Западная сторона ст.Тайшет, 1903 г.: паровозное депо, дом паровозных бригад, поворотный круг



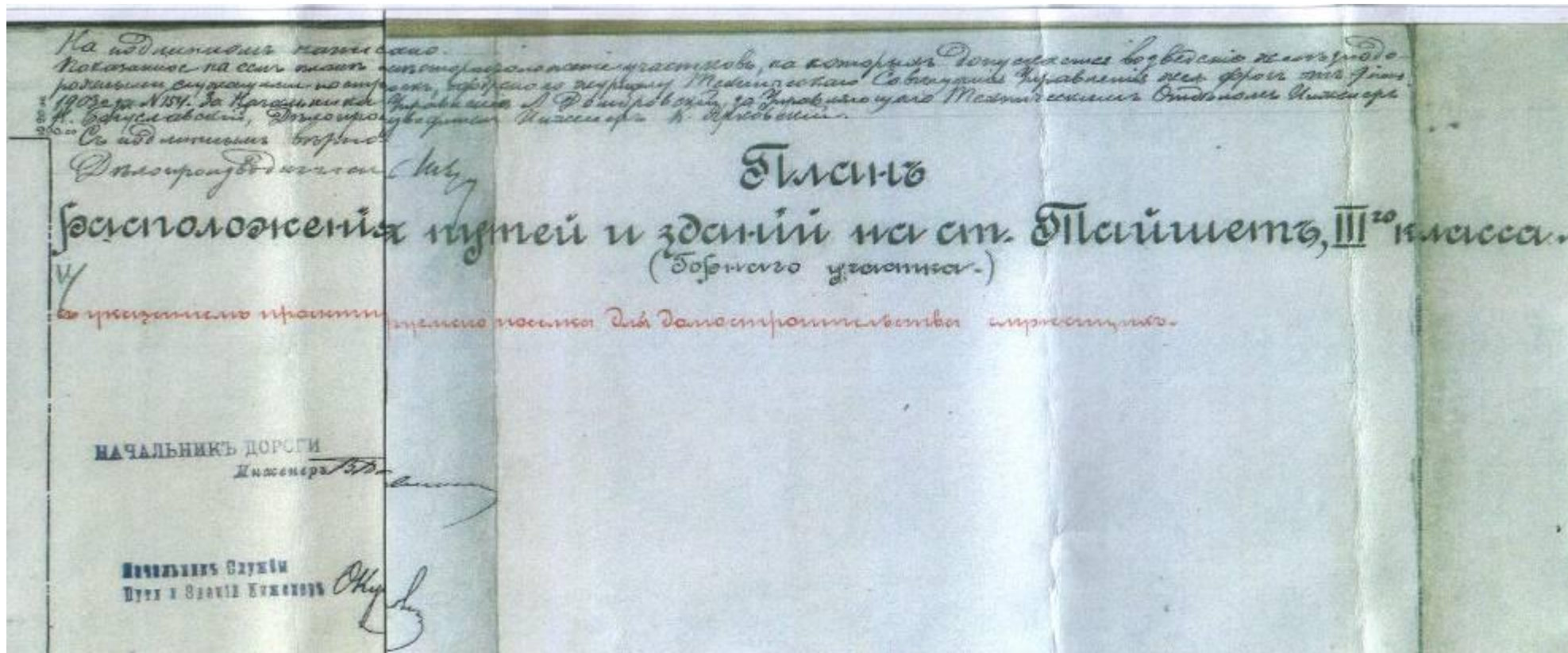
Западная сторона ст.Тайшет, 1903 г.



Восточная сторона ст. Тайшет: жилой барак № 20 (...), кладовая (...),
.....(...), барак № 18

