

## **Заселение полосы отчуждения Западно-Сибирской железной дороги на линии главного хода от Новосибирска до Мариинска**

Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали было великим подвигом и достижением народа и Российского государства. Дорога прокладывалась по малонаселённой местности с огромными трудностями и лишениями, преодолевая суровые природно-климатические условия: непроходимую тайгу, широкие Сибирские реки, районы повышенной заболоченности и вечной мерзлоты. Все работы производились вручную, примитивными орудиями труда – топор, пила, кайло, лопата и тачка.

Строительство Транссиба основывалось на прямом указании председателя Комитета Сибирской железной дороги –наследника престола Николая 2 «вести постройку Сибирского рельсового пути дёшево, а главное скоро и прочно, чтобы впоследствии дополнить, но не перестраивать». Но, к сожалению, строить дёшево, скоро и прочно задача при такой великой стройке очень сложная и практически невыполнимая, это выяснилось уже в первые годы эксплуатации дороги. Строили дорогу действительно быстро, с опережением запланированного графика, прокладывая по пять вёрст рельсового пути в сутки на равнинных участках местности. Строительство дороги велось по упрощённым техническим нормативам: более узкое земляное полотно, почти в 2 раза меньше нормы толщина слоя щебня под шпалами, деревянные мосты вместо металлических через малые реки, облегчённые рельсы, уменьшенные радиусы закруглений полотна дороги на поворотах, более крутые подъёмы дороги в холмистой местности, большие расстояния (до 50 вёрст) между соседними станциями, минимальное количество разъездов и блок-постов между станциями, временные пристанционные служебные и жилые постройки (будки, бараки, вагончики, землянки и т.п.). Скорость движения планировалась для грузовых поездов 12-14 вёрст в час, для пассажирских – до 20 вёрст в час. Пропускная способность дороги была запланирована на передвижение трёх с половиной пар поездов в сутки в обоих направлениях.

Уже в ходе строительства дороги, по мере начала временного движения, обозначилась проблема её низкой пропускной способности. Вопреки утверждения скептиков, что грузов нет и не будет, разве что чай да пушнина, фактический рост перевозок превзошёл все ожидания. Пропускную способность Сибирской ж.д. магистрали ограничивали прежде всего облегчённые технические нормы, применённые для ускорения её сооружения. Комиссия, созданная для решения вопроса повышения пропускной способности дороги, пришла к выводу, что главным условием превращения железной дороги в мощный транзитный путь является существенное повышение скорости поездов (с 20 до 35 вёрст в час у пассажирских и почтово-багажных поездов и с 12 до 22 вёрст в час – грузовых).

Комиссия предложила комплекс мер, направленных на повышение пропускной способности ж.д. В их числе: замена деревянных мостов на металлические, устройство дополнительных разъездов, строительство служебных помещений и водонапорных башен, замена облегчённых рельсов, привлечение дополнительного количества рабочих и служащих для обслуживания движения поездов и другие меры. По существу, потребовалось приступить к коренному переустройству всего железнодорожного хозяйства.

Осуществление мер, предложенных комиссией, повысило пропускную способность Сибирской железной дороги к 1904 году до 13 пар поездов в сутки. Но начавшаяся русско-японская война показала, что этого явно недостаточно для переброски личного состава армии, оружия, боеприпасов и всего необходимого для ведения боевых действий. Началось срочное сооружение дополнительных разъездов, вспомогательных линий, подъездных грунтовых дорог и т.д. С началом войны Сибирская однопутная железная

дорога, построенная по облегчённым техническим нормам и пока ещё далёкая от завершения переустройства, задыхалась от перенапряжения, не успевая справляться с резко возросшими грузопотоками, перевозка гражданских грузов сильно задерживалась, до 3 и более месяцев. Осенью 1904 г. было принято решение о строительстве на Транссибирской магистрали второго пути, которое предполагалось вести параллельно с намеченным ранее переустройством первого пути.

Прокладка железнодорожной магистрали, её переустройство и эксплуатация привлекали огромные массы людей. Железная дорога давала людям работу и средства к существованию. Она дала толчок к развитию добычи угля и других полезных ископаемых, производству строительных материалов, строительству промышленных объектов и жилья, сельскохозяйственному освоению огромных территорий Сибири. Постепенно железнодорожные объекты: станции, разъезды и блок-посты заселялись и становились населёнными пунктами: посёлками, крупными ж.д. узлами и городами.

