

ИСИЛЬКУЛЬ!

ОТКРЫВАЯ БЕСКРАЙНИЕ ШИРИ...

МЕСТА

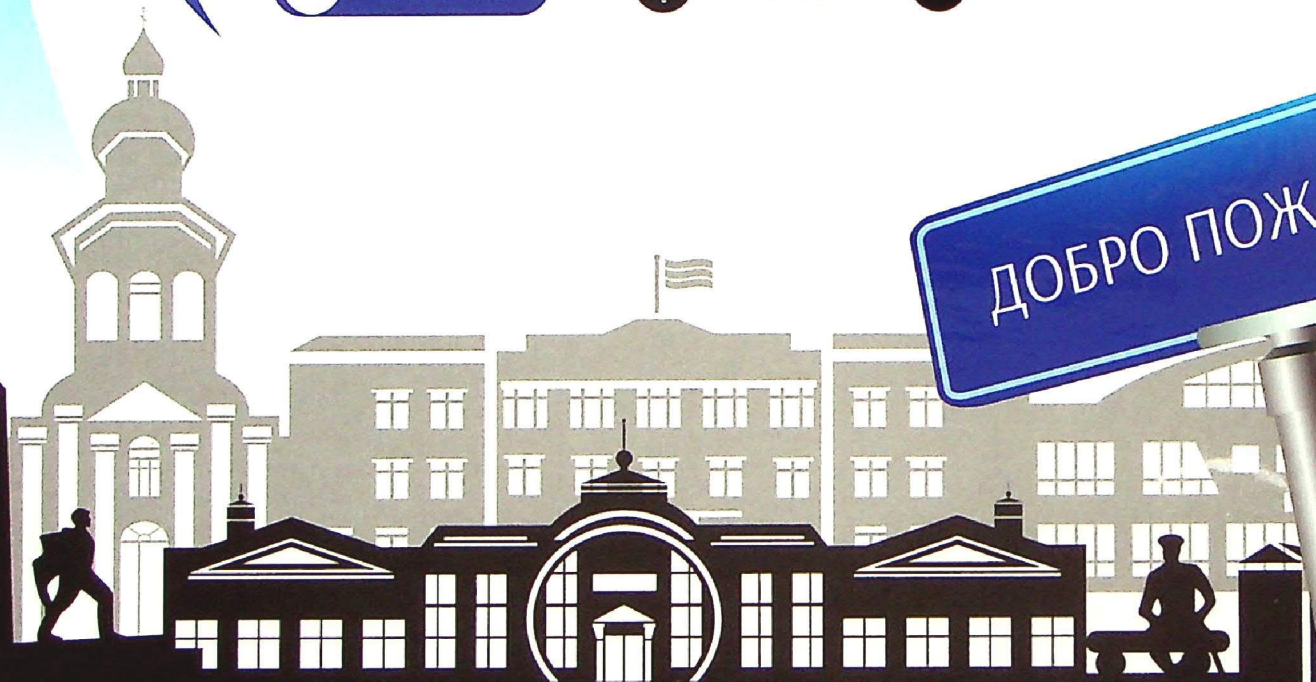


ФАКТЫ



ИСТОРИЯ

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ



Председатели райисполкома Исилькульского района



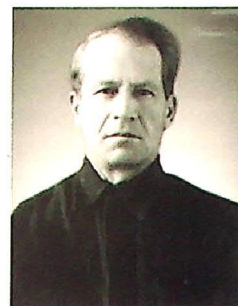
Фомичев
Андрей Семенович
1926-1926 гг.



Ковач
Иван Иванович
май—октябрь 1937г.



Кожевников
Федор Иванович
1937- 1940гг.



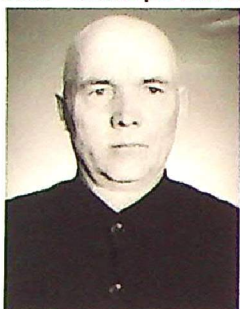
Попков
Виктор Григорьевич
1941-1943 гг.



Коминов
Николай Петрович
1943-1946 гг.



Соколов
Семен Иванович
1946-1950гг.



