

Автор: Айдакова Людмила Денисовна

Движенцы

Айдакова Антонина Николаевна
учитель географии и биологии

Российская Федерация, г. Верещагино,
МБОУ «Зюкайская СОШ» 8 «Б» класс.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Исследование.....	4
Заключение	10
Список используемой литературы.....	11
Приложения	12

Введение

Вот уже несколько лет всей семьёй мы занимаемся изучением родословной. Создано несколько страниц летописи семьи:

- Учительская династия
- Мой прадед на войне не воевал, но в памяти её увековечил.

Цель: Сделать одну из страниц летописи семьи. И посвятить её династии железнодорожников.

Задачи:

1. Побеседовать с родственниками;
2. Найти информацию в семейных архивах о железнодорожниках;
3. Создать ветвь родословного древа железнодорожников нашей династии.

Объект исследования: близкие и далёкие родственники.

Предмет исследования: деятельность представителей нашей династии на железной дороге.

Методы: беседа, поиск информации, составление ветви древа.

Характер работы: исследовательский

Место проведения: Семейные архивы. [1]

Ожидаемый результат: собрать воедино сведения об династии железнодорожников, создать ветвь профессионального древа.

Исследование

«Фотография подбирает факт из жизни, и он будет жить вечно»

Рагху Рай

К нашей стране можно подобрать много фактов со словами самый, самое, самая.

Транссибирская железнодорожная магистраль, Великий Сибирский Путь (историческое название) — железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. Длина магистрали 9298,2 км — это самая длинная железная дорога в мире. [2.1]



Решили и мы узнать, а какое мы имеем отношение к этой удивительной дороге.

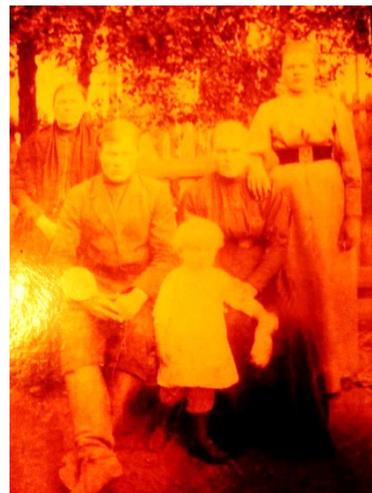


Предки Василий Данилович, Данило Васильевич, Алексей Данилович Лесниковы жили в Кунгурском уезде Берёзовской волости. Работая дёгтеварями ездили на отхожий промысел — строить железную дорогу на Сибирь. При переноске шпал Алексей Данилович надорвался, повредил спину. В дальнейшем стал священником старообрядческой церкви в г.Очёр.

На фотографии, в центре Алексей Данилович, позади его Данило Васильевич Лесников.

Рассматривая ещё старые альбомы, нашли вот такое фото.

Если приглядеться, то можно увидеть в руках моего прапрадеда Мокрушина Фёдора Максимовича, семафор.



Из воспоминаний дочери Алевтины: «Ещё о папе. В общей сложности папа проработал много лет на тяжёлой работе в Службе пути на Верещагинском участке железной дороги путеобходчиком от разъезда Зюкай до Филаевской горы. Во время Первой мировой и Великой Отечественной войн его не взяли в армию так как он работал на железной дороге.

За свой труд путеобходчиком он был награждён грамотой за подписью тогдашним наркомом железных дорог Ф.Э. Держинским (к сожалению, грамота утеряна, но приблизительно 1921-1924 гг. – время работы Держинским наркомом железных дорог).



Сыновья продолжили его путь. Павел Фёдорович окончил Свердловский железнодорожный техникум, отделение искусственные сооружения. Проработал всю жизнь в Уралтранспроекте (г.Екатеринбург) от техника до главного инженера проекта, проектировал, строил и ремонтировал мосты, тоннели по всей стране: в Свердловске, Челябинске, Оренбурге, Перми, Уфе, Миассе, Магнитогорске, Карагандинской области. И даже службу в рядах советской армии он проходил на Дальневосточном направлении железной дороги. Из воспоминаний Павла Фёдоровича: «Как известно, в июне 1941 года началась война, большая беда для народа и страны. В Свердловск прибывало большое число эвакуированного населения с западных областей. На Урал перемещались заводы с людьми. Потребовалось срочное развитие на Урале

железнодорожных узлов, станций и подъездных путей. Всё это в значительном объёме легло на нашу проектную организацию. Мостовиков было всего 4 человека и всех нас забронировали.