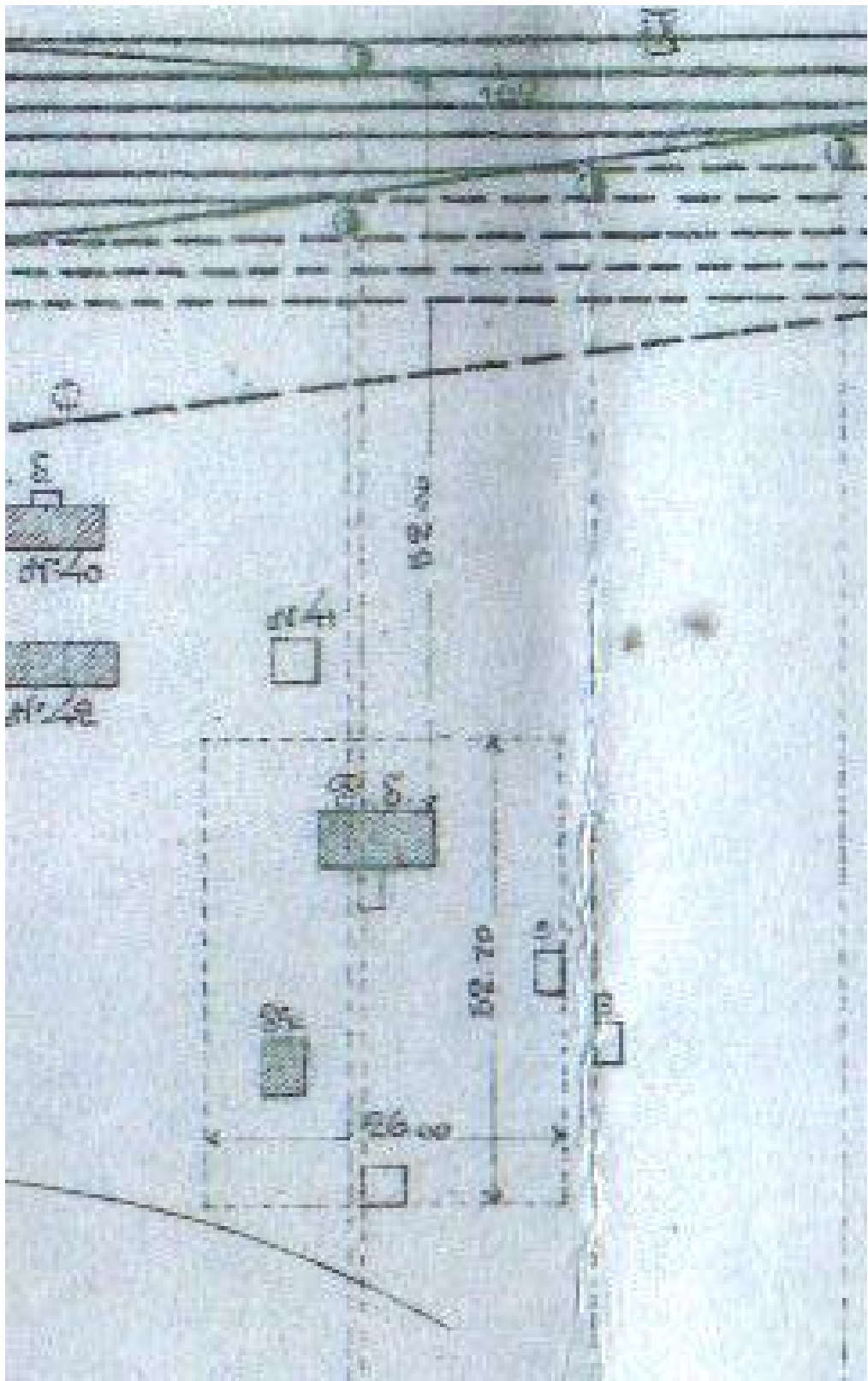


План кирпичного завода.