Кукарин
Дмитрий Поликарпович
1950-1957гг.



Момот
Степан Дмитриевич
1957-1962гг.



Товкуша
Степан Григорьевич
1963-1969гг.



Минаева
Прасковья Григорьевна
1969-1975гг.



Фадюшин
Михаил Николаевич
1975-1977гг.



Гричухин
Леонид Анатольевич
1977- 1983гг.



Голубь
Анатолий Моисеевич
1983-1987 гг.

Местное самоуправление в советский период

Октябрьская революция внесла коренные изменения в формирование системы местных органов власти и ее структуру. К концу декабря 1917 года отношение нового правительства к институтам старого самоуправления меняется: 27 декабря 1917 года декретом Советов Народных Комиссаров был распущен Земский союз. К весне 1918 г. завершилась ликвидация всех земских и городских органов местного самоуправления.

До 20 марта 1918 года действовал Наркомат по местному самоуправлению, но после выхода из коалиционного (с левыми эсерами) правительства левых социалистов-революционеров, он был упразднен как самостоятельное учреждение.



Председатели Горисполкома Исилькульского района



Ивкин
Феодосий Иванович
1945-1947 гг.



Елисеев
Дмитрий Ильич
февр.- дек. 1947 г.



Алексеев
Алексей Иванович
1947-1949 гг.



Пузиков
Алексей Фомич
1949-1950 гг.



Зензин
Иван Алексеевич
1950-1952 гг.



нет
фото
Спиридонов
Алексей Михайлович
январь-май 1952г.



Лукьянов
Сергей Сергеевич
1952-1953 гг.



Мыльников
Евгений Николаевич
1953-1957 гг.



Полынский
Борис Павлович
1957-1959 гг.



Гончаров
Константин Евграфович
1959-1961 гг.



Алексеев
Василий Варфоломеевич
1961-1963 гг.



Давыдов
Георгий Ефимович
1963-1964 гг.



Скарედнов
Борис Петрович
1964-1968 гг.



Медведев
Владимир Петрович
1969-1979 гг.



Герасименко
Борис Павлович
1979-1987 гг.



Голубь
Анатолий Моисеевич
1987-1988 гг.



Королев
Валентин Иванович
1988-1991 гг.

Председатели Исполкома Исилькульского городского Совета народных депутатов



Васьков
Иван Михайлович
1990г.



Солин Анатолий
Александрович
1990-1993 гг.

Образование Исилькульского района утверждено постановлением Сибревкома от 24 сентября 1924 года в составе Омского уезда Омской губернии. Райцентром стал поселок Исилькуль (с 1945 года - город). Образование района положило начало образования районной распорядительной и исполнительной властей.

Высшим органом государственной власти на территории до 1939 года являлся съезд Советов, который избирал исполнительно-распорядительный орган - исполнительный комитет, действовавший от имени съезда в перерывах между районными съездами Советов.

Исполком районного Совета на территории района являлся коллегиальным органом и вел свою работу в порядке пленарных заседаний. На первом, после съезда пленуме избирался президиум исполкома, в ведении которого находились организационно-распорядительные вопросы, контроль исполнения решений съезда, пленумов и своих собственных.

Конституция 1936 года внесла коренные изменения в систему и организацию деятельности органов власти. Местные Советы рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов были преобразованы в Советы депутатов трудящихся. Выборы в районные Советы депутатов трудящихся прошли в декабре 1939 года. Исполнительно-распорядительными органами съезда Советов, а затем постоянно действующих Советов являлись исполнительные комитеты, которые сосредотачивали в своих руках руководство всеми сторонами общественной жизни, промышленностью, сельским хозяйством, контролем над всеми видами имущества. Исполком, как орган общей компетенции, формировался на основе выборности. Он избирался в составе председателя, его заместителя, секретаря и 7-11 членов.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 11 ноября 1987 года №7492-Х1 и решением объединительной сессии городского и районного Советов народных депутатов от 09.12.1987 года, Исилькульский райисполком упразднен и его функции были переданы исполкому Исилькульского городского Совета народных депутатов.

Председательствующие Исилькульского районного Совета



Королев
Валентин Иванович
1996-2000 гг.



