

История строительства и эксплуатация объектов водоснабжения на станции Юрты

Исследовательская работа

Выполнена: Бабием Данилом

Андреевичем,

учеником 9 класса МКОУ СОШ № 24

р.п. Юрты Тайшетского района

Иркутской области.

Научный руководитель: Серебрякова

Нина Ивановна, учитель географии

МКОУ СОШ № 24 р.п. Юрты.

Почтовый адрес школы: 665075 Иркутская область,

Тайшетский район, р.п. Юрты, Школьная,9.

Тел.6-11 – 14.

Электронный адрес: chola24@.ru

Юрты, 2013.

Оглавление

1. Введение	стр.2-4
1.1.История исследовательской проблемы. Обзор литературных источников.	
1.2. Цель, задачи и актуальность исследования.	
1.3. Место и сроки выполнения работы	
1.4. Методы исследования.	
2. Основная часть	стр.5-13
2.1. История возникновения станции Юрты на Транссибирской магистрали	
2.2. История возникновения устройств водоснабжения	
2.3. Технические характеристики сооружений	
2.4. Обслуживающий персонал	
2.5. Современное состояние системы водоснабжения в Юртах.	
3. Заключение. Выводы по работе.	стр.14
4. Список литературы.	стр.15
5. Глоссарий.	стр.16
6. Приложение:	
6.1. Картина художника П. Пясецкого «Путь к Тайшету»;	
6.2. Фотоснимок Н.П. Хорошкевича «Рабочие на станции Юрты»;	
6.3.Фото «Укладка путей вручную»;	
6.4.Схема участка ж.д. от Решот до Тайшета;	
6.5.Фото Н.П. Хорошкевича «Карьер по добыче балласта в Юртах»;	
6.6. Фотоснимки Меньщикова А.Г., Смушкина С.У., Зотовой З.В., Глинских;	
6.7. Карта – схема однопутной и двухпутной ж.д. на станции Юрты;	
6.8. Фото водоподъёмного здания, водонасосной станции (вид снаружи и внутри);	
6.9. Справка о водоснабжении Юртинского городского поселения;	
6.10. Перечень подземных скважин в Юртах.	

1. Введение. История исследовательской проблемы.

Любой человек, совершающий поездку по Транссибирской магистрали, обязательно обращает своё внимание на красивые кирпичные сооружения, расположенные почти на всех станциях. Многим известно, что эти сооружения возведены ещё в царские времена и являются уникальными объектами инженерного искусства.

Но мало кому известно, кто является проектировщиком этих архитектурных сооружений, кем они были построены и как они функционируют?

Первым исследователем систем водоснабжения можно считать инженера п.с. К.А.Оппенгейма. В 1914 году он создал систематический указатель узаконений и общих распоряжений по МПС. Затем В.В.Чагин и Ю.Л.Ильин «Стальное звено Транссиба» (1998 г.)

Своей работой я хочу привлечь внимание общественности, чтобы сохранить и сберечь объекты водоснабжения для будущих поколений.

Сегодня Транссибирская магистраль – это двухпутная электрифицированная железнодорожная линия, оборудованная современными средствами информатизации и связи. Время в пути скорого пассажирского поезда составляет семь суток.

Обзор источников.

1. Комарова Т.С. «Наивеличайшая между всеми в российской империи». Красноярский краевой краеведческий музей. Красноярск. 2012.

В разделе книги «Пути сообщения» автор приводит статистические данные по Великому Сибирскому пути: « В ходе строительства магистрали было уложено 12 миллионов шпал, перемещено более 100 миллионов грунта. Только в 1900 году «чугунка» (как её звали в народе), перевезла 1 250 000 человек, поездка через всю Сибирь составляла 15 - 16 суток. Строительство Транссиба сравнивалось на Западе с открытием Америки».

2. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 5, 1991. Статья «Памятники инженерного искусства», написанная группой авторов Бушиным А.В., Васяновичем В.И., Игумновым Б.А., посвящена строительству мостов по Транссибу (стр.69).

3. Рождённые Транссибом. Очерк истории локомотивного депо станции Тайшет. Автор А.М.Родионов. Иркутск, 2006., стр.5-9.

4. Список памятников земли тайшетской. Автор Миронова Н.В. подчёркивает принадлежность водонапорных башен и водоподъёмных зданий к памятникам архитектуры.

5. Этапы большого пути. Российские железные дороги. ВСЖД. Тайшетский филиал. Автор В.П.Карих освещает хронику важнейших событий по Транссибу. г.Зеленогорск, 2003.

