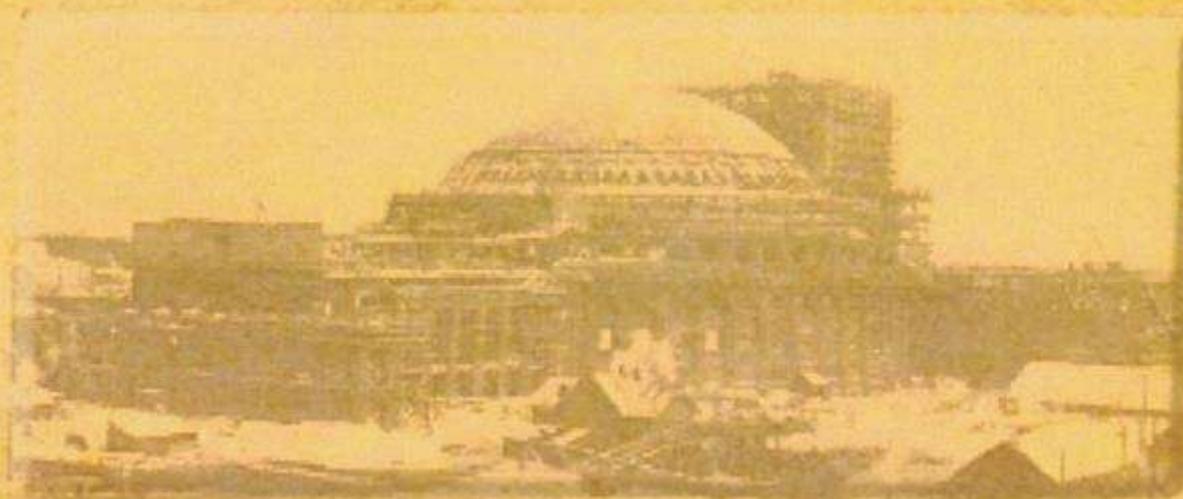


Управление государственной архивной службы
Новосибирской области



Сибархив *95 лет*

Материалы межрегиональной
научно-практической
конференции, посвященной 95-летию
архивной службы Сибири



Новосибирск 2015

Анна Александровна ЕРМАКОВА

г. Исилькуль, архивный сектор Администрации Исилькульского
муниципального района Омской области

ОСНОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИСИЛЬКУЛЬ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ

*... когда-то вся станционная округа плавала
в черном, угольном, будто пороховом дыму,
которым беспрестанно чадили паровозные
трубы, когда-то стрелочные переводы
желтели тусклыми фонарными огоньками,
а все станционные пути тонули в полумраке...*

(из рукописи статьи «Тридцать два года в строю»
М. Шубин, П. Замковой, И. Орлов)

В настоящее время даже самые старейшие жители города Исилькуля не воспроизведут в памяти, с чего начиналась наша железнодорожная станция. А молодые люди и вовсе полагают, что станция почти не меняется. Но это далеко не так и это можно проследить по материалам статей местной газеты «Социалистическое строительство» (позднее газета «Знамя»), в неопубликованных письмах жителей района, откликах трудящихся, заметках по истории района, отложившихся на хранение в Исилькульском муниципальном архиве в фонде № 4 «Редакция газеты «Знамя» Исилькульского района.

В конце 19 века, когда интересы экономического развития России требовали надежных связей Запада и Востока страны, и возникла наша станция.

С 1891 года началась подготовка к строительству Великой Сибирской железной дороги. Разведкой трассы занимался инженер Н.Г. Гарин-Михайловский (более известен как писатель). В 1891 году путейцы появились в районе пресного озера Исилькуль. Для заправки паровозов требовалась вода. Активные работы по строительству железной дороги, как полагает историк А.Д. Колесников, начались с 1893 года: с мая начались земляные работы, прокладка трехверстного водопровода от озера до станции.

До Великой Октябрьской социалистической революции Сибирь с центром страны соединялась одной линией, на которой большинство станций

находилось в зачаточном состоянии. На нашем узле всех железнодорожников (вагонников, путейцев, энергетиков, работников депо и т.д. насчитывалось немногим более 100 человек) [3, с. 16].

Основные работы развернулись, когда рабочими поездами и дрезинами на станцию стали доставляться строительные материалы. Первоначально станция состояла из четырех путей: основного, двух объездных и ветки для разгрузки и погрузки отправляемых товаров. Поскольку первоначально поставщиками грузов оставались крестьяне Тюкалинского уезда, за веткой закрепилось название «Тюкала». Возле ветки была сделана насыпь платформы для разгрузки лошадей, коров, привозимых переселенцами. Возле платформы помещался лишь один вагон. И прибывающие переселенцы, разгрузив лошадей из вагона, отталкивали его и подгоняли другой [5, с. 26].

У въезда на станцию и выезда были установлены стрелочные посты. В первые годы проходило лишь 4-5 пар поездов через станцию, но на станции круглосуточно находились дежурные, у аппарата сидел телеграфист. К лету 1894 года штат сотрудников станции был укомплектован. Из воспоминаний ветеранов-железнодорожников следует, что они прибыли в отведенные им квартиры, которые ещё достраивались [5, с. 26].

