XIX веке в России возникла необходимость развивать транспортное сообщение между различными регионами государства. Вот и была построена железнодорожная магистраль Грязи – Борисоглебск.  Право на строительство дороги от Грязей до Борисоглебска получило 21 марта 1868 года Борисоглебское уездное земство. 30 марта этого же года оно заключило контракт с товариществом  строителей в составе генерала – майора А.Б. Казакова, П.И.Губонина, инженера  Т.Л.Садовского и Павлова. Это товарищество в мае 1869 года приступило к строительству, а в декабре того же года вся линия от Грязей до Борисоглебска протяженностью 199, 2 версты уже была сдана в эксплуатацию.

Строительство дороги вело правление Борисоглебского акционерного общества, состоявшего из купцов, дворян и крупных землевладельцев. Председателем правления был князь Михаил Волконский, сын известного декабриста Сергея Григорьевича Волконского. Общество располагало капиталом без малого 37 миллионов рублей. В уставе, утвержденном царем, записано, что «общество образовывается для постройки и эксплуатации железной дороги от соединения Орловско – Грязинской дороги с Козловско- Воронежской в селении Грязи до г.Царицына».

Дорога строилась быстро. Тысячи конных упряжек подвозили землю и трамбовали насыпь. Во сто крат больше работало землекопов из крестьян, оставшихся после реформы 1861 года без наделов земли. Главный строитель дороги А.Б.Казаков заставлял работать по 14-16 часов в день. На первом участке, от Грязей до Борисоглебска, пассажирское движение открыто  4 декабря, товарное – 12 декабря 1869 года. На втором участке от Борисоглебска до Филонова (103 версты) движение поездов начато 26 декабря 1870 года.

Станция Поворино основана летом 1870 года. Название станция получила по ближайшему старинному русскому селу Поворино, расположенному на левом берегу Хопра в пяти верстах от железной дороги. В ту пору у села Поворино уже было и другое официальное название – Рождественское, по первой православной церкви. Это видно из книги «Воронежская губерния. Список населенных мест», изданной в Санкт – Петербурге в 1865 году. Там сказано: «Рождественское (Рожественское, Поворино) при Хопре, 744 двора». Впоследствии название Поворино закрепилось за железнодорожной станцией, а бывшее село Поворино во всех документах именуется Рождественским.

В разгар строительства второго участка правление Борисоглебского общества обратилось в департамент железных дорог с ходатайством о размещении переименования некоторых станций второго участка  Грязи – Царицынской железной дороги. Просьба якобы исходила от строителей, которые пожелали «выразить признательность местным деятелям, оказавшим важные услуги делу развития и устройства железной дороги от ст. Грязи до Царицына.

Основанием для такого ходатайства послужила, очевидно, царская грамота. 20 мая 1870 года председателю правления Борисоглебского общества М. С. Волконскому «... объявлено высочайшее благоволение за неустанные труды и длительное участие» в строительстве Грязи - Царицынской железной дороги. 28 октября 1870 года заведующий делами железных дорог разрешил переименовать три станции. Станция Поворино стала называться Волконской.

Семья Волконских пользовалась в стране большой известностью. Сергей Григорьевич — генерал-майор, владелец крупных имений в семи губерниях. Участвовал в Отечественной войне и заграничных походах 1813— 1814 годов. За восстание на Сенатской площади 14 декабря 1825 года приговорен к смертной казни, замененной вечной каторгой. Волконский встречался с А. И. Герценом и Н. П. Огаревым. Женат на Марии Николаевне, дочери генерала Н. Н. Раевского, которая, как и жена князя Трубецкого, отправилась на каторгу вместе с мужем. Волконские отбывали каторгу в Забайкалье, на Петровском заводе. Царские слуги всячески унижали ссыльных. В свидетельстве о рождении Михаила Волконского записано: 11 марта 1832 года у государственного преступника Сергея Волконского и законной его жены генерал - майорши княгини Марии Николаевны, урожденной Раевской, родился сын Михаил; восприемниками его были: отцом — государственный преступник Иван Пущин, матерью - дочь государственного преступника Ивана Анненкова девица Анна». Иван Иванович Пущин, как известно, был другом А. С. Пушкина. Родители души не чаяли в своем первенце. Мария Николаевна писала матери: «Рождение этого ребенка — благословение неба в моей жизни: это новое существование для меня». Гордился сыном  и Сергей Григорьевич. И, видимо, не без оснований. После учения Михаил быстро поднимался по служебной лестнице: чиновник особых  поручений при Иркутском губернаторе Н. Н. Муравьеве, титулярный  советник, посланник. В 1856 году Михаил отвез в Сибирь манифест  императора Александра II об амнистии декабристов. Тогда же Волконским  возвращены княжеский титул и все остальные привилегии. Популярность Михаила Волконского еще более возросла в шестидесятые годы. И не удивительно, что его именем была названа железнодорожная станция. Но, как оказалось, не совсем удачно. В 1859 году Михаил женился на богатой княжне Елизавете Григорьевне, родной внучке А.Х. Бенкендорфа, отличавшегося при  Николае I полицейскими жестокостями. Молодая супруга захотела осмотреть свою станцию, Волконскую. А смотреть было нечего, полное запустение. Два приземистых барака, пять – шесть землянок да заросли бурьяна. Разнеслась молва, что Елизавета Григорьевна сильно разгневалась. По ее настоянию станции Волконская возвращено прежнее название – Поворино. Станция Олешки (Алешки) считалась большим  населенным пунктом и, что еще важно, неподалеку от нее было имение княгини. Эту станцию затем и переименовали в Волконскую. Ныне это станция Народная на линии Грязи – Борисоглебск.

