

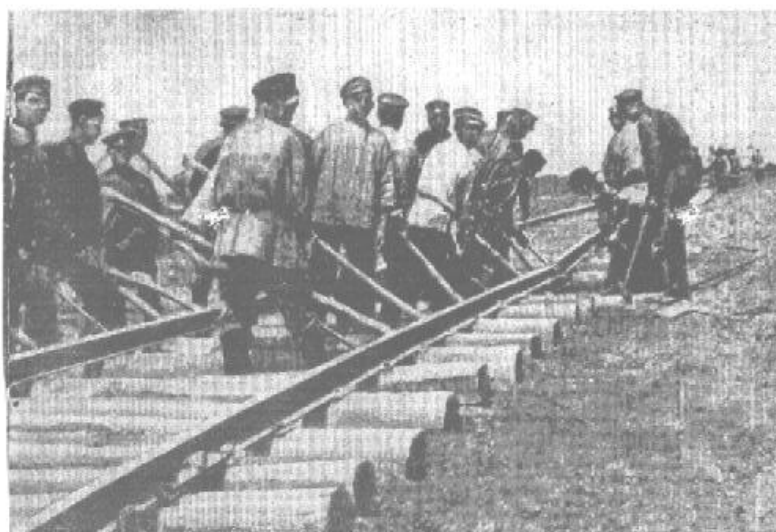
АВИЛО-УСПЕНКА

На восточной границе с Украиной находится небольшое село Авило-Успенка. Село разделено полотном железной дороги на две части.

1 марта 1868 года коммерции советник С.С.Поляков оттеснив других конкурентов, получил от правительства разрешение на создание акционерного общества. Ему была выделена на 85 лет концессия на строительство Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Открытие движения намечалось на 1 августа 1869 года. Железную дорогу правительство разрешило построить однопутную.

Потянулись на стройку люди. Одни шли сюда по своей воле, в надежде заработать на кусок хлеба, другие – по принуждению, под конвоем. Из тюрем на трассу будущей дороги этапным порядком было доставлено несколько арестантских рот. Трудно было отличить «вольного» крестьянина от арестанта: работать, жить приходилось им в одинаково каторжных условиях.

5 мая 1868 года строительство началось одновременно по всей линии. Работали на стройке от зари до зари. Основными орудиями производства были тачки и лопаты. Землю вспахивали плугом, грузили лопатами на телеги и перевозили к местам устройства



насыпи. И, наконец, в декабре 1868 года началась укладка рельсов, а уже в июле 1869 года пошли поезда от Курска до Харькова. 23 декабря 1869 года в торжественной обстановке с молебнами и оркестром состоялось открытие движения на участках Харьков-Славенск-Таганрог. Построенная за короткий срок (20 месяцев), Курско-Харьковско-Азовская дорога была довольно крупная магистраль для того времени. Она соединяла угольный край с Таганрогским портом.

К участку Харцизск-Таганрог относились станции Николаевка (ныне Кутейниково), Амвросиевка, Успенская, Матвеев Курган и Покровское (Неклиновка).



На протяжении всего пути строители возвели железнодорожное полотно и различные инженерные сооружения. Построили 37 отдельных пунктов, 16 паровозных депо. В пределах нынешней Донецкой магистрали находилось 5 депо. В Славянске оно было рассчитано на 12, в Харцизске на 6, в Никитовке, Барвенково и Успенской на 2 паровоза (фото).

После войны здание депо реконструировали и перестроили под жилой дом для работников железной дороги.

12 декабря 1868 года на земле есаула Федора Авилова, владевшего этой землей с 1850 года была построена деревянная станция, обслуживающая железную дорогу. Станция была небольшая, в ее окрестностях по переписи 1867г. стояло всего 5 домов. Имя станции дали по названию близлежащего украинского села - Успенская. А составная часть названия *Авило*, происходит от фамилии помещика Авилова, на земле которого и была построена станция. Шли годы. Железнодорожное сообщение в России набирало темпы. Станция Успенская стала расширяться, было сооружено много сторожевых домов (они находились на расстоянии одной версты) и путевых казарм для рабочих и служащих железнодорожных переездов, пакгаузы и другие устройства.

