

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение
«Верещагинский образовательный комплекс»
структурное подразделение Бородулинская школа

Районный историко-краеведческий
конкурс исследовательских работ
обучающихся (4-11 классы)
общеобразовательных школ и студентов
техникумов Верещагинского
муниципального района

Станция Бородулино: история и люди

Автор

Дмитриева Юлия Николаевна

СП Бородулинская школа

ученица 9 класса

Руководитель

Плотникова Роза Аркадьевна

СП Бородулинская школа

учитель истории, обществознания

Верещагино 2020

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Из истории железных дорог Урала	5
Глава 2. «Железная дорога – моя судьба» (воспоминания жителей Бородулино)	15
Заключение.....	35
Список источников и литературы.....	35
Приложения.....	37

Введение

Мы живем в поселке Бородулино, а раньше весь населенный пункт назывался станция Бородулино. Пользуясь возможностями железной дороги, местные жители уезжали жить в Верещагино, Пермь и по всему Советскому союзу. Но и приезжало много квалифицированных специалистов сельского хозяйства, учителя, медики. Данная миграция была связана именно с железной дорогой. И кем бы небыли бородулинцы – тружениками сельского хозяйства, железнодорожниками, учителями, работниками торговли и культуры, нас всех объединяет наша железная дорога - Транссибирская магистраль. Дорога, которая стала для многих судьбой. Дорога, которая в 2019 году отметила 120 - ление.

Раньше других жители Бородулино стали пользоваться услугами железнодорожного транспорта, здесь трудилось большое количество людей, и даже целые династии железнодорожников. Как происходило становление и развитие нашей станции, кто трудился и обеспечивал бесперебойную работу, кто посвятил ей свою жизнь – эти и другие вопросы интересуют современных жителей Бородулино.

В начале работы выдвинута **гипотеза**: станция Бородулино связала в один узел историю железной дороги и судьбы людей.

Цель работы – изучить историю станции Бородулино

Задачи:

1. Собрать и систематизировать материал по истории станции Бородулино
2. Опросить жителей Бородулино, ветеранов железной дороги
3. Проанализировать и обобщить данные

Методы исследования:

1. Опрос жителей Бородулино
2. Поиск архивных документов
3. Анализ информации и документов
4. Обобщение данных

Объект исследования - железнодорожная станция Бородулино.

Предмет исследования - история и люди, работавшие на станции Бородулино.

Актуальность данной работы состоит в том, что до сих пор нет исследования о становлении и развитии станции Бородулино, станции, которая является важнейшим предприятием нашего поселка. Имеется разрозненная информация и воспоминания. Бородулино – наша малая Родина, исследовать ее историю, знать и хранить – наша обязанность.

Практическая значимость данной работы заключается в использовании ее на уроках истории, классных часах, встречах с ветеранами труда в школе, клубе, сельской библиотеке, на сельских праздниках.

Анализ источников и литературы позволяет сделать выводы о наличии точных данных и сведений о строительстве и развитии Транссибирской железнодорожной магистрали, Пермь - Котласская железной дороги, железнодорожных магистралей Урала. Это отражено в архивных данных Перми и Верещагино, в работах Г.А. Литовчено, В.Г. Мельчакова и др. Воспоминания жителей Бородулино и тех, чье детство прошло в Бородулино, иногда сквозят некоторой неточностью, доминирует эмоциональность, что объяснимо.

Глава 1.

Из истории железных дорог Урала

Транссибирская магистраль, Транссиб, или Великий Сибирский Путь - железная дорога, соединяющая Европейскую часть России с её крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными городами. Это самая длинная железнодорожная магистраль в мире. Её протяжённость составляет 9288,2 км.

Строительство Транссиба началось в 1881 году, Когда Император Александр III решил проложить железную дорогу через всю Россию. Основную часть Транссибирской магистрали больше 20 тысяч рабочих строили в течение 25 лет в суровом климате. Строительство завершилось в 1916 году.[8]

Сейчас, чтобы пересечь Россию по Транссибирской магистрали, потребуется неделя. 100 лет назад путешествие занимало месяц — поезд шел со скоростью всего 32 км/ч.[9]

Электрификация линии началась в 1929 году и была закончена в 2002-м. В этот период железную дорогу использовали по большей части для транспортировки грузов, около 30% всего российского экспорта проходило через нее. Затем запустили пассажирские поезда.

Развитие промышленности Урала после отмены крепостного права сковывали примитивные средства транспорта. Транспортную сеть Урала составляли гужевые и речные пути сообщения. Дороги находились в очень плохом состоянии. Водные пути в течение долгой зимы были несудоходны и скованы льдом. А сплав по горным рекам в течение короткого лета был сопряжён с большими опасностями.

Для вывоза продукции горнозаводской промышленности Урала к реке Каме у Перми и была построена в 1878 году Уральская горнозаводская железная дорога. Она протянулась от Перми через Чусовскую, Нижний Тагил до Екатеринбурга. Дорога была островная, не имела входа на общероссийскую сеть железных дорог. Грузы перегружались из вагонов на баржи и пароходы и водным путем доставлялись в Москву, Санкт-Петербург.

В 1898 году была построена Пермь-Котласская железная дорога. Строили ее для вывоза сибирского хлеба к Северной Двине, далее грузы по реке шли до Архангельска, откуда их отправляли за границу. Дорога проходила до станции Котлас через Вятку по территории Удмуртии.

От станции Балезино поезд входил на территорию нынешнего Пермского отделения дороги. Трасса прошла по Верхне-Камской возвышенности, относящейся к восточной окраине Русской равнины, по слабо холмистой местности Удмуртии, водоразделу многих маленьких и больших рек, речушек. Недалеко от станции Кез берет начало могучая река Кама. После станции Верещагино поезд пересекает северную часть Оханской возвышенности.

Пермь-Котласская железная дорога была присоединена к Пермь-Тюменской, и с 1 января 1900 года дорога получила наименование Пермской железной дороги с управлением в городе Перми.

С окончанием строительства Пермь-Кунгур-Екатеринбургской дороги и присоединением ее к Пермской железной дороге было завершено, в основном, формирование Пермского железнодорожного узла.

Перспективы развития железнодорожного транспорта Западного Урала в числе других проблем были рассмотрены на конференции Академии наук СССР по изучению производительных сил Молотовской области в ноябре-декабре 1945 года. В решении конференции говорилось о необходимости усилить направление Шаля-Киров вторыми путями с укладкой тяжелых рельсов – весом 50 кг одного погонного метра, оборудовать автоблокировкой с последующей централизацией станций и постановкой пути на щебень.

Головной болью путейцев была снегоборьба. Тщательно готовились к зиме 1946/47 года. Был разработан оперативный план действий с наступлением метелей и сильных морозов, создан специальный штаб. Предусматривалось при начавшейся метели или снегопаде, если они препятствуют работе по продвижению поездов, привлекать к работе по чистке и уборке снега на узлах и станциях аварийные бригады.

Штаб отделения обязан был обеспечить привлеченных людей пунктами обогрева, организовать круглосуточно горячее питание всех работников, занятых на снегоборьбе, снабдить каждый паровоз 10 деревянными лопатами под ответственность старшего машиниста. В числе особо заносимых станций были станции Пермь II, Григорьевская, Пролетарская, Бородулино, Бахаревка, Кукуштан, Шаля, Кордон, Вогулка, Бизь, Шамары.

Для увеличения пропускной способности дороги было намечено построить второй мост через реку Кама, электрифицировать участок Верещагино-Кунгур и построить новую сортировочную станцию Пролетарская (Пермь Сортировочная). Электрификация позволила бы реконструировать пригородное и местное сообщения путём введения мотор-вагонных секций (электричек).

В 1953 году закончено строительство второго железнодорожного моста через Каму. Существует легенда, что фермы моста были изготовлены в Германии во время войны и немцы везли эти фермы, с тем чтобы, как только будет захвачена Пермь, сразу поставить через Каму второй железнодорожный мост. Легенда не подтвердилась фактами.

Мост был построен на существующих опорах. Перестройка моста под два пути была произведена по проекту, составленному Лентрансмостпроектом. Расширение опор было произведено за счет разборки ледорезов и возведения опор на существующем кессонном основании. Фермы моста действительно были изготовлены в Германии, а одна – в Венгрии, после войны по заказу нашей страны в счёт репараций.

