

Морозов Н.М.

Тайга



I том

Исторический опыт поколений
1890-е - 1919 гг.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
УГЛЯ И УГЛЕХИМИИ СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РАН
ГКУ КО «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ»

Н. М. Морозов

Тайга

Исторический опыт поколений

I том

1890-е – 1919 гг.

Кемерово
2017



Первое пассажирское здание станции Тайга¹

фото 1896 г.

Зимой 1895–1896 гг. в Тайге с открытием движения рабочих поездов со стройматериалами началась борьба со снежными заносами. Благодаря приобретённому опыту, первая заготовка заградительных щитов была организована в июле 1896 г. «Снежные бураны, – писал в январе 1899 г. очевидец, – бушующие чуть не ежедневно над этой злосчастной станцией с самого начала зимы, почти погребли её под снегом. Несколько сот рабочих работают, не покладая рук, над уборкой снега на таёжном участке, и по железнодорожному полотну тянутся целые поезда, нагруженные этим даром сибирской природы... Дело, наконец, дошло до того, что железнодорожная акушерка ходит на практику, предшествуемая сторожем, очищающим ей лопатой свободный проход среди снежных сугробов»².

Трудности объективного характера, отсутствие у инженеров практического опыта в организации содержания и эксплуатации железной дороги в суровых сибирских условиях вкупе с невысоким уровнем квалификации и дисциплины среди рядовых железнодорожников обуславливали неритмичную работу станции, в первый год особенно вызывавшую справедливое возмущение пассажиров. «Когда сядишься на ст. Томск в поезд, – делился впечатлениями один из них, – и видишь, что вся прислуга его, начиная с машиниста, и кончая последним тормозным – пьяная команда, пьяная в такой степени, что тормозной держится за тормоз только

¹ ТОКМ. Оп. 4. Д. 9971. Л. 16.

² Сибирский вестник. 26.07.1896. № 161; 31.01.1899. № 25.



Вокзал Тайга

фото 1903 г.

С началом регулярного движения по ветке пассажирских маршрутов были установлены тарифы проезда от Томска до Тайги и обратно: в I классе – 2, 82 руб., II-м – 2,36 руб., III-м – 1,18 руб., IV-м – 62 коп. Продажа билетов в вагоны III и IV класса проводилась без указания посадочных мест, поэтому, по существу, происходил их захват, и лучшие доставались «боевому элементу». Ежедневно курсировали два поезда: 1-й – с отправлением из Тайги в 8.20 час. местного времени (прибытие в Томск в 13.10 час.); 2-й – с отправлением из Томска в 12.45 час. (прибытие в Тайгу в 17.25 час). Первые годы приём крупногабаритного багажа производился только на этих станциях.

Пассажиры IV класса размещались в приспособленных и отапливаемых крытых товарных вагонах. В целях координации деятельности полиции и службы движения приказом начальника дороги в январе 1901 года было запрещено удаление пассажиров из поездов на крупных узловых станциях, в том числе в Тайге¹.

Впрочем, на Сибирской железной дороге не всегда удавалось осуществлять надзор и обслуживание пассажиров на должном уровне. В период революционных волнений (1905–1906 гг.) следовавшие по ней поезда в народе стали называть «заячьими». Начальник Томского горного управления тайный советник Н.С. Боголюбский, проезжая в июле 1906 года со своим спутником от Иркутска до Томска

¹ Там же. 21.12.1897. № 118; Сибирская жизнь. 13.10.1896. № 220; 14.11.1896. № 254; 31.01.1901. № 25; 18.02.1906. № 37.

на судебно-медицинские вскрытия, радиус их разъездов достигал до 50 вёрст. В силу изложенных причин и естественного переутомления многие места участковых врачей оставались вакантными.

С началом Первой мировой войны положение с медицинским обслуживанием ещё более усугубилось. А.А. Дзярковская была переведена в Омск. Переселенческий пункт вместе со своим фельдшерским пунктом с 1 сентября были закрыты, а приёмный покой железнодорожной больницы с оставшимся там одним врачом вынужден был обслуживать ещё три смежных участка по магистральной линии¹.