6. Ж.Д.России. История и современность в фотодокументах. Авт.Г.М.Фадеев, П.С. Анисимов. Из-во Агентство «Петро – Ньюс», Санкт – Петербург,1996. Глава 5 «Великий Сибирский путь» с.101- 143.

7. Ж.Д.транспорт в Восточной Сибири из XIX в XXI век. К 100-летию Транссибирской магистрали в 2-х томах. Глава «Устройство водоснабжения.

8. По шпалам из века в век. Очерки истории путевого хозяйства Красноярской железной дороги (1893 – 2011). Красноярск. ООО «Удачный экспресс», 2011, стр.23 – о технических характеристиках водоподъёмных зданий и авторах инженерных сооружений.

9. Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге (1899- 1999). Красноярское кн.из-во, 1998. Автор Чагин В.В., «Водоснабжение и водоотведение», стр.327 – 336.

10. Журнал «Эхо планеты» № 9, 2011 г. В статье Ражджаб Мамедов «Как Россия опоясала Сибирь» описывает историю строительства дороги и условия жизни рабочих ж.д.

11. Газета «Красноярский рабочий от 08.2003. Ст. Коминта Попова «Великий Сибирский путь». Автор указывает численность населения в Красноярске до и после строительства дороги, а также новые данные о стоимости строительства.

12. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901 – 1902 г.г. В нём имеются сведения о станции Юрты.

13. Создание Великого Сибирского пути. Авт. Ю.Л.Ильин. Т.1 «Устройство водоснабжения», с.165-166. Из-во «Евросиб», С-Петербург, 2005.

14. Восточно- Сибирская ж.д, магистраль. Путь в 100 лет (1898- 1998). В.Г. Третьяков. Автор подчёркивает экономическое значение строительства магистрали. Иркутск, из-во Иркутского университета, 1998.

Указанные выше источники предоставлены сотрудниками музея истории Красноярской ж.д. (Медведевой Т.Н.), а также работниками научной библиотеки г. Красноярска.

В распоряжении исследователя были фонды библиотеки при Краевом краеведческом музее:

1. Списки населённых пунктов в Енисейской губернии Урянхайского края. Красноярск. Типография Енисейского Губернского Союза кооператоров, 1921. С.40 – Канский уезд.
2. Справочная книга. Самоучитель для ж.д. мастеров и десятников с чертежами на 40 отдельных листах. Автор - инженер путей сообщения Б.П. Белоцерковец. Стр.232. Правила о постройках, складах, раскопках и рассадках вблизи линий ж.д. Ст.3 о водоснабжении станций; ст.4 – водопроводы.
С. –Петербург, 2009.
3. Краткий обзор коммерческой деятельности Сибирской ж.д. за 1900 год. Томск. Товарищество «Печатня С.П.Яковлева», 1092. Работа станции Юрты в 1900 году.
4. Труды совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Т.1, 1907. Иркутск, лито-типография М.П.Окунева, т.2, 1908.
5. Инструкция № 5 артельным старостам. Общество Алтайской ж.д. Ново – Николаевск, 1915. П.8 «По наблюдению за искусственными сооружениями».
6. Систематический указатель узаконений и общих распоряжений по МПС. Инженер П.С. Оппенгейм. Водоснабжение станций. М., 1914.
7. Каталог экспонатов Сибирской ж.д. на Омской выставке 1911г. Приборы для водокачки. Томск. Печатня Яковлева. 1911.

1.2. Цель исследования:

изучить историю возникновения, значение объектов водоснабжения Юртинского городского поселения в прошлом и их современное состояние.

Задачи:

1. Изучить архивные, краеведческие, исторические материалы по теме исследования;
2. Совершить поездку в Красноярск для поиска необходимых источников;
3. Изучить техническую документацию объектов водоснабжения МУП «Энергопром»;
4. Составить карту – схему участков одноколейного и двухколейного пути на станции Юрты;
5. Совершить экскурсии на водоподъемное здание железной дороги и водонасосную станцию МУП «Энергопром».

Актуальность исследования: объекты водоснабжения имеют стратегическое значение и должны содержаться в надлежащем виде; они не должны являться предметом торгов и принадлежать частным лицам; они должны быть взяты под охрану государства как образцы инженерного искусства

1.3. Место и сроки выполнения работы.