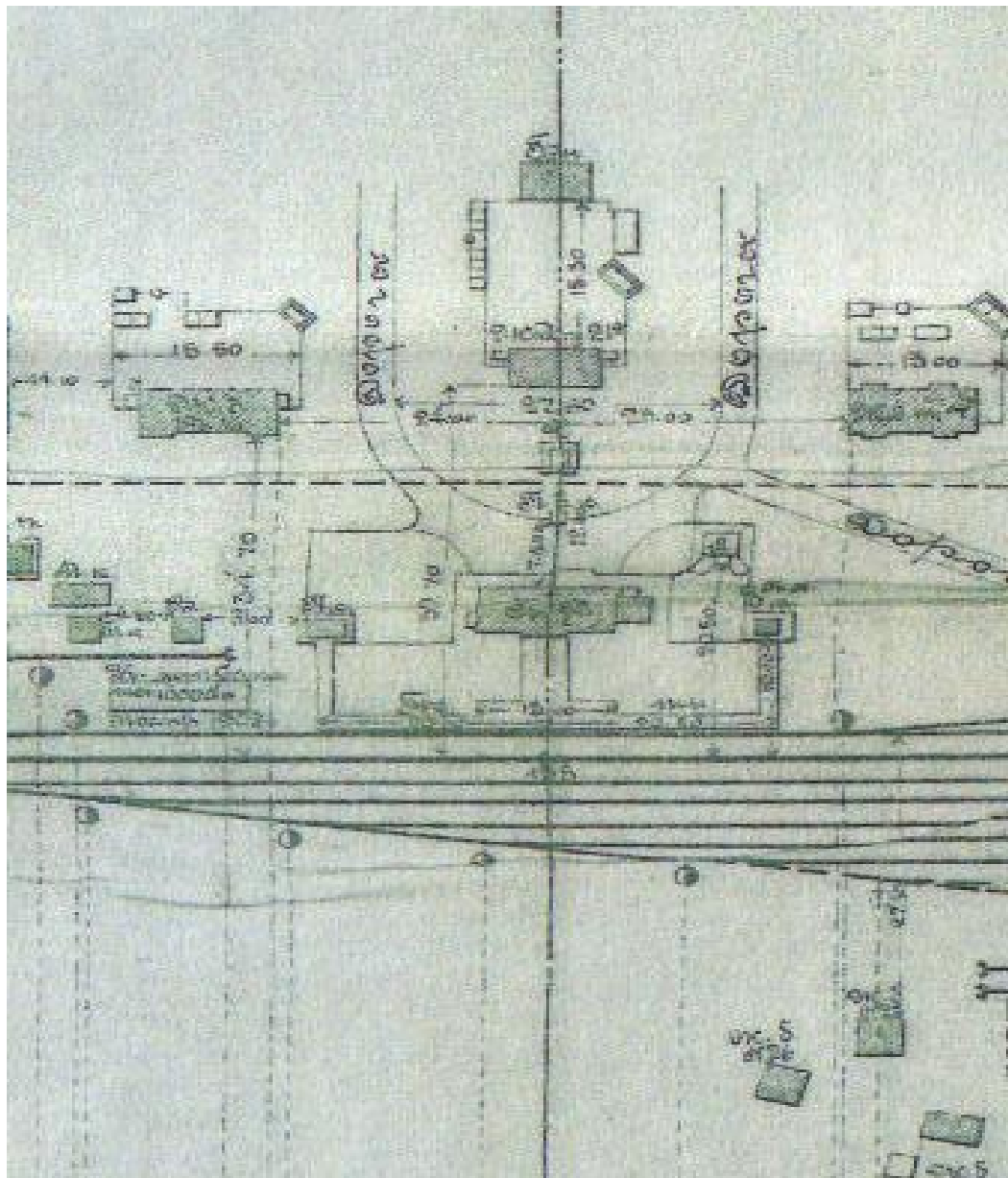


Фрагмент плана расположения путей и зданий на ст.Тайшет, 1903 г.¹¹¹

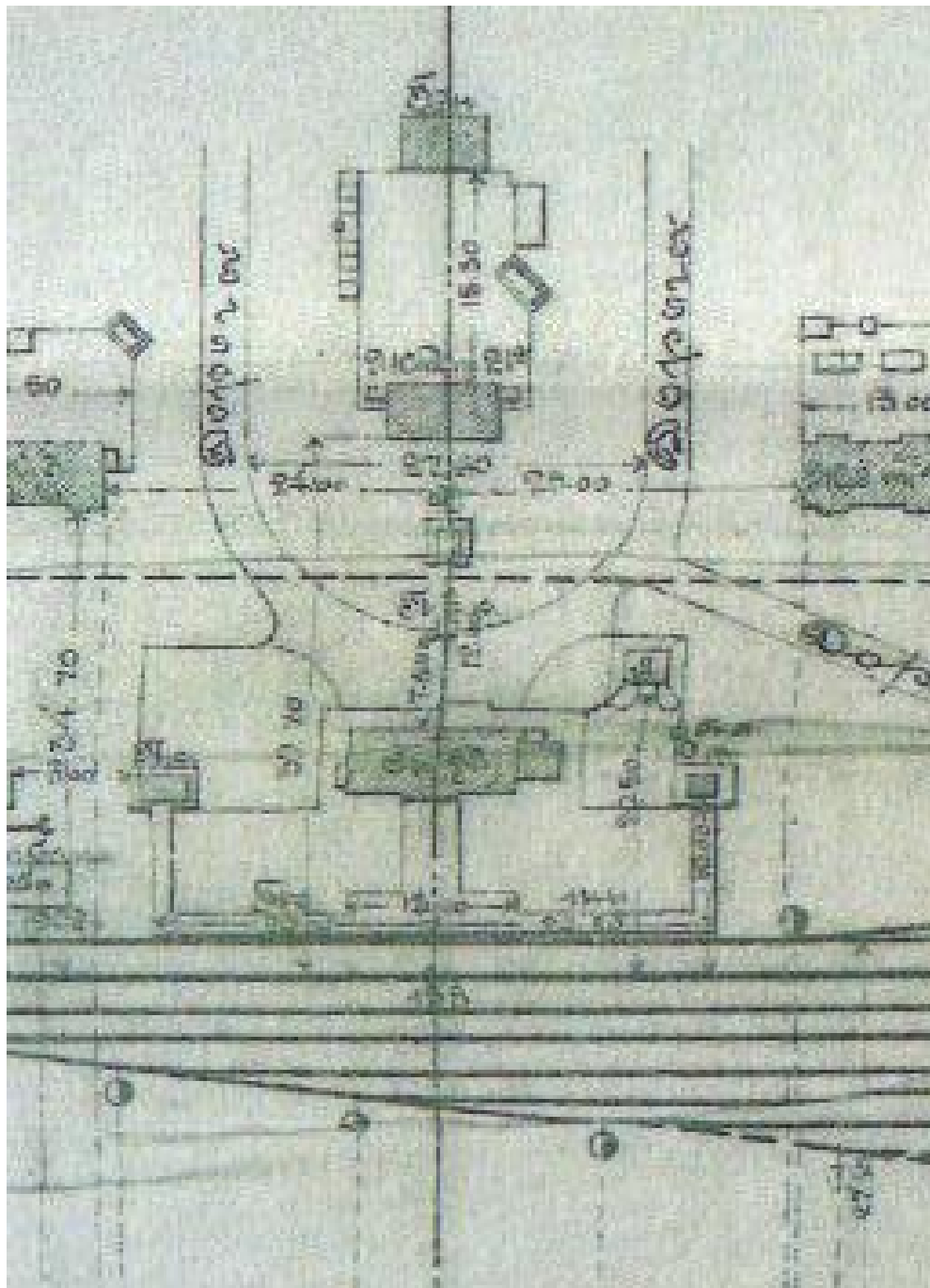
¹¹¹ РГИА. Ф.350. Оп.48. Д.360.

