

Научно-исследовательская работа

Краеведение

ОТ СТАНЦИИ ЧЕРЛАК ДО ПОЛУСТАНКА.

Автор:

Литвиненко Наталья Ивановна

учащаяся 11 класса

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение

«Татарская средняя общеобразовательная школа»

Россия Омская область Черлакский район с. Татарка

Руководитель:

Гришаева Тамара Александровна

Педагог дополнительного образования

Центра цифрового и гуманитарного образования «Точка роста»

Муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения

«Татарская средняя общеобразовательная школа»

Россия Омская область Черлакский район с. Татарка

Введение

Все с кем приходилось мне разговаривать считают, что речь идёт о рабочем посёлке Черлак. На станцию, где не проходят пассажирские поезда, и по железной дороге осуществляются только грузоперевозки, никто не заезжает. Станция находится в стороне от трассы. Вот и получается, что о станции, где я живу, никто не знает.

Актуальность: проекта заключается в том, что о станции Черлак, кроме самих жителей, никто не знает. В нашей школе учатся дети проживающие на станции, но не они, не их родители ничего не могут сказать, когда была построена станция Черлак. Поэтому я решила положить начало составлению летописи нашего населённого пункта и этим популяризировать историю родного края.

Цель: проследить, как на жизни станции Черлак, отразились перемены, которые проходили в стране в период с середины XX – начала XIX в.в. Положить начало составлению летописи станции Черлак.

Задачи:

- собрать воспоминания у жителей станции Черлак;
- изучить и систематизировать материал по заданной теме;
- написать исследовательскую работу;

Объект проекта: история станции Черлак.

Предмет исследования: воспоминания жителей станции, фотографии.

Методы исследования:

Теоретический: архивы школьного музея, сбор информации: литература и интернет

Анализ текста;

2. Основная часть

2.1 История Транссиба

Я хотела бы немного рассказать о своей станции Черлак, которая находится на участке великой Транссибирской магистрали.

История Транссиба начинается в 30-е годы 19-го столетия. Именно тогда и возникла мысль о строительстве железной дороги в Сибири, которая бы обеспечила более быстрое заселение этого края, разработку естественных богатств, развитие промышленности, торговли.

Но только через десятилетия приступили к строительству Транссибирской магистрали, которая теперь соединяет европейскую часть России с Сибирью и Дальним Востоком. Протяжённость магистрали 7000 км.

Один из её участков - Западно – Сибирская железная дорога. Проходит она по территориям Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской области и Алтайскому краю. А также частично по территории Казахстана. Протяжённость Западно-Сибирской железной дороги составляет 1839 км, а трудятся здесь почти 63 с половиной тысячи человек. Перевозят уголь, нефтепродукты, технику, стройматериалы.

В процессе эксплуатации Западно-Сибирской железной дороги выяснилось, что пропускная способность уже не отвечает требованиям времени. В 1960 году появилась железнодорожная ветка Омск-Карасук-Барнаул-Рубцовск, соединившая Сибирь с Алтаем. На этом участке и находится наша маленькая станция Черлак.

Черлак – железнодорожная станция Омского отделения Западно - Сибирской железной дороги, расположенная на линии «Иртышское – Карасук» на территории Татарского сельского поселения Омской области. Вопреки названию, одноимённый посёлок Черлак расположен приблизительно в 35 км от станции и прямого транспортного сообщения с ней не имеет. При станции «вырос» пристанционный посёлок Черлак.

Станция расположена в пограничной зоне приблизительно в 200 км от областного центра. Открыта станция Черлак в 1961 году одновременно с пуском движения по линии «Иртышское – Карасук» (Среднесибирская магистраль).

2.2 Первые жители станции

В мае 1960 года, жили все в открытых железнодорожных вагонах. Когда шёл дождь, крыша вагона протекала, и приходилось под капель подставлять ведра, тазики. В таких же вагонах жили строители, некоторые семьями, двух располагавшихся здесь СМП.