Работали много и вечерами и в выходные»

Алексей Фёдорович, бывший фронтовик – воздушный десантник после войны работал на ст. Верещагино в вагонном депо, сопровождал грузовые поезда, а потом дежурным по станции.



Сын Вячеслав Алексеевич, работал водителем на ПРМЗ г. Верещагино. Муж дочери Людмилы, Леонид Фёдорович Старицын, работник компрессорной на железной дороге г.Свердловск. Её сын, Вячеслав Леонидович составитель поездов и жена его Юлия дежурная на станции в г. Асбесте Свердловской области. Дочь Екатерина Леонидовна работает в справочном бюро на железнодорожном вокзале г. Екатеринбург.

Дочери Фёдора Максимовича вышли замуж за железнодорожников: Тиунов Сергей Лаврентьевич (1934-2011), муж Надежды Фёдоровны, с 1956 года помощник машиниста паровоза, потом электровоза и машинист крана на железнодорожном ходу. С 1968 года в г. Братске на БЛПК (братский лесопромышленный комплекс). Отец, Лаврентий Кириллович – слесарь по ремонту в железнодорожных мастерских. Его брат, Николай Лаврентьевич работал в г. Перми машинистом электровоза. Дядя его, Василий Кириллович – кондуктор на товарном поезде г. Пермь.

Тиунов Павел Николаевич, муж Нины Фёдоровны, работал машинистом электровоза г. Верещагино, а потом 10 лет был мастером в железнодорожном училище.

Внук Фёдора Максимовича, Вячеслав Юрьевич Половинкин работал газосварщиком на ПРМЗ г. Верещагино.

Моя бабушка, Павленко (Лесникова (Мокрушина)) Галина Анфиногеновна, после окончания географического факультета ПГУ отправилась по распределению в Забайкалье, на станцию Чернышевск – Забайкальский, в железнодорожную ШРМ (школу рабочей молодёжи). Там познакомилась и вышла замуж за моего дедушку Павленко Николая Павловича.

В начале XX века в нашей стране началась Столыпинская реформа. Одним из её направлений было освоение Сибири. Строительство Сибирской железной дороги способствовало массовому переселению людей из черноземных губерний России и Украины, Поволжья, Черноморского и Каспийского побережья, Белоруссии и Балтийского края.[2.2]

Вот и в нашей семье есть вольно переселенцы.



На фотографии в первом ряду слева мой прадед Павленко Павел Петрович. Родом он из Житомирской области, что на Украине. В 18 лет он уезжает в Забайкалье, так как на Украине в 30-х годах прошлого века был голод. Работы не было.

Прадед начинал работать на забайкальской железной дороге стрелочником. Это сейчас стрелки автоматические, а раньше приходилось ходить от остановки до

остановки.

На войну прадеда не забрали т.к. у него была БРОНЬ. Как и у всех обслуживающих важные направления железной дороги. После войны, в конце 1947 года, папу перевели на ст. Чернышевск - Забайкальский в ПЧ-7



(путевая часть). В этой ПЧ стал работать печником. В то время по всем мелким станциям стали строить деревянные бараки. Вот папа и ездил в командировки на эти "новостройки" и клал печи.[1]

На фотографии есть надпись «Память Движенцев ст. Налгекан 28.06.1940 г.». Кто же такие «движенцы»?

В толковом словаре Д.Н. Ушакова ДВИЖЕНЕЦ – рабочий службы движения на железной дороге. [2.3]

Получается, что все те люди, которые работают и обслуживают железную дорогу могут называться – движенцами!

Сыновья Павла Петровича Павленко продолжили труд на железной дороге:

Пётр Павлович после окончания ШРМ, поступил на заочное отделение железнодорожного техникума в г. Чите. Работал начальником отделения в пассажирском парке. Был в почёте.



Николай Павлович работал в скальной бригаде, после армии работал в вагоноремонтном цехе фрезеровщиком.

Анатолий Павлович и Борис Павлович работали на ремонте железнодорожных путей.

Правнуки Павла Петровича работают на станции Чернышевск -

Забайкальский: Анатолий Викторович Дорофеев – машинистом электровоза.

Павел Викторович Дорофеев – помощником машиниста. Их отец, Виктор Дорофеев то же работал машинистом.



Младший сын, Александр Павлович Павленко работал осмотрщиком пассажирских вагонов. Был на хорошем счету. Однажды предотвратил аварию пассажирского поезда. Об этом писали даже в районной газете.

Его сын Александр Александрович старший машинист электровоза.