Отбор необходимого для исследования материала проводился в: Тайшетской городской библиотеке, научной библиотеке Красноярска, музее истории Красноярской ж.д., библиотеке краевого краеведческого музея. Обработка материалов и написание работы осуществлялась в весенне-осенний период 2013 года.

2. Основная часть

2.1. История возникновения станции Юрты

Откуда такое непривычное для сибиряков название – Юрты? Версий много. Одна из них относится к далёкому 1870 году, когда проводились изыскательские работы для строительства Сибирской железной дороги. На пологом холме геологи увидели три юрты, где жили тофалары, и в своих рабочих документах сделали отметку о предполагаемом разъезде, назвав его Юрты.

По другой версии, название станции связано уже непосредственно с началом строительства Великой Сибирской магистрали в 1887 году, когда все близлежащие селения обязаны были предоставить гужевой транспорт и людей на работы по отсыпке земляного железнодорожного полотна. Был разбит временный посёлок, где проживали русские, буряты, тунгусы, тофалары, а их жилищами были юрты¹.

В 1897 году здесь был разъезд – маленькая будочка, в которой жил путевой обходчик². Когда начали строить железную дорогу, привлекли местное население, привезли бурят с их мохноногими лошадками, расселили их в Мозаихе (ныне остановка Ново – Николаевка, названная именем царя). (рис.П.Пясецкого «Разъезд Юрты» в приложении).

Тачками, на лошадях, носилках насыпались местами крутые насыпи, повороты. Много жизней унесла дорога. Захоронения остались в виде холмов вдоль дороги. Жили рабочие семьями в стойбищах по ходу строившихся путей палаточного типа жилищах – юртах. Как свидетельствуют первые поселенцы (Меньшиковы), отсюда возникло название станции Юрты на втором участке дороги от Красноярска до Иркутска. Позднее появились первые в этих местах земледельцы (фото Н.П.Хорошкевича в приложении).

Станция Юрты V класса. Вблизи селение Половина – Черемховское, на большом Сибирском тракте, Канского уезда Конторской волости Енисейской губернии. 470 домов общего пользования. Главное занятие жителей - хлебопашество³.

1. Моя малая Родина. Сборник краеведческих материалов посёлка Юрты. Школьное объединение «ОМИР» и клуб «Поиск». Иркутск, 2006.
2. Картина художника Пясецкого «Путь к Тайшету» - разъезд Юрты
3. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге 1901 – 1902 г.г., с.322.

В библиотеке Красноярского краеведческого музея имеются списки населённых пунктов Енисейской губернии, в них упоминается и о наших Юртах⁴.

Юрты, выселок.

Число наличных хозяйств:

- старожильческих – 6
- переселенческих – 11
- прописных к обществу – 12
- посторонних – 5.

Численность мужчин – 41 человек, в том числе трудоспособного возраста - 15, женщин – 38, всего населения обоого пола – 108; наёмных рабочих – 12.

Число людей, занятых промыслами и заработками – 12.

Кроме численности населения, указывается количество домашних животных: 36 лошадей, 32 коровы, 26 овец, 18 свиней. Площадь выкашиваемых покосов 55,5 казённых десятин.

Как видно из приведённых цифр, каждый третий житель Юрт имел личное подсобное хозяйство и возделывал землю.

В «Кратком обзоре коммерческой деятельности Сибирской железной дороги» за 1900 год приводятся данные о работе станций (таблица в приложении)⁵. Мы взяли для сравнения работу станции Юрты и станции Тайшет по следующим показателям:

1. По количеству отправленных пассажиров I, II, III и IV классов, переселенцев, воинских чиновников, арестантов и конвоируемых – **Юрты** – 1178 человек

Тайшет – 2597.

2. По количеству отправленных грузов большой и малой скорости – 4585

24 604.

3. По количеству выданных грузов – 14 543

43 992.

4. В скольких верстах от данной станции населённые местности, и какие именно, из которых доставляются грузы на дорогу и какой именно:

Юрты – деревня Черемхово $\frac{1}{2}$ версты доставляла на станцию для отправления исключительно овёс и муку в весьма ограниченном количестве.

Станцию Тайшет обслуживали село Бирюса, Конторка, Байроновка, Окульшет.

5. Размер населения обоого пола : Юрты 270 человек, Тайшет – 1 100 человек

6. Стоимость с пуда разных грузов за подвозку к станции в различное время года: Юрты 1 копейка с пуда, Тайшет – от 2 до 4 копеек.

4. Списки населённых пунктов Енисейской губернии Урянхайского края. Канский уезд. С.40.Красноярск, тип.Енисейского губернского союза кооператоров, 1921.

