

Тайга: история города-станции

История города, которому в прошлом году стукнуло 125 лет, изобилует уникальными событиями и людьми. Значимость Тайги для истории Кузбасса сложно переоценить. Но помнить и знать об этом наследии необходимо. О важных этапах развития города и его своеобразии на открытой лекции рассказал коренной тайгинец, старший научный сотрудник лаборатории истории Южной Сибири ФИЦ угля и углехимии СО РАН Николай Морозов в рамках историко-краеведческого проекта «Кузбасс: взгляд в историю», который реализуется в Кузбасском государственном краеведческом музее.

Особенности летоисчисления

Есть несколько точек зрения, относительно каких событий стоит вести отсчёт возраста Тайги. 11 февраля 1911 года (здесь и далее даты указаны по новому стилю) посёлок Тайга обрёл статус города. До этого, в 1910 году, через Тайгу проезжал председатель Совета министров Пётр Столыпин, который и пообещал жителям, что посёлку будет дарован новый статус.

Но история Тайги глубже, и брать эту дату за основу летоисчисления нелогично. В начале 1980-х годов точкой отсчёта назначили 24 июня 1896 года, когда вступило в эксплуатацию паровозное депо. Позже определили новую дату – 3 августа 1896 года, когда со станции Обь в Томск через Тайгу прошёл первый состав из семи вагонов. Таким образом была введена в эксплуатацию Томская ветка. Для современников эта производственная дата незаслуженно стала считаться датой основания станции и одноимённого посёлка, хотя они появились двумя годами раньше.

«Битвы» за близость к Транссибу

На стадии строительства Транссиба томские купцы и градоначальник озаботились тем, чтобы купеческий город не остался в стороне от магистральной линии, которая могла бы дать новый импульс развитию. Поэтому в столичных кабинетах они вели битвы за выгодное для Томска решение, и не всегда успешно.

Надо отметить, что этот период мало изучен и до сих пор изобилует неточностями в трактовках событий. К примеру, тайгинцы отдают должное Николаю Павловичу Меженинову, как якобы автору проекта прохождения Транссиба через Томск. Он отвечал за строительство Обь-Красноярского участка. Когда начался процесс борьбы за то, чтобы в Томске была узловая станция, Меженинов сообщил жителям, что, дескать, легче снести город и построить его на новом месте. Томичи, конечно, обиделись, но продолжили «битвы» в столичных кабинетах власти.

Ещё одному инженеру современники присваивают незаслуженные почести – Николаю Гарину-Михайловскому. В июне-августе 1891 года под его руководством работала экспедиция «по изысканию

трассы». Томичи просили Гарина-Михайловского провести её если не через Томск, то ближе к городу. Тот пообещал, но не сделал и провёл трассу южнее, минуя Томск и территорию будущей Тайги.

А через два года другой инженер, также по фамилии Михайловский, в апреле-мае 1893 года в новом проекте проложил трассу именно там, где сейчас расположена Тайга. Сыграли роль экономические интересы Кабинета Его Императорского Величества. На территории Кузбасса северная часть земель принадлежала императорской фамилии. Предполагалось, что рядом с узловой станцией будет крупный населённый пункт с землями, которые можно будет сдавать в аренду задорого и получать прибыли.

Томск-Таёжный – Тайга

8 ноября 1893 года император Александр III одобрил решение о строительстве Томской ветки с указанием в качестве узловой станции Томск-Таёжный (поначалу Тайга во всех служебных документах именовалась именно так). Её строительство началось с июня 1895 года. Начальником станции был назначен инженер Гейне.

За короткий период здесь построили 12 барачков, вокзал, склад для материалов. В посёлке был телеграф, частное кузнечное предприятие, 80 жилых частных домов, больница с одним фельдшером, две пекарни, два магазина. Работало около тысячи рабочих – это были местные крестьяне и приезжие из других губерний.

Весной 1896 года приезжал фотограф, чтобы сделать фотоотчёт о том, что сделано, и который был представлен в Комитет Сибирской железной дороги. Его копия хранится в Томском государственном краеведческом музее. Интересное фото на последней странице с подписью «Таёжный охотник». Предполагается, это Василий Иванович Литвинов – первый неприезжий житель Томска-Таёжного. Его имка была недалеко от этих мест. Литвинов как проводник весной 1893 г. помогал «вешать» трассу на Томск, показывал наиболее удобные участки.

Достопримечательности Тайги

Тайга имеет ряд достопримечательностей, в первую оче-

редь это храм Святого Преподобного мученика Андрея Критского. Его строительство началось в 1897 году по просьбе тайгинцев. 17 октября – День поминовения указанного мученика, именно в этот день в 1888 году случилось крушение царского поезда, и императорская фамилия выжила. Разрешение на строительство было получено от Томского и Барнаульского епископа Макария. В 1898 храм был освящён и начались службы. Архитектором выступил Константин Лыгин. Храм считался красивейшим на всем Транссибе. В начале 1920-х годов его макроки активистами-безбожниками были сбиты. И только в начале 1990-х храм был восстановлен и действует поныне.