В 1953 году пермская железная дорога была присоединена к Свердловской железной дороге. В 1955 году было отменено военное положение на железных дорогах. В 1957 году на протяжении главного пути отделения – от станции Балезино до Шали – было закончено строительство вторых путей. Начато было строительство вторых путей ещё в предвоенные годы.

В 1961-1962 гг. по главному ходу Балезино – Шаля пошли электропоезда, вместе с электромонтажным поездом №706 участвовал в работах по

электрификации и коллектив Пермского участка энергоснабжения. Силами энергоучастка были выполнены работы по монтажу фидерных линий, реконструкции и электрификации путей электродепо, частично произведен монтаж контактной подвески станции Пермь-Сортировочная.

Одновременно со строительством проводилась техническая реконструкция станций и предприятий: построена и освоена электрическая централизация стрелок и сигналов, автоматическая блокировка, радиосвязь, на локомотивах устанавливались локомотивная сигнализация и автостопы, осуществлено дистанционное телеуправление всеми тяговыми подстанциями.

Под руководством начальника отдела сигнализации и связи отделения И.М. Белых в 1963-1964 гг. силами и средствами дистанции связи, в основном за счет использования внутренних резервов, произведена модернизация существующих видов связи на отделении, созданы новые виды связи.

Ушли в прошлое ручные телефонные станции. Построены и оборудованы автоматические телефонные станции на станциях Пермь II, Кунгур, Пермь-Сортировочная, Левшино, Бахаревка, Верещагино, Чепца, Осенцы. Введена поездная радиосвязь на участке Чепца – Шаля. Полностью радиофицирован весь парк маневровых паровозов и поездных электровозов. На всех погрузочных станциях отделения смонтированы двухсторонние парковые громкоговорящие радиоустройства для движенцев, вагонников, путейцев связистов.

В связи с внедрением на Пермском отделении электротяги и метода узловой работы по твердому графику перестроена вся система технического осмотра и безотцепочного ремонта вагонов на отделении.

В 1967 году создана диспетчерская служба депо с основной задачей – оперативно контролировать и управлять процессом ремонта вагонов (деповским, текущим отцепочным и безотцепочным).

Были пересмотрены организация и технология технического осмотра и ремонта вагонов на ПТО: введен многогрупповой, вместо двухгруппового, технический осмотр поездов; учреждена должность оператора для

круглосуточного руководства работой бригад ПТО и опробования автотормозов в поездах через централизованный пульт; введен диспетчерский контроль за отказами вагонов на гарантийных участках; для работников ПТО установлена парковая телефонная связь, включенная в коммутатор вагонного диспетчера...

Проведена реконструкция Пермского и Верещагинского вагонных депо, в результате чего была создана современная технология ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обеспечивающая высокое качество ремонта.

В 1995 году Верещагинской дистанцией сигнализации и связи на станциях Бородулино и Менделеево были остановлены и пущены в эксплуатацию устройства УКСП (устройства контроля схода подвижного состава), которые позволяют определить наличие волочащихся предметов в подвижном составе.[1]

1.1. Станция Верещагино

В 1894 году Министерство путей сообщения приняло решение о строительстве Пермь-Котласской железной дороги. Цель строительства дороги – выход сибирским хлебным грузам на внешний рынок не только через Балтийские порты, но и Архангельск. Строилась она на средства казны и спешным порядком. По первоначальному проекту была предусмотрена трасса, состоящая из девяти дистанций: Пермь – Шабуничи – Нытва – Очёр – Кленовка – Дебесы – Балезино – Глазов – Вятка – Котлас.

По первоначальному проекту прохождение трассы планировалось через Очер, где намечалось построить крупную станцию, вокзал и депо. Однако бюрократическая администрация Очерского завода не проявила заинтересованности в железной дороге. Их нежелание отдать земли графа Строганова под дорогу привело к тому, что магистраль от Перми после станции Шабуничи была направлена на север и пошла по «казенным землям». Местный старожил В.П. Чудинов вспоминал об этом так: «Строительная комиссия попросила правление Очёрского завода дать временные квартиры для

своих сотрудников, но член правления Власов ответил, что граф Строганов не нуждается в железной дороге. Тогда один из инженеров комиссии – Мелентьев в сердцах перечеркнул в проекте намеченную через Очёр трассу. Обидевшиеся железнодорожники заявили, что очёрцы будут теперь за двадцать пять вёрст киселя хлебать и не раз ещё вспомнят их.

Новое направление трассы по сложному рельефу холмистой гряды вместо прикамской равнины значительно усложнило строительство. При руководящем подъеме 8 тысяч дорогу пришлось поднять на Григорьевском перевале на 150 метров. На территории Вознесенской волости нужно было преодолеть немалые Кукетский и Зюкайский перевалы.

На строительстве дороги, которое началось **в 1895 году**, было занято огромное количество пришедших рабочих. По договору с подрядчиком они ехали из деревень Вятской, Пермской, Казанской и даже Калужской губерний. Это были крестьяне-отходники из бедняков, то есть те, которые не занимались хлебопашеством: либо из нежелания, либо имея клочки неудобной и неухоженной земли. Соблазнившись, по их мнению «хорошей ценой», они ехали на земляные работы, заготовку шпал и другие работы.

Строительство было завершено уже через четыре года после его начала, и **первый поезд через станцию Очерская (Верещагино) проследовал 1 января 1899 года.** [1]

1.2. Станция Бородулино

В 1897 году начала работу станция Бородулино. Она состояла из нескольких вагонов. Один был дежуркой, остальные вагончики были жильём. Первый поезд проследовал как и через станцию Очерскую 1 января 1899 года. Начальником станции был Хлебутин Александр Константинович. Даже в тридцатых и сороковых годах путейцы и паровозники вспоминали строителей недобрым словом за перегон Бородулино - Волегово. Насыпь высотой 21,5 м давала здесь осадку несколько десятков лет. Укреплять её приходилось ежегодно, и за постоянные немалые расходы на ремонт она была названа

золотой. Однако насыпь перед входом в выемку создавала здесь крутой местный подъём, зачастую приводивший к остановке и скатыванию поезда, а при следовании в противоположном направлении – к его саморасцепу или разрыву. [4]

Пишет Юрий Останин: «Железная дорога, построенная в 1896 году, видимо, по названию деревни и получила название Бородулино. Каменный дом в Бородулино строил Павел Иванович Плотников. На первом этаже он содержал бакалейный ларёк. Такой же ларёк был в доме у Гордея Агеева, где торговали спичками, орехами, пряниками и конфетами. В 1900 году в Бородулино открылись крупные бакалейные и мануфактурные лавки очёрских торговцев Мокрушина и Жужгова. Кстати, когда шло строительство железной дороги, хлеб для рабочих поставляли именно бородулинские хлебопеки».

С ростом торговли росло и Бородулино. Характерно, что при застройке Бородулино железнодорожные чиновники выдвигали требование: в первом ряду главной улицы строить дома только в два этажа и обязательно с крышей, крытой железом. Это было по карману только торговцам-толстосумам, которые здесь росли как на дрожжах.