Процесс возникновения первых ж.д. станций, разъездов, блок-постов и постепенное превращение их в населённые пункты рассмотрим с учётом сведений, содержащихся в «Списках населённых мест Томской губернии» и «Списках населённых мест Сибирского края», составленных на основе материалов переписи населения в 1926 г. В настоящее время на линии главного хода Западно-Сибирской железной дороги от станции Новосибирск-Главный до станции Мариинск, начальной станции Красноярской железной дороги, функционирует 69 железнодорожных объектов: станций, обгонных и остановочных пунктов, 34 из которых возникли в период с 1893 по 1926 г. их краткая характеристика и расстояния от Ярославского вокзала Москвы приводятся ниже.

– Станция Новосибирск Главный (3336км) – первоначальное название – станция Обь.

В мае 1893 года, на правом берегу Оби начались работы по расчистке местности и подготовке площадок для строительства ж.д. моста через Обь около устья р. Каменки и сооружения будущей начальной станции Средне-Сибирской железной дороги (станции Обь), расположенной примерно в полутора верстах от будущего ж.д. моста через р. Обь. На расчищенных площадках стихийно появились два посёлка с хаотичной застройкой временными жилыми строениями: бараками, будками, землянками и лавками торговцев. С этих двух посёлков берёт своё начало город Новосибирск, 1893 год является официальной датой его возникновения. Оба посёлка стремительно разрастались и постепенно слились в один, который стал называться Александровском. В 1895 г. посёлок был переименован, получив название Новониколаевск, который так быстро заселялся, что Томский губернский статистический комитет, видимо, не успевал отследить рост его населения и возможно по этой причине в списке населённых мест Томской губернии на 1899 год п. Новониколаевск не был учтён. В 1903 г. царским указом посёлок получил статус города и стал именоваться безъездным городом Новониколаевском Томской губернии.

Временное движение на Средне-Сибирской ж.д. от станции Обь до станции Болотная было открыто в 1895 г. – до станции Красноярск – 1-го декабря 1895 г. В 1896 г. на станции Обь были построены: деревянное здание вокзала, паровозное депо и другие необходимые для обеспечения регулярного движения поездов станционные сооружения, т.е. она практически полностью была готова для принятия её в строй действующих (к сожалению, автору не удалось обнаружить документов с указанием официальной даты ввода в эксплуатацию станции Обь). Правильное (постоянное) движение на Средне-Сибирской железной дороге от станции Обь до Красноярска было открыто первого января 1898 года. Списками населённых мест Томской губернии в г. Новониколаевске было учтено: в 1904 г. – 2121 дом и 24257 жителей, в 1911 г. – 7285 домов и 63552 жителя. В 1925 г. город Новониколаевск был переименован, получив современное название г. Новосибирск. В 1926 г. в Новосибирске было учтено 35162 семьи и 120126 жителей.

– Станция Новосибирск Восточный (3343км) – первонач. Название – разъезд Ельцовка.

Дата возникновения разъезда Ельцовка (как ж.д.объекта) 1895 г., указана в списке населённых мест Сибирского края (1). В 1926 г. на разъезде переписью было учтено 1

хозяйство и 6 жителей, территориально в этом году он входил в состав Каменского района Новосибирского округа. В списках населённых мест (далее по тексту н.м.) Томской губернии 1899, 1904 и 1911 годов сведений о разъезде Ельцовка нет, т.к. в эти годы он ещё не числился населённым пунктом, работавшие на нём люди проживали, видимо, в соседних деревнях или в Новониколаевске. В конце 19-начале 20 веков территория, на которой появился разъезд Ельцовка, входила в состав Кривощёковской волости.

– Станция Иня-Восточная (3348 км) первоначальное название – блок-пост Иня. Дата возникновения этого блок-поста (как ж.д. объекта) 1895г., указана в списке н.м. Сибирского края (1). В 1926 г. на нём было учтено 11 хозяйств и 44 жителя, территориально в этом году он входил в состав Каменского района Новосибирского округа. В списках н.м. Томской губернии 1899, 1904 и 1911 гг. сведений, касающихся блок-поста Иня нет, т.к. в эти годы он ещё не числился населённым пунктом.

– Станция Мочище (3357км) – первоначальное название – разъезд Мочище. Дата возникновения этого разъезда (как ж.д. объекта) 1895 г., указана в списке н.м. Сибирского края (1). В 1926 г. на нём учтено 13 хозяйств и 60 жителей, территориально в 1926 г. он входил в состав Каменского района Новосибирского округа. В списках н.м. Томской губернии 1899,1904 и 1911 гг., сведений об этом разъезде нет.

