

История создания Алтайского отделения железной дороги

и здания железнодорожного вокзала в р.п. Тальменка

В 1890-х годах в России начались работы по сооружению Транссибирской магистрали - Великого Сибирского пути (19 мая 1891г.-1901г.). Планирование железнодорожной сети в Сибири было постоянным объектом пристального внимания петербургских коммерческих банков и местных предпринимателей. Именно в строительстве железных дорог они видели возможность выхода развивающейся сибирской торговли в центральную Россию.

Особый интерес проявлялся к строительству Алтайской железной дороги, так как она должна была стать подъездным путем для Сибирской магистрали, надежной связью во все времена года. Предполагалось, что дорога увеличит вывоз хлеба, оживит алтайскую горную промышленность и активизирует торговлю с сопредельной Монголией.

В марте 1911г. Межведомственная комиссия о постройке новых дорог при Министерстве финансов рассмотрела в числе других и проект сооружения железной дороги на Алтае.

В феврале 1912г. Совет Министров признал необходимость строить Алтайскую дорогу именно в направлении Новониколаевск – Барнаул - Семипалатинск с ответвлением на Бийск. Сооружение Алтайской железной дороги было одобрено Государственным Советом 14 марта 1912г., а в начале июня последовало Высочайшее утверждение этого проекта.

Летом 1912г. началась подготовка к строительным работам. Расчищались от леса участки, заготавливали местный строительный материал. По рекам Иртышу и Оби в Новониколаевск и Барнаул, Бийск и Семипалатинск прибывали в разобранном виде паровозы, вагоны, мостовые конструкции, оборудование и различные строительные материалы. Спешно строились кирпичные заводы, выжигалась известь,

устанавливались паровые лесопильные рамы. Торжественное открытие начала работ по сооружению Алтайской железной дороги состоялось 1 июня 1913 года в г. Семипалатинске при закладке пассажирского здания.

Основные работы начались 1 июля 1913 года и велись одновременно со стороны Новониколаевска, Семипалатинска, Барнаула и Бийска. Для непосредственного ведения работ было организовано 8 строительных участков во главе с инженерами А.К. Пацевичем, Г.В. Ульянинским, А.Л. Орловым, М.В. Бартошевичем и др. Все работы на линии велись подрядным способом. Всего трудилось 19 тыс. рабочих строителей преимущественно «сдельщиков» из числа крестьян местных деревень. На строительстве почти не применялись механизмы (2 экскаватора и несколько автомобилей). Основная масса работ велась вручную и с использованием конного транспорта.

В торжественной обстановке состоялась закладка зданий вокзалов. Возводились гражданские сооружения, водонапорные башни, прокладывались телеграфные линии.

Параллельно сооружению дороги велось строительство трех основных локомотивных депо в Новониколаевске, Барнауле, Рубцовске и двух оборотных депо в Черепаново и Бийске.

Одновременно с железной дорогой строился комплекс на станции Усть-Тальменская. Комплекс построен по типовому проекту в 1913-1914 годах. Он включает в себя железнодорожный вокзал, выполненный в стиле рационалистического модерна, водонапорную башню и 2 однотипных жилых дома, расположенных на привокзальной территории (улица Вокзальная, 29), построенные для железнодорожных служащих.

Благодаря строительству железной дороги и в результате Столыпинской реформы началось бурное заселение Тальменки.

Здание железнодорожного вокзала построено в 1914 году. Тогда это был единственный кирпичный вокзал 4 класса, здесь действовала одна билетная касса и небольшой зал ожидания, рассчитанный на 130 человек. Здание вокзала вытянуто вдоль платформы, одноэтажное, в плане прямоугольное. Оно отражает распространенную схему такого рода построек. Показательна внешняя архитектура вокзала, выполненная в стиле рационалистического модерна. Продольные фасады организованы равномерным шагом крупных удлиненных окон, центральная ось их отмечена двумя асимметричными выступами, увенчанными невысокими аттиками. Подчиняясь эстетике модерна, кирпичный декор в виде наличников, межоконных поясков, накладных деталей на пилястрах носит плоскостной, линейно-геометрический характер. Побеленные вместе с пилястрами эти элементы контрастно выделяются на фоне окрашенных стен. Для построек данного типа характерны широкие, разграфляющие стены пояски, наличники и тонкие линейные накладки на пилястрах.







