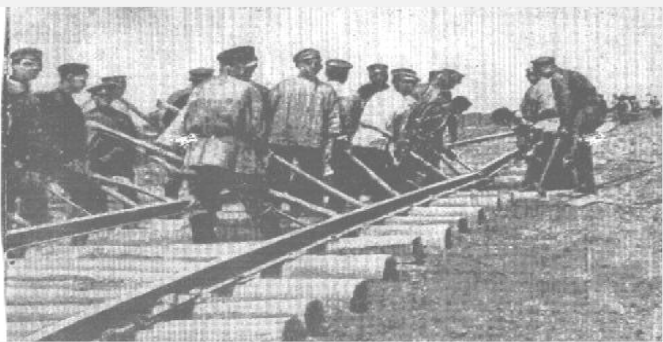


Из истории села

Фотографии 1950 г.



Авило-Успенская

сельская библиотека

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БУКЛЕТ

История села

Авило-Успенка

1868г. – 2017 г.

Край Родной... навек любимый...



2017 г.

*Я живу в уголочке России,
Где поют соловьи до зари
И рассветы над Клязьмой та-
кие,
Хочешь - кружками воздух бери.*

*Журавлиный курлык- на проща-
нье,
Крик прилётных гусей- по весне.
Радость встреч и печаль рас-
ставаний
Много раз повторялись во мне.*

*Земли дивные видел я часто,
Был в иные судьбою гоним.
Только нету в них русского сча-
стья,
Только чем-то они не мои.*

*Ни душа к ним не льнет, ни со-
знание.
Облака в небесах, да не те,
И не та глубина расставаний,
И не нашенский менталитет.*

*Потому уголочек России
Мне и дорог, и мил ,и любим.
Нет его ни вольней ни красивей.
Здесь меня называют своим.*

Владимир Манохин

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 отеснив 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. 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. Сейчас депо не функционирует, 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.

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. 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. Хотелось бы верить в дальнейшее развитие и расцвет села Авило-Успенское.

Составитель:
библиотекарь Авило-Успенской СБ
Жданова Е. В.