5. Краткий обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за 1900 год. Томск. Товарищество «Печатня С.П.Яковлева», 1902.

7. Какие имеются близ станции фабрики, заводы, большие мельницы и лесопильни, кому они принадлежат и где находятся; размеры производства по количеству вырабатываемых продуктов – фабрик и заводов поблизости не имеется.
8. Постоянно ли совершается доставка на станцию грузов или же в определённые месяцы: постоянно.
9. Имеются ли в окрестностях ярмарки и их оборот: ярмарок нет.

Как видно из приведённых данных, станция Юрты была меньше Тайшета и по численности населения и по количеству перевозимых грузов.

В таблице указаны данные работы станции Юрты в период с 1900 по 1909 годы.

До 1903 года количество отправленных грузов увеличилось на станции Юрты с 11 358 до 16 791 пудов, в 1904 – 1905 г.г. резко уменьшилось (Русско – Японская война). В 1909 году количество перевозимых грузов уже составило 243 635 пудов пассажирской, большой и малой скорости. Для отправления доставлялся преимущественно хлеб. Прибывали грузы: мука, лесной строительный материал, дрова, рыбные, мясные товары. В документе указано: станция Юрты, 349 верста от Красноярска.

В 1908 и 1909 г.г. на увеличение грузооборота повлияли грузы по переустройству дороги: балласт, известь, цемент, камень и другие строительные материалы ⁶ (Фото Н.П.Хорошкевича «Балластный карьера на станции Юрты в приложении).

2.2. Устройство водоснабжения на станции Юрты

Основная деятельность предприятий службы гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения направлена на выполнение программы текущего, капитального ремонта, а также эксплуатацию производственных зданий, жилищного фонда и объектов социально – культурной сферы, находящихся на балансе дороги.

Первым объектом водоснабжения на станции Юрты была насосная станция (водокачка), построенная в 1898 году. Это было типовое здание, поэтому воспользуемся техническими характеристиками из источников.

Она была построена на бутовом фундаменте, стены были кирпичными. Водонапорный бак был металлическим, клёпаным, толщиной вверху 3-4 мм, внизу от 4 до 8 мм, днища – толщиной 6-9 мм сферической формы.

Напорные и разводящие сети укладывались из чугунных раструбных труб диаметром 75- 200 мм. Раструбы труб чеканились свинцом. Для подачи воды применялись пульзометры, эжекторы и поршневые паровые насосы. Эти приборы изобретены Петшем и назывались очень просто «Качай» и прибор Тальберга.

6. Краткий обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за 1900 год. Томск. Товарищество «Печатня С.П.Яковлева», 1902.

Для выработки пара для поршневых паровых насосов системы «Вортингтон» использовались паровые водотрубные котлы системы Шухова, Сарафа и Лешапеля.

Водокачка предназначалась для заправки паровозов водой, а также для обеспечения водой местных жителей. Согласно «Нормам технических условий» от 2 декабря 1905 года, были определены источники водоснабжения, количество воды на каждом пункте (п.78 циркуляра водоснабжения), установка стерилизаторов – кипятильников «Экономия» системы Якова Борю⁷. Ввиду жёсткости воды паровозы промывались после 2 500 км пробега. Промывка паровозов осуществлялась на станции Иланская. Водоёмные здания были спроектированы Густавом Гантке⁸. Жители первых улиц станции Юрт брали воду из колодцев, вырытых на теперешней улице Ленина, Октябрьской, Крупской. Также ходили мыться в душевую при водокачке, пока не построили своих бань⁹.

Вода закачивалась из запруды ручья Поперечного с помощью парового насоса. Пар получали при сжигании угля, подаваемого в топку. Уголь для котельной возили в специальном коробе, поэтому при водокачке держали коня. К водокачке подходил одноколейный железнодорожный путь. Здесь же располагалось деревянное здание станции (карта – схема в приложении). За водокачкой был разработан карьер по добыче балластного материала (снимок в приложении). На станции Юрты было две паровых машины, на которых работал Тебеньков Г.Ф.

К водокачке были пристроены жилые помещения для трёх семей и баня¹⁰.

К сожалению, не сохранились архивные данные о том, кто являлся первым начальником станции. Не удалось найти и фотоснимка Юртинской водонасосной станции. По воспоминаниям старожилов и людей, живших здесь до 1957 года (Глинских, Боголей, Рущенковых), с 1946 по 1957 г. здесь работал Смушкин Сергей Устинович. Главным машинистом был Семён Петрович Рущенков. Также здесь трудились Тебеньков Григорий Фомич, 1896 г.р., Потапов Сергей Михайлович 1919 г.р., Шапорев Григорий Антонович 1897 г.р. (фото работников водокачки в приложении).

