

в землю. На нем можно различить только год – 1917... Без присмотра остались и другие могилы.

За последнее время кладбищенский некрополь заметно преобразился. Удалена поросль сирени, уложена тротуарной плиткой дорога от ворот к храму, в вечернее время он освещается. Большинство памятников, могил, надгробий обустроено. Значит, бывают здесь люди, не забывают родных и близких. И слава Богу! Как замечательно сказал наш великий поэт А. С. Пушкин:

*”Два чувства равно
близки нам,
В них обретает сердце пищу –
Любовь к родному пепелищу,
Любовь к отеческим гробам.”*

В этой кровной и нерасторжимой связи с родной землей и ее историческими преданиями – высшее достоинство человека, “залог величия его”.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В декабре 2005 года исполнилось 110 лет со дня окончания строительства железной дороги Балашов-Харьков, проходящей через наш район, а в июне того же года – 70 лет завершению прокладки второй линии по маршруту Валуйки-Лиски.

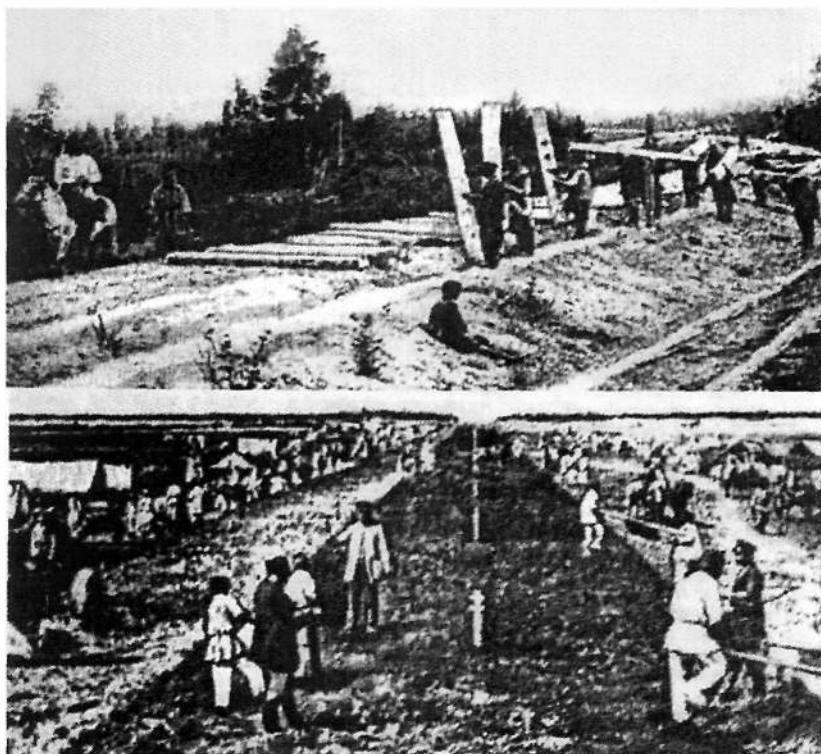
Пензо-Харьковско-Лозовская железная дорога способствовала оживлению и дальнейшему развитию промышленности, расширению экономических и торговых связей нашего бирюченского края с другими районами страны. Общая ее протяженность превысила 600 верст, а ее строительство обошлось в 25,8 миллиона рублей.

Проектно-изыскательные работы на предполагаемых трассах начались в 1881 году. Проводились они на народные средства. Согласно документам Государственного архива Воронежской области, инициатором строительства Пензо-Харьковско-Лозовской железной дороги выступил петербургский инженер Михаил Иосифович Мусницкий, который положил на осуществление этой дороги пятнадцать лучших лет своей жизни, все силы, здоровье и все свое состояние. В Государственном архиве также сохранилось “Дело Воронежской земской государственной управы о проведении Пензо-Лозовской и Елецк-Валуйской железных дорог”. К нему приложена схематическая карта, где показаны два совершенно различных варианта проектируемой дороги. Согласно первому дорога пролегла от Пензы через Новохоперск, Бобров, Давыдовку, Острогожск, Бирюч, Волчанск и далее к Харькову. Города Валуйки и Чугуев остались южнее, а Новый Оскол – севернее.

Второй вариант предусматривал соединить город Бобров, Давыдовку, Острогожск, Валуйки, Чугуев с выходом на Харьков.

Из схематического плана карты видно, что из Алексеевки новая дорога должна была пройти по одному из проектируемых вариантов. Изыскателям пришлось пройти и изучить оба проекта. В ходе проложения трассы на местности были внесены некоторые небольшие изменения. Давыдовка осталась в стороне, а трасса повернулась в сторону Лисок, что почти на тридцать верст юго-восточнее первоначального проекта.

При прокладке трассы Острогожск-Волчанск через Алексеевку, Бирюч, Волоконовку проектировщикам пришлось поломать голову с Бирючом, изыскатели встретились с затопляемыми низинными, болотистыми участками в поймах рек Тихая Сосна и Волчья. При строительстве дороги произошло бы значительное удорожание работ за счет поднятия железнодорожной насыпи – до отметки в пределах до десяти метров. Подвозка грунта на конных повозках и ручных тачках отодвинула бы сразу ввод в эксплуатацию железной дороги на несколько лет. Вариант с направлением на Валуйки, минуя город Бирюч, требовал сравнительно меньших объемов земляных работ, так как она проходила по сравнительно устойчивому рельефу левобережья Валуга. Кроме того данный участок дороги был на 42 версты короче первого варианта. Поэтому строительство и начали по этому маршруту в 1884 году.