– Станция Сокур (3372 км) – первоначальное название такое же – станция Сокур. Дата возникновения станции Сокур (как ж.д. объекта) 1898 г. указана в списке н.м. Сибирского края (1). В списках н.м. Томской губернии 1899 и 1904 г.г. сведений о станции Сокур нет, видимо, в этот период работники станции на ней постоянно не проживали. В списке н.м. Томской губернии 1911 г. (6) в составе Каменской волости Томского уезда указан посёлок Сокурский (Шуринский), в котором было учтено 34 двора и 101 житель. В 1926 г. пристанционный посёлок с названием Ново-Сокурский, в котором учтено 101 хозяйство и 451 житель и посёлок Шуринский, в котором учтено 65 хозяйств и 316 жителей, указаны раздельно как два самостоятельных населённых пункта, при этом датой возникновения посёлка Шуринского указан 1908 год. Оба этих посёлка в 1926 г. числились в составе Каменского района Новосибирского округа.

– Остановочный пункт Кошево (3384 км) – первоначальное название – блок-пост Кошево. Дата возникновения этого блок-поста (как ж.д. объекта) 1907 г. указана в списке н.м. Сибирского края (1). В 1926 г. на нём учтено 6 хозяйств и 27 жителей, территориально в этом году он входил в состав Алексеевского района Новосибирского округа. В списке н.м. Томской губернии 1911 г. (6) сведений о б-п Кошево нет, видимо, в первые годы своего существования он не имел постоянно проживающих на нём жителей.

– Станция Мошково (3394км) –первоначальное название – станция Анисимова. Впервые станция Анисимова упоминается в списке н. м. Томской губернии 1904 г. (3). Вот что сообщается в этом документе: «Станция Анисимова Сибирской железной дороги, расположена в 36 верстах от волостного правления (село Ояш) и в одной версте от реки Крутой Балты». В 1904 г. в посёлке при станции Анисимовой было учтено 20 дворов и 61 жит., в нём было 3 торговых лавки и школа грамоты. Судя по этим сведениям, данная станция в 1904 г. уже являлась значимым населённым пунктом, а как ж.д. объект возникла она явно ранее 1904 года, точная дата её возникновения не известна. Своё название станция получила от заимки Анисимовой, такое название первоначально носила расположенная не далеко от станции деревня Верх-Балта. В списках н.м. Томской губернии 1893,1899 и 1904 годов эта деревня носит название «Верх-Балта (Анисимова заимка).

В списке н.м. Томской губернии 1911 г. (6) в пристанционном посёлке Анисимовском учтено 55 дворов и 359 жителей. В этом же списке указан посёлок Алексеевский, расположенный в одной версте от ж.д. станции Анисимовой, в котором учтено 170 дворов и 1088 жителей, в нём находилось волостное правление вновь образованной Алексеевской волости и церковь. В списках н.м. Томской губернии 1899 и 1904 годов посёлок Алексеевский (деревня или село с таким же названием) не значится. К 1926 г. станция

Анисимова изменила своё название и стала именоваться станция Мошково. В списке н.м. Сибирского края (1) станция Мошково и рядом с ней расположенные село Алексеевское и деревня Романово учтены раздельно, как три самостоятельных населённых пункта Алексеевского района Новосибирского округа. В 1926 г. в пристанционном посёлке Мошково учтено 32 хозяйства и 146 жителей, в посёлке была школа грамоты 1-й ступени, почтово-телеграфная станция и ссудосберкасса. В селе Алексеевском в 1926 г. учтено 416 хозяйств и 2025 жителей, датой основания села Алексеевского указан 1901 год. В деревне Романово в 1926 г. было учтено 118 хозяйств и 563 жителя, датой основания д. Романово указан 1907 год. В списках н.м. 1899, 1904 и 1911 гг. д. Романово не значится.

– Остановочный пункт Порос(3403км) – первоначальное название – разъезд Порос. Точная дата возникновения этого разъезда (как ж.д. объекта) неизвестна. В списках н.м. Томской губернии 1899,1904 и 1911 гг. сведений о разъезде Порос нет. Впервые он упоминается в списке н.м.Сибирского края (1) в составе Алексеевского района Новосибирского округа, в 1926 г. на разъезде учтено 6 хозяйств и 24 жителя.

– Остановочный пункт Тасино (3410км) – первонач. название – блок-пост Тасино.