Станция Исилькуль создавалась среди огромного массива свободных земель, которые с 1895 года стали заселяться прибывающими из центральной России переселенцами [1, с. 33]. «Уже с весны 1895 года почти ежедневно на станцию стали прибывать эшелоны с переселенцами. Для обслуживания прибывающих приспособляется аппарат служащих станции, создаются приемный пункт переселенцев, склады переселенческого управления. К прибывающим эшелонам приезжали сибирские крестьяне со своими товарами, казахи пригоняли табуны лошадей и другого скота для продажи. Поселок Исилькуль быстро превращается в торговый центр. В 1900 году на станцию прибыло грузов 94 тысячи пудов, в 1907 году – уже 462 тысячи. Значительную часть прибывающих грузов составляли лес и сельскохозяйственные машины. Быстрый рост грузопотоков поставил задачу реконструкции Транссибирской

железной дороги. Началась замена легких рельсов на более тяжелые. Расширяется станция Исилькуль. Удлиняются станционные пути для приема более длинносоставных поездов» [5, с. 26].

С лета 1894 года через станцию Исилькуль началось движение поездов, вначале рабочих, а потом и пассажирских. В «Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге» сказано, что «станция в виде наскоро построенных барачков», «район влияния станции обнимает до 20 селений с общию численностью в 10500 душ обоого пола», «не смотря на недавнее возникновение многих селений, лежащих в районе станции, хлебные, зерновые грузы уже начинают двигаться из этого района к западу» [1, с. 208].

Переселенцы прибывавшие на станцию в апреле 1895 года, застали здесь и вокзал, и будку с кипятком, и дом, где размещался представитель переселенческого управления, и ряд складов. Исилькульский краевед И.С. Петрищев установил, что ряд помещений станции были возведены в 1894 году. В том же году была поставлена водонапорная башня или нечто ее заменявшее, прибывающие паровозы уже заправлялись водой на станции из водоразливных колонок. Имелся и топливный склад для заправки паровозов дровами и углем [5, с. 26].

В истории локомотивного депо, составленной в 1983 году Петром Георгиевичем Чусовковым: «... В этом же году было основано обратное паровозное депо с напорной водоемной башней, она находилась недалеко от вокзала (200 м), впоследствии в этом здании – ПТО вагонов. В депо было 2 смотровых канавы, небольшие слесарные мастерские, служебные помещения. Штат работников небольшой, в него входили кроме работников депо, вагонники, труженики угольного склада, водоснабженцы».

Паровозы заходили в депо, где паровозная бригада сама его осматривала, производила мелкий ремонт. Экипировка углём, водой, песком, смазкой производилась вручную. Воду брали из озера. Воду в тендр паровоза подавали большими ведрами (бадьями) установкой журавль [5, с. 36].

С первых дней Гражданской войны станция Исилькуль и паровозное депо оказались на боевом участке ожесточенной борьбы. В воспоминаниях участников тех далеких событий мы находим описание расправ карателей с теми железнодорожниками, кто саботировал подготовку, заправку и ремонт паровозов [5, с. 36].

Под карнизом крыши восточной стороны старого паровозного депо до наших дней сохранилась чуть заметная кирпичная выкладка четырехзначных цифр – 1898, означающая его основание на станции Исилькуль. Как утверждают старожилы-железнодорожники до 1917 года в депо помещались лишь три маломощных паровоза, получавшие минимальный технический уход [4, с. 154].

Наступили двадцатые годы. Стихли грохот орудий, разрывы снарядов, визг пуль винтовок, рокочущей очереди пулеметов. Все дальше уходили на восток Сибири бронепоезда наступающей Красной Армии. В это время Исилькульские деповчане в числе первых становились в ряды великого почина: началось активное восстановление паровозного, хотя и небольшого хозяйства. Вместе с путейцами и станционниками, рабочие депо отдавали все свои силы для того, чтобы ликвидировать царившую разруху, обратить железнодорожный узел в крепкое транспортное звено [4, с. 155].

Начало двадцатых годов «... окончание Гражданской войны в Исилькуле лишь только недавно завершилось ликвидацией Ишимского восстания. Рабочие и служащие железнодорожного узла, под руководством партийной ячейки (секретарь И. Емелин) и председателя местного комитета (М. Шубина) принимали активное участие по восстановлению железнодорожного хозяйства: путейцы ремонтировали и обновляли свой дистанционный участок, рабочие депо производили текущий ремонт паровозов, помогали вагонникам восстанавливать подвижной состав. Одновременно начиналось строительство культурных учреждений: на профсоюзные средства железнодорожников сооружалось новое школьное здание вблизи старой березовой рощи по инициативе старшего телеграфиста И. Щередина, на базе бывшей казармы

атамана Анненкова на северной границе железнодорожного лесопитомника, посредством организованных субботников оборудовался клуб на 120 мест. С открытием этого клуба резко возродилась культурная жизнь местной молодежи: большой, массовый её приток позволил за короткое время организовать широкий актив художественной самодеятельности. Появились кружки драматический, музыкальный (струнный), танцевальный» [6, с. 14].