В начале 1915 года стали известны планы о возможном переводе сельской больницы в Романовскую волость. Осознавая критическое положение в медицинском обслуживании Тайги, Томский губернатор в апреле 1915 года обратился к Начальнику Управления земледелия и государственных имуществ Томской губернии с предложением сдать участок земли и расположенный на нём изъятый за долги двухэтажный дом бывшего владельца Роберта Крюгера (участок № 45) в аренду городу для размещения участковой сельской лечебницы, которую следует оставить в Тайге². Между ведомствами и Городским управлением завязалась переписка, из которой следовало то, что уездным распорядительным комитетом навязывалась аренда по 600 рублей в год за ветхое строение, которое ещё следовало отремонтировать. Однако звёзды сошлись на стороне города. Стало известно об указании тому же комитету оставить больницу на месте, к тому же – в доме Крюгера, возможно, для лечения раненых с фронта.

Уполномоченные поступили по-коммерчески и виртуозно. Илья Тихонович Чернов выкупил 27 июня у Петуховского лесничества постройки за 1650 рублей и за ту же плату 6 июля переуступил их городу, заняв ему на покупку и ремонт 2000 рублей дополнительно к 384 рублям, взятым для ремонта у другого уполномоченного – Семёна Яковлевича Агафонова³. В августе уполномоченные приняли новое решение: по просьбе вышеуказанного уездного комитета сдать ему в аренду под больницу за 750 рублей в год приобретённый дом, состоящий из десяти комнат, флигель (комната с кухней и прачечной), конюшню, амбары, поднавес и сушильню для белья⁴.

Работа железнодорожной станции

Замена лёгких рельс на более тяжёлые, пуск скорых поездов и увеличение, таким образом, потока грузов и пассажиров, который особенно в Тайге ощутили с началом русско-японской войны, требовали от железнодорожного ведомства дальнейших шагов в усовершенствовании станционной инфраструктуры. Начало было

¹ Сибирская жизнь. 6.09.1914. № 194.

² ГАТО. Ф. 240. Оп. 1. Д. 49 Л. 42.

³ ГАТО. Ф. 3. Оп.23. д. 219. Л. 132, 152.

⁴ Там же. Л. 176.

положено строительством в 1905–1907 гг. кирпичного вокзала по проекту архитектора К.К. Лыгина¹.

Для отопления помещений ремонтных цехов в 1912 г. была построена парокотельная. В зданиях паровозного депо, вокзала, на перроне, в некоторых жилых домах служащих использовалось электрическое освещение, поступавшее от установленной небольшой электростанции. Правда, в ночное время остальной посёлок по-прежнему утопал в крошечной темноте. Со строительством второй линии дороги и увеличения на станции количества путей в 1912 году её территория для безопасности была отгорожена от города забором, переезд для гужевого транспорта оборудовали в версте от вокзала, а для пешеходов в 1913 году стали возводить



Новое и старое здания вокзала, здание управления станции Тайга фото 1911 г.

деревянный виадук².

В рассматриваемый период руководителями служб на Тайгинском узле являлись³:

станции: дворянин А.Г. Рымшевич (1909–1911), В.А. Сикорский (1912–1913), И.С. Забельский (1914–1915), Е.К. Родзевич (1916–1917);

¹ ГАТО. Ф. 214. Оп. 1. Д. 127. Л. 10–11.

² Сибирская жизнь. 16.10.1909. № 223; 1.12.1913. № 265.

³ Памятная книжка Томской губернии на 1911 год. Издание Томского губернского статистического комитета. Томск: Типография Губернского правления, 1911. С. 85–87; Памятная книжка Томской губернии на 1912 год. Издание Томского губернского статистического комитета. Томск: Типография Губернского правления, 1912. С. 89–90; Памятная книжка Томской губернии на 1913 год. Издание Томского губернского статистического комитета. Томск: Типография Губернского правления, 1913. С. 87–89; Памятная книжка Томской губернии на 1914 год. Издание Томского губернского статистического комитета. Томск: Типография Губернского правления, 1914. С. 74–76; Памятная книжка Томской губернии на 1915 год. Издание Томского губернского статистического комитета. Томск: Типография Губернского правления, 1915. С. 116–119.