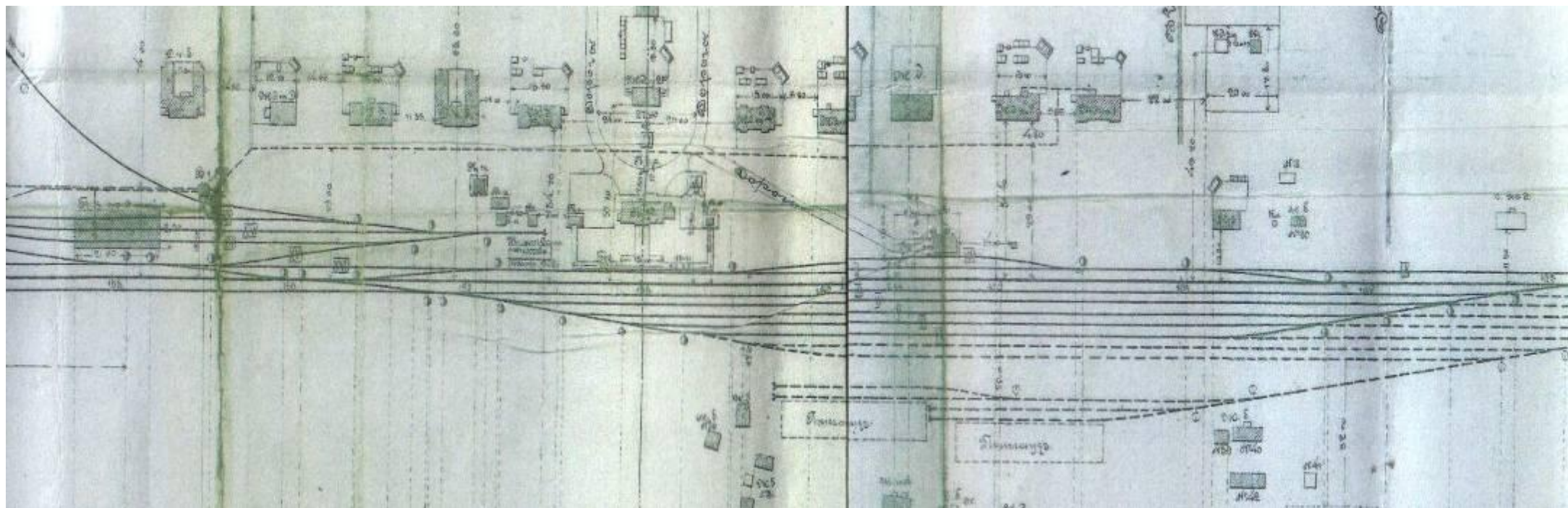


Восточная сторона ст.Тайшет. Переселенческий барак, кухня, сарай

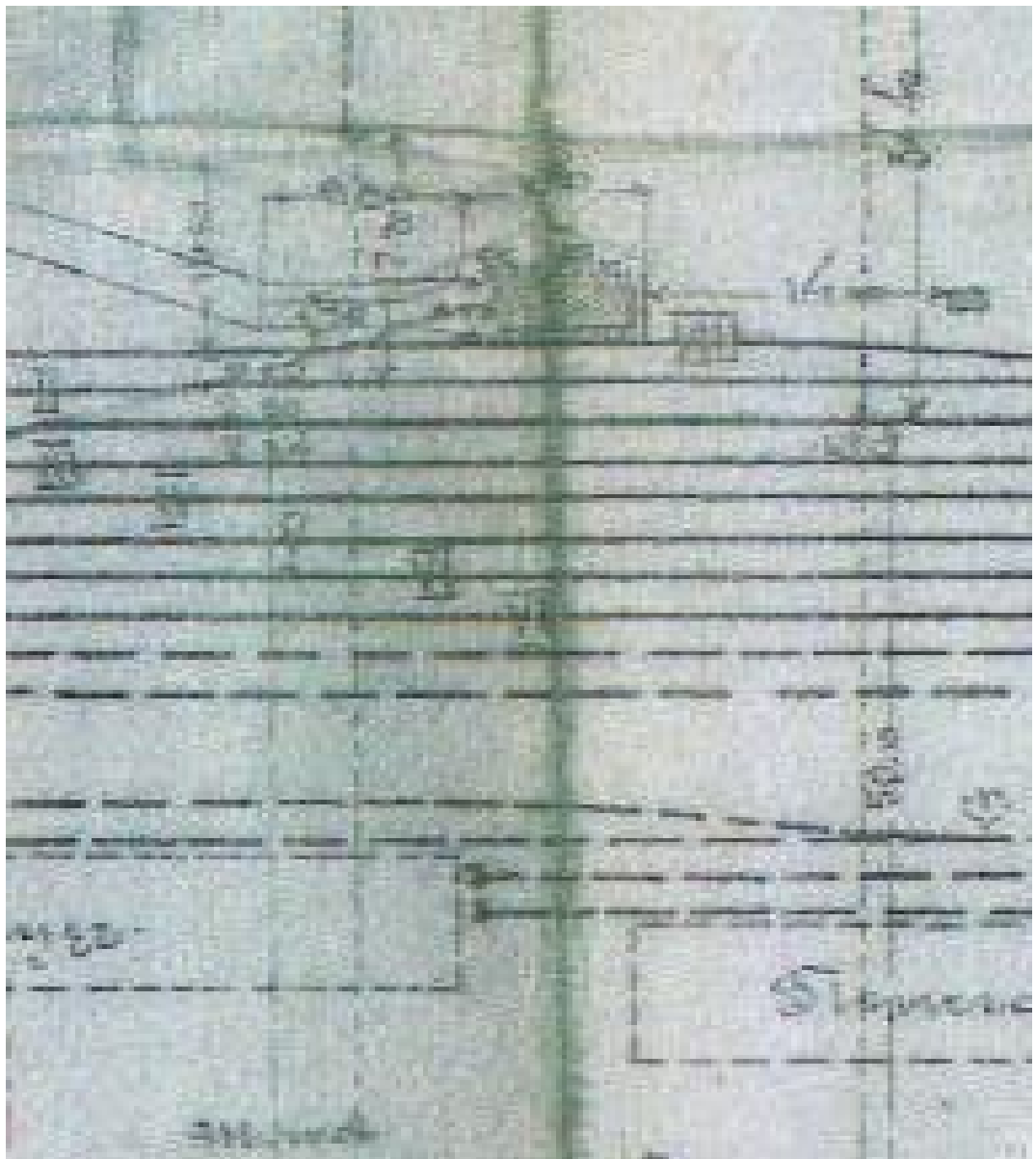


