Муниципальное бюджетное образовательное учреждение

«Средняя общеобразовательная школа № 5»

 г. Северодвинска

 Архангельской области

Школьная учебно-исследовательская конференция

**Исследовательская работа по теме**

**Тема: «Первая улица города Северодвинска»**

Выполнила:

Бочарова Екатерина,

учащаяся 7 А класса.

Руководитель:

Борисова Эльвира Васильевна,

учитель истории

Северодвинск

2018

**СОДЕРЖАНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc253352817)

[ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ 4](#_Toc253352818)

[2.1. Начало строительства 4](#_Toc253352819)

[2.2. Строительство железной дороги 5](#_Toc253352820)

[2.3. Первые улицы 6](#_Toc253352821)

[2.4. Железнодорожная – первая улица города 9](#_Toc253352822)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 10](#_Toc253352823)

[СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 11](#_Toc253352824)

**ВВЕДЕНИЕ**

 Мы каждый день проходим по улицам нашего города, не задумываясь о том, чье имя носит улица или площадь, кому или чему посвящен памятник.

 Однажды мы всем классом ходили в библиотеку, где нам рассказывали о людях, которые строили наш город, о событиях, которые здесь происходили, и том, как люди чтут память об этом. У меня возник вопрос: а какая же улица была самой первой в нашем городе? Поэтому я решила углубить свои знания по истории города.

 **Актуальность** моей темы заключается в том, что человек должен знать историю своей «малой родины».

**Цель работы**: углубить знания по истории родного города.

**Предмет исследования** – история города Северодвинска

**Гипотеза** - строительство завода, а вместе с ним и города на заболоченных землях и трясинах - настоящий подвиг.

**Задачи:**

- собрать информацию по данной теме.

- узнать о начале строительства Северодвинска;

- выяснить, какая улица появились первой.

В изучении темы мне помогли труды Александра Бурлова «А ты мне, улица родная…», Раисы Андреевны Евглевской, Анны Михайловны Сьяновой «Северодвинск».

**ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ**

**2.1. Начало строительства**

31 мая 1936 года было принято постановление о строительстве судостроительного завода на берегу Белого моря в районе Никольского устья Северной Двины.

В июне 1936 года из Архангельска колёсный пароход "Иван Каляев" был направлен вниз по северной Двине к самому Белому морю. На своём борту он доставил первых строителей города - 60 мужчин и женщин.

Возводить город и завод предстояло на территории, которая в естественном состоянии для застройки была непригодна, и это потребовало поиска смелых инженерных решений. Необходимо было выбрать место для будущего города, быстрее проложить железную дорогу на Исакогорку, способную связать стройку со страной, а, значит, обеспечить бесперебойное материально-техническое снабжение. Предстояло найти оптимальное решение для строительства оснований и фундаментов будущих цехов. Строительство было названо Судостроем.

Ну, как бы то ни было, а уже через день после высадки первой группы строителей прибыло несколько буксиров ведя за собой баржи с продовольствием и инструментами. Строители размещались в кельях Николо-Карельского монастыря, на пароходе, в маленьком посёлке на южном берегу острова Ягры( там находился шпалорезный завод и около ста человек населения). Стройку возглавил Иван Тарасович Кирилкин. К тому времени Иван Тарасович успел побывать на стройках в Англии, Америке, Франции, Германии и был достаточно опытен для вверенного ему проекта.

**2.2. Строительство железной дороги.**

 На берегу Белого моря должен был быть построен порт, судостроительный и судоремонтный завод, жилой комплекс для работников. Время было предвоенное, поэтому нашей стране необходимо было иметь дополнительный причал для приема грузов от союзников и дорогу, чтобы отправлять эти грузы вглубь страны.

 Таким образом, железная дорога будущего города имела стратегическое значение для всего Советского Союза. Кроме того, транспортная связь с Архангельском была возможна только пароходами по реке, а зимой она замерзала. При наступлении холодов, рабочие Судостроя были бы отрезаны от снабжения. И поэтому до заморозков железная дорога должна была быть построена. Железную дорогу решено было строить быстрыми темпами.