Удалось установить, что с 1921 года по 1973 начальником станции Юрты являлся Меньщиков Алексей Григорьевич, 1904 г.р. (фото в приложении)

Из документа «Условия найма трудового договора» следует, что Меньщиков Алексей Григорьевич 1904 г.р., образование низшее, член ВКП (б), начал работать на ж.д. с 1 апреля 1928 года в качестве рабочего ремонта путей 5 разряда с окладом в 52 рубля 25 копеек.

7. Циркуляр при устройстве водоснабжения на железной дороге. 1913 г. (с изменениями).

8. Стальное звено Транссиба. В.В. Чагин. Красноярское кн.из-во, 1998., с.328.

9. Воспоминания Глинской (Копкиной В.И.)

10. Воспоминания Смушкина С.У.

Как путевой рабочий, на пять лет работы он получил 2 пары валенок и три полушубка. За многолетний добросовестный труд в 1970 году Алексей Григорьевич был награждён Орденом Ленина (фотокопии Меньщикова А.Г., его наград и встреча с краеведами школы в приложении).

Смушкин Сергей Устинович 28.02.1925 г.р. старожил п. Юрты, участник Великой Отечественной войны. С 1943 по 1949 г.г. проходил службу в Советской Армии, лечился в госпитале по поводу ранения грудной клетки в годы войны (справка о ранении в архивах клуба «Поиск»).

В 1949 году Иланское отделение Красноярской железной дороги назначило Смушкина С.У. на должность машиниста водокачки паровых котлов. В 1961 году ему был присвоен третий разряд¹¹. Начальником отделения водоснабжения и санитарно – технических устройств Красноярского отделения ж.д. являлся А.Г.Гребнев. По его распоряжению Смушкин С.У. был переведён в 1957 году машинистом водоподъёмного здания ж.д. с окладом 125 рублей 80 копеек.

За добросовестный труд Смушкина С.У. неоднократно поощряли Почётными грамотами и денежными премиями. А к празднованию годовщины Октября его вызвали на станцию Иланская к начальнику Марченко и вручили транзисторный радиоприёмник (фото выпускников ж.д. школы станции Иланская в приложении).

В связи с закрытием водокачки в 1957 году ж.д. пути были разобраны, а здание вокзала перевезено на улицу Ленина и приспособлено под баню ещё в 1933 году, когда была проложена двухпутная ж.д. на 2 км южнее прежней.

В Юртах местные жители до сих пор употребляют в своей речи выражение «старая линия» и «новая линия». Одноколейный путь проходил с запада на восток по улице Путевой, мимо балластного карьера, далее в направлении на деревню Еловка и Конторку. До сих пор сохранились насыпи старой одноколейной железной дороги.

В 1957 году станции Юрты был присвоен статус рабочего посёлка, и началось строительство Юртинского ЛДК¹². Первым председателем поселкового Совета была назначена Ходенко Екатерина Марковна.

В 1966 году в связи с упразднением Иланского отделения дороги личный состав передан в ведение начальника станции Иланская. Сергей Устинович продолжал работу машинистом до 20 октября 1965 года на паровых котлах Шухова площадью нагрева 19,5 кв.м и 35 кв.м на твёрдом топливе и паровых насосах на снабжении паровозов водой широкой колеи МПС (записи в трудовой книжке Смушкина С.У.).

11. Из копии трудовой книжки Смушкина С.У.

12. Архивные материалы краеведческого клуба «Поиск»; 13. Воспоминания Глинской В.И. (Копкиной), 1939 г.р.

Сергей Устинович отработал на этой должности до 30.06.1989 года и был уволен в связи с уходом на пенсию по возрасту. По нашим подсчётам, исходя из записей трудовой книжки, общий стаж Смушкина С.У. составляет 48 лет, 4 месяца и 26 дней. На сегодняшний день это старейший коренной житель нашего посёлка.

В нашем посёлке проживают люди, которые в далёкие 50-е годы проживали на водокачке. Нам удалось встретиться с Глинской (Копкиной) Валентиной Ивановной, 1939 г.р., и записать её воспоминания¹³. Её муж, Глинский Владимир Лаврентьевич, 1932 г.р., работал на водокачке кочегаром. Проживал в однокомнатной квартире при водокачке с женой Валентиной и сыном Вячеславом (фото семьи Глинских).