27 февраля 1917 года на станции Верещагино произошёл военный мятеж. По телеграфу передали, что в Санкт-Петербурге революция. К концу 1918 года в Верещагино был сформирован ещё один большой отряд Красной Армии, основой которого были рабочие-железнодорожники. В жестокой классовой борьбе, разгоревшейся в Прикамье летом 1918 года, контрреволюционеры учли особенности зажиточного села Сепыч. Крестьяне здесь имели богатые наделы земли, выращивали много скота. Люди объединились в борьбе за восстановление прежнего порядка. Вспыхнул антисоветский мятеж. От пермского контрреволюционного подполья сепычевские мятежники ждали оружие, и оно пришло на станцию Бородулино в первый же день восстания. Но местные железнодорожники вскрыли вагон и, обнаружив в нём оружие, сообщили об этом в Верещагино. Паровоз утащил этот вагон. Вооруженные

сепычевцы тщательно осмотрели вагоны, но не найдя в них оружия, уехали обратно. [4]

С начала Великой Отечественной войны через нашу станцию нескончаемым потоком пошли эшелоны с войсками на запад, а на восток – эшелоны, груженные оборудованием эвакуированных заводов, санитарные поезда. Начали прибывать эшелоны с эвакуированными из блокадного Ленинграда и Ленинградской области. Люди были страшно истощены, часть из них расселяли по квартирам, остальных отправляли вглубь области и дальше за Урал. Движение через станцию было очень напряженным. Поезда на восток шли по одному пути, второго не было. Это очень сковывало движение поездов, а грузопоток возрос в несколько раз. Чтобы разгрузить железную дорогу и поднять пропускную способность, решено было построить в кратчайший срок второй путь. Зимой началось строительство. На стройке работали мобилизованные из Средней Азии, а также привлеченные колхозники. Работа велась в трудных условиях. Строителям приходилось вручную долбить мерзлую землю и отсыпать земляное полотно под будущий путь. В строительстве принимали участие и жители нашего поселка. [4]

Крушения происходили из-за низкого качества путей. Так, на станции Бородулино в августе 1943 поезд № 41 на входной стрелке потерпел крушение вследствие столкновения с пятью вагонами, оторвавшимися от поезда № 911. Повреждено три вагона и паровоз, перерыв движения составил четыре часа.

Поезд № 911 имел вынужденную остановку на перегоне Бородулино — Волегово на подъёме 0,008. При попытке взять состав произошёл разрыв в двух местах, оторвавшиеся пять вагонов пошли по уклону обратно на станцию Бородулино.

Мой папа, Дмитриев Николай Алексеевич, в 2006 году на перегоне Верещагино-Бородулино во время осмотра пути обнаружил боевую мину времён Великой Отечественной войны, что свидетельствует о крушении воинского состава. Мина находилась в рабочем состоянии и после обнаружения была успешно извлечена и обезврежена.

В 1961-1963 годах для электрификации железной дороги построили ЛЭП – 110 Оверята – Балезино с подстанциями Оверятская, Чайковская, Верещагинская, Менделеевская, Бородулинская. Первым был электрифицирован участок Пермь – Балезино. В 1962 году через нашу станцию пошли электровозы от Перми до Чепцы.

Железная дорога – это не только производство, но и сама жизнь людей, работавших на ней и не только. Жители Бородулино с теплой ностальгией вспоминают железнодорожный медпункт и фельдшера Калинину Анну Георгиевну, железнодорожный магазин и Толпышеву Павлу Терентьевну (все звали Паша или тетя Паша), которая была продавцом и заведующей магазином, красный уголок, где весело проходили праздники для взрослых и Новогодние елки для детей железнодорожников. К сожалению, сейчас этого ничего нет. Только воспоминания.

В 2000 году произведена реконструкция и удлинение путей по станции Бородулино, демонтированы пути на подстанцию, хлебоприемный пункт, весовой. При удлинении 4 - и 2 -го путей впервые на Пермском регионе стал возможен прием длинносоставных поездов, протяженностью до 94 вагонов, а 3- го и 1-го путей до 73 вагонов. После демонтажа путей количество стрелочных переводов сократилось до 11штук, демонтирована пневматическая обдувка стрелочных переводов. В 2002 году станция оборудована диспетчерской централизацией т.е.стало возможным управлять станцией поездным диспетчером из Свердловска. В 2012 году на станции уложен и включен в централизацию еще один стрелочный съезд. В результате чего появилась возможность беспрепятственного пропуска и приема поездов любого направления на каждый из путей.

Сегодня станция Бородулино является станцией 4 класса, не имеет большого путевого развития. Погрузочно-разгрузочные работы не производятся, пассажирские поезда не имеют остановки. Через станцию курсируют 2 пары электропоездов, сообщением Пермь-Балезино. Главные пути уложены на щебеночное основание, на смену звеньевому пути пришел

бесстыковый путь с железобетонными шпалами. Скорость движения поездов по главным путям для пассажирских поездов до 100 км в час и для грузовых до 80 км в час. На станции эксплуатируется 14 стрелочных переводов из них 12 на главном пути на железобетонных брусках с щебеночным основанием., типа Р-65 с маркой крестовины 1/11. Приемный – отправочный путь №3 уложен на деревянные шпалы, рельсы Р-65, балласт асбестовый, вместимость 73 вагона. Приемный - отправочный путь №4 комбинированный рельсо - шпальная решетка, балласт асбестовый, шпалы железобетонные и деревянные, рельсы Р-65, вместимость 93 вагона. Путь №6 после удлинения имеет назначение приемный и предназначен для отстоя вагонов. Несмотря на отсутствие развития станция имеет особое значение в движении поездов. Ввиду подъема 9 0/00 при выезде со станции пропуск грузовых поездов нечетного направления должен осуществляться безостановочно и со скоростью не менее 50 км в час, что создает определенные трудности в работе путейцев, т.к. некоторые виды работ требуют ограничения скоростей ниже 50 км. Также недопустимы сбои и отказы в работе рельсовых цепей, а это совместная работа путейцев и механиков автоблокировки, так как при любой неисправности пропуск нечетных поездов будет невозможен, что вызовет перебои в движении поездов, задержки доставки грузов и пассажирских поездов. В работе станции участвуют несколько служб. Движенцы-5 человек, начальник станции Нечаева Анна Сергеевна, дежурные по станции Нечаева Л.Л., Толпышева С.М., Кудимова А.А., Ракшина А.А., Федорова Ю.В. Механики автоблокировки-3 человека, старший электромеханик Ичетовкин Е.И. Связисты- Нечаев В.М. Путевым хозяйством руководит дорожный мастер Федосеева О.Э., бригадиры пути Коваленко С.Л., Толпышев Е.П., участок обслуживания с 1281-1296 км, монтеров пути 18 человек и дежурные по переезду Иванова В.Г., Коваленко Т.В., Тютикова Н.Н., Голдобина Л.В. Работа всех служб связана и отлажена – железная дорога это единый механизм.

Глава 2. «Железная дорога – моя судьба» (воспоминания жителей Бородулино)

2.1. Калинина Анна Георгиевна, фельдшер железнодорожного медпункта

Воспоминания дочери
Путиной Людмилы Николаевна
учителя СОШ №1 г.Верецагино

Истинный медицинский работник – это тот, кто осознаёт свой долг перед пациентами. Именно такой была фельдшер Калинина Анна Георгиевна, которую с любовью и искренней благодарностью вспоминают те, кому она посвятила 29 лет своей жизни.

Анна Георгиевна родилась 23 сентября 1937 года в посёлке Скальном Чусовского района. Когда началась Великая Отечественная война, отец, Лазейкин Георгий Павлович, ушёл на фронт и в 1942 году пропал без вести. Воспитывала детей, старшего сына и дочь, одна мама, Лазейкина Федора Алексеевна.

Анна Георгиевна всегда мечтала о профессии медицинского работника, но после окончания средней школы по семейным обстоятельствам, так как мама болела и не могла работать, не сразу получилось продолжить обучение. И в 1955 году она была принята на шахту «Скальная» № 1 треста Гремячинскуголь на должность телефонистки. В посёлке Скальном Чусовского района, где они жили, проработала 2 года, помогала матери и семье брата. А в 1957 году успешно поступила в Лысьвенское медицинское училище и уволилась с шахты. Ей очень нравилось учиться, усердно вникала во все дисциплины, была на хорошем счету у преподавателей училища, активно участвовала в студенческой жизни, занималась спортом, особенно любила гимнастику.

В 1959 году окончила полный курс медицинского училища по специальности фельдшер, получила Диплом и по распределению была направлена в Верецагинский район, где была назначена заведующей сельским

Бородулинским медпунктом. Так начался её большой профессиональный путь. Приехав в этот маленький населённый пункт, по существу, Анна Георгиевна осталась один на один с пациентами, но страха и неуверенности не было, сразу начала знакомиться с жителями, изучала состояние здоровья каждого. В посёлке приняли молодого фельдшера приветливо, уважали за доброжелательность, душевность, готовность всегда прийти на помощь и желание помочь каждому. Анна Георгиевна верила, что пациенту помогут не только медицинские препараты, назначенные фельдшером, не градусник под мышкой, а тёплый взгляд, доброе слово, душевный разговор.