В июле 1936 г. в Архангельской «Правде Севера» появи­лось объявление о наборе рабочих на строительство желез­ной дороги Исакогорка—Никольское Устье. В первых чис­лах августа 1936 г. группа рабочих в количестве тридцати человек начали строительство железнодорожного пути с седьмого километра Онежского тракта к Коровьему озеру. Там стояла небольшая избушка и одна брезентовая палатка. В избушке жили начальник будущего рабочего объекта Н. В. Морозов и комендант нового палаточного городка Шу­льгин. Не было ни столовой, ни ларька, рабочих распредели­ли на две бригады, каждой выделили палатку. Нужно было срочно, до первых заморозков, построить железнодорожную ветку протяженностью 50 км. Железнодорожное полотно на­чали прокладывать с двух сторон одновременно. С берега до нынешнего железнодорожного вокзала была, прямо на брев­нах, проложена узкоколейка.

Из воспоминаний Семена Степановича Кривчикова, строителя железной дороги: «В начале 1936 года мы прибыли, более 30 строителей - на станцию. В контору заходить не пришлось: она была настолько тесна, что отдел кадров находился в коридоре. Нас распределили на две бригады, каждой выдали палатку... Ночевать пришлось у костра. А утром получили кровати из досок, набили стружкой матрасы. Получили спецодежду: рукавицы, портянки и лапти. Устроившись с жильем, пошли на отсыпку земляного полотна. Работать приходилось по 10 часов, а то и больше»[5, с.23].

 Строительство железной дороги велось с двух сторон – со стороны Никольского устья и со стороны станции Исакогорка. Общая протяженность дороги около 50 километров. При строительстве железной дороги вначале строили узкую колею, а затем наращивали рядом широкую колею. Строители испытывали значительные трудности. Почти вся железнодорожная ветка пролегала по болотистой местности. В 1936, а затем и в 1937-1938 годах работали, в основном, вручную: копали и подвозили в тачках грунт, вырубали лес и перекрывали им болото. Особенно трудно было на участке до станции Рикасиха, где сплош­ные болота, местами непроходимые, поэтому от Северодвин­ска до станции под железнодорожное полотно вручную при­шлось выстилать сплошную бревенчатую гать. Траншеи для будущих выемок копали тоже вручную, техники почти ника­кой не было, за исключением трех-четырех экскаваторов. Ра­бочей силы не хватало, поэтому ввели десятичасовой рабочий день. Но иногда приходилось работать и больше, и в выход­ные. Все трудились с большим подъемом. В некоторых бри­гадах норма выработки достигала двухсот процентов.

Долгожданная встреча строителей, с двух сторон тянувших дорогу произошла 7 ноября около полудня на 31-м км. Вот что писала в те дни газета «Правда Севера»: «Под нати­ском людей отступили болота, плавуны. Всего за четыре ме­сяца была построена эта железнодорожная ветка. Стахановцы и ударники строительства проявили исключительный ге­роизм. 22 ноября 1936 г. со станции Исакогорка первостроитель и почетный железнодорожник С. С. Кривчиков провел первый сквозной поезд»[2, с.13].

**2.3. Первые улицы.**

1 апреля 1937 года новый населенный пункт при судостроительном заводе получил свой официальный статус и отнесен к категории рабочих поселков.

Будущий город стремительно разрастался. Уже к началу 1937г. посёлок Судострой получил электро и водоснабжение из Архангельска.В том же году была построена двухэтажная школа на перекрёстке улиц Пионерской и Индустриальной.