Грецкий
Николай Иванович
2000-2004 гг.

Председатели Совета Исилькульского муниципального района



Сусленко
Владимир Григорьевич
2004-2005 гг.



Берберих
Николай Андреевич
2004-2010 гг.



Цыбин
Игорь Геннадьевич
2010-2015 гг.



Брищенко
Валентина Ивановна
2015-2016 гг.



Гилль
Владимир Викторович
2016 г.



Волкова
Зоя Степановна
2016-2020 гг.



Симонов
Владимир Николаевич
2020 -2025гг.

Система местного самоуправления в СССР, в том числе и в Российской Федерации в 80-е гг. XX века характеризовалась следующим образом. Местные Советы должны были руководить на своей территории государственным, хозяйственным и социально-культурным строительством; утверждать планы экономического и социального развития и местный бюджет; осуществлять руководство подчиненными им государственными органами, предприятиями, учреждениями и организациями; обеспечивать соблюдение законов, охрану государственного и общественного порядка, прав граждан; содействовать укреплению обороноспособности страны.

С реформой 24 мая 1991 года на смену исполкомам местных Советов пришло понятие «местная администрация». Она была подотчетна местным Советам и вышестоящим исполнительным и распорядительным органам. Но принципиальное новшество состояло в том, что местная администрация уже не являлась органом соответствующего местного Совета, в отличие от прежних исполкомов, которые хотя и были фактически независимы от Советов, но юридически считались их исполнительными и распорядительными органами.

Главы Исилькульского муниципального района



Королев
Валентин Иванович
1988-1991 гг.



Грецкий
Николай Иванович
1992-2000 гг.



Сусленко
Владимир Григорьевич
2005-2015 гг.



Лямзин
Александр Иванович
2015-2020 гг.



Бахтин
Юрий Витальевич
2021 г.

Переход на одноуровневую систему местного самоуправления с 2024 года.

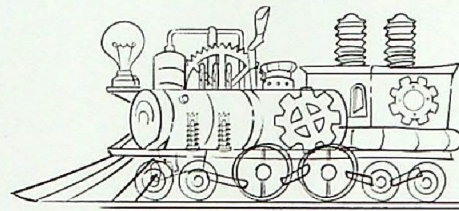
В Омской области планируется, что муниципальные округа будут состоять из сельских поселений, городского поселения или районного центра, а то, что мы раньше называли в целом районом, будет называться муниципальным округом. Административно-территориальных изменений не произойдет: все границы района и сельских поселений будут сохранены.

Произойдет изменение модели управления на низовом уровне. Будет осуществлен переход с двухуровневой системы на одноуровневую. Произойдет консолидация ресурсов в районном центре. Будут объединены полномочия, ресурсы, коммунальная техника, имущество и, конечно, бюджет. Это поможет решать задачи по обеспечению безопасности населения, получения социальных гарантий и повышению качества жизни людей. В конечном счете это сделает жизнь в сельских районах лучше и комфортнее. Именно на это в первую очередь нас ориентирует президент России Владимир Путин.



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.

Основание и развитие Железнодорожной станции Исилькуль



*Автор статьи – Ермакова Анна Александровна,
специалист архивного сектора Администрации
Исилькульского муниципального 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. 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.





В ожидании распределения

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 длинносоставных 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 барачков», «район влияния станции обнимает до 20 селений с общей численностью в 10500 душ обоего 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 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.