Привокзальная площадь

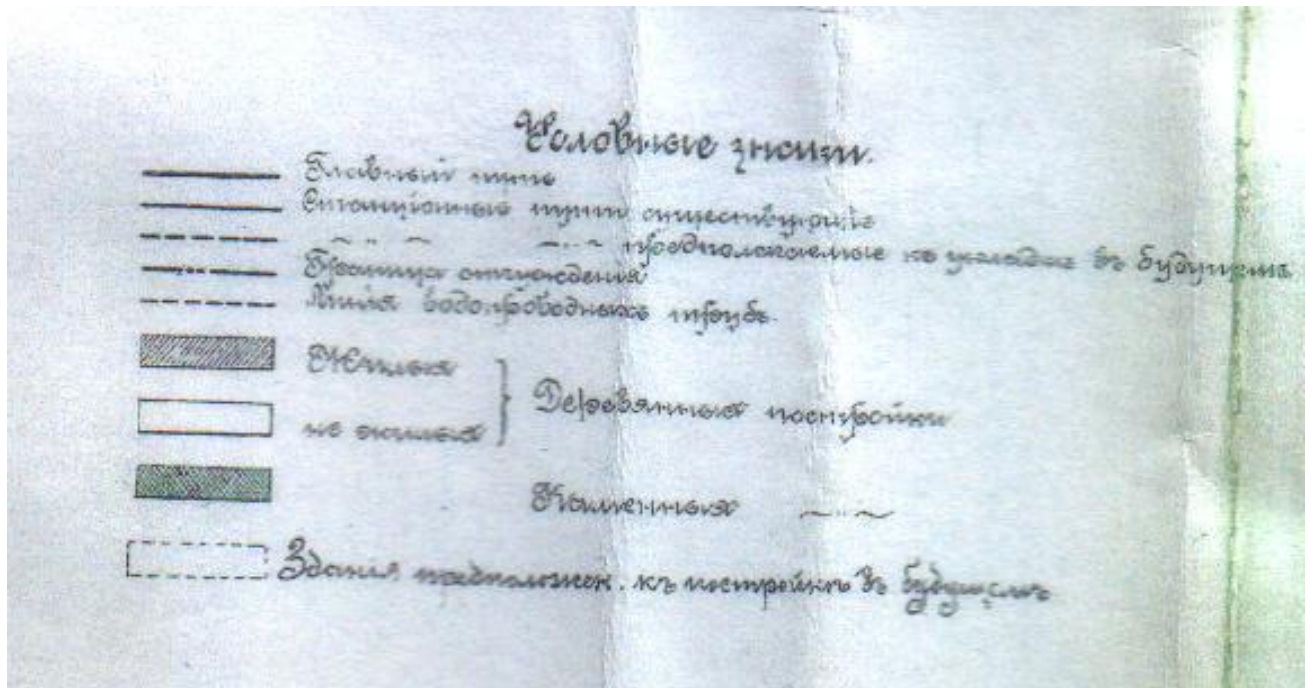




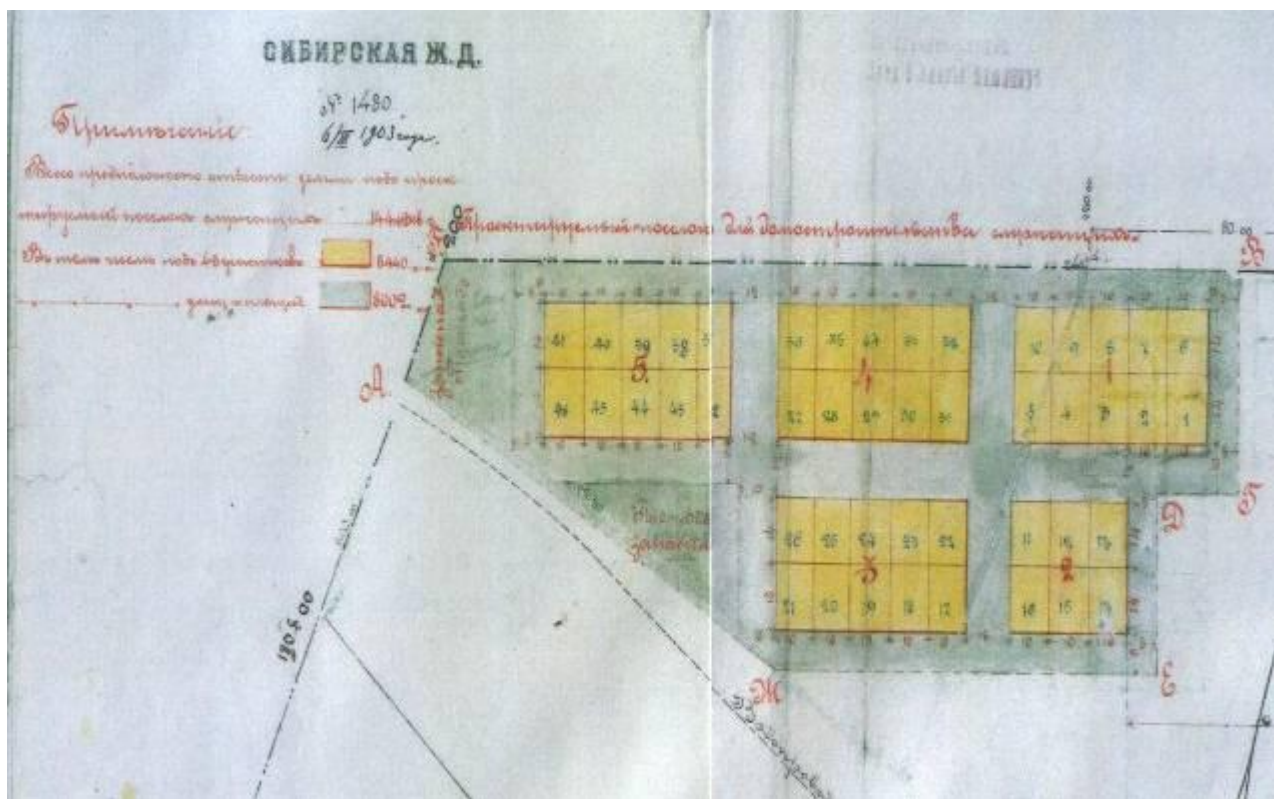
Пути станции Тайшет, 1903 г.