А 27 декабря 1937 г. на заседании Архгорсовета было принято решение присвоить до этого номерным улицам названия. Вот выдержка из протокола того заседания:

 «Слушали: о наименовании улиц. Постановили: Отменить существующие названия номерных улиц и линий посёлка и присвоить улицам и переулкам следующие названия:

По 3-му и 4-му жилым участкам: первую линию наименовать улица Северная (Торцева), вторую- улица Советская, третью-улица Республиканская, четвёртую-улица Индустриальная, пятую-улица Лесная.

Существующие до сего номерные улицы наименовать: первую улицу - Железнодорожная, вторую - Беломорский проспект, третью-улица Пионерская, четвёртую-проспект Профсоюзов, пятую-полярная, шестую-улица Торфяная (Арктическая-Ленина)

Улицу по направлению к бирже лесоматериалов наименовать Комсомольской» »[4, с.12].

 **2.3. Железнодорожная – первая улица города.**

 Улица Железнодорожная начинается от вокзала и идет вдоль железной дороги, в честь которой она названа. Руководитель строительства Иван Тарасович Кирилкин мечтал о красивом, благоустроенном городе кораблестроителей, где были бы созданы все удобства для жизни. Был уверен в том, что новый город превратится в крупнейший центр культуры на всём побережье Белого моря. Нам кажется это странным, но в то время строили в основном с помощью топора.

«К концу 1937 года жилой фонд посёлка состоял из 193 деревянных домов общей площадью 81256 кв. метров (из них 16258 - бараки) »[4, с.37].

Железнодорожный вокзал в Молотовске появился летом 1938года. Это было деревянное здание как и все строения того времени.

Шли годы, улица Железнодорожная преображалась. Здесь появились каменные и деревянные сталинки по индивидуальным проектам. Особенно красивыми были угловые здания. Городу они придавали особый колорит.
В 70-х годах прошлого столетия в Северодвинске строительство шло бурными темпами, население города росло. На градообразующие предприятия приезжала молодежь со всех уголков нашего необъятного Советского Союза. Летом 1973 гостей города встретил новый железнодорожный вокзал. Построен он был в рекордно короткие сроки - меньше чем за 2 месяца. Это современное здание и привокзальная площадь украсили наш город.

В настоящее время облик улицы Железнодорожной продолжает меняться только в лучшую сторону. На смену ветхим зданиям приходят новые современные постройки. Совсем скоро здесь появится новый 5-этажный жилой комплекс «Шоколад».

Развитая инфраструктура района предполагает комфортное проживание в жилом комплексе: школы, детские сады, магазины, банки, автобусные остановки - все это находится в шаговой доступности. Во дворе комплекса расположатся детские, игровые площадки, зоны отдыха для детей и взрослых.

**3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Целью моей работы было: узнать о начале строительства Северодвинска и выяснить, какая улица появились первой. В результате проведенных исследований я пришла к следующим выводам.

1.Территория, на которой сейчас находится наш город и завод, в естественном состоянии для застройки была непригодна, и это потребовало поиска смелых инженерных решений, невероятного трудового энтузиазма первостроителей.

2. Железная дорога от Исакогорки до станции Рикасиха, которая была городу жизненно необходима была построена всего за четыре ме­сяца. Ударники строительства проявили исключительный ге­роизм.

3. Первой улицей города по праву можно считать улицу Железнодорожную.

 В результате работы над этой темой моя гипотеза подтвердилась: первостроители - настоящие герои, которые являются для нас, молодого поколения, ярким примером, как надо жить и трудиться для процветания родного города и государства.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Бурлов А. А ты мне, улица родная… - Северодвинск: Изд-во «Северная неделя», 2000.
2. Евглевская Р. А., Сьянова А. М. Северодвинск. – М: Изд-во «Планета», 1988.
3. Знатные люди Северодвинска / Пушко В. Г. , Северодвинск, 2003.
4. Северодвинск. Испытание на прочность / Масленников А. , Северодвинск, 1998.
5. «Я знаю: город будет!» / Масленников А., Бойко Е., Северодвинск, 2006.