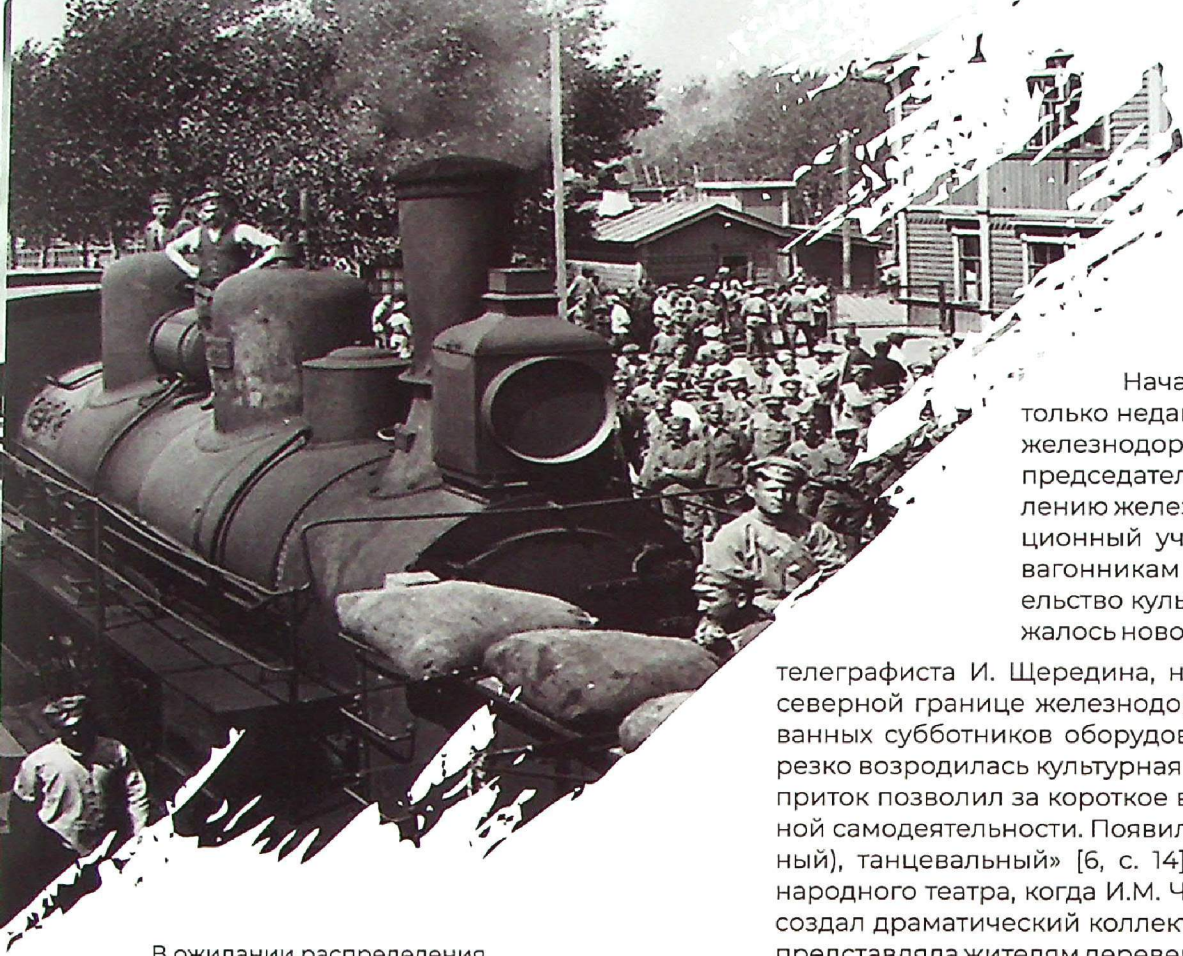
В истории локомотивного депо, составленной в 1983 году Петром Георгиевичем Чусовковым: «... В этом же году было основано обратное паровозное депо с напорной водоемной башней, она находилась недалеко от вокзала (200 м), впоследствии в этом здании – ПТО вагонов. В депо было 2 смотровых канавы, небольшие 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 углем, водой, песком, смазкой производилась вручную. Воду брали из озера. Воду в тендр паровоза подавали большими ведрами (бадьями) установкой 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.

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.





В ожидании распределения

Наступили двадцатые годы. Стихли грохот орудий, разрывы снарядов, визг пуль винтовок, рокочущей очереди пулеметов. Все дальше уходило 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

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 1919 года началась история Исилькульского народного театра, когда И.М. Чарский, профессиональный актер из Петрограда создал драматический коллектив «ВСЕРАБКА», которая кроме одноактных пьес, представляла жителям деревень революционные агитки.



Служащие станции Исилькуль и жители. Ансамбль самодеятельности, 1909 год



Локомотивное депо 1985 год



Работники локомотивного депо, 1934 год

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

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.