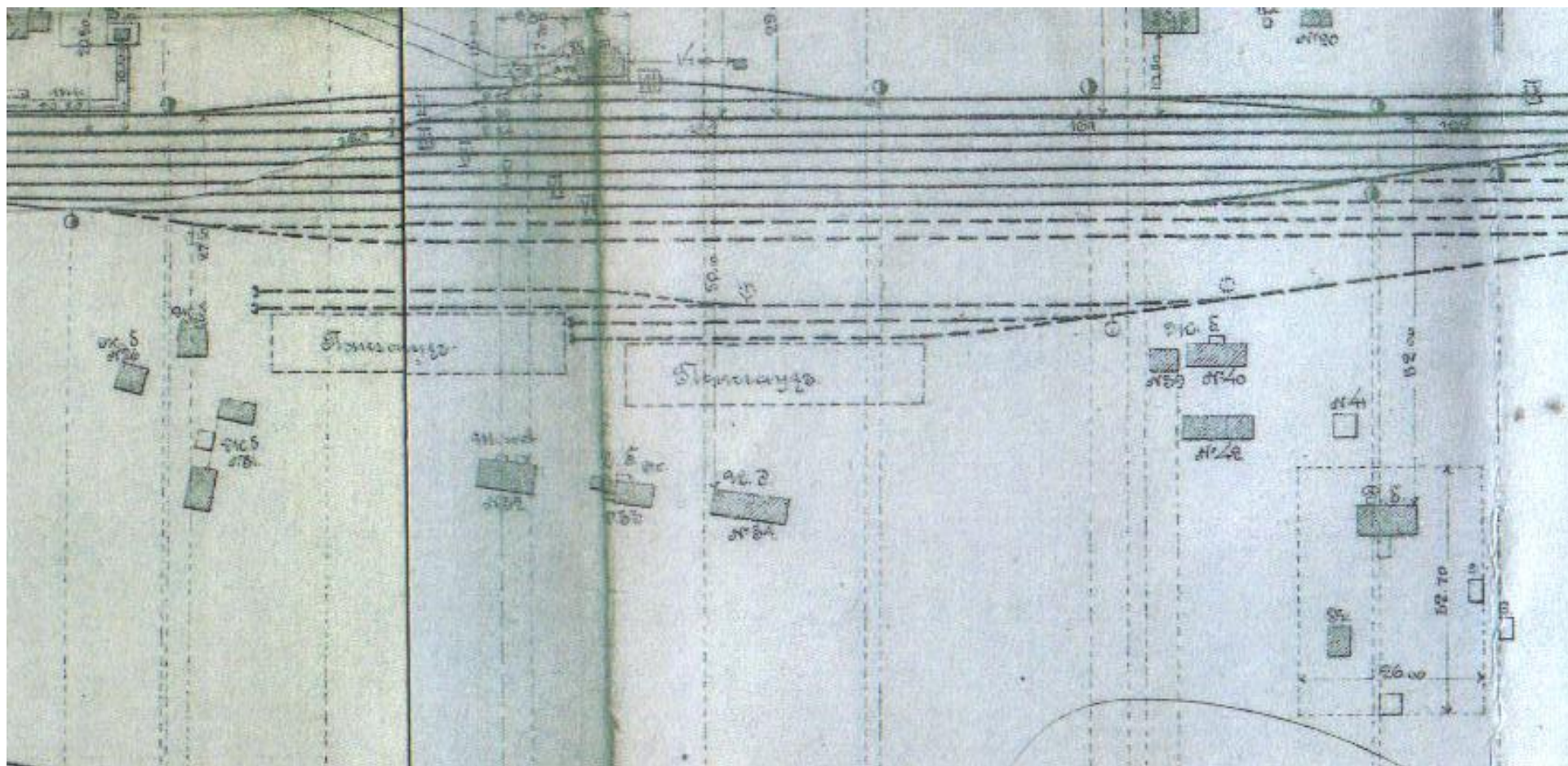
Крытая товарная платформа, пакгауз



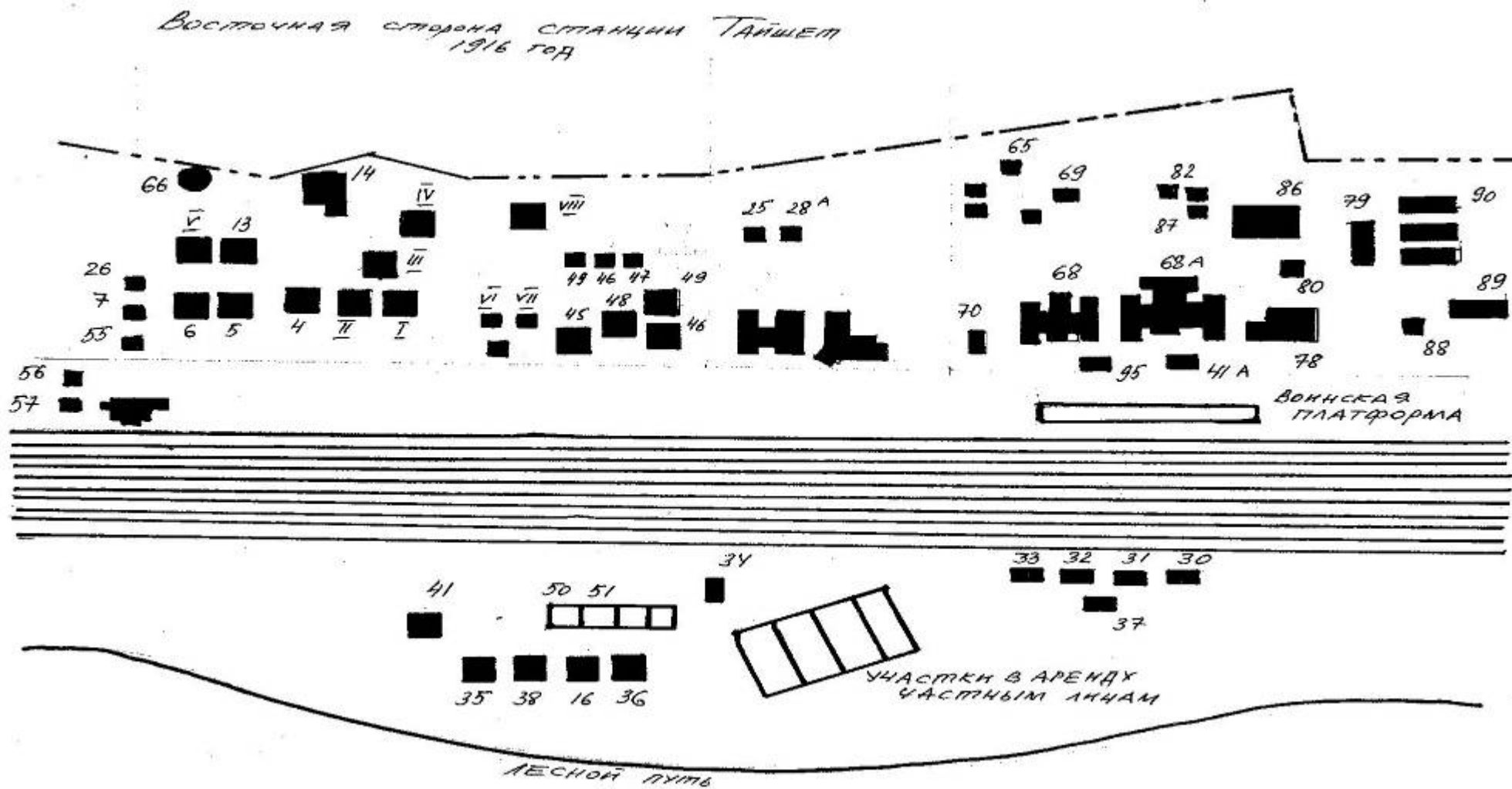
Фрагмент плана расположения путей и зданий на ст. Гайшет.



Фрагмент плана расположения путей и зданий на ст. Тайшет. Проектируемые участки под домостроения служащих станции.