Дата возникновения этого блок-поста (как ж.д. объекта) 1898 г., указана в списке н.м.Сибирского края (1). В 1926г. блок-пост числился в составе Алексеевского района Новосибирского округа и на нём было учтено 11 хозяйств и 28 жителей. В списках н. м. Томской губернии 1899, 1904 и 1911г.г. сведений о б-п Тасино нет.

– Станция Ояш (3417км) – первоначальное название такое же – станция Ояш.

Первое упоминание о станции Ояш содержится в списке н.м. Томской губернии 1899 г. (5), где она учтена как населённый пункт, в котором было 2 двора и 9 жителей, на станции в этом году уже был вокзал 5-го класса, в эксплуатацию она введена в период 1896-1898 гг. В пристанционном посёлке Ояш в 1904 г. было учтено 15 дворов и 78 жителей, в 1911 г. – 46 двор и 144 жит. В 1926 г. в пристанционном посёлке Ояш было учтено 315 хозяйств и 1368 жит., в нём также находился сельсовет, почтово-телеграфное отделение, школа 1-й ступени, библиотека, изба-читальня, лавка общества потребителей.

– Станция Чебула (3436км) –первоначальное название такое же-станция Чебула. Дата основания этой станции 1904 г. указана в списке н.м. Сибирского края. В списке н.м. Томской губернии 1904 г. (3) Чебула значится как населенный пункт, в котором было учтено 7 дв. и 27 жителей. В 1911 г. в пристанционном посёлке Чебула учтено 35 дв. и 73 жителя, в 1926 г. в нём учтено 74 хозяйства и 330 жителей.

– Обгонный пункт Чахлово (3449км) – первоначальное название – блок-пост Чахлово. Точная дата возникновения этого блок-поста неизвестна, впервые он упоминается в списке н.м. Томской губернии 1920 г. (7) как населённый пункт, в котором было учтено 13 дворов и 62 жит. В списке н.м.Сибирского края (2) сведений о блок-посте Чахлово нет.

– Станция Болотная (3461км) – первоначальное название такое же – станция Болотная. Станция Болотная была первым ж.д. объектом, сооружённом в уже существовавшем к началу прокладки Средне-Сибирской ж.д. нас. пункте, селе Болотное, на перегоне от станции Обь до г. Мариинска. Дата основания с. Болотное 1805 г., указанная в списке н.м. Сибирского края (2) и в Исторической Энциклопедии Сибири 2009 г. издания недостоверна. На самом деле Болотное было основано в 1816 г., как почтовая станция на изменённом участке (на перегоне с. Ояш д. Варюхино) Большого Сибирского тракта, путём переселения властями крестьян д. Голишевой Кайлинской волости и д. Моховой Тутальской волости на «пустопорожнее место называемое болотным» Ояшинской волости, (архивный документ ГАНО ф.Д-78, оп.1, д. 21, л.л.143, 144, 147-148 об.). Первыми жителями Болотного были: Голишевы, Басалаевы, Шелковниковы, Ботевы. В эксплуатацию ж.д. станция Болотная была принята к моменту открытия движения на Средне-Сибирской ж.д., в период 1896-1898 гг. В 1899 г.в с. Болотное было учтено 133 дв. и 558 жителей, на ж.д.станции функционировал пассажирский вокзал, через село проходило два тракта-Большой Сибирский (Московский) и Барнаульский. В 1909 г.Болотное стало центром вновь образованной Гондательской волости. В 1911 г. в

Болотном было 282 двора и 1396 жит. В 1920 г. в с.Болотном учтено 5179 сельских жит. и в полосе отчуждения при ж.д. станции 591 жит., т.е всего 5770 чел. С 1920 по 1924 гг.с. Болотное было центром Болотнинской волости. В 1926 г. (2) в Болотном было учтено 1539 хозяйств и 6939 жителей.

– Остановочный пункт Тын (3470км) – первоначальное название – блок-пост Тын. Дата возникновения этого блок-поста (как ж.д. объекта) 1893 г., указана в списке н.м. Сибирского края (2). В списках н.м. Томской губернии 1899, 1904, 1911 и 1920 гг. сведений о б-п Тын нет, видимо, в эти годы он ещё не являлся населённым пунктом, в 1926 г.на нём было учтено 6 хозяйств и 27 жителей.