Над Волконским порой сгущались сумерки. В газете «Русские ведомости» сообщалось, что на строительстве Грязи – Царской железной дороги предприимчивый князь заработал «весьма порядочный куш». Была вскрыта афера, когда Волконский сбыл казне негодный лес в обмен на плодородные  государственные земли. Обвинялся и за то, что оставил крестьян села Павловки Борисоглебского уезда без земли.

Здесь хочется отметить активную деятельность предпринимателя, мецената и общественного деятеля Петра Ионовича Губонина (1825-1894).  Он был одним из активных учредителей акционерных железнодорожных обществ в конце 1860-х  - первой половине 1870-х. При его участии на условиях концессии построены также Орловско – Витебская (1868), Грязе – Царицынская (1871), Лозово- Севастопольская (1875), Уральская горнозаводская (Пермь – Екатеринбург, 1878) и другие  железные дороги. Немало своих средств тратил Губонин и на развитие образования, от начального до высшего. Им созданы технические училища в Москве, Коломне, Борисоглебске. Одна из промежуточных станций возникла на этом месте в 1871 году. Тогда она получила название по местным владельцам - станция Волконская. Князьям Волконским принадлежало имение Павловка, расположенное в то время в Борисоглебском уезде Тамбовской губернии

( ныне  Грибановский район, Воронежской области). Павловка только одна была настоящим большим имением. Император Павел I  подарил графу Кушелеву – Безбородко чуть ли не ¾ Борисоглебского уезда. Но со временем  все это распалось и разошлось по разным рукам. Из всех кусков кущелевского наследия Павловка являлось единственно большим имением. Оно составляло 12 тысяч. десятин, а это 131,10 га. Михаил Сергеевич Волконский  - сын декабриста  Сергея Григорьевича Волконского купил это имение в 1863 году, когда оно было уже в запустении. В состав имения входила Павлодарская волость и Кушелевские степи. В свое время я работал над  историческим очерком «Внук декабриста», который печатался  в районной газете  «Савальские  зори» в 2001-2002 годах. В «Моих воспоминаниях» Сергей Михайлович пишет: «Хорошо, но долго, медленно, слишком медленно катится вагон, слишком медленно пыхтеньте, и так медленно, так равнодушно медленно стелются и тают клочья дыма… Свисток. Вот красная водокачка и вот наконец наша милая, грязная станция Волконская. Слезать с левой стороны. Скорей, скорей через грязный «зал» на крыльцо. Подкатывает с бубенцами серая тройка; старый кучер поздравляет с приездом. Скорей, скорей вещи в коляску. Трогаемся. Опять бубенцы. Прогромыхала под колесами мостовая станционного двора, прогромыхали трясучие доски мостика – выехали на черноземную дорогу, мягко, тихо… Сзади свисток, поезд пыхтит, раскачивается, стук учащается, слабеет, пропадает…» («Мои воспоминания» стр.24.)