Глинские держали подсобное хозяйство – коров, свиней, кур, гусей, уток. Огороды распахивали большие, на пригорке; выращивали картофель, кабачки, тыкву, капусту. Жили дружно, вместе с семьёй Руценоква Семёна отмечали праздники. Валентина Ивановна помнит, как однажды на водокачке случился пожар, но квартиры не пострадали, удалось вовремя затушить очаг возгорания в котельной (дату пожара она не помнит). Она с грустью вспоминает молодые годы, своего покойного супруга и сожалеет, что здание водокачки было растащено по кирпичам местными жителями, и никто из юртинцев не подумал сохранить его как памятник архитектуры.

Важным событием в истории ж.д. строительства в Сибири стало сооружение второй колеи или второго пути Сибирской магистрали. Она строилась в 1907 – 1915 годах отдельными участками. Ширина земляного полотна составляла 526 см в насыпях и 506 см в выемках вместо 610 см. Упрощались технические нормы, это было сделано для удешевления строительства дороги. Завершено строительство второго пути к октябрю 1912 года от Иркутска до Байкала.

Параллельно со строительством вторых путей производились работы по усилению водоснабжения – замена насосно-силового оборудования на более производительное, строительство новых водонапорных башен, дополнительных разводящих путей, установка гидроколонн¹³.

Все производственно – технические здания объектов водоснабжения строились основательно, на прочном бутовом фундаменте, заложенном ниже глубины промерзания. Стены выкладывались из хорошо обожжённого кирпича на известковом растворе с добавлением яичного белка¹⁴.

13. Стальное звено Транссиба. В.В.Чагин. Красноярское кн.из-во, 1998. С.328

14. Там же, стр.328

Несмотря на то, что на станции Юрты работала водонасосная станция до 1957 года, возле ж.д. путей, к востоку от здания вокзала было сооружено водоподъёмное здание. Архивных данных, указывающих точную дату строительства, нам не удалось получить ни в Иркутском, ни в Красноярском, ни в Томском архиве.

При беседе с Зотовой (Козловой) Зинаидой Васильевной, 1939 г.р., удалось выяснить, что водоподъёмное здание на станции Юрты было возведено в 1909 году. Её дед, Козлов Савелий Артемьевич, 1878 г.р. до пенсии работал на железной дороге (фото в приложении). В 1905 году он купил дом по улице (ныне Ленина), 105, где у купца Широглазова в этом доме была винополка. Было у него пятеро детей. По его стопам пошёл сын Василий, отец Зинаиды Васильевны. Он работал начальником станции Иланская до 1953 года. Потом с семьёй уехал в Солянку, затем снова вернулся в Юрты и стал работать весовщиком на станции. За свой труд он был награждён медалью «Ветеран труда». Умер в 1961 году в возрасте 83 лет¹⁵.

Своим детям и внукам он рассказывал, что водонапорную башню строили рабочие, путейцы, заключённые. По деревьям собирали куриные яйца, замешивали раствор из песка, глины и яиц. Он знал точную дату постройки башни – 1909 год.

При осмотре здания нами была обнаружена часть металлической пластины с двуглавым орлом и цифрами»190 ..». Последняя цифра сбита и не видна.

Муж Зотовой З.В., Семенчук Иван Юрьевич, 1938 г.р. тоже работал слесарем на водоподъёмном здании до самой пенсии. Умер в 2013 году.

Пелюгин Николай Борисович, 1966 г.р., в настоящее время работает слесарем на водоподъёмном здании. Вот что он нам рассказал при встрече: «Раньше здесь заправлялись водой паровозы. Вода подавалась в колонки, установленные с запада и востока от семафора вдоль ж.д. путей. Колонки не сохранились, их сняли в 2001 году, сдали на металлолом. Рельсы для путей отливались на заводах Демидова (на Урале). Бутовой камень везли из - под Конторки с Белого камня. Балласт добывали в карьере к востоку от водокачки, буквально в 200 метрах (фото в приложении). Работали на строительстве водоподъёмного здания каторжане и вольнонаёмные рабочие. Технические характеристики водоподъёмного здания на ст. Юрты:

Высота здания 27 метров, ширина 8 метров, одна входная дверь. Внутри по трубам вверх под давлением 20 атмосфер вода подаётся в специальный бак ёмкостью 100 м³, клёпаный из корабельной стали. Внутри расположены две водоподающие трубы на 400 мм, и две дренажных трубы размером 140 мм.