– Обгонный пункт Таскаево (3479км) – первонач. название –разъезд Барнаульский. Такое название разъезд получил от Барнаульско-Томского тракта, пересекавшегося на этом разъезде с ж.д. Впервые разъезд Барнаульский упоминается в списке н.м. Томской губернии 1899 г. (5), когда на нём был учтён 1 дом и 13 жителей, в 1904 г. на разъезде учтено 4 двора и 25 жителей. К 1920 г. разъезд получил новое название «Таскаево», от одноимённой, близко расположенной деревни, существующей с 1700 года. В 1920 г. на разъезде Таскаево учтено 19 дв. и 109 жителей, в 1926г. – 20 хозяйств и 76 жителей.

– Станция Юрга 1 (3491км) – первоначальное название – станция Юрга. Дата возникновения этой станции (как ж.д. объекта) 1906 г. указана в списке н.м. Сибкрая (2). Пристанционный посёлок Юргинский впервые упоминается в списке н.м. 1911 г. (6), в этом году в нём учтено 75 дворов и 415 жителей. После ввода в эксплуатацию ж.д.ветки Юрга-Кольчугино станция стала узловой, получив название «Юрга 1». В 1920 г. в посёлке Юрга был учтён 341 двор и 1945 жит., в 1926г.-469 хозяйств и 2172 жит. Для сведения необходимо отметить, что пристанционный посёлок Юрга и бывшая деревня Юрга (старая), возникшая в 1894 г. как выселок из д. Поломошной, два разных населённых пункта, в настоящее время входят в состав Юргинского городского округа.

– Остановочный пункт 3498км – первоначальное название – бараки инженера Кнорре. Бараки получили название от фамилии немецкого инженера-мостостроителя Е.К. Кнорре, были сооружены в 1893-1894 гг. для изготовления металлических конструкций ж.д. моста через р. Томь на Средне-Сибирской ж.д. и проживания строителей моста. В списке н.м. Томской губернии 1899 г. (5) здесь указан жилой барак и 450 жителей, а также механический завод и ж.д. мастерские, в 1904 г. учтён 1 жилой дом и 34 жителя. В 1920 г. на месте барачков инженера Кнорре учтено 2 ж.д.будки и 6 жителей, в 1926 г. на этом месте указан хутор Лево-Томский в котором учтёно 1 хозяйство и 9 жителей.

– Станция Тутальская (3503 км) первоначальное название – станция Поломошная. Такое название станция получила от расположенной рядом д. Поломошной. Дата возникновения станции (как ж.д.объекта )1893 г. указана в списке н.м.Сибирского края (2). В списке н.м.Томской губернии 1899 г. (5) на станции учтён 1 двор (барак) и 40 жит. в 1904 г.– 4 двора и 45 жителей. В 1909 г.станция была переименована, получив современное название от волостного села Тутальское (Талое). В 1911 г. дворы и жители на станции Тутальской и в пристанционном посёлке были учтены отдельно, на станции – 39 дв. и 243 жителя, в посёлке – 33дв. и 273 жителя. В 1920 г.на станции Тутальской учтён 51 двор и 245 жит. и в находившемся здесь же приюте 3 дв. и 94 жит. В 1926 г.на станции Тутальской и пристанционном посёлке совместно было учтено 209 хозяйств и 839 жителей.

– Остановочный пункт 3513 км. – первоначальное название – блок -пост 167 верста. Впервые этот блок-пост, расположенный на 167 версте от станции Обь, упоминается в списке населённых мест Томской губернии 1920 г. (7), в этом году на нём учтено 7 дворов и 37 жителей. В 1926 г. (2) расположение блок-поста указано на 177 км (от станции Новосибирск-Главный), в этом году на нём учтено 11 хозяйств и 52 жителя.

– Обгонный пункт Тальменка (3519 км) – первоначальное название – разъезд Тальменка. Впервые разъезд Тальменка упоминается в списке населённых мест Томской губернии 1920 г. (7), когда на нём было учтено 6 дворов и 29 жит., в списке н.м. Сибирского края (2) сведений об этом разъезде нет.

– Станция Литвиново (3531 км) – первонач. название такое же – станция Литвиново. Впервые эта станция упоминается в списке н.м. Томской губернии 1899 г. (5) как населённый пункт, в котором был 1 ж.д. барак и 20 жителей. Станция получила своё название от близко расположенной д. Литвиновой, существующей с 1687г., в которой на р. Сосновке была сооружена водокачка, подававшая воду для заправки паровозов на станции Литвиново. В 1904 г. на станции было учтено 4 двора и 8 жит., в 1920 г. – 22 двора и 103 жит. В списке н.м. Томской губернии 1911 г. сведений о станции Литвиново нет. Переписью 1926 г. (2) в ж. д. посёлке при станции Литвиново было учтено 72 хозяйства и 335 жителей.