Авторству Лыгина приписывают ещё несколько сооружений: красивейший железнодорожный вокзал, торговую лавку купца Муллаура Магазова и пристройку к паровозному депо.

Соратники Ленина

Тайга – единственный город в Кузбассе, где проживали несколько соратников В.И. Ленина: чета Кржижановских (Зинаида Павловна Невзорова и Глеб Максимилианович), Иван Проминский, Фридрих Ленгник и Никита Меркулов. В январе 1900 года через Тайгу проезжал Ленин, на перрон он не выходил. Г.М. Кржижановский встречался с ним в вагоне и проводил до Литвинова.

Н.Е. Меркулов проживал в Тайге с 1920-го по 1923 год, был председателем рабоче-крестьянской инспекции, затем уехал в Томск. Интересна личность И.Л. Проминского. Этот польский социал-демократ за участие в стачке был арестован и отправлен в ссылку с 1897-го по 1900 год в Шушенское, куда потом прибыл Ленин с Крупской. Их семьи подружились и даже вместе проводили праздники Нового года. В 1900 году Проминский по протекции Кржижановского поселился в Тайге, купил дом. В 1920 году даже встречался с Лениным в Москве. В 1923 году он решил уехать в Польшу, но умер по дороге от тифа.

Битва за Тайгу

В 1905-1907 годах Тайга была центром революционного движения на Обь-Красноярском участке Транссиба. Это связано с активной деятельностью том-



■ Фото Кузбасского государственного краеведческого музея.

ских большевиков и сильными революционными настроениями тайгинских рабочих. Когда в 1905 году началась знаменитая октябрьская стачка в Москве, в Тайге было подготовлено 60 членов боевой дружины, которые разоружили жандармов. В течение полумесяца на станции и в посёлке установилась власть стачкома, в котором руководящую роль играл Сергей Костриков (Киров). Стачком следил за порядком в городе, контролировал проход пассажирских и грузовых поездов.

17 октября 1905 года вышел манифест царя о даровании свобод, а 18 октября в депо прошло собрание рабочих, на котором велось разъяснение документа. Сергей Костриков (Киров) развенчал мифы о свободах. В этот момент депо окружили жандармы. Рабочие помогли Кирову избежать ареста.

Тайга была одним из мест, где лютовала карательная экспедиция барона Меллера-Закамельского. Были убиты около сотни человек и десятки железнодорожников арестованы. С 1906 года революционное движение пошло на убыль.

Февральскую революцию 1917 года тайгинцы встретили спокойно. Ситуация в стране ухудшалась, поэтому железнодорожники в большинстве поддерживали эсеров. Уже 5 марта был образован временный ревком, в городе проходили демонстрации.

31 мая 1919 года белочешский корпус захватил и станцию Тайга. Через неё пошли «поезда смерти». Колчаковское правительство разгружало тюрьмы европейской части России, ссыльных политзаключённых отправляли в Сибирь. Положение в вагонах было ужасным. Тайгинцы помогали арестантам, перебрасывали в составы узелки с продовольствием. Однажды шантажом остановили состав и заставили власти сделать в вагонах буржуйки, снабдить дровами.

23 декабря 1919 года состоялась кровопролитная битва за Тайгу. Со стороны Белой гвар-

дии город защищал польский легион, части генералов Анненкова и «христоносцы» (отряды вооружённых священнослужителей). Они противостояли 27-й дивизии Красной армии, которая выиграла сражение. Погибших красноармейцев похоронили на территории Алексеевской начальной школы около Ильинской церкви.

Война и мирное время

Город постепенно восстанавливался. Паровозное депо стало примером для остальных – его передовой опыт организации труда перенимали по всей стране. В 1936 г. он был положен в основу приказа наркома Кагановича об эксплуатации паровозного хозяйства, который действовал до середины 1960-х годов.

Тайга активно помогала фронту. Здесь впервые в Кузбассе был построен бронепоезд «Лунинец». К слову, здесь же трудились первая женщина-машинист паровозного депо Кулагина Раиса Ивановна. В 1943 году она повела состав гуманитарной помощи только что освобождённому Дону.

Тайга связана с именами многих знаменитых деятелей культуры. Здесь родилась актриса Инна Макарова. Ещё одну тайгинку, Ирину Луценко, мы можем видеть в фильме «Полосатый рейс», где она сыграла роль официантки. Писатель Владимир Чивилихин прожил здесь 18 лет.

Сегодня жители Тайги не забывают о своей истории. Потому что тайгинцев живут в разных странах и постоянно выходят на связь с местными историками и краеведами.

Подробнее об истории города можно узнать, прочитав трёхтомник «Тайга. Исторический опыт поколений» – фундаментальное исследование Николая Морозова. Он находится в открытом доступе на сайте тайгинского исторического музея, а также на ресурсах местных школ.

Подготовила
Оксана Сохарева.