

№ 32 (11223)

12 августа
2016 г.

ИЗДАЕТСЯ
С 16 ОКТЯБРЯ 1931 г.

16+

Знамя

Газета Исилькульского района
znamya-isilkul.ru

6

ЗНАМЯ
№ 32 (11223)
12 августа 2016 г.

Зн

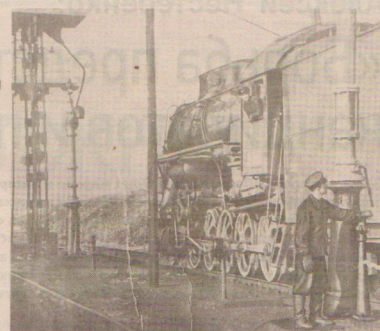
ДАТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

www.znamya-isilkul.ru

■ Редакционный проект «Ретроспектива»

Проект «Ретроспектива» (взгляд в прошлое) реализуется нашей редакцией уже пятый год. Его цель – показать, как история города, района, страны отражалась на страницах газеты «Знамя». Чтобы читатели могли освежить в памяти какие-то важные вехи, сопоставить и сравнить прожитое с сегодняшним днем. Авторами материалов проекта были как журналисты газеты, так и наши читатели, приславшие заметки прежних лет о своих близких, а также наши постоянные помощники – сотрудники районного архивного сектора. Два их материала мы публикуем сегодня.

Вместе со страной росла наша станция



Заправка паровоза водой.

В настоящее время даже старейшие жители Исилькуля не воспроизведут в памяти, с чего началась 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 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 конце 19 века, когда интересы экономического развития России требовали надежных связей Запада и Востока страны, и возникла наша станция. В 1891 году царское правительство приняло решение о строительстве Великой Сибирской пути от города Челябинска до Владивостока. 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).

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.

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.

Станция Исилькуль создавалась среди огромного массива свободных земель, которые с 1895 года стали заселяться прибывающими из центральной России переселенцами. «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 длинных составных поездов».

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 бараков», «район влияния станции обнимает до 20 селений с общей численностью в 10500 душ обоюбого пола», «не смотря на недавнее возникновение многих селений, лежащих в районе станции, хлебные, зерновые грузы уже начинают двигаться из этого района к западу».

Переселенцы прибывавшие на станцию в апреле 1895 года, застали здесь и вокзал, и будку с кипляком, и дом, где размещался представитель переселенческого управления, и ряд складов.

В истории локомотивного депо, составленной в 1983 году

Петром Георгиевичем Чусовиковым: «... В этом же году было основано оборотное паровозное депо с напорной водооливной 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».

Из Петропавловска и Омска на станцию Исилькуль приходили поезда. Паровозы заходили в депо, где паровозная бригада сама его осматривала, производила мелкий ремонт. Экипировка углем, водой, песком, смазкой производилась вручную. Воду брали из озера. Воду в тендер паровоза подавали большими ведрами (бадьями) установой журавль.

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 для перевозки военных грузов.



Вокзал 50-х годов.



Вокзал 70-х годов.

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

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

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.

В 1930-31 гг. было закончено строительство продольного водопровода Омск-Исылкуль. Жители Исылкуля получили свежую, чистую воду из реки Иртыш, ей стали заправлять паровозы через водоразборные колонки. До этого воду возили в вагонах-баках (по 5-6 вагонов) со станций Токуши, Омск. Курсировал специальный водяной поезд. В народе его называли: «Идет поезд водянка, а машинист его Деревяно».

В это же время было начато строительство вторых путей на участке Петропавловск-Исылкуль и Исылкуль-Омск, а также строительство Восточного парка вагонов на 6 путей и Западного парка на 6 путей.

В августе 1944 года оборотное паровозное депо Исылкуль было реорганизовано в основное паровозное депо с ремонтной базой и приписным парком грузовых паровозов. Паровозы были новые, американского производства. За депо их числилось 30 единиц. Руководящие, ремонтные кадры и локомотивные бригады прибывали в Исылкуль с Западных дорог и Омской дороги, а также обучали из местного населения.

Первым начальником основного паровозного депо Исылкуль стал Георгий Григорьевич Кузнецов.

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

«В то время, - пишет ветеран Николай Петрович Базиль, - депо с двумя канавами являлось оборонным, имело склад топлива, станцию водоснабжения и электростанцию. 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».

С удвоенной энергией машинисты И. Деревяно, 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.

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 проходящих поездов составляло 35-40 пар. К концу 1944 года резко возросли перевозки народнохозяйственных грузов. В локомотивной службе недоставало локомотивов, значительная часть которых были выведены из строя в ходе продолжающейся войны. Только на Омском отделении их насчитывалось около 400 единиц».

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

В 1952 году в депо поступило 22 единицы пассажирских паровозов, и исылкульские машинисты начали водить пассажирские

поезда. В 1954 году движение поездов достигло 75 пар в сутки. Настало время перехода на более скорую и мощную тягу. 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».

Что представляет станция Исылкуль сегодня? Претерпев 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 Александровичу Коновалову. Паровоз-труженик «отдыхает» на привокзальной площади...

А.А. ЕРМАКОВА,
архивный сектор администрации Исылкульского муниципального района.