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

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.



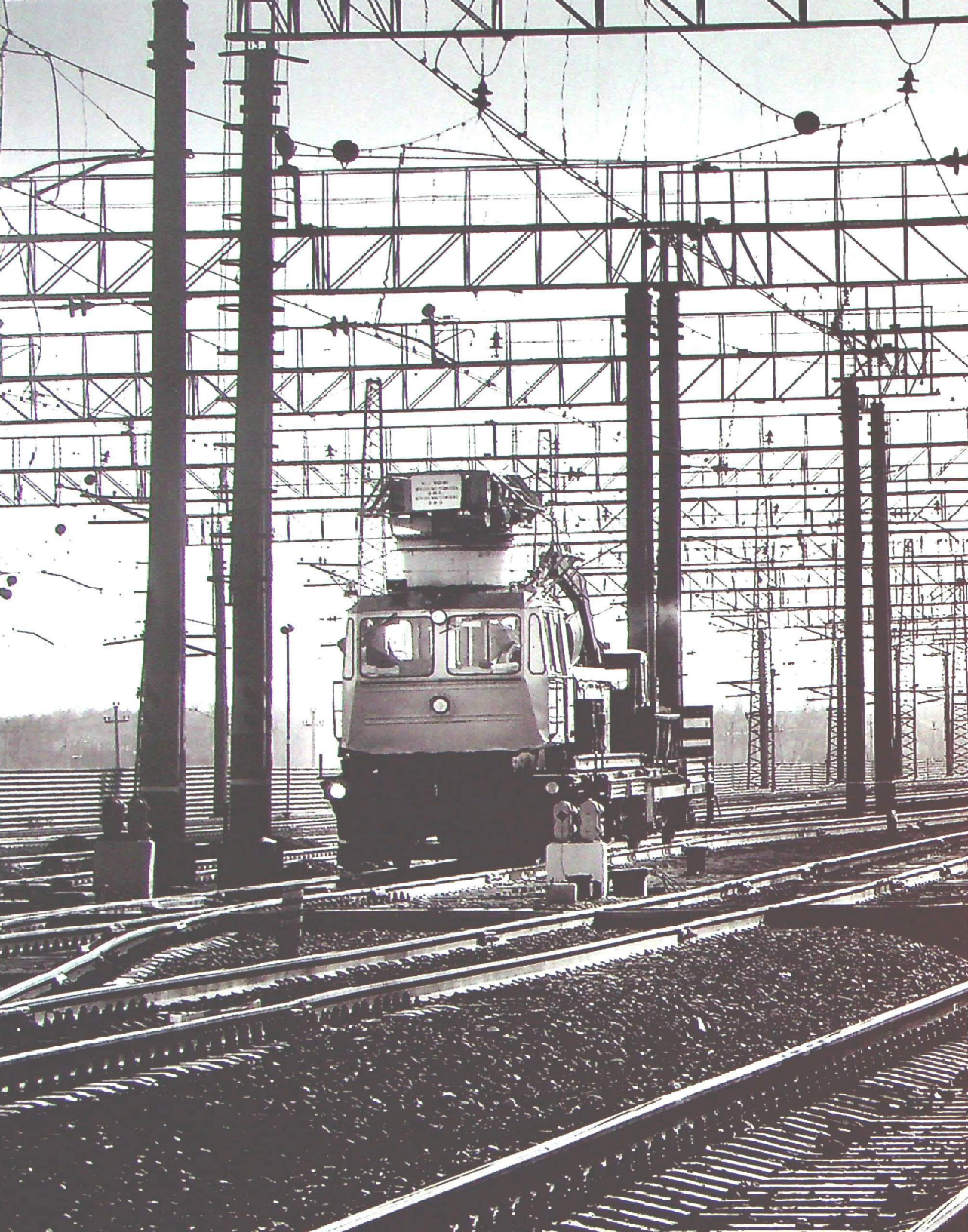
Прибыл поезд с переселенцами

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 доставало 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 Искилькуль ремонтной базы. Так был создан промывочный 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 искилькульские 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. 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...» ливая и пополняя паровозный парк.