Недалеко от станции находилась экспедиция князей Волконских,  построенная в 1910г. (ныне усадьба жительницы села Анисимовой  Людмилы Николаевны, ул. Садовая). Сюда и завозились из столичных городов Санкт – Петербурга и Москвы различные товары и провиант. Отсюда товары развозились и поступали в имение Павловку. Около железнодорожной станции Волконская вырос поселок Волконский. По воспоминаниям старожилов  в 1902 – 1903 гг. в поселке была установлена деревянная мельница, на которой работали 40-50 человек. Эту мельницу выкупил еврей Герциг из имения Гуданинова, которую перевезли в поселок Волконский и ее же установил.  В деревянной мельнице была построена каменно – силовая установка. Рабочая сила оплачивалась николаевскими рублями. Месячный заработок составлял 7  рублей. В 1905 году мельница была застрахована на 400 000 рублей. В 1911 году она  сгорела. И в июле этого года был построен кирпичный корпус, где выполнялись только ручные работы. И сейчас можно увидеть на старом кирпичном здании цифру «1911». В ноябре 1911 года корпус был запущен в работу. В машинном отделении установили немецкую машину марки «Краслей», мощность которой составляла 105 лошадиных сил. Управляющим у Герцига  был М.В.Куренков, родом из Павлодара, который имел двух дочерей. Одна из дочерей Куренкова впоследствии вышла замуж за сына Герцига – Соломона Сатуиловича, который потом  станет управляющим на мельнице своего отца. В это время производство перерабатывало пшеницу и рожь.  В 1913 году Куренковым был введен в действие маслозавод, продукция которого поступала в военное ведомство. Это было уже довольно крупное предприятие, где работали в три смены. Подсолнечник обрабатывался двумя прессами. В 1911 – 1912 годах в поселке насчитывалось уже  12 дворов, а в 1916 году – 36 дворов. Куренков  проработал на мельнице до 1929 года, в этом же году попал под раскулачивание, а все перешло в руки государства. Первым директором был Роман Андреевич Ромин, который проработал на заводе до 1932г. Он переведен был на 31–ый комбинат города Воронежа, а его помощник Куденин стал во главе завода. Завод  уже перерабатывал просо, ячмень и горох. Большой вклад в развитие  завода   в разное время внесли:  Горшков, Степан Михайлович Бычков, Антоненко, Иван Петрович Колесников, Нестеров, Сергей Александрович Огнев, Лидия Александровна Жильцова, Виктор Иванович Кравченко, Михаил Максимович Ткачев. В годы Великой Отечественной войны  под руководством Нестерова завод подвергся реконструкции. Были введены 2 корпуса. Один корпус выпуская пшено, другой же  ячменную крупу. В 1964 году завод был переоборудован на выработку гороховой крупы. Продукция завода поступала на Кубу и в различные регионы России. Сырье же поступало из Орловской, Волгоградской областей,  из Краснодарского края. В настоящее время работа завода переориентирована на выпуск подсолнечного масла и гречневой крупы. В годы советской власти в 1929 году  станция, а вместе с ней и поселок были переименованы в Народное. В новом названии отражалась смена власти капиталистов и помещиков на власть народную. Алешковский район был образован 28 июля 1928 года с центром в селе Алешки в составе Борисоглебского округа ЦЧО. В нее вошла территории бывшей Алешковской волости  Борисоглебского уезда Тамбовской губернии. После упразднения ЦЧО 13 июля 1934 года район вошел в состав вновь образованной Воронежской области, а центр района переведен в с. Народное.

В докладной записке, подписанной секретарем Воронежского обкома ВКП (б) И. Варейкисом и председателем Воронежского облисполкома Е.Рябининым  говорилось: «Так, например, с 1 января по 1 октября 1934г. в Алешковском районе вступило в колхозы 678 хозяйств. И далее там же указывалось: «В Алешковском районе отстающих от коллективизации 4 сельсовета, 16 колхозов. Причины – недостаток тягла, перегруженность техническими культурами, слабое развитии подсобных отраслей хозяйства, недостаток животноводства».

С 6 января 1954 года по 19 ноября 1957года район входил в состав Балашовской области. В 1959 году поселок стал селом Народное, которое на протяжении ряда лет  до 1960 года было центром Алешковского района.  21 марта 1960 года, указом Президиума Верховного Совета РСФСР Алешковский район был упразднен, его территория передана Грибановкому району.  По переписи населения за 1959 г население составило 19 278 чел.

В своей книге «В сердце и в памяти»,  выпущенной в Воронеже в 1993г.,  Николай Григорьевич Пегарьков , народный депутат СССР, участник Великой Отечественной войны, делится своими воспоминаниями: «Партийную школу я окончил в 1958 году, и снова новый район,  теперь Алешковский. Обычный сельский поселок, точнее,  типичное для глубинки село. Крупокомбинат,  зооветтехникум,  железнодорожная станция Народная,  совхоз и десять колхозов – все! Сначала меня утвердили заведующим отделом агитации и пропаганды – дело привычное;  затем – заведующим организационным отделом и наконец секретарем райкома партии. Но надо ли такому случиться: всего три месяца походил в секретарях, как нате вам – новая реорганизация. Алешковский район объединился  с Грибановским и, как это обычно водилось в партийно – советских органах, нас всех оставляют при деле, но на должностях ниже прежних. Я снова оказался заворгом.

Да чуть не забыл назвать людей, которые запомнились в Алешковском районе. Председатели колхозов Михаил Никифорович Летуновский и Михаил Семенович Сотников,  предрика Федор Михайлович Лавринский, заведующий отделом народного образования Федор Михайлович Миронов, директор школы Павел Петрович Строков, редактор райгазеты Петр Валентинович Одиноков, учителя Клавдия Васильевна Лотвинова, Иван Федорович Сапрыкин и многие, многие другие, с кем приходилось решать самые разные местные проблемы» (стр. 14).

На территории Алешковского района находился Алешковский зооветеринарный техникум( бывшее имение помещика Ежова). Здесь в 1921 году в школе полеводства работал научным сотрудником будущий автор романа «Чернозем» и знаменитой повести «Белый Бим Черное ухо» Гавриил Николаевич Троепольский. Решением облисполкома в 1968 году в состав села Народное были включены слившиеся с ним старинные деревни Фатьяновка и Шпикуловка. Достаточно сказать, что Шпикуловка  известна в документах с 1762 года. Фатьяновка была уже в середине 19 в.

Б.М. Ожерельев