– Станция Яшкино (3537 км.) – первоначальное название – разъезд Яшкино. Дата возникновения посёлка и ж.д. станции Яшкино 1912 г. приведена в списке н.м. Сибирского края (2). В списках н.м. Томской губернии 1899, 1904 и 1911 годов сведений о посёлке и ж.д. станции или разъезде Яшкино нет. В списке н. м. Томской губернии 1920 г. (7) числятся две станции: в полосе отчуждения ж.д.: станция «Яшкино1» (12 дворов и 54 жит.) на 189 версте Сибирской ж.д. от станции Обь и станция «Яшкино» (16 двор. и 95 жит), видимо, при цементном заводе. В 1926 г. в посёлке при станции Яшкино учтено 452 дв. И 1492 жит., в фабрично-заводском посёлке при цемзаводе учтено 226 семей и 810 жит. Первое упоминание разъезда «Яшкино» 1521 версты содержится в договоре об образовании «Первого Западно-Сибирского Товарищества извести и портланд-цемента» от 28.07.1911 г., архив. ок. (ГАНУ, ф. Д-84, оп. 1, д. 1, л. л. 11, 11об.). В этом же документе содержатся сведения об открытии в 1907 г. на землях д. Верх-Пача (в 2 км. от ж.д.) известково-кирпичного производства и заключении Товариществом 21. 02. 1911 г. договора с Управлением Сибирской ж.д. по установке платформы на разъезде Яшкино. Сведения из упомянутого архивного документа свидетельствуют о том, что разъезд Яшкино возник в период 1907-1911 гг. До 1907 г. в сооружении этого разъезда не было необходимости, т.к. не было грузов, требующих их погрузки и выгрузки для перевозки по ж.д. на дальние расстояния, а для пропуска встречных, обгона попутных поездов и посадки-высадки пассажиров рядом существовали станция Литвиново и разъезд Хопкино.

– Обгонный пункт Хопкино (3546 км) – первоначальное название – разъезд Хопкино. Дата возникновения этого разъезда (как ж.д. объекта) 1897 г. указана в списке н.м. Сибирского края (2). В списках н.м. Томской губернии 1899 и 1904 г. сведений о разъезде Хопкино нет. В списке н.м. 1911 г. (6) разъезд учтён как населённый пункт, посёлок Хопкинский Литвиновской волости, в котором числилось 6 дворов и 31 житель. В списке н.м. 1920 г. (7) указан разъезд Хопкино, на котором было 18 дворов и 88 жителей. В 1926 г. в посёлке Хопкино учтено 13 хозяйств и 51 житель.

– Обгонный пункт Кузель (3557 км) – первоначальное название – разъезд Кузель. Дата возникновения разъезда (как ж.д. объекта) 1900 г. указана в списке н.м. Сибирского края (2), в списках н.м. 1904 и 1911 гг. сведений об этом разъезде нет. В 1920 г. на разъезде Кузель учтено 20 дворов и 82 жителя, в 1926 г. – 40 хозяйств и 186 жителей.

– Станция Тайга (3565 км.) – первоначальное название – Томск Таёжный. Датой возникновения станции Тайга считается 1896 г., в июле этого года первый поезд из Тайги прибыл в г. Томск. Место, выбранное для сооружения станции, было мало пригодным для постоянного проживания людей – огромное топкое пространство, мелкий чахлый лес, глинистая почва, скудные источники воды. Однако строительство ж.д. объектов: паровозного депо, водонапорных башен, вокзала и жилых помещений осуществлялось быстрыми темпами, число жителей пристанционного посёлка быстро росло. С 1896 г. до начала 1911 г. число жителей посёлка ежегодно увеличивалось почти на 700 человек. В списке н.м. Томской губернии на 1911 г. (6) в тайге было учтено 1230 дворов и 10100 жителей, в этом году Тайге был присвоен статус безъездного города. В списках н.м. 1899 и 1904 гг. сведений о посёлке Тайга нет. В списке н.м. 1920 г. (7) в г. Тайга без полосы отчуждения ж.д. учтено 9168 жит. и в полосе отчуждения ж.д. 2939 жителей. Переписью 1926 г. в г. Тайге было учтено 2888 хозяйств и 10929 жителей.