В Бородулино Анна Георгиевна познакомилась с Калининым Николаем Михайловичем, и 30 января 1960 года они стали мужем и женой, в этом же году у них родилась дочь Людмила. После отпуска по уходу за ребёнком продолжила свою трудовую деятельность.

А 1964 году, в сентябре, Анне Георгиевне предложили должность заведующей фельдшерским медицинским пунктом станции Бородулино при узловой больнице станции Верещагино Свердловской железной дороги. Теперь её пациентами были все, кто имел отношение к железной дороге, и фельдшеру приходилось добираться в случае вызова и в другие населённые пункты. Проживали железнодорожники не только в Бородулино, но и в деревнях Агеевка, Андроновка, разъездах Путино, Бабики, Волегово. Она была одна на несколько маленьких населённых пунктов, которые находились в семи-девяти километрах от Бородулино.

У Анны Георгиевны не было помощников, некому было заменить её, не с кем посоветоваться, если нужно было оказывать экстренную помощь больному. Вся ответственность за жизнь человека ложилась на неё, нельзя было сомневаться в своих действиях, быть нерешительной, не уверенной в принятых мерах, поддаваться панике, собственным переживаниям и страху, когда речь шла о спасении жизни.

В Бородулино приём больных вёлся в медицинском пункте, или, как сейчас называют, ФАПе. Это было деревянное здание, с печным отоплением,

без водопровода. Перспективы переехать в другое помещение не было. Несмотря на все трудности, Анна Георгиевна и её помощница-санитарка умели навести образцовый порядок, здесь всегда было чисто, тепло и уютно, на стенах – информативные стенды по предупреждению различных заболеваний. И если фельдшер задерживалась на вызове, пациентов встречала санитарка, которой нужно было среди прочих обязанностей прокипятить шприцы, поскольку одноразовых тогда не было, приготовить бикс.

Пока проводился осмотр, больной успевал поделиться с Анной Георгиевной всеми переживаниями, спросить совета, выслушать рекомендации по лечению, приёму лекарств. Многим необходима была, кроме проведения лечебных процедур, моральная поддержка, и Анна Георгиевна, понимая это, всегда оказывала её. Особенно это касалось пожилых людей, которых в большинстве случаев она навещала планово на дому, они её всегда с нетерпением ждали.

В обязанности Анны Георгиевны также входило проведение вакцинации и профилактических медосмотров железнодорожников, выявление и учёт длительно болеющих, контроль над своевременным посещением лечебно-профилактических учреждений больными, состоящими на диспансерном учёте. В конце месяца необходимо было предоставить в железнодорожную поликлинику станции Верещагино отчёт о количестве пациентов, посетивших медпункт, о вызовах, профилактической работе. Составление такой отчётности тоже требовало времени и оперативности. Чтобы всё это выполнять, надо было не просто хорошо работать, а жить работой, трудиться без праздников и выходных, но Анна Георгиевна никогда не жалела о выбранной в юности профессии.

По сути, Анна Георгиевна была для многих, как сейчас принято говорить, семейным доктором, она была и за терапевта, и педиатра, и травматолога, могла поставить диагноз, направить на приём к районному специалисту и настоять на госпитализации. Без сомнения, фельдшер, отработавший

несколько лет в сельской местности один, становится специалистом по самому широкому кругу вопросов.

Особое внимательное отношение требовалось к женщинам, которые готовились стать мамами, с ними велась регулярная работа: Анна Георгиевна проводила многочисленные занятия, навещала на дому, убеждала заблаговременно ехать в родильный дом. И всё-таки было много неординарных ситуаций, среди которых случаи, когда женщина не хотела заранее ехать в больницу, надеясь, что всегда успеет добраться до роддома. Когда становилось понятно, что время упущено и транспортировка опасна как для матери, так и для ребёнка, Анне Георгиевне приходилось принимать роды на дому или в условиях медпункта, а иногда и по пути в Верещагино, в кабине машиниста пассажирского или товарного поезда. Сегодня это трудно представить, но в то время, когда отсутствовал у большинства населения личный транспорт, поезд был быстрым и надёжным средством.

Маленькие пациенты были для Анны Георгиевны самыми любимыми и дорогими, выхаживать их она могла, не считаясь с личным временем и отдыхом. Вообще к детям всегда было со стороны фельдшера особенное, трепетное и тёплое отношение: частые посещения после выписки из роддома, терпеливые подсказки молодым мамочкам, как ухаживать за малышом, чем кормить, как предупредить болезнь. Многие родители, когда ребёнок начинал болеть, не дождавшись часов утреннего приёма или вызова, в отчаянии приходили в дом к Анне Георгиевне ночью, зная, что она никогда не откажет в помощи. Она умела успокоить, вселить уверенность в том, что ребёнок поправится, назначала лечение и впоследствии наблюдала малыша до тех пор, пока он не выздоровеет. Может быть, дети потом этого не помнили, но родители не забывали никогда!

Всех своих детишек Анна Георгиевна знала, пока они сами не становились мамами и папами, умела к каждому найти индивидуальный подход. Но к нерадивым родителям относилась строго и требовательно, делала замечания, если не было надлежащего ухода за ребёнком. И это тоже входило в

обязанности фельдшера, отвечающего за состояние здоровья своих подопечных.

Опыту, знаниям Анны Георгиевны жители доверяли, делились самым сокровенным, никогда не стеснялись её. Надо сказать, что Анна Георгиевна всегда соблюдала профессиональный этикет, в семье не было принято обсуждать диагнозы пациентов, течение их болезней, как и никто из членов семьи никогда не упрекал людей, приходивших в дом и обращающихся за помощью в ночное время, праздники и выходные дни.

Работать было очень нелегко, Анна Георгиевна переносила серьёзные физические нагрузки, так как её труд был связан с ночными вызовами, с постоянным передвижением на довольно большие расстояния по плохой дороге, при отсутствии транспорта.. Но Анна Георгиевна никогда не жаловалась, не показывала усталости, спешила на помощь, назначала лечение. На вызова в отдалённые деревни, когда имел возможность и не был на работе, несмотря на ночное время, на мотоцикле помогал добираться Анне Георгиевне её муж, Николай Михайлович. Он работал на железной дороге электромехаником, и, если случались какие-то повреждения и сбои, в любое время шёл на их устранение, чтобы не остановить движение поездов. Он всегда понимал напряжённый труд своей жены, которая часто пешком добиралась до своих больных и подвергалась опасности. Так в 1966 году, летом, ночью поступил вызов на разъезд Волегово. Анна Георгиевна оказала помощь, убедилась, что состояние больного улучшилось, поспешила на утренний приём в Бородулино и не стала ждать электропоезда, а пошла из Волегов домой рядом с железнодорожными путями. Ручки сумки неотложной помощи были длинными, и их зацепило подножкой товарного поезда, который шёл за её спиной. Несколько метров состав тащил Анну Георгиевну, пока машинист не заметил, что сбил человека. Остановившись, посадил на поезд фельдшера, сообщил на станцию Бородулино о случившемся. Эта весть о несчастье быстро разлетелась, и люди бежали на станцию, плакали и ждали поезд, на котором Анну Георгиевну доставляли в Верещагино, чтобы убедиться, что их фельдшер

жива. Был тяжёлый перелом руки, проведена в Перми операция, после которой пришлось долго восстанавливаться, но Анна Георгиевна вернулась к своим пациентам, по-прежнему обслуживала все вызова.

Нельзя не сказать и о высокой психологической напряжённости, которая связана с тем, что фельдшер всегда несла ответственность за жизнь человека, приходилось часто общаться с людьми, испытывающими страдания, долго болеющими и угасающими. Конечно, Анна Георгиевна очень переживала, когда медицина была уже бессильна, ей трудно было смириться с уходом человека, за которого много лет она боролась. Она горевала вместе с родственниками, поддерживала их, проводила соответствующее лечение, чтобы они могли пережить утрату. В этом тоже заключалась задача медицинского работника – не остаться равнодушным, предупредить возможные осложнения.