Народу было много, особенно детей. Все быстро перезнакомились, ребятишки по вечерам играли на стройке пахгауза, котлованы под фундамент были отличным местом для игры в войнушку, прятки. К концу лета построили жилые дома, школу, клуб, магазин, ФАП, водонапорную башню. В сентябре уже заселялись в квартиры. Жизнь постепенно входила в привычное русло. Дети пошли в школу, учились по два класса в одном помещении. Навсегда запомнились наши первые учителя: Клавдия Васильевна Воробьёва, Александра Давыдовна Станишевская и позднее – Екатерина Ивановна Дорн, а также наша техничка Надежда Ерофеевна Высоковская, которая к нашему приходу и печь натопит, а потом и горячим чаем напоит. И хотя давно уже нет в живых Клавдии Васильевны и Надежды Ерофеевны, часто вспоминают их добрым словом.

2.3 Жизнь маленькой станции Черлак.

Менялось руководство станции, но все старожилы вспоминают Дворяткина Петра Яковлевича, грамотного руководителя и просто хорошего человека. При нём было посажено много зелёных насаждений, развита художественная самодеятельность, в клубе стояли бильярд, теннисный стол. Был свой хор, в котором активное участие принимали: Лосев В.И., Савельва Г.В., Казначеева А. В., Дмитриенко А.Е. и многие другие. Профсоюзные комитеты от путейцев

и движенцев организовывали и выделяли средства на проведение праздников. Особенно почитались у нас летние праздники – День железнодорожника и День рыбака. День Железнодорожника всегда отмечали в лесу. Заранее проводилось освещение, работал буфет, буквально с утра гремела музыка. Все люди, принарядившись, шли на гуляние. Сначала руководители организаций поздравляли сотрудников, затем награждали достойных грамотами и денежными премиями. Царило праздничное настроение, люди отдыхали семьями, и все были довольны. На день рыбака обязательно выезжали на Иртыш, где были различные конкурсы, игры и буфет. Положительных эмоций от такого отдыха хватало надолго. В 80-е годы на станции Черлак построили два двухэтажных дома, открыли детский сад, асфальтировали дорогу. Естественно, ходили пассажирские поезда и не только до Омска. Можно было уехать в Москву, Ташкент, на курорты Кавказа. Жизнь шла полным ходом. Было много молодых семей, даже не хватало жилья, много детей, их голоса слышались с раннего утра до позднего вечера. Жили хорошо, дружно, без зависти и злобы, без выпячивания «я».

Дома вместо замков закрывали на палку или веник. И ни у кого не возникало мысли зайти и пожить чем-нибудь. Люди были доброжелательные, готовые помочь словом или делом, нуждающимся в такой помощи.

2.4 Последствия 90-х г.

Но наступили 90-е годы. Перестройка, к сожалению, коснулась и нашей станции не самым хорошим образом. Изменилось расписание поездов, и по нашей ветке теперь проходят только грузовые составы. Сократились рабочие места, а значит и люди стали уезжать в поисках работы. Живут здесь теперь, в основном, одни пенсионеры. Нет школы, детского сада, клуба, ФАПа, не ходят к нам «Газели», не останавливается пассажирский поезд. Станция пока держится за счёт железной дороги, где есть рабочие места.

Численность населения составляла 145 человек по переписи за 2010 год.

Перемены коснулись и живущих здесь людей: нет уже того энтузиазма, поубавилось доброжелательности. Но остались хорошие воспоминания о былых временах, остались ещё старожилы, такие, как Челноковы, Деркач, Лосевы, Савельевы, Ценаевы, Лазаревы, Колесовы, Казначеевы, Николенко, Высоковские. И пока живы воспоминания, будет жить и наша маленькая станция, вносящая свой вклад в бесперебойную работу Транссибирской магистрали.

Когда проезжаешь на поезде и смотришь в окно вагона на мелькающие маленькие полу заброшенные станции, сердце сжимается. Наверное, и наш уютный уголок будет когда-то выглядеть также сиротливо и бедно. А пока, наша станция, хоть и не большая, но чистая и ухоженная. Мне хочется, чтобы люди, чья жизнь была связана со станцией Черлