

1 января 1899

120 лет со дня официального открытия регулярного пассажирского движения на участке Красноярск-Иркутск, что считается моментом образования Красноярской железной дороги

1 (13) января 1899 г. стало официальной датой открытия пассажирского движения по участку Красноярск-Иркутск – в ночь с 31 декабря 1898 г. на 1 января 1899 г. участок от Красноярска до ст. Иркутск-II был передан из ведения Управления по сооружению Сибирской железной дороги в ведение Управления казённых железных дорог (в 1900 г. участок вошёл в состав единой Сибирской железной дороги). Этот день и считается днём рождения Красноярской железной дороги.

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

Строительство Транссиба было начато одновременно с двух сторон (из Челябинска и из Владивостока), удалённых друг от друга почти на семь тысяч километров. Сибирская линия была разделена на шесть участков: Западно-Сибирский, Средне-Сибирский, Кругобайкальский, Забайкальский, Амурский и Уссурийский. С прокладкой Западно-Сибирской линии от Челябинска и далее на восток в значительной степени неисследованным оставался Средне-Сибирский участок, от Оби в направлении на Красноярск и Иркутск.

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



В 1887 г. Меженинова назначают начальником изысканий Средне-Сибирской железной дороги. Он, вместе с опытными первопроходцами, провёл тщательные изыскания вдоль будущей трассы магистрали от Оби до Ангары. Это была трудная и ответственная работа. Ведь требовалось не только определить самый оптимальный путь новой дороги через самый сложный рельеф местности с девственной тайгой, малыми и большими реками, болотами, неустойчивыми карстовыми породами, но и обнаружить строительные материалы для сооружения железнодорожного пути. И лишь потом приступить к отсыпке полотна, строительству мостов и тоннелей, водопропускных труб, виадуков и галерей, подпорных стенок, дамб, укладке шпал и рельсов.

Строительство Средне-Сибирского участка было сопряжено с невероятными затратами сил и средств. Но, несмотря на эти трудности, железная дорога от Оби с каждым месяцем продвигалась на восток. Зимой и летом, в любую по-

году, используя только кирки, лопаты, тачки, подводы, трудились на земляных работах артели, местные люди, казаки и солдаты, ссыльные и каторжники. В летнее время рабочий день составлял не менее двенадцати часов. Для сооружения полотна магистрали Н. П. Межеиных привлёк опытных специалистов земляных работ из западных губерний России. А для отделки гранитом мостов, откосов, тоннелей, проходов для пропуска паводковых вод были выписаны профессионалы-камнетёсы из Италии.

Особых усилий, знаний и точности требовала укладка пути на земляном полотне. На перегоне от Ачинска до Красноярска, например, эту работу выполняла артель в количестве 150 человек во главе с опытным инженером Э. А. Бобиенским. Работа проводилась пооперационно специализированными группами рабочих в несколько этапов: раскладка шпал по полотну (на одну версту приходилось 1500 штук), определение мест стыков, зарубка гнёзд для рельсов на шпалах, их выравнивание к подходу рабочего поезда с рельсами, раскладка их по шпалам... Следом рельсы соединяли болтами. Затем вступали в дело костыльщики – они крепили рельсы к шпалам. Рихтовщики выравнивали изгибы свежеложенных звеньев пути. Потом выполнялась подбивка землёй полотна. И завершалась работа засыпкой балласта на готовом участке железной дороги... Благодаря столь отлаженной работе, на Средне-Сибирском участке удавалось в день укладывать по шесть, а иногда и более километров пути по уже готовому полотну. Все работы выполнялись артелью вручную с использованием средств малой механизации в виде вагонеток, тележек, подвод, запряжённых лошадьми.

К тяжёлому физическому труду артели укладчиков пути добавлялись нелёгкие условия быта. Обитали они, зачастую с жёнами и детьми, в товарных вагонах, оборудованных под жильё: двери, нары, печки-буржуйки... В каждом из четырнадцати таких вагонов жили в среднем

по 20 человек. Здесь отдыхали, играли свадьбы, рожали детей, отмечали праздники... Здесь тоже кипела жизнь. Тот же Н. Г. Гарин-Михайловский в одном из своих произведений написал такие проникновенные строки о труде дорожных строителей: «Всё делалось с какой-то сказочной быстротой, и быстрота эта возрастала. В каждом месте линия кишела рабочими: забивали сваи, сыпали насыпи, копали выемки, тянулись обозы с вывозимой землёй. Лились песни, крики, громкий говор. Узкая полоска земли на протяжении двухсот восьмидесяти вёрст жила полной жизнью безостановочно, двадцать четыре часа в сутки. Ночью эта лента была сплошь огненной от костров».

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

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

В 1895 г. в Красноярске был принят в эксплуатацию железнодорожный вокзал – единственный на участке вокзал II класса из камня общей площадью 220 м², с камерой хранения, двумя залами ожидания для пассажиров, буфетом, фонарями из газовых рожков на привокзальной площади. Этот вокзал прослужил дороге более шестидесяти лет.

6 декабря 1895 г., на год раньше намеченного срока, на станцию Красноярск прибыл первый поезд. Шёл он из Томска до Енисея... пять суток, то есть со средней скоростью 4 километра в час. Паровоз серии Р, прозванный железнодорожниками «Русакон», имел мощность всего 300 л. с. и мог вести состав весом не более 250 тонн при скорости 15 км/ч. Но на «сыром» ещё перегоне от Томска скорость поезда составляла все-

го четыре километра, т. к. приходилось преодолевать ледовые переправы через Томь и Чулым. По пути в Красноярск в окрестностях Ачинска случилось небольшое ЧП – поезд сбил вышедшего на рельсы медведя. Там, где сегодня находится платформа «Путепровод», состав и вовсе стал из-за неполадок на полотне. Потому поезд пришёл на вокзал на два часа позже назначенного времени, что, впрочем, не омрачило праздничного настроения встречавших. Прибытие первого поезда стало для Красноярска настоящим историческим событием.

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

Сооружение всего Великого Сибирского пути шло до 1904 г., а отдельные работы, и, прежде всего, расширение сети железной дороги, прокладка вторых путей, совершенствование инфраструктуры, продолжались до 1916 г.

К. В. Карпухин

Литература:

Красноярск железнодорожный : [175 лет российским железным дорогам / авт.

текста, ред. К. В. Карпухин]. – Красноярск : Красноярская железная дорога, 2012. – [51] с.

Корчин, В. А. По шпалам из века в век : очерки истории путевого хозяйства Красноярской железной дороги (1893–2011) / В. Корчин, Н. Юрлов. – Красноярск : Удачный экспресс : Офсет, 2011. – 302, [1] с.

Мой край – моя дорога : фотоальбом / [предисл.: В. Г. Рейнгардт]. – Красноярск : Красноярская железная дорога, 2010. – 77, [2] с. : фот. цв.

Стальное звено Транссиба : 100 лет Красноярской железной дороге, 1899–1999 / [сост. В. В. Чагин, В. Г. Саклаков]. – Красноярск : Книжное изд-во, 1998. – 461 с.

История дороги [Электронный ресурс] // Российские железные дороги : Красноярская железная дорога. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://kras.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=2288 (дата обращения: 04.10.2018).

11 января 1994

25 лет со времени основания Центра кинологической службы ГУ МВД России по Красноярскому краю (г. Красноярск)

Случайных людей среди кинологов нет

В начале XX века у группы работников МВД Российской империи, увлечённых

собаководством, возник замысел создания Общества содействия применению собак в полицейской и сторожевой службах. Идею поддержал министр внутренних дел Пётр Аркадьевич Столыпин. На