За годы фельдшерской практики Анне Георгиевне приходилось сталкиваться с очень серьёзными случаями: оказывала первую помощь при утоплении, останавливала сильное кровотечение, когда человек был уже на грани жизни и смерти и счёт шёл на минуты. И, конечно, опасной зоной являлась железная дорога, на которой было множество несчастных случаев, и тогда надо было уметь разглядеть начинающееся тяжёлое состояние больного и обладать быстротой реакции, крепкими нервами и высоким профессионализмом. У неё не было возможности проконсультироваться с районным врачом по телефону, приходилось полагаться только на свои знания, навыки, приобретённый опыт, она часами находилась рядом с больным, ухаживала только тогда, когда понимала, что кризис миновал.

На протяжении своей деятельности Анна Георгиевна постоянно училась, много читала, была в курсе появляющихся новых медицинских препаратов, эффективных приёмов лечения, участвовала в конференциях, Конкурсах профессионального мастерства, где занимала призовые места. Она считала, что необходимо постоянно повышать свой профессиональный уровень, совершенствоваться, не стоять на месте.

За добросовестный труд и преданность профессии Калинина Анна Георгиевна, фельдшер станции Бородулино, награждена многочисленными Почётными грамотами, отмечена Благодарностями к профессиональным и государственным праздникам, в течение ряда лет её фотография находилась на Доске Почёта в железнодорожной поликлинике города Верещагино. В 1970 году она была награждена юбилейной медалью «За доблестный труд в ознаменование столетия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», в 1985 году была отмечена Почётной грамотой Верещагинского РК КПСС в честь Дня медицинского работника и награждена медалью «Ветеран труда». Самым главным для Анны Георгиевны было уважение и любовь тех, кому она посвятила свою жизнь, её пациентов, а самая дорогая награда — их уважение, благодарность и признание. Преданная своему делу, она любила свою профессию, работала по призванию, обладала необыкновенной добротой и состраданием ко всем, кто нуждался в её помощи.

Анна Георгиевна все годы активно участвовала и в общественной жизни, за принципиальность и деловые качества жители Бородулино неоднократно избирали ее депутатом сельского совета.

Главной жизненной ценностью для Анны Георгиевны всегда была её семья, которую она безгранично любила, она была любящей, незаменимой и внимательной женой, дочерью, мамой, бабушкой, поддержка и помощь её были бесценны. Именно на ней, самой дорогой и любимой для своих близких, держалась вся семья. Уважительно относилась к мужу, заботилась о нём, а для дочери была всегда самой умной, красивой, достойным примером отношения к своему делу, надёжным, понимающим другом, первым помощником. Внучка Ксения обожала свою бабушку, любила гостить у неё, читала с ней первые книги. Тёплые отношения сложились у Анны Георгиевны и с зятем.

Несмотря на занятость на работе и ненормированный рабочий день, она всегда рано вставала, всё успевала, любила и умела готовить, дом был всегда уютным и ухоженным, гостеприимным и открытым. Он нравился и друзьям.

На протяжении многих лет семьи Оськиных, Бородулиных, Калининых дружили, воспитывали детей, делили радость, помогали в трудных ситуациях.

Анна Георгиевна много читала, порой жертвуя сном, находила время для рукоделия, сама вязала и научила свою дочь, плела макраме, могла сшить стёганные вещи. Красивая женщина, одетая всегда со вкусом, умела и вокруг себя создавать красоту, любила цветы и с огромным удовольствием ухаживала за ними, поэтому ранней весной заглядывались жители на яркие жёлтые нарциссы около её дома, а летом любовались величественными георгинами.

В 1988 году Анна Георгиевна тяжело заболела, прошла серьёзное лечение, не сдавалась, 4 года она боролась с недугом, используя всё, что могло помочь справиться с болезнью. Жители посёлка, друзья часто приходили к ней, благодарили за то, что когда-то она спасла их жизнь, и искренне желали выздоровления. Их внимание и участие было очень важно как для Анны Георгиевны, так и для всей её семьи. Коллеги, сотрудники железнодорожной поликлиники Верещагино поддерживали её, часто навещали, оказывали огромную помощь.

Анна Георгиевна ушла из жизни 24 марта 1992 года.

Решив однажды связать свою судьбу с медициной, Анна Георгиевна осталась верна выбранной профессии в течение всей жизни и пользовалась заслуженным авторитетом своих пациентов. Она посвятила свою жизнь тому, чтобы лечить людей, её своевременно и быстро оказанная помощь не раз спасала их жизнь. Для этого мало одного мастерства, знаний и работоспособности, нужны настоящее призвание, постоянное стремление облегчить чужие страдания, умение поставить себя на место пациента, желание помочь скорейшему выздоровлению больного. Она обладала доброй душой и умением сострадать чужим людям. Единожды дав клятву Гиппократу, она никогда её не нарушила.

2.2. Воспоминания Толпышевой Павлы Терентьевны, заведующей железнодорожным магазином

Начала работать в магазине № 6 продавцом ст. Бородулино с 1975 по 1986 год. Организация называлась ОРС НОД-1 от Перми до ст. Чепца. Оклад был 90 рублей, когда перевели заведующей магазином, стала получать 110 рублей, с этим окладом и ушла на пенсию. На каждой станции и разъездах находились магазины, обслуживали железнодорожных рабочих и пенсионеров. Хлеб привозили с хлебозавода из Верещагино по заявке, в железных ящиках по 15 – 20 ящиков в вагон – лавке каждый день. Продуктовая вагон – лавка ходила через день, товар привозили по разнорядке. Масло растительное привозили в железной бочке по 100 кг., качали сифоном, цену не помню. Пиво привозили в деревянных бочках по 50-80 литров. Осенью было много овощей, фруктов: арбузы, помидоры, виноград, яблоки. Муку возили вагоном по 200-300 мешков, продавали мешками, без ограничения. Конфеты, кондитерские давали очень мало, по 1-2 коробки. Трудно было в 80-е годы: мало давали, приходилось делить понемногу. В то время цены были: хлеб белый 22 копейки, серый 14 копеек, батон 25 копеек. Самая дорогая колбаса 2 руб. 90 копеек, дешёвая 1 рубль 40 копеек. План давали небольшой, делала больше. Отчеты сдавала 3 раза в месяц, потом 2 раза в 10 дней, приходилось ездить самой в контору с отчетом.

На каждый праздник получала Почетные грамоты, денежные премии небольшие. Имею медаль материнства за детей, удостоверение Ветеран труда, орден «Знак почета». На пенсию ушла в 1986 г. Очень просили еще работать, но уже устала, общий стаж 39 лет. Штрафы и недостатки не платила, работала честно, без замечаний и наказаний.

2.3. Агеев Ефим Несторович

(по материалам исследовательской работы Деменевой Александры, ученицы СОШ № 1 правнучки Агеева Е.Н).

Агеев Ефим Несторович родился 14.04.1906 года в деревне Федотовка Бородулинского сельского совета. В семье было 11 детей. До армии учился в г. Очер на фельдшера, в армии служил в лазарете.

После армии трудовую деятельность начал в должности дежурного по станции Бородулино. Известие о начале войны встретил в должности начальника станции.

Данные о работе Агеева Е.Н. в годы войны получены из интервью с Ивановой Марией Александровной, 1937 года рождения, уроженкой д. Савино Денисовского сельского совета Верещагинского района.

Главной обязанностью Агеева Е.Н. было обеспечение бесперебойного безопасного движения поездов на участке дороги от ст. Верещагино до входного сигнала на ст. Балезино, а это больше ста километров.

С началом войны перегруженная и обезлюдившая железная дорога требовала новых рабочих. В штате Агеева Е.Н. находилось 60 человек, это путейцы, стрелочники, работники билетной кассы, работники товарной конторы, свзист, две технички, четыре приемосдатчика, которые взвешивали вагоны с зерном. Нанималось большое количество людей из местного населения, необходимо было за короткий срок разгрузить состав с зерном.

Также на станции работала кипяtilка, где находились огромные кубы с кипятком, им заправляли паровозы. Еще кипяток подавали через шланги к пассажирским поездам в вагоны-рестораны, и в пассажирские поезда, чтобы люди могли пить чай. Кипяток подавали станционные рабочие, в штате их было четыре человека – кубогреи. На станции работали четыре пильщика, которые пилили дрова. Рабочие валились с ног, работая в три смены.