– Остановочный пункт Пихтач (3582 км) – первоначальное название –разъезд Пихтач. В списке н.м. Сибирского края (2) датой возникновения населённого пункта Пихтач указан 1875 г., однако эта дата недостоверна, в списках н.м. Томской губернии 1878, 1893, 1899, 1904 и 1911 гг. населённый пункт Пихтач не значится. Впервые Пихтач упоминается в списке н.м. 1920 г.(7) как ж. д. объект (разъезд) и как населённый пункт, в котором было 20 дворов и 84 жителя. Переписью 1926 г. (2) на разъезде Пихтач учтено 26 хоз. и 94 жителя.

– Станция Анжерская (3596 км) – первонач. название такое же – станция Анжерская. Сведений о ж.д. станции Анжерской и посёлке Анжерские копи в списках н.м. Томской губернии 1899, 1904 и 1911 гг. нет. В списке н.м. Сибирского края (2) сообщается, что Анжеро-Судженские копи (как населённый пункт) возникли в 1887 г. В настоящее время в состав Анжеро-Судженского городского округа входит около десятка отдельных угледобывающих посёлков, рассредоточенных на большой территории, и установить, какой из них возник в 1887 г. (и возникал ли вообще именно в этом году) практически невозможно. В истории г. Анжеро-Судженска, опубликованной в интернете, сообщается, что город возник в 1897 г. в связи со строительством ж.д. магистрали и началом добычи угля, а станция Анжерская, одно из первых предприятий города, была в 1895 г. маленьким ж.д. разъездом. Сведения эти достаточно убедительны, но, к сожалению, не указаны источники, из которых они взяты. В списке н.м. 1920 г. (7) в полосе отчуждения ж.д. станции Анжерская учтено 44 двора и 199 жит., в этом же списке вне полосы отчуждения ж.д. в посёлке Анжерские копи учтено 12757 жителей. Переписью 1926 г. (2) в рабочем посёлке Анжеро-Судженские копи учтено 8318 хозяйств и 30199 жителей, в посёлке находился исполнительный комитет Судженского района.

– Станция Судженка (3604 км) первоначальное название – станция Судженская. Дата возникновения станции (как ж.д. объекта) 1896 г. указана в списке н.м. Сибирского края (2). В списках н.м. 1899, 1904 и 1911 г. сведений о станции Судженской нет. В списке н.м. 1920 г. (7) в полосе отчуждения ж.д. на этой станции учтено 60 дв. и 296 жит. в этом же году в посёлке Судженские копи вне полосы отчуждения ж.д. учтено 8845 жителей. Переписью 1926 г. (2) при станции Судженка учтено 63 хозяйства и 218 жит., в пристанционном посёлке Ново-Троицком (возник в 1921г.) учтено 8 хозяйств и 37жителей.

– Остановочный пункт Мальцево (3614 км) – первоначальное название – разъезд Мальцевский.

В списках н.м. Томской губернии 1899, 1904, 1911 и 1920 гг. сведений об этом разъезде нет. Первое упоминание о нём содержится в списке н.м. Сибирского края (2), в 1926 г. на нём было учтено 7 хозяйств и 37 жителей.

– Станция Яя (3624 км) – первоначальное название – разъезд Яя. Дата возникновения разъезда (как ж.д.объекта) 1896 г.указана в списке н.м.Сибирского края (2). Разъезд был сооружен рядом с селом Жарковским на левом берегу р. Яя, от которой и получил своё название. В списках н.м.Томской губернии 1899, 1904 и 1911 гг. сведений о разъезде Яя нет, видимо, в этот период он ещё не являлся населённым пунктом, а рабочие и служащие обслуживавшие движение поездов, проживали в с. Жарковском. Разъезд Яя как населённый пункт впервые указан в списке н.м. в 1920 г. (7) в полосе отчуждения ж.д., когда на нём было учтено 23 двора и 136 жит., в с. Жарковском в этом году был учтен 191 двор и 1467 жит. Переписью 1926 г. пристанционный посёлок Яя (58 хозяйств,188 жит.) и с. Жарковское (330 хозяйств, 1569 жит.) учтены как два отдельных селения. Датой возникновения с. Жарковского указан 1761 г., однако, эта дата недостоверна, как и сведения из Википедии о существовании д. Жарковки (Жарковой) и Шигарки (Шегарки) на современной территории посёлка Яя чуть ли не с начала 18 века.Сведений о существовании таких деревень в 18 в. на берегах р. Яи в архивных документах и научных работах нет. Деревни Жаркова и Шегарка (Монастырская) возникли в 17-18 веках в Обском и Запоросском станах Томского уезда, на левобережье рек Оби и Томи.

