**ПОСЕЛОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ: СОБЫТИЯ И ЛЮДИ**

 В 50-х годах XX века на железной дороге, и на Красноярской в частности, **увеличивается рост перевозок, в связи с чем увеличивается и штат сотрудников железной дороги**. Причем достаточно большое количество среди работников приходится на молодежь, появляются новые семьи, рождаются дети. И остро стает вопрос обеспечения жильем. По воспоминаниям Винокуровой Г.Н., дочери машиниста Винокурова Н.А.,  **жили молодые семьи в теплушках, прямо у железной дороги, где не было нормальных бытовых условий, дети играли и гуляли вблизи железнодорожного полотна, папам - работникам локомотивных бригад не было возможности выспаться в тишине. Таких теплушек в локомотивном Красноярском депо было около 600. Поэтому жилищный вопрос назрел и требовал решений.**

 Крупное жилстроительство для Красноярской дороги было не по силам, и тогда родилась инициатива: взять у г. Красноярска свободную земельную площадь и построить хозяйственным способом 8 и 10-квартирные дома, а водопровод и отопление провести силами отделения дороги. В качестве рабочей силы решено было привлечь нуждающихся в жилье.

 В **1957 году городской совет депутатов и крупные хозяйства железной дороги поддержали идею железнодорожников о купле земли для постройки домов, был выделен участок в районе станции юннатов. Каждая специальность железнодорожников: локомотивщики, движенцы, сцбисты, вагонники, путейцы и т.д, самостоятельно строили по 10 домов. Дома строились из бруса, внутри оббивались дранкой (это тоненькая реечка, которая прибивается на брус крест накрест), потом стены штукатурились.**

 **По воспоминаниям Ахромейко М.И., старожила поселка, чтобы заселиться в дом, необходимо было отработать 270 часов на стройке. в свои 20 лет.**

За 4 года было построено 50 домов по улицам Пирогова, С. Ковалевской, Ленинградской и 1-ой Ленинградской. Одновременно со строительством домов строился магазин, котельная, позднее был построен детский сад. В поселке было почтовое отделение, сберкасса, НГЧ.

**Первые дома заселялись с подселением: в каждой комнате жила семья, то есть для понимания: в 3-х комнатной квартире жили 3 семьи, в 2-х комнатной - две. Сначала бытовые условия оставляли желать лучшего: туалеты были на улице, батареи в домах были (поселок отапливался котельной), но и печи присутствовали. Рядом с домами находились стайки, в них хранились дрова и уголь. Архивные данные свидетельствуют, что в первый год после сдачи 11 домов не был решен вопрос с водоснабжением: колонки были сделаны, а вот вода к ним не была подведена, и жильцам приходилось ходить за водой аж на ул. Бограда. Не был решен и транспортный вопрос (городского транспорта в районе еще не было, не было и обещаного служебного).**

**Постепенно условия улучшались. По мере сдачи новых домов семьи расселялись в отдельные квартиры. Появилось холодное водоснабжение в квартирах. С домашними телефонами в советское время всегда была проблема, но на железной дороге был и есть свой узел связи, и в тех домах, где жили машинисты, был проведен телефон (один номер на все квартиры).**

**Спустя 10 лет в домах сделали канализацию, туалеты стали в квартирах. Были убраны печи, пищу стали готовить на газовых плитках (газ был и остается привозным в баллонах).**

**У железной дороги была своя торговая сеть «ОРС» (Отдел рабочего снабжения), магазин в поселке, соответственно, принадлежал данной организации. По воспоминаниям, снабжение магазина было неплохим, железнодорожникам выдавали талоны, например, на муку, мыло, которые они отоваривали в специальном отделе магазина. Также в поселке было почтовое отделение (по адресу: ул. 1-ая Ленинградская, 10) и отделение Сбербанка (по ул. С. Ковалевской).**

**В 60-х годах построили железнодорожный детский садик в поселке, он до сих пор продолжает свою работу. Школьники ходили в городскую школу, которая находилась и находится недалеко от их местожительства, по адресу: ул. Киренского, 19.**

**У каждого дома был свой палисадник, который был благоустроен тополями и акациями. Местные посёлка со смехом рассказывают о том, что они вырубили березы и вместо них посадили тополя, не зная о их уникальности.**

**Обстановка в посёлке была дружелюбная, как рассказывали старожилы посёлка Ахромейко Мария Ивановна и Галина Николаевна Баздарева: «Мы все дружили, были как единая семья. Дети резвились на детских площадках, мы собирались на лавочках у дома, там общались и играли в настольные игры…». Зимой все соседи собирались на лестничных площадках, там накрывали на стол и отмечали праздники. А летом они собирались в знакомой им березовой роще. Особой любовью пользовался День железнодорожника, который отмечался на Николаевкой сопке. Со всего города туда собирались железнодорожники, а уж жители поселка приходили практически в полном составе. Паркаль Н., будучи ребенком, постоянно ходила с родителями на День железнодорожников. По ее воспоминаниям, праздник отличался душевностью, искренностью. Было много песен, взрослые играли в спортивные игры, для детей организовывали конкурсы.**

 **Но спустя года, коренные жители посёлка начали переезжать из него.**

**В настоящее время в данном посёлке проживают не только люди, работающие на железной дороге, но и люди других сфер деятельности. Каждый из них знает, каким тяжким трудом досталась железнодорожникам крыша над головой. И всеми силами пытаются сохранить культуру и традиции этого посёлка.**

**Литература.**

**1. Новоселье близко!//Красноярский железнодорожник. - 1957. - 16 июля**

**2. Тетерский, Г.И. Как это было//Стальное звено Трансиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899-1999/сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. - Красноярск: кн. изд-во, 1998.**

**3. Чего не достает в новом поселке//Красноярский железнодорожник. - 1957. - 26 октября**

**Фото из архива Ацепаевой М.Б., Паркаль Н.,** Винокуровой Г.Н.