Большая ответственность лежала на дежурном по станции. В его обязанности входило заполнение бланков Министерства путей сообщения (путевые записки), в которых записывалось, что перегон свободен, поезд может

следовать дальше. Эту записку вкладывали в жезл с рукой, сделанной из проволоки. Перед станцией поезд сбавлял ход, а кочегар, висая на ступеньках, должен был на ходу подхватить жезл, в котором находится путевая записка машинисту, с информацией о поездной обстановке. Если кочегар не успевал жезл подхватить, то состав останавливался и дежурный бежал по станции к паровозу.

Труженики железной дороги запомнили Агеева Е.Н. как положительного, ответственного, умного, активного руководителя. Несмотря на трудности, люди работали достойно, следуя примеру своего руководителя.

В 1966 году Агеев вышел на пенсию. Умер 28.12.1982 г., похоронен в г.Верещагино.[7]

2.4. По воспоминаниям Ивановой Марии Александровны, начальника станции Бородулино

Иванова Мария Александровна работала начальником станции с 1969 по 1993 год. Пришла работать на железную дорогу в 1955 году стрелочником на разъезд Путино. В 1956-1957 году закончила дорожно-техническую школу города Свердловска. В этой школе в то время учились железнодорожники из многих регионов СССР. После чего начала работу в должности дежурного по станции, дежурной по отправлению. Работать приходилось по жезловой системе отправления поездов.

На каждой из станций, ограничивающих [перегон](#), находились жезловые аппараты, в которые были вложены специальные металлические жезлы в количестве 20—40 штук. Жезлы служат разрешением на занятие соответствующего ему перегона. Жезловые аппараты были связаны между собой электрической линией связи, жезлы из аппарата могли быть извлечены только если в двух аппаратах в сумме чётное количество жезлов (то есть два жезла вытащить невозможно) и при получении тока с соседней станции (получение согласия).

Машинист локомотива получал жезл от дежурного по станции отправления и обязан был отдать дежурному по станции прибытия. Машинист обязан убедиться в принадлежности жезла к перегону, на который отправляется поезд. Дежурный по станции прибытия, получив жезл, вращением рукоятки [индуктора](#) посылает электрический ток в аппарат станции отправления, давая разрешение на занятие перегона следующим поездом.

В декабре 1957 года была сдана в эксплуатацию система автоблокировки на участке железной дороги Верещагино – Бородулино.

Продолжила свою трудовую деятельность на станциях Пибаньшур, Кабалуд, Кез. В 1965 году пришла работать дежурной по станции Бородулино. Руководил тогда коллективом станции Глеб Степанович Каракулов. В то время на станции производились погрузо-разгрузочные работы. Так как в Бородулино работали предприятия КХП, сюда привозили зерно для хранения с Казахстана, Алтая. Для совхоза «Бородулинский» поставляли дизельное топливо, керосин, патоку, корма для животных.

В 1970 году была назначена на должность начальника станции. Штат станции тогда насчитывал порядка 30 человек. Это билетные кассиры, приёмосдатчики, стрелочники, дежурные по станции, кондукторы, составители вагонов.

Работа на станции кипела. Производили отгрузку и приём зерна, грузили лес. Стрелочники обслуживали 18 стрелочных переводов. На станции было 7 путей: 3 приемоотправочных, весовой, на подстанцию, в заготзерно и тупик для подачи вагонов и выгрузки на железнодорожный склад.

2.5. Воспоминания Левиной Людмилы Арефьевны, учительницы Бородулинской школы.

Железная дорога была основным средством связи с внешним миром. На почтово-багажных поездах доставляли корреспонденцию, посылки, даже фильмы для клуба шли через почту в специальных кинобанках.

На привокзальной территории работал железнодорожный магазин, в который товар привозился вагон-лавкой. В магазине работала Гусельникова Серафима (не помню отчества), затем Толпышева Павла Терентьевна, а в последнее время – Петухова Алевтина Федоровна.

Пассажиры покупали билеты в билетной кассе, из кассиров больше запомнилась Ерёминская Мария Зиновьевна. Работал зал ожидания. Пассажиров перевозил пригородный поезд, который называли «спутник», на смену ему пришли электрички.

На станции останавливались почтово-багажные поезда, к которым прицеплялись общие пассажирские вагоны (№ 903/904, 933/934), стояли пассажирские поезда «Соликамск – Казань», «Сайгатка», «Серов – Горький». Т.е. жизнь «кипела»!

Работали, развивались Бородулинское ХПП, Нефтебаза, Овощебаза. Через станцию шли зерно, лес, горючее, отправляла продукты овощебаза. Из детства и юности помню, что всегда под разгрузкой или погрузкой стояли вагоны, цистерны, платформы.

Вся жизнь нашего поселка связана с железной дорогой. Железная дорога – это место работы наших родителей. Мая мать Путина Таисья Ивановна отработала монтером пути, т.е. непосредственно на путях более 30 лет.

Наш второй околоток Верецагинской дистанции пути – это 5 бригад и 5 переездов. В бригаде во времена моего детства основной тяговой силой были женщины. В разные годы на путях работали: Путина Тася, Плотникова Тася, Беркутова Тася, Пугина Вера, Пугина Ульяна, Курочкина Фая, Новосельских Мария, Агеева Тамара, Баженова Мария, Дмитриева Надежда, Пугина Екатерина, Штенцова Татьяна, Тетенова Антонина, Васильева Валентина и другие. Мужчины занимали должности мастеров, бригадиров, старших рабочих. А вот техником долгое время работала Поносова Серафима (отчество не помню). Из мастеров помню Юферева Юрия Гавриловича. После него года 1,5 – 2 работал Бельтюков Виктор Федорович, потом Дмитриев Алексей Петрович, Федосеев Прокоп Максимович. Затем долго менялись мастера,

которые работали короткое время Косаткин Анатолий, Иванов Сергей, Левин Александр Никифорович. В конце – концов, на смену пришла Федосеева Ольга Элековна.

В 70 – 80 годы приходят, на смену женщинам, в бригады мужчины: Худяков Аркадий, Агеев Виктор, Агеев Андрей, Ильиных Семён, Мазунин Володя, Меньшаров Алексей, Путин Михаил, братья Мизёвы Толя и Саша, братья Михалевы Кирилл, Алексей, братья Дмитриевы Саша, Витя, Коля, Володя, Петя, Гена, братья Карелины Андрей, Сергей.

Кроме бригад монтеров пути были бригады СЦБ (Калинин Н.), мостовиков (Гладков Василий, Мартынов Слава), контактников (Оськин Александр, братья Поздеевы, Деменев Юрий, Чечкин Игорь, Тиунов Николай и другие).

Для оказания первой медицинской помощи был железнодорожный медпункт, в котором работала фельдшер Калинина Анна Георгиевна.

2.6. Воспоминания Ульевой Натальи Григорьевны, дежурной ст. Бородулино

Родилась я 20.08.1956 года в д. Лушники Верещагинского района. Училась с 1 по 4 класс в Денисовской школе, с 5 по 8 класс в Бородулино, а 9 -10 класс закончила в Путинской школе. Окончила Верещагинское ТУ -11, получила специальность дежурная по станции. С 1978 года по 2013 год работала дежурной по станции Бородулино. Работала на пульте точечного типа, какой был, есть и сейчас. Дежурные встречали, проводжали поезда, осуществляя визуальный осмотр, контролировали, сели ли пассажиры. Ходили на работу в форме. Станция вмещала 56 вагонов, было 6 путей. Локомотивы ВЛ-22 тащили грузы примерно 4 тысячи тонн. Был подъездной путь в Заготзерно, круглосуточно шла выгрузка; тупик на подстанцию, ставились вагоны на нефтебазу. Были блокгаузы (товарный двор, пятый тупик), работал в войну. Останавливались пассажирские поезда «Казанский», Серов – Горький, «Сайгатка», почтово – багажные поезда. Станция была 3 или 4 класса.

Начальником станции работала Иванова Мария Александровна. Дорожными мастерами работали Федосеев Виктор Максимович, Левин Александр Никифорович. Бригадиром Работали Худяков Аркадий, Ильин Семён, на перегонах Бородулино – Путино – Агеев Андрей Ермолаевич, Бородулино – Волегово Дмитриев Алексей Петрович. Работники ШЧ: старший механик СЦБ Поносков Анатолий Ильич, затем Калинин Николай Михайлович. Контактники: Чечкин И., Оськин А., Горбунов А.