Для постройки всех этих зданий и сооружений нужен был материал. С украинского карьера возили песок и камень. А потом от железной дороги прокинули ветку к меловой горе и построили небольшой завод по производству мела и изделий из него. На мелзаводе резали белые ровные кирпичи для строительства домов специалистам, размалывали мел для побелки, нарезали маленькие брусочки для школы и все это отправляли на Таганрог.

После построения железной дороги купцы Маныч и Стоянов построили подле железной дороги «хлебную сыпницу» (элеватор).

О купце Маныч Никите Григорьевиче стоит сказать особо, так как его хозяйская хватка и большое трудолюбие способствовали развитию Успенки. Со своими братьями он имел крепкое крестьянское хозяйство, земли которого располагались на территории Малокирсановской и Успенской волостей. На полях у Манычей работала многочисленная сельскохозяйственная техника, самая по тем временам современная. В Успенке братья построили помимо хлебной сыпницы, несколько магазинов по продаже зернопродуктов, сельхозмашин, лесоматериалов. Элеватор был оборудован механизмами, позволяющими наиболее эффективно организовать его работу. Зерно перерабатывали на мельнице, также построенной Маныч.

А братья Беленко построили маслобойню (маслоцех). В этом цеху также мололи зерно на муку. В 1928 году началось строительство первого склада для элеватора. Под строительство было выделено 7 га земли. Для строительства склада жители всей округи из сел Успенка, Авило-Федоровка и других близлежащих хуторов приезжали на своих подводах и возили песок, камень с карьеров. За свою работу они получали деньги, что было редкостью в то время.

Сельское хозяйство развивалось, стали собирать хорошие урожаи зерновых. Зерна было много, и для его хранения пришлось строить еще один склад в 1935 году.

Вообще в 30-х годах в Успенке развернулось большое строительство. Количество жителей стремительно росло и, помимо промышленных зданий и сооружений, нужна была социальная инфраструктура. В селе была построена больница-роддом, молокозавод, почта, рядом с больницей было здание, в котором размещался сельский Совет. Одна комнатка в Совете была отдана под библиотеку. Чуть позже построили нефтебазу, проведя к ней ж\д ветку, а рядом организовали автоколонну (машинный двор). На месте автоколонны сейчас расположено сельское кладбище (со слов жителей села).

Успенская – железнодорожная станция и село - росли, развивались и благоустраивались. Но поступательное движение вперед, к более благополучной и счастливой жизни прервала война, смертельным вихрем налетевшая на страну. Начались бомбежки села. Всех, кто мог воевать, забрали на фронт, а старики и дети работали на элеваторе и железной дороге. На х. Самарском располагался лагерь советских военнопленных, их немцы гоняли на работу голодными и практически раздетыми. Захватчики выселили жителей села из всех добротных домов и заселялись сами.

Как-то пригнали железнодорожный вагон и выгрузили погибших русских солдат в воронку от бомбы на территории элеватора. Коля Гайкалов, мальчик 9-ти лет, ночью ползком проникал к яме, и прислушивался, нет ли среди них живых. Потом воронку с мертвыми солдатами прикопали, а после войны на прилегающей к вокзалу территории перезахоронили их останки и поставили памятник. На кладбище в Авило-Успенке есть еще одна братская могила. Там захоронены русские солдаты, погибшие при освобождении Авило-Успенки.



Авило-Успенку часто бомбили, но немцы оберегали ж\д пути и элеватор, как стратегические объекты. Во время бомбежки местные люди прятались в тоннеле под железнодорожным полотном, т.к. его не бомбили.

В домашний сарай местного жителя Приходько как-то упала бомба, она пробила крышу и повисла, зацепившись за доски. Бомба висела так, пока село не было освобождено, и наши саперы обезвредили бомбу.

Однажды зенитная батарея немцев сбила наш самолет. Это был ночной бомбардировщик, с женским экипажем. Двоих попавших в плен летчиц, которых немцы называли «ночными ведьмами» и боялись как огня – повесили на столбе на улице Свободы.