Вот только те движенцы, которых мы смогли разыскать. Но и они внесли скромный вклад в строительство и развитие железной дороги России.

Заключение

В результате своего исследования я пришла к выводам:

- что в нашей родословной достаточно много людей, работающих на железной дороге;
- появилась ещё одна ветвь в профессиональном древе нашей семьи.

В завершении работы хочется поблагодарить всех родственников, которые помогли мне провести это исследование.

Представителям

1. Династии Павленко: Галине Анфиногеновне, Переславцевой Вере Павловне.
2. Династии Тиуновых: Нине Фёдоровне, Надежде Фёдоровне.

Список используемой литературы

1. Домашние архивы
2. Интернет-ресурсы:
 - 2.1. ru.wikipedia.org
 - 2.2. cyberleninka.ru
 - 2.3. dic.academic.ru

Воспоминание Переславцевой Веры Павловны

Главный железнодорожник в моей жизни, – это папа Павел Петрович. Вырос он в деревне, где не было железной дороги. Но в 1930 году на Украине была голодовка. Работы не было. Да и папе было 18 лет. Он с группой украинцев завербовался к нам в Забайкалье для работ на железной дороге ст. Чернышево. Мама говорила, что они назывались ДВИЖЕНЦЫ. Папа начинал работать на жел. дороге стрелочником. В чём заключалась работа, я знаю приблизительно. Жел. дорога от станции Л.М. Кагановича (ныне Чернышевск - Забайкальский) до Букачачи в то время уже была. ОН осматривал стрелки, это перевод с одной линии на другую. Но вот проехала "передача" (поезд в один-два вагона)с компашкой (маленький паровозик) в "голове" допустим на Букачачу, надо перевести стрелки с одного пути на другой, т.е. поезд обратно будет ехать по другому пути. Вот папа и ходил по ж.д. пути от остановки до остановки. То есть от деревни до деревни. А "передачка" на всех останавливалась. Близлежащие были Кумаканда, Анамжак, Мельгидун в сторону Чернышевска и к Букачаче - Усть-Горб(и)ца. Также перевозился уголь из угольных шахт Букачачи, но то были уже составы в голове с большим паровозом. Папу и на войну не забрали т.к. у него была БРОНЬ. Как и у всех обслуживающих важные направления жел. дороги. После войны, в конце 1947 года, папу перевели на ст. Чернышево в ПЧ-7 (путевая часть). С какого года он стал работать в этой ПЧ печником, я не знаю. В то время по всем мелким станциям стали строить деревянные бараки. Вот папа и ездил в командировки на эти "новостройки" и клал печи. Мы жили возле жел. дороги (в 50 метрах) в 5-ти кв. длинном бараке. "Квартира" состояла из одной комнаты (5х4) и кухни. Нас было уже четверо детей. Там же родились ещё трое. Только в 1957 году летом папе дали квартиру, из которой мы разлетелись КТО КУДА в последующие года. А родители ушли в МИР ИНОЙ. Земля пухом маме и папе!!!

Брат Александр Павлович. Знаю, что он работал осмотрщиком пассажирских вагонов. Был на хорошем счету. Однажды предотвратил аварию пассажирского поезда. Что-то там с буксой было не в порядке. Об этом писали даже в районной газете. По-моему называлась газета "Путь Ильича". И поощрили денежной премией. Сколько лет он проработал на ж.д. я не знаю.

Коля поначалу работал в скальной бригаде до армии, училище какое-то закончил, потом в ПРЗ фрезеровщиком работал. Коля после 7-го класса поехал в Сретенск. Учился в ФЗУ, где и получил специальность. Сколько времени он учился, не помню. Только помню, что приезжал домой и уезжал на "товарняках". На переходных площадках товарных вагонов. Так как денег или не было, или экономил. Он был самым необыкновенным среди нас всех.

Петя после окончания ШРМ, поступил на заочное отделение железнодорожного техникума в Чите. Работал начальником отделения в пассажирском парке. Был в почёте. Его всегда награждали денежными премиями. Он видимо и Сашу устроил "к себе". Саша с детства был молчаливым и стеснительным.

Дети племянницы Нины работают на станции Чернышевска. Старший Толя машинистом электровоза. А младший Паша помощником машиниста. А вот в каком парке пассажирском или товарном - не знаю. Муж Нины Виктор тоже работал машинистом. Уже давненько на пенсии. Ушёл по горячей сетке раньше обычного срока. Саша хотя последние годы долго не работал, но пенсию получил тоже льготную.