Была табельная на той стороне, недалеко, где сейчас живет Путина Р.Г. В «красном уголке» была контора ПЧ, там же проводили праздники: Новый год, 8 марта, день железнодорожника. Очень хорошо походили праздники! Был свой местком (местный комитет профсоюзной организации).

Дежурный по станции должен быть человеком собранным, всё держать в голове. Дежурный должен знать инструкцию по движению поездов, по ПТО, инструкцию по сигнализации, по ТРА. Оклад был 105 рублей, иногда премия 15-20 рублей, за ночные платили, выходило 120-130 рублей. Отпуск сначала был 12 дней, после 3 лет работы – 15 дней, через 5 лет – 18 дней.

На станции был свой магазин, он относился к ОРСу. Работала Толпышева Павла Терентьевна. Вагон-лавка привозила товар каждый день, и не перегоны то же. Железнодорожный медпункт относился к железнодорожной больнице г. Верещагино. Фельдшером работала Калинина Анна Георгиевна. Она была хорошим специалистом и ответственным человеком, постоянно ездила и ходила пешком на перегоны, казармы, вызовы. А люди не просто болели, часто людей резало, травмировало на железной дороге. Была и железнодорожная баня, примерно на 10 семей, топили по очереди, мылись, кому, когда удобней.

За годы работы были разные случаи и происшествия. Вот один из них: горел пассажирский вагон, с Москвы шёл на перегоне Кузьма – Бородулино. Начало состава вывезли в Бородулино, а «хвост» в Кузьму. Пассажиры рассадил в другие вагоны, была зима. Насыпь часто «плыла», поезда шли на скорости 5 км. в час, был сход вагонов в Бабиках. В 80-х был случай: из пассажирского состава выбросили доллары, которые были тогда у нас

запрещены. Железнодорожники, конечно, собирали, но милиция искала, забирала. А в 90-е был случай в духе «лихих девяностых»: были выгружены ящики со спиртом в посадке (между казармами, где сейчас живет Агеева Тамара и казармой, где живет Швецов Сергей), не далеко от вокзала. Мужики – пьяницы прознали и таскали, пока не приставили милиционера охранять. Но один человек за спирт не остановился перед окриком часового и был застрелен, осталось трое сыновей... Приехали «большие» люди в погонах, расспрашивали меня, т.к. я была на смене, мне было так стыдно, что у нас такое произошло. Примерно в 1998 году убрали все тупики, сделали удлинение станции. Составы теперь в два раза длиннее.

Коллектив был очень дружный, все работали « в кулаке», сплоченно. Если загвоздка, шли и все помогали, разговоров: я не обязан, не было. Шли и делали, надо, значит, надо. Мне работа нравилась!

2.7. Воспоминания Деминой Татьяны Алексеевны, начальника ст. Бородулино

Родилась в Перми, 10.11.1951 г.р., образование среднее специальное.

На железной дороге начала работать с сентября 1971 года на станции Пермь – Сортировочная. В Бородулино приехала работать в ноябре 1993 года, предложили работу начальником станции и предложили жильё, как всегда квартирный вопрос решил дело. В Бородулино в это время исполняла обязанности начальника станции Тиунова Евдокия Васильевна.

Когда я стала работать начальником станции, на станции работала билетная касса. Билетными кассирами работали Тиунова Нина Ильинична, Некрасова Алевтина Алексеевна, Корелина Нина Владимировна. В товарной конторе проёмосдатчиком работала Агеева Ульяна Аверьяновна. Дежурными по станции работали Ульева Наталья Григорьевна, Нечаева Лариса Леонидовна, Толпышева Светлана Михайловна, Пугина Анна Давыдовна, Грбунова Светлана Александровна, к сожалению рано ушедшая из жизни.

С 1993 года по 2002 год по станции Бородулино проходили 3 пары поездов, остановку имели почтово-багажный поезд, и пассажирский поезд Соликамск – Казань. Всего по станции проходило 22 пары пассажирских поездов. Аппаратура на станции – пульт – табло точечного типа за которым работали дежурные по станции, осуществляя приём, отправление и пропуск поездов по станции. В это же время ещё работало Заготзерно, директором которого был Штенцов Николай Иванович. В Заготзерно производилась погрузка – выгрузка зерна, удобрений, так же грузили лес по 2-3 вагона в сутки. Кроме того, производились погрузка - выгрузка вагонов с удобрениями, зерном, сторойматериалами для совхозов Путино, Сепыч.

2.8. «Жизнь моя – железная дорога».

По воспоминаниям Тиуновой Евдокии Васильевны

Я, Тиунова Евдокия Васильевна родилась в 1965 году и была пятым ребенком в семье железнодорожников. Папа Шмырин Василий Викулович 1924 года рождения работал бригадиром пути, мама Шмырина Пелагея Кузьмовна 1925 года рождения была монтером пути. Родилась я на 1285 км., на перегоне Бородулино – Кузьма. В 1976 году наша семья переехала в Бородулино. Я училась в школе – интернате на ст. Железнодорожной, так как папа у нас умер рано, меня отправили в интернат на полное государственное обеспечение, в том числе и бесплатный билет на электропоезд. Старшие классы закончила в школе № 121 г.Вережцагино и поступила в ПУ на дежурного по станции.

В 1986 году познакомилась со своим будущим мужем Тиуновым Николаем Васильевичем. После службы в армии он пошел работать электромонтером контактной сети и доработал до пенсии. Из наших троих детей сын Михаил работает в ПРМЗ, дочь Мария в НГЧ, т.е. связали свою жизнь с железной дорогой. Вот так судьба привела нас на железную дорогу и вся наша с мужем трудовая деятельность прошла на железной дороге. А станция Бородулино – это связующее звено в жизни нашего поселка и всей страны.

2.9. «Детство мое прошло под стук колес»

(Журавлева Ирина Андреевна учитель Бородулинской школы)

Я родилась на казарме 332 км., которой уже давно нет, как нет и прошлой нумерации километража. Раньше счет шел не от Москвы, а от Кирова – крупного Ж./дорожного узла, куда сходились ветки от Молотова (г. Пермь), Ленинграда и Москвы. Казарма находилась между станцией Бородулино и остановкой Волегово. Отец Агеев Андрей Ермолаевич всю жизнь посвятил железной дороге, работал вначале рабочим, а потом много лет бригадиром. Мама Агеева Тамара Павловна тоже больше 10 лет отдала дороге. В доме постоянно обсуждались проблемы железной дороги, слышались слова: стрелки, ложная занятость, стыки, особые вагоны, промеры и т. д. Не удивительно, что по их стопам пошел брат Николай, а позднее и мой сын Иван, закончив вначале Пермский Ж./дорожный техникум, а потом Екатеринбургский УРГУПС.

Мне не было еще года, когда мы переехали в Бородулино, на казарму 1293 км. Здесь и прошло мое детство. В доме почти постоянно слышался стук колес, а при прохождении поездов все содрогалось, жалобно звенела посуда. Но привыкаешь ко всему и мы этот шум практически не замечали. Разглядывая, проплывающие по стене отсветы от окон пассажирских вагонов, мы часто думали: «Кто эти люди? Куда они едут?» Запомнились новогодние елки, которые проводились для детей железнодорожников в красном уголке. Находился он почти напротив пакгаузов. Елки проходили весело, под живую музыку, играл Толпышев Анатолий Феоктистович. Готовился сценарий, были замечательные костюмы и, конечно же, подарки. Пахло елкой, мандаринами и шоколадом.

Очень теплые воспоминания остались о нашем фельдшере Анне Георгиевне Калининой. Вот уж действительно, человек на своем месте! В любую погоду, по железной дороге, она приходила на вызовы. Статная,

красивая, с мелодичным голосом, очень тактичная. Ее халат, всегда идеально отутюженный, казалось похрустывал от чистоты и свежести.

Хотя мой выбор профессии и не связан с железной дорогой, но она стала частью не только моего детства, но и всей жизни.

2.10. Мои воспоминания о железнодорожном вокзале 1964-1975г.