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. 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, касающийся 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

Начало 20 века



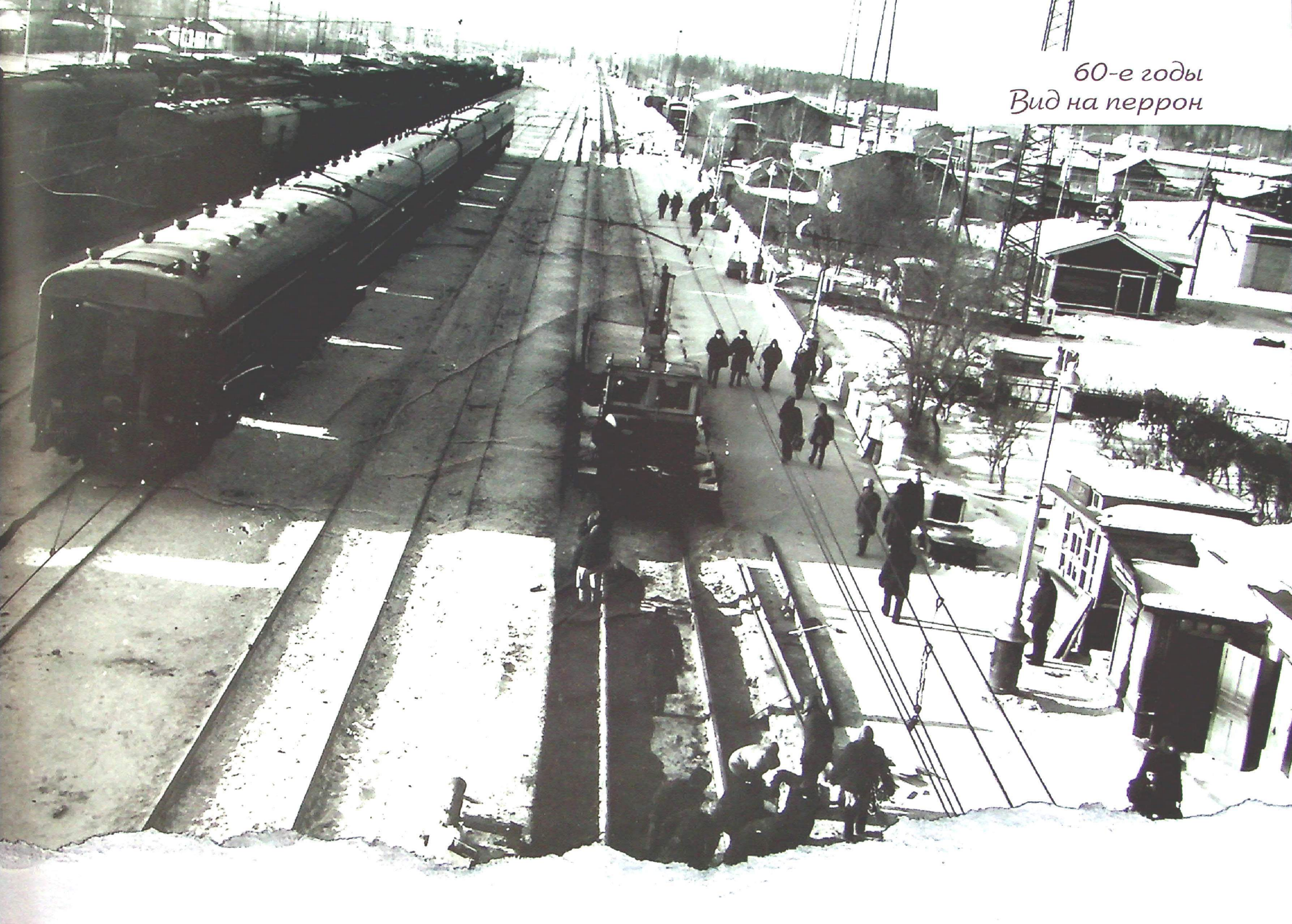
30-е годы



60-е годы



60-е годы
Вид на перрон



70-е годы



80-е годы

80