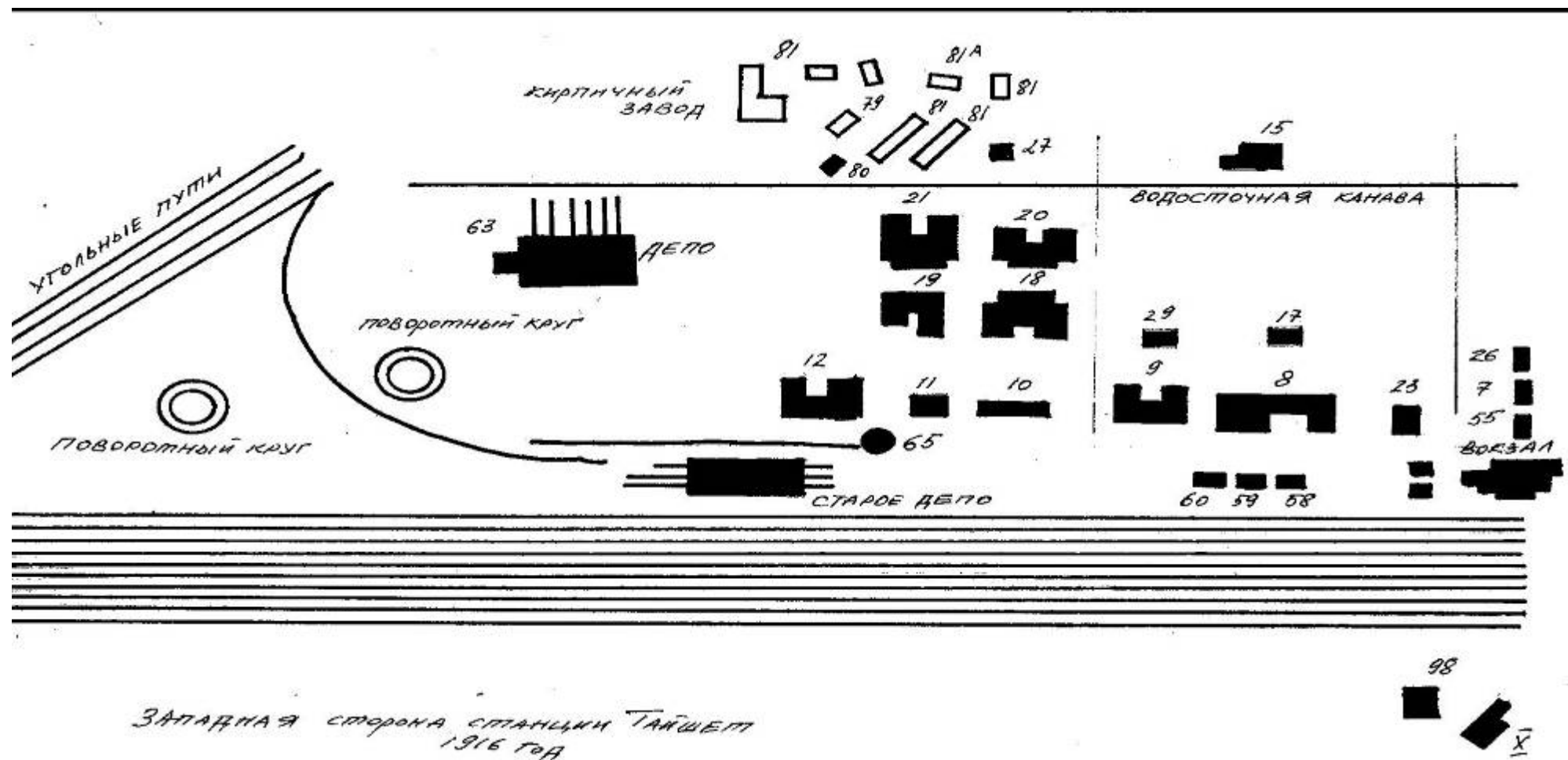


Южная сторона станции Тайшет, 1903 г.



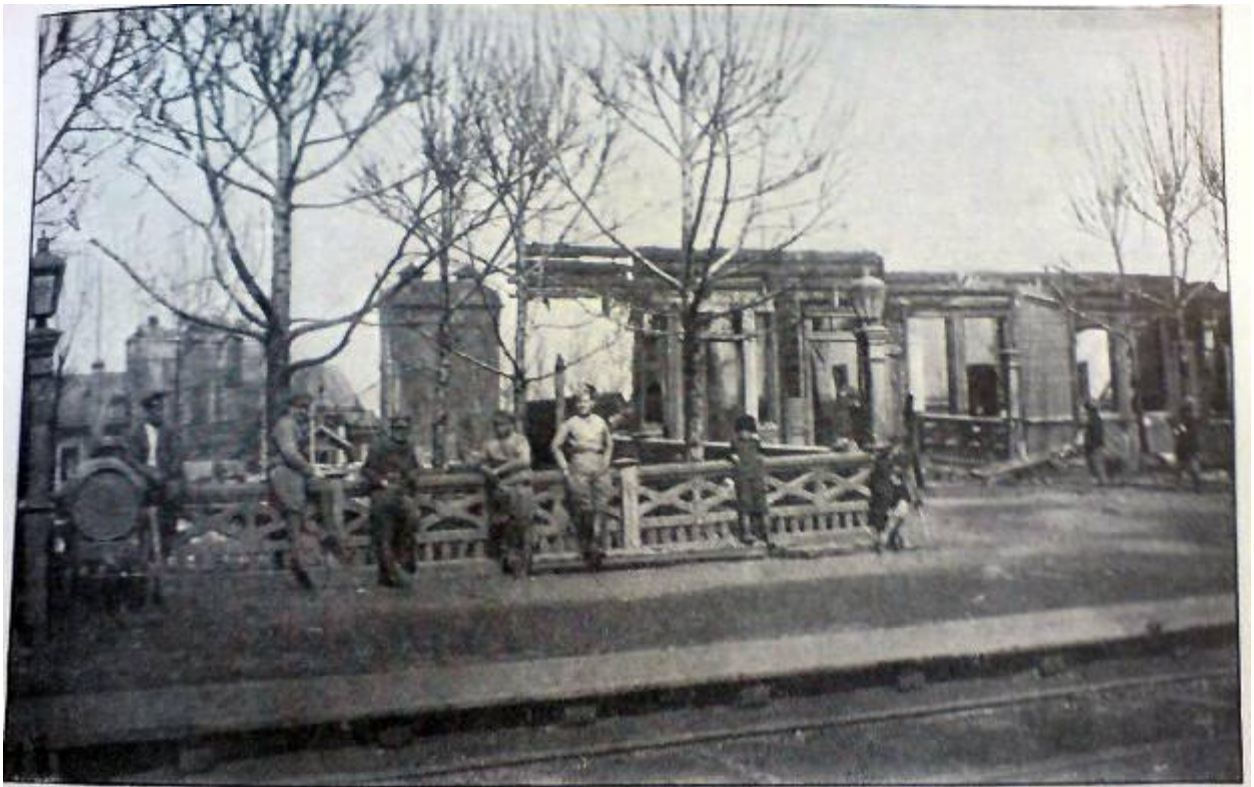
План путей и зданий ст. Тайшет на 1916 г.¹¹²

¹¹² РГИА. Ф. 350. Оп.48. Д.239.



План путей и зданий ст.Тайшет на 1916 г.¹¹³

¹¹³ РГИА. Ф.350. Оп.48. Д. 239.



Stanice Tajšet po přepadení.

Разрушенное в 1919 г. здание первого вокзала ст.Тайшет



Насосная станция на р.Тайшетке. 1919 г.