15 января 1915 г. открылось временное движение между Новониколаевском и Бийском, с августа 1915г. между Барнаулом и Семипалатинском. Окончательное открытие дороги задерживал мост через р. Обь у Барнаула. Его приняли 25 сентября 1915 г. 21 октября состоялось официальное открытие Алтайской железной дороги, открылось сквозное товаро -

пассажирское движение на всем протяжении от Новониколаевска до Семипалатинска 654 км (или 751,2 верста) и от Алтайской до Бийска 148км. На дороге имелось 22 станции, из них 17 на главном направлении: Новониколаевск, Бердск, Черепаново, Евсино, Усть-Тальменская, Повалиха и др., 3 технических разъезда, 50 площадок для неоткрытых разъездов. Максимальная скорость грузовых поездов предусматривалась 35 верст в час.

В мае - июне 1918г. Алтайскую дорогу захватили белогвардейцы, которые хозяйничали здесь до декабря 1919 года. Станция Усть-Тальменская стала местом наиболее ожесточенных боев белой армии с красногвардейцами, так как здесь располагался важный стратегический объект - железнодорожный мост через р. Чумыш. На старом железнодорожном мосту можно и сегодня лицезреть вмятины от пуль, оставленных белогвардейцами и красными революционерами во время ожесточенных боев за мост ч/з р. Чумыш.



Дорога и судьбы людские

Судьба российских железных дорог практически на всех этапах, начиная со строительства эксплуатации до дальнейшего существования и развития связана с людьми, которые проектировали, строили, эксплуатировали и совершенствовали её. Поэтому строителей стальных магистралей можно смело назвать первопроходцами. Именно им пришлось прокладывать новые железные дороги там, где ещё не жили люди, в условиях, когда каждый пройденный километр требовал отдачи всех сил и умения.

Строительство требовало огромного количества рабочих разных профессий. Так, на сооружении Алтайской железной дороги в 1913 году трудилось 19 тыс. человек. Рабочий день продолжался 10 часов и более. Как описывают очевидцы, от зари до зари шли друг за другом на насыпь люди с тачками. Землекопы по набросанным через колдобины доскам подвозили грунт. Но как бы то ни было, железнодорожная нить продолжалашивать сибирское пространство. 3 года понадобилось строителям, чтобы закончить работы по сооружению Алтайской железной дороги (1912-1915 гг.).

В пределах Тальменского района на линии Алтайской железной дороги находилось несколько разъездов, которые обеспечивали пропуск встречных поездов, охрану и надлежащее качество эксплуатации железнодорожной ветки. О том как жили и трудились эти люди в 40-60-е годы прошлого столетия рассказывают сами жители бывшего разъезда 155-й километр, который был расположен в 3-х км от станции Усть – Тальменская в направлении на Новосибирск, Полянская М.Г.- пенсионерка и Евсеева Н.С. – профессор Томского Государственного Университета, доктор географических наук.

«Разъезд на 155 км образован в 1913 г.

В разные годы проживало до 10 семей (Костюк, Клочковы, Сотниковы, Ахаевы, Чигишевы, Сорокины, Наволокины, Огневы, Шахворостовы, Торшины, Коньшины, Гладневы).

Профессии: Бригадир пути – Костюк С.З.

Путевые рабочие - Чигишев Е., Шахворостов Н., Торшин П. и др.

Стрелочники (дежурили на переезде) – Сотникова О., Ахаева С., Чигишева А.

Путевые обходчики (их обязанность – ночные дежурства на закрепленном за бригадой 155 км участке железной дороги) – Наволокин К., Клочков И.

Женщины, проживавшие на разъезде, были, в основном, домохозяйками. Общее число жителей в лучшие годы (1960 – 1963 гг.) доходило до 45 человек. Из них 16 детей. До Тальменки добирались пешком, иногда – на попутных машинах.