Курочкина (Плотникова) Галина Васильевна, г.Пермь

Вокзал – это место встреч и расставаний. В эти годы вокзал был открыт круглосуточно так как на станции останавливались пассажирские поезда; Казань-Соликамск, Тюмень-Горький и почтово-багажные поезда. На вокзале были камеры хранения, где можно было оставить вещи, стояли диваны для пассажиров, работала касса, где продавали билеты. На территории вокзала находилась багажная кладовая, куда складывали разный груз, который нужно было получить или отправить. На перроне был небольшой домик, где было написано «Кипяток», потом там находились инструменты для уборки снега, мусора. Из детства я помню, что на перроне находился прилавок, где продавали разные ягоды. К поездам, которые останавливались, жители приносили картошку, ягоды для продажи. Около вокзала росли большие тополя, а потом их на половину спилили, а затем совсем убрали. В здании вокзала был красный уголок, там была небольшая библиотека. Первый телевизор появился в этом красном уголке. Мы всей семьёй ходили смотреть фильм «Свадьба с приданым». Начальником вокзала был Агеев Ефим Нестерович, жили они рядом с вокзалом, там жили ещё несколько семей. Когда приходил поезд «Спутник» наподобие нынешней электрички, то приезжало много народа, особенно в субботу, а школьники из интерната уезжали по домам: в Шныры, Волеги. У меня остались светлые воспоминания о том периоде жизни.

2.11. Федосеева Ольга Элековна, мастер дорожного пути

Моя мама, **Федосеева Ольга Элековна** родилась 22 апреля 1971 года в Верещагино, где и провела свое детство. Училась в школе №1, училась с отличием. Окончив школу №1 г. Верещагино, мама закончила Пермский техникум железнодорожного транспорта, после чего пошла по стопам своего отца Элека Николаевича. В 1992 году пришла работать на станцию Бородулино, где и трудится до настоящего времени в должности дорожного мастера. Имеет трудовой стаж 27 лет, из которых 16 лет трудится дорожным мастером. Это очень тяжёлая и ответственная работа, потому что от этого зависит безопасность движения поездов. Сейчас мама руководит большим штатом сотрудников, среди которых имеет уважение. Рабочие отзываются о ней не только как об ответственном, грамотном, опытном и справедливом начальнике, но и как о понимающем и душевном человеке.

Имеет благодарности «за добросовестный труд» от Центральной дирекции инфраструктуры, президента ОАО «РЖД» В.И.Якунина, начальника Верещагинской дистанции пути, начальника Свердловской железной дороги, губернатора Пермского края О.В.Чиркунова. В марте 2017 года она была избрана от Свердловской Железной Дороги на торжественную церемонию поздравления в честь международного женского дня в Москве.

Мама действительно человек своего дела. Она относится к работе ответственно, в любую погоду и в любое время суток – неважно день это или ночь – она выходит на работу. Я считаю это настоящим подвигом.

Мои родители Федосеева Ольга Элековна и Дмитриев Николай Алексеевич не просто железнодорожники, а представители железнодорожных династий Федосеевых, Дмитриевых. Им посвящена исследовательская работа «Моя родословная» в 2018 году.

Заключение

Железная дорога Москва – Владивосток как стрела пронзает не только всю нашу страну, она надвое рассекает г. Верещагино, наш поселок Бородулино. Дом, в котором я живу, отделяет от железной дороги небольшая полоса отведения. Из окна своего дома, из окон нашей школы видны пробегающие пассажирские и товарные поезда. Железная дорога, которая разлучает, чтоб снова соединить людей, с её сложной производственной структурой, стала такой важной и значимой для моих земляков. Многие из них связали судьбу с нашей станцией Бородулино и с железной дорогой в целом.

Станцию Бородулино нельзя рассматривать в отрыве от Транссиба, Пермского отделения Свердловской железной дороги, станции Верещагино. Но именно Бородулино – наша малая Родина, здесь мы родились, учимся, отсюда уйдем в большую жизнь. О Бородулино, с её железной дорогой не так много написано, воспоминания людей, вошедшие в данную работу, ценны для молодого поколения бородулинцев.

Гипотеза, выдвинутая в начале исследования, подтвердилась полностью. Станция Бородулино связала в один узел историю железной дороги и судьбы людей.

Перспективы дальнейшего исследования: работа составлена таким образом, что она может пополняться новой информацией, не ломая структуру. По мере появления новых фактов, данных, уточнений работа будет дополняться. Появятся новые люди, которые захотят поделиться своими воспоминаниями о родителях, бабушках, дедушках, которые работали на железной дороге в Бородулино, принесут фотографии и документы.

Список источников и литературы

1. Литовченко Г.А. «Полвека работы, поисков и свершений пермских железнодорожников» Пермь Звезда, 1996 г.
2. Мельчаков В.Г. «Верещагино – западные ворота Урала» Верещагино, 2011 г.
3. Воспоминания жителей Бородулино, Верещагино, Перми
4. Данные летописи Бородулинской сельской библиотеки.
5. Данные железнодорожного архива г. Верещагино
6. Данные исследования Плотниковой О.Б. 1990 г.
7. Данные исследования Деменевой Александры 2015 г.
8. <https://transsib.ru/>
9. <https://www.gq.ru/travels/100-let-transsibirskoj-magistrali-v-cifrah-i-fotografiyah>

Приложения

Вокзал станции Бородулино

1.







Путейцы 60-70 гг





Калинина Анна Георгиевна





Калинин Н.М.



Ульева Н.Г.



Тиунова Е.В.



Толпышева П.Т.







Федосеева О.Э.



Демина Т.А.



80190	Бородулино. (1899) п е	»	Пермь — Пибань, шур	Урал. РСФСР, Пермская обл.
-------	---------------------------	---	------------------------	----------------------------------

п - прием и выдача багажа и продажа билетов на поезда местного и
дальнего следования

е — прием и выдача грузов на подъездных путях

Начальники станции

Бородулино, станция

1901 — Н. Коль

1920 — 1921 — Г. П. Русаков

1921 — 1928 — А. К. Хлебутин

1930 — И. Н. Ереминский

1934 — 1936 — С. И. Яровиков

1937 — 1938 — Н. И. Корляков

Бородулино, станция,

1945-1947-Агеев Артемий Яковлевич

1956-1965-Тютиков Иван Дмитриевич

1952-1956-Каракулов Глеб Степанович

1965-1969-Поторочин Еварест Григорьевич

711



“Пермское отделение” - структурное подразделение.

1969-1972-Родин Федор Васильевич

1972-1977-Мокрушин Юрий Михайлович

1977-1995-Иванова Мария Александровна

1995-Демина Татьяна Алексеевна

2003-Вихарев Николай Львович, начальник ст. Верещагино.

Варшавский

Показатели работы станции (1908-1911гг)

Пропускная способность главной линии, согласно расписанию движения поездов с 18 апреля 1911г., определена следующим количеством поездов и единиц (за единицу принять вагон с нагрузкой 900пуд.+тара 400 пуд.+1300 пуд.)

Участки линии	нечетных		четных	
	число поездов	число единиц	число поездов	число единиц
Вознесенская-Пермь2	14	290	11	219
Балезино-Вознесенская	12	240	10	194

Общий грузооборот станций таков:

Название станций	Погрузка и выгрузка			Кол-во проданных билетов		
	1908г.	1909г.	1910г.	1908г.	1909г.	1910г.
Вознесенская	2719277	3511658	4219282	11624	12625	13900
Бородулино	673388	727444	803608	7628	8091	7614

Таблица эта констатирует рост грузооборота означенных станций, складывающегося по отправлениям из весьма значительных количества хлебных грузов, главным образом овса, вывозимого с этих станций для горных заводов Урала.

Отправка хлебных грузов равнялась:

	1908г.	1909г.	1910г.
Вознесенская	126.687	110.833	194.436
Бородулино	213.427	255.842	303.650

Отправка льна, кудели и льняной пакли равнялась:

	1908г.	1909г.	1910г.
Вознесенская	3.202	3.269	14.134
Бородулино	10.409	11.625	19.602

Отправка яиц равнялась:

Бородулино	1908г.	1909г.	1910г.
	22.943	27.755	15.617

Отправка мясного товара, битой птицы и дичи равнялась

Бородулино	1908г.	1909г.	1910г.
	100.572	45.389	50.706