С быстрым развитием социалистической индустрии развивался и железнодорожный транспорт, его паровозный парк. На смену паровозникам старшего поколения приходили их сыновья. В середине двадцатых годов паровозную тягу первыми начали осваивать комсомольцы Федор Пронюшкин, Дмитрий Рузаев, Крестьянов А., Куминов И. и другие [4, с. 156].

Период Великой отечественной войны... Трагична судьба комсомольцев-железнодорожников. Дмитрий Рузаев (сын начальника паровозного депо), овладевший рабочей профессией паровозного машиниста, погиб на фронте Великой Отечественной войны, в момент продвижения ведущего им состава с боеприпасами, когда с фашистского самолета была сброшена авиабомба [6, с. 15].

«В то время, - пишет ветеран Николай Петрович Базиль, - депо с двумя канавами являлось оборонным, имело склад топлива, станцию водоснабжения и электроэнергии. Во главе которых находились передовые люди производства, способные рационализаторы и опытные мастера. Отдавшие в предвоенное время максимум усилий и самоотверженного труда за дело развития паровозного хозяйства» [4, с. 156].

Начало Великой Отечественной войны коллектив депо под начальством Н.П. Базиля встретил крепкой сплоченностью под девизом: «Все для фронта, все для Победы над врагом!» С удвоенной энергией машинисты И. Деревянко, И. Савин, Ф. Рыков, фронтовик А. Чигвинцев (позже зам. начальника депо), токари Ф. Брунер, А. Крестьянов и другие в глубоком тылу несли боевую вахту труда, восстанавливая и пополняя паровозный парк [4, с. 158].

Анатолий Иванович Захаров, ветеран-железнодорожник, с 42-летним стажем, проработавший 18 лет начальником депо в своих письменных воспоминаниях дает следующее квалифицированное описание: «до августа 1944 года наше депо было оборонным с малым объемом работ. Его производственная деятельность сводилась к набору топлива и воды на паровозы для оборонного следования в Омск или Петропавловск. Количество проходимых поездов составляло 35-40 пар. К концу 1944 года резко возросли перевозки народнохозяйственных грузов. В локомотивной службе не хватало локомотивов, значительная часть которых были выведены из строя в ходе продолжающейся войны. Только на Омском отделении их насчитывалось около 400 единиц» [4, с. 159] .

Омское депо было не в состоянии справиться ни с ремонтом, ни с их восстановлением. Именно тогда назрел вопрос об организации при депо станции Исилькуль ремонтной базы. Так был создан промысловый ремонт локомотивов. Из депо оборонного назначения, оно было реорганизовано в основное с приписным парком и ремонтной базой [4, с. 159].

В 1952 году в депо поступило 22 единицы пассажирских паровозов и исилькульские машинисты начали водить пассажирские поезда.

В 1954 году движение поездов достигло 75 пар в сутки. Настало время перехода на более скорую и мощную тягу [4, с. 160].

Токарь механического цеха, фронтовик В.И. Корень выразил такое мнение: «Я, бывший токарь Челябинского тракторного завода, начал работать в паровозном депо с 1946 года и за 30 с лишним лет своего труда прошел большую и полезную школу опыта. На моих глазах произошла и продолжается техническая революция. С переходом на электротягу вместо 36, теперь в механическом цехе нас, токарей, всего лишь двое и мы справляемся. Почему? Потому что паровоз требовал большого объема ремонтных и восстановительных работ, а затраченный труд, материалы и другие средства стоили для нашего государства очень дорого... Да и для здоровья водителей

электрический локомотив в сравнении с паровозом – небывалая перемена, которая и не снилась паровозникам до революции...» [4, с. 160].

Что представляет станция Исилькуль сегодня? Претерпела огромные изменения с того времени как появилась на карте нашей страны. Здание вокзала за более чем вековое существование несколько раз было перестроено. Последнее обновление произошло в 2008 году. Водонапорная башня снесена. Установлен памятный знак почетному железнодорожнику Георгию Александрович Коновалову (начальник станции, почетный житель района). Паровоз-труженник «отдыхает» на привокзальной площади...

Тема железной дороги неисчерпаема. Железная дорога — самое востребованное средство сообщения. История железнодорожных сообщений — это целый пласт общероссийской истории, касающейся каждого из нас.

Железные дороги изменили вековое течение жизни в России. Они оказали колоссальное влияние на промышленное развитие нашей страны, на ее культуру, общественный обиход, темп жизни. Транссиб, соединивший Россию воедино «золотой пряжкой» на Кругобайкальском участке, ставший непревзойденным во всем мире памятником труду, научной мысли, творческой смелости, одновременно как бы воплотил в себе исторический путь России и ее географическое пространство [7].

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Колесников, А.Д. Исилькуль на Транссибирской магистрали /А.Д. Колесников. - Омск, 1995. – 222 с.
2. Путеводитель по Великой Сибирской магистрали. – С.-Петербург: Товарищество художественной печати, 1900.
3. ИМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 43.
4. ИМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 90.
5. ИМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 49.
6. ИМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 146.
7. <http://coollib.net>