К слову, среди жителей нашего райцентра до сих пор бытует убеждение, что в XIX веке при строительстве железнодорожной линии Валуйки-Лиски бирюченские купцы и заводчики подкупили проектировщиков с тем, чтобы те проложили дорогу в отдалении от тихого уютного уездного города Бирюча. Этим самым они, якобы, не хотели нарушить своего почти двухвекового спокойствия, боялись истощения своих богатств.

Пензо-Харьковско-Лозовская железная дорога была сдана в эксплуатацию 17 декабря 1895 года. Одновременно со сдачей дороги была открыта железнодорожная станция Бирюч. (Была названа по уездному городу). При станции спустя год был построен кирпичный двухэтажный дом для обслуживающего персонала, который сохранился до настоящего времени. Начальниками железнодорожной станции с 1920 по 1940 год работали В. М. Петухов и И. А. Иванников. Первыми поселенцами на станции Бирюч были в основном выходцы из села Валуй.

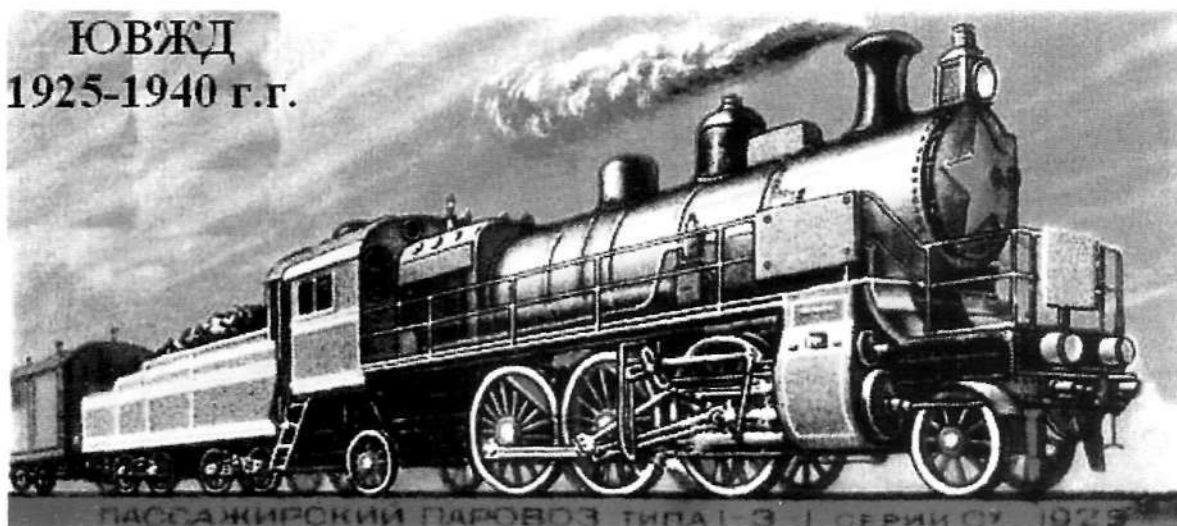
Что касается станции Палатово села Ливенка, то она была образована в 1681 году как город-крепость Новый Палатов.

В начале 1681 года в Москву прибыл палатовский атаман Василий Ливенец и подал прошение о том, чтобы ему разрешили начать строительство нового города. Весной 1681 года Василию Ливенцу и его сыну Дмитрию удалось основать город Палатов или Ливенцеву слободу. 29 декабря 1779 года Ливенская слобода получила статус города и стала уездным городом Ливенск. Этим названием слобода обязана своим основателям: Василию Ливенцу и его сыну. Железная дорога Балашов-Харьков пролегла через восточную окраину села Ливенка. На участке параллельно железной дороге было возведено кирпичное здание с названием “Станция Палатовка”.

В начале 30-х годов прошлого века началась укладка вторых путей на железнодорожной линии Валуйки-Лиски. Это вызывалось увеличением пропускной способности и возросшим объемом перевозок. Укладка второй линии путей объявлялась всенародной стройкой. Каждому району выделялся определенный участок с установленными объемами работ и безоговорочными сроками их выполнения – согласно жесткому графику. Его срыв квалифицировался как саботаж со всеми вытекающими последствиями.

Несмотря на недостаток рабочей силы в колхозах, по разнарядке партийных, советских органов определенная часть селян направлялась на строительство. Было послано “400 конных повозок и 700 рабочих”.

Пять лет велось строительство второй железнодорожной линии Валуйки-Лиски. Исполком Буденновского райсовета в июне 1935 года телеграфировал на имя Совета Народных Комиссаров СССР о выполнении всех заданий по строительству второй ветки железнодорожного полотна, за что был удостоен правительственной благодарности.



Обе ветки возводились вручную, при помощи гужевой тяги, носилок, лопат и кирок. Рабочие жили в землянках и палатках, отсыпали полотно, укладывали шпалы, рельсы.

Но жизнь не стояла на месте, она вносила свои коррективы. В 70-х годах прошлого столетия дорога, проходящая через станцию Бирюч, была электрифицирована. И побежали по ней электропоезда, более комфортабельные и мощные, чем их предшественники – паровозы.