15. Воспоминания Зотовой З.В.

Из бака вниз по дренажным трубам вода поступает в водопровод, идущий в посёлок на улицы Ленина, Транспортную, Октябрьскую и Кублицкого (карта – схема и фотоснимки водонапорной башни в приложении).

Внутри здания установлена печь, которая отапливается углём в холодное время года, чтобы вода в трубах не замерзала.

На улице Кублицкого расположена насосная скважина (станция), откуда вода подаётся в бак водонапорной башни. Глубина скважины 120 метров».

Всего на территории нашего поселения пробурено 9 скважин (фото и справка Администрации об устройстве водоснабжения в посёлке Юрты в приложении).

Качество воды контролирует служба Роспотребнадзора Тайшетского района. Водопроводные сети установлены в 1958 – 1963 годах. Хлорирование воды производится один раз в год. За исправностью работы механизмов водоподъёмного здания следит ДТВ Тайшетского участка, начальником которого является Пуляров Евгений Валерьевич. При личной беседе он не дал нам никакой информации об охране водоподъёмного здания. Эта организация осуществляет сохранность водоподъёмного здания в Тайшете. Насчёт Юрт он пояснил, что в ближайшем будущем решится вопрос о передаче водоподъёмного здания на баланс Юртинской городской администрации, и железная дорога больше не будет ремонтировать, оплачивать работу слесарей, то есть вообще откажется от оказания каких – либо услуг. В 1958 году в посёлке Юрты была возведена водонапорная башня объёмом 150 м^3 для центрального водоснабжения (фотоснимок в приложении). Строители, приехавшие из Алтайского края, возводили все важнейшие объекты: школы, больницу, кинотеатр, жилые дома, цеха будущего деревообрабатывающего комбината. Возглавлял строительство объектов Сахаров Пётр Васильевич. При встрече с главным инженером МУП «Энергопром» Савченко Н.А., мы получили следующую информацию:

«Данный объект находится в аренде ООО «Энергопром», собственником является Колевата Людмила Анатольевна. Водопользование осуществляется с целью обеспечения населения р.п. Юрты, предприятий посёлка и производственных и хозяйственных нужд ООО «Энергопром» (в т.ч. центральной котельной). Производительность водозабора $1,2 \text{ тыс. м}^3$ в сутки. Подземная вода из артезианских скважин поступает в накопительный подземный резервуар, из подземного резервуара подаётся в водонапорную башню, откуда вода подаётся в водопроводные сети п. Юрты. Общая протяжённость водопроводных сетей п. Юрты составляет 20, 25 км. Износ водопроводных сооружений составляет 80%. Предприятие ООО «Энергопром»

осуществляет производственный контроль за качеством воды» (данные в приложении).

С момента образования отделов водоснабжения на железной дороге начались интенсивные работы по переводу водозаборов из открытых источников подземными. Удалось установить, что первую подземную скважину в Юртах пробурили в 1958 году глубиной 200 метров (таблица в приложении).

Из фондов музея Красноярской железной дороги:

«На станции Юрты построено водоёмное здание ёмкостью 4 куб.сажен. Для подъёма воды установили насосы Вортингтона с паровыми котлами Лешапеля. Почти все устройства водоснабжения на Красноярск – Иркутский участок были поставлены заводом Добровых и Набголец из Москвы. Лишь часть труб была поставлена Санкт – Петербургским труболитейным заводом». Это описание водонапорной башни на станции, а не на территории бывшего ЛДК.

В очерках по истории путевого хозяйства Красноярской железной дороги за 1893 – 2011 годы на стр.23 мы находим ответ на интересующий нас вопрос: Кто же спроектировал водонапорные башни, которые до сих пор представляют интерес как объект промышленной архитектуры?

Ведущий технический отдел под руководством титулярного советника Бориса Остроумова занимался составлением проектов, архитектурно- строительных чертежей, планов, инструкций по постройке зданий и участков пути.

Одним из лучших специалистов службы пути был заведующий чертёжной мещанин Иван Мартынов ¹⁶. Чтобы стать начальником участка или его помощником, нужно было обязательно иметь высшее техническое образование и иметь в своих документах подпись заместителя начальника Сибирской дороги Апполона Михайлова. Специалистов готовили Красноярское ж.д.училище, Томский университет и Санкт – Петербургский институт гражданских инженеров.