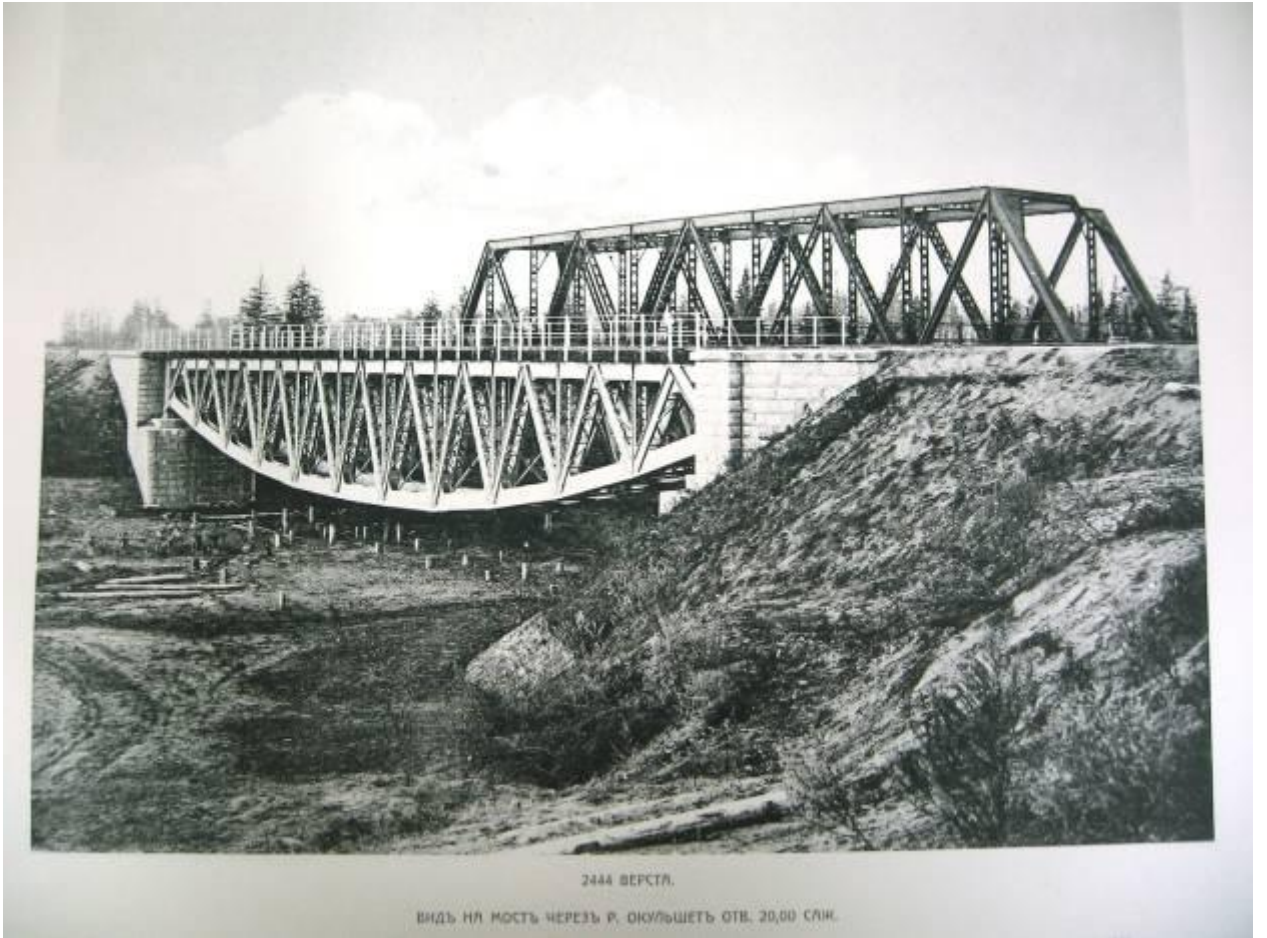


Укладка железнодорожного пути вручную



Мост на 426 версте.¹¹⁴

¹¹⁴ Фонды музея Красноярской железной дороги. Альбом видов Транссиба на 1896 г.



Мост через р.Окульшет, 1910 г.



Отчет по экскурсии учащихся Тайшетской железнодорожной школы на оз. Байкал в 1909 г.¹¹⁵

¹¹⁵ Фонды музея Красноярской железной дороги, Тайшетского районного краеведческого музея



Учащиеся Тайшетской железнодорожной школы, 1909 г.¹¹⁶

¹¹⁶ Фонды музея Красноярской железной дороги, Тайшетского районного краеведческого музея



Второе здание вокзала станции Тайшет.



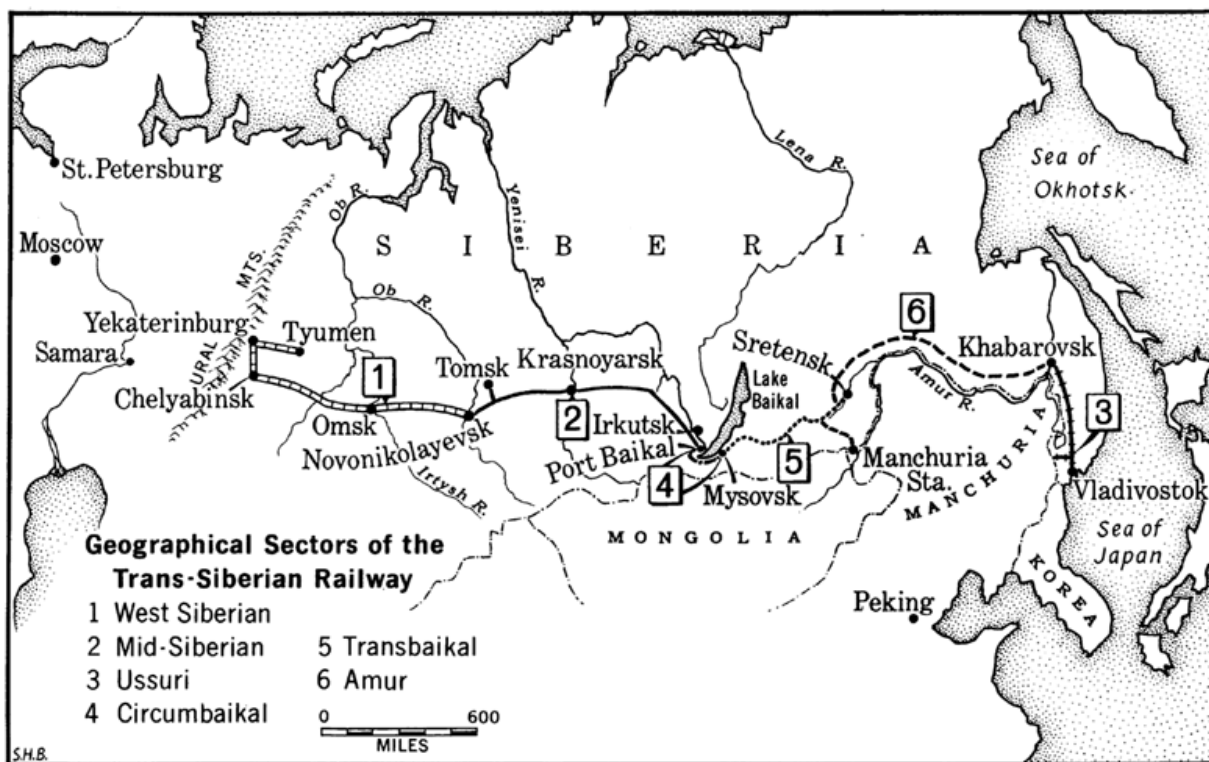
Здание первого вокзала станции Тайшет. 1911 г.



Здание первого паровозного депо ст.Тайшет. Вероятно, это самое старое сооружение промышленного назначения нашего города.



Здания первой улицы поселка рабочих и служащих станции Тайшет -
Северовокзальной. Фото 2013 г.



Участки Великой Сибирской железной дороги



2155 верста. Сплыв насыпи ж.д. Строительный период 1909 г.