Много жителей Успенки погибло, а выжившие и уцелевшие вернулись с боевыми наградами. Орденами и медалями за отвагу и воинскую доблесть были награждены: Малышко А.А., Рыбалко П.И., Иванченко А., Бокарев И.И., Королев И.Н. и еще много других наших земляков.



После войны все население Авило-Успенки стало восстанавливать родное село. В 1948 году построили новый каменный вокзал и расширили полотна путей, из 1 стало 9.

Железнодорожный вокзал. Снимок 1950г.

Но самым благоприятным периодом для развития станции и села были 50-70 годы. Авило-Успенка стала узловой станцией. В 1957 году началась электрификация железной дороги, стали ходить электрички. Памятным событием для жителей села стало посещение Успенки в 1958г. Никитой Хрущевым, первым секретарем ЦК КПСС. В Успенке Хрущев был проездом. Пересев из железнодорожного спецвагона в автомобильный кортеж, он направился в село Куйбышево к маршалу А.А. Гречко.

В селе построили детский садик, клуб, ФАП, новый сельский Совет, школу десятилетку - в ней училось более 600 учеников; пошивочный цех, обувную мастерскую, пилораму, маслоцех, молокозавод, инкубатор, угольную базу, почту, соляные склады, птичник (куры и утки). Жители села посадили большой фруктовый сад, несколько рядов тутовых деревьев для выкармливания шелкопряда, восстановили элеватор и построили 8 новых складов, контору и весовую, лабораторию, пекарню, овощную базу.

В Авило-Успенку на жительство потянулись люди со всех близлежащих хуторов и деревень. Много переселенцев переехало с Украины. Выросли новые улицы. Построили магазины, столовую, кафе.

В конце 70-х начале 80-х годов основные предприятия стали переводить в п. Матвеев Курган. А сельский Совет перевели в Новониколаевку, хотя раньше Авило-Успенка относилась к Анастасиевскому сельскому Совету.

После перевода сельского Совета в Новониколаевку постепенно стали закрываться предприятия: молокозавод, пилорама, нефтебаза, птичник, инкубатор, закрыли больницу, вместо нее построили ФАП, демонтировали узкоколейку до мелзавода.

Но больше всего Авило-Успенка пострадала в конце XX в. Неудавшиеся экономические реформы, так называемая «перестройка» в стране удручающим образом сказались на жизни села. А установление в Авило-Успенке в 1995 году государственной границы Украины с Россией вообще изменило уклад села не в лучшую сторону. Граница прошла по его улицам и даже по домам и огородам. В эти годы разрушили три магазина, маслоцех, тарную базу, угольный склад, соляной склад, убрали пошивочный цех и обувной, с перебоями стал работать элеватор, из 200 человек, ранее работавших здесь, осталось всего 20. Но зато построили две таможни - на трассе и железнодорожном вокзале.

В наши дни в селе работают: детсад, школа, СДК, библиотека, ФАП, ж\д вокзал, почта. Организована служба социальной помощи для пожилых людей.



Современный модуль фельдшерско-акушерского пункта

Село газифицировано, смонтировали водопровод с технической водой, а вот питьевую воду уже много лет возят на спецмашине из Матвеева - Кургана. Местных жителей обслуживают три частных магазина.

Построен пешеходный мост через ж\д полотно с левой стороны на правую, сделали асфальтированный автопоезд под полотном ж\д дороги на улицу Железнодорожную.

Хотелось бы верить в дальнейшее развитие и расцвет села Авило-Успенское. Но эта вера с каждым годом тает. С ликвидацией многих производств, в селе исчезли и рабочие места. Молодежь потянулась в большие города. В селе остаются большей частью доживать свой век лишь старики. И если ситуация в ближайшее время не измениться Авило-Успенка как населенный пункт скорее всего перестанет существовать, превратившись лишь в технические пункты приграничного и таможенного контроля.

Литература:

1. Книга «Стальные пути Донбасса. Сост. М. Гусев, К.Х. Клименко, А.М. Максимов. Донецк:, «Донбасс», 1970.
2. Альманах «г. Таганрог и его округ» 1911г

Петрунина Л.Г. библиотекарь СБ.

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке материала и предоставленные фотографии Дядиченко Н.М. учителю Новониколаевской СОШ и жителям села