Нам удалось найти фотоснимок рабочих 1898 года на строительстве участка дороги от Решот до Тайшета. Строительство Тайшетского участка ж.д. возглавлял инженер Манучаров Василий Львович, проживавший в селе Бирюса. Из очерков по истории мы узнали, что рабочие на строительстве ж.д. получали в день около 4 рублей, в месяц выходило у них 81 рубль. Это были неплохие деньги. Ведь в то время пуд муки стоил 2 рубля 30 копеек.

16.Стальное звено Транссиба. ВВ.Чагин.// Красноярское кн. из-во, 1998.

17.Ж.Д.транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век. К 100- летию Транссибирской магистрали. Т.1, стр.81, т.2, стр.41-4

3. Заключение.

Поставленной цели я достиг. Мне удалось собрать фотодокументы, записать воспоминания старожилов посёлка, непосредственно работающих на железной дороге и хорошо знающих историю возникновения каждого объекта в нашем поселении.

В ходе поисковой работы и анализа изученной литературы, я делаю следующие выводы:

1. В 1897 году на Транссибирской магистрали был разъезд Юрты; заправка водой паровозов осуществлялась на водонасосной станции (водокачке), расположенной на восточной окраине поселения;
2. В 1903 году разъезд Юрты стал ж.д. станцией с численностью населения 108 человек обоего пола;
3. В 1909 году построено водоподъёмное здание с объёмом бака 100 м³ воды на новых путях, проложенных в 2 км к югу от прежнего одноколейного пути; второй путь достроен в 1912 году; предназначалось для заправки водой паровозов и обеспечения водой жителей станции;
4. В годы Великой Отечественной войны через станцию Юрты проходило до 20 поездов в сутки. Заправка паровозов водой производилась с гидроколонок, установленных с западной и восточной стороны станции
5. В 1957 году станции Юрты присваивается статус рабочего посёлка, назначается первый глава Администрации;
6. В 1957 году пути одноколейной ж.д. и здание водонасосной станции разбираются, живущие здесь люди переезжают на новое место жительства; здание водонасосной станции не сохранилось; теперь на этом месте устроена поселковая свалка мусора;
7. В 1958 году сдаётся в эксплуатацию водонапорная башня, построенная бригадой строителей из Алтая. В посёлке устанавливается система водопроводных сетей, пробурена первая артезианская скважина глубиной 200 метров;
8. В настоящее время в посёлке Юрты действуют водоподъёмное здание Тайшетского участка ДТВ и водонасосная станция, принадлежащая частному лицу, МУП «Энергопром» арендует здание станции и осуществляет контроль за исправностью механизмов.

Список литературы

1. Ж.Д.транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век. К 100- летию Транссибирской магистрали. Т.1, стр.81, т.2, стр.41-46
2. Краткий обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за 1900 год. Томск. Товарищество «Печатня С.П.Яковлева», 1902.
3. Попов Коминт. Великий Сибирский путь. Красноярский рабочий. -2003.
4. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901-1902 г.г.
- 5.Списки населённых пунктов Енисейской губернии Урянхайского края. Канский уезд. Красноярск, тип.Енисейского губернского союза кооператоров, 1921, стр.40.
- 6.Стальное звено Транссиба. В. В.Чагин. Красноярское кн. из-во, 1998. Стр.328.
- 7.Циркуляр устройства водоснабжения при железной дороге. 1913 г.

Информаторы: 1. Меньщиков Олег Алексеевич, 1938 г.р., Юрты, Крупская, 31;
 2. Смушкин Сергей Устинович, 1925 г.р., Юрты, Крупская, 37;
 3. Зотова (Козлова) Зинаида Васильевна, 1939 г.р., Юрты, Ленская,18;
 4. Глинская (Копкина) Валентина Ивановна, Юрты, Октябрьская, 25;
 5. Пелюгин Николай Борисович, 1966 г.р., Юрты, Транспортная, 54;
 6. Савченко (Позднякова) Наталья Александровна, 1976 г.р.,
 Пролетарская, 8-2.

Дополнения к статье:фотографии к статье располагаются в альбоме ЖД .

Начальники станции Юрты:1903 год-Петров Александр Павлович

1905 год-Петров Александр Васильевич

1907 год-Федоров Никифор Петрович(из мещанин)

1909 год-Елисеев Петр Петрович(из крестьян)

(данные из Памятных книг Енисейской губернии за эти годы)

1911 год-Богданов Петр Назарович

данные из календаря-справочника по Восточной Сибири за 1911 г.