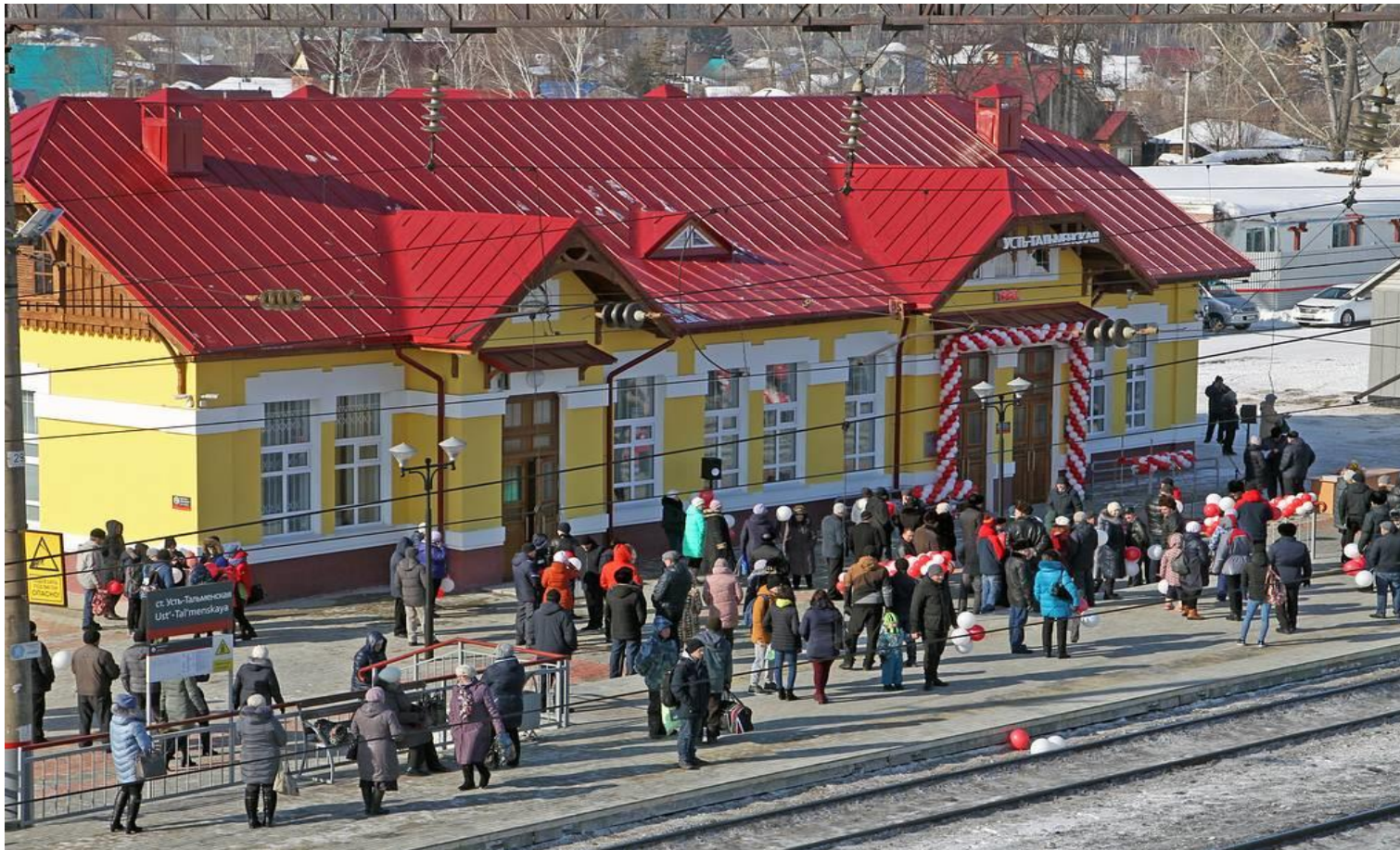
До 1961 г. железная дорога была военизирована. У железнодорожников были отдельные медпункты и образовательные школы.

Железную дорогу в районе Тальменки – Красного бойца электрифицировали в 1963/65 гг.



В 2018 году началась масштабная реконструкция здания железнодорожного вокзала. Реконструированный вокзальный комплекс станции Усть-Тальменская торжественно открыт 25 февраля 2019. В мероприятии приняли участие начальник Западно - Сибирской железной дороги Александр Грицай и губернатор Алтайского края Виктор Томенко. Руководитель магистрали Александр Грицай отметил, что вокзал, которому уже более 100 лет, подвергся коренной реконструкции. - Вокзалом ежедневно пользуются почти тысяча пассажиров. Для нас было крайне важно создать для них более доступные и комфортные условия пребывания, - сообщил он. В рамках проведенных работ были полностью отремонтированы внутренние помещения, почти вдвое увеличена площадь зала ожидания с установкой систем кондиционирования, обустроены туалетные комнаты. Полностью заменены деревянные перекрытия и кровля. Вокзал оборудован современным оборудованием – табло с информацией о прибытии и отправлении поездов, табло с расписанием поездов, а также полностью подготовлен для обслуживания маломобильных пассажиров. Здание оборудовано также охранными системами, системами пожарной сигнализации и громкоговорящего оповещения. В ходе реконструкции был восстановлен исторический облик вокзала, сохранены цветовые решения фасадов, их декоративные элементы. Территория вокзального комплекса также претерпела ряд изменений – была модернизирована пассажирская платформа для обслуживания маломобильных пассажиров – обустроена тактильными указателями и пандусами. Инвестиции в реконструкцию вокзального комплекса на станции Усть-Тальменская составили порядка 75 млн. рублей.





Рожаева Нина Николаевна, географ-краевед, учитель;

Костюк Юлия Анатольевна, учитель истории

МКОУ «Тальменская СОШ №3»