– Остановочный пункт Почитанка (3632) – первонач. название – разъезд Почитанский. Дата возникновения разъезда (как ж.д. объекта) 1912 г. указана в списке н.м. Сибирского края (2). В списках н.м. 1899, 1904 и 1911 гг. сведений об этом разъезде нет. В 1920 г. на месте разъезда Почитанка в полосе отчуждения ж.д. указан блок-пост будка 278 верста, на котором учтено 3 двора и 18 жит. В 1926 г. на разъезде Почитанском учтено 1 хоз. и 5 жит.

– Станция Ижморская (3640 км) – первонач. название такое же – станция Ижморская. Дата возникновения станции и пристанционного посёлка 1893г. приведена в списке н.м. Сибирского края (2). В списках н.м. Томской губернии 1899, 1904 и 1911 гг. сообщается о ж.д. станции, расположенной в 3 верстах от села Ижморского, но сведений о посёлке при станции нет. В 1920 г. в полосе отчуждения ж.д. при станции Ижморской учтен 21 двор и 105 жит., в посёлке Ижморском вне полосы отчуждения ж.д. учтено 55 дворов и 419 жит. В селе Ижморском в 1920 г. учтено 144 двора и 881 жит. В 1926 г. в пристанционном посёлке Ижморском было учтено 188 хозяйств и 941 жит., в нём находился исполнительный комитет Ижморского района. В селе Ижморском (отдельно от ж.д. посёлка) в 1926г. было учтено 174 хозяйства и 965 жит.

– Станция Бериккульская (3679км) – первонач. название такое же – станция Бериккульская. Первое упоминание о станции Бериккульской (как о ж.д. объекте), расположенной в 7 верстах от села Тюменево содержится в списке н.м. Томской губернии 1899 г. (5). В списках н.м. 1899 и 1904 гг. сведений о ж.д. посёлке при станции Бериккульской нет. В списке н.м. 1911 г.(6) в выселке Тюменевском при станции Бериккульской учтено 33 двора и 143 жит. В 1920 г. в полосе отчуждения ж.д. при станции Бериккульской учтён 31 двор и 100 жит. В 1926 г. на станции Бериккульской учтено 29 дворов и 123 жителя.

– Остановочный пункт Антибесский (3698 км) – первонач. название – разъезд Антибесский. Первое упоминание об этом разъезде содержится в списке н.м. Томской губернии 1920 г. (7) в этом году на нём было учтено 18 дворов и 101 жит. В списках н.м. Томской губернии 1899, 1904, 1911 и 1926 гг. сведений о разъезде Антибесский нет.

Примечание: Наибольшее количество населённых пунктов в полосе отчуждения железной дороги было учтено в списке населённых мест Томской губернии 1920 г. Только на участке ж.д. от блок-поста Чахлово до разъезда Антибесский (на территориях Томского и Мариинского уездов Томской губернии) в 1920 г. было учтено 129 населённых пунктов, включая и охарактеризованные выше. Подавляющее большинство из этих 129 населённых пунктов являлись ж.д. будками, казармами, полуказармами, блок-постами, водокачками с количеством дворов от 1 до 5 и числом жителей от 2 до 25, практически все они постепенно, в течение 20 века прекратили своё существование. Списка населённых мест Новониколаевского уезда Томской губернии 1920 г. не обнаружено, поэтому в приведённой выше краткой характеристике ж.д. объектов (станций, разъездов, блок-постов) от Новониколаевска до станции Чебула включительно, нет сведений за 1920 г. о ж.д. объектах, расположенных на этом участке железной дороги.

### **Библиография**

1. Список населённых мест Сибирского края. Том первый. Новосибирск, 1928г.
2. Список населённых мест Сибирского края. Выпуск 11, Томский округ. Новосибирск, 1929 г.
3. Памятная книжка Томской губернии на 1904 г. Томск 1904 г.
4. Список населённых мест Томской губернии за 1893 г. Томск, 1893 г.
5. Список населённых мест Томской губернии за 1899 г. Томск, 1899 г.
6. Список населённых мест Томской губернии на 1911 г. Томск, 1911 г.
7. Список населённых мест Томской губернии: по данным позднейших переписей (1910, 1917 и 1920 гг.) Томск 1923 г.

**В.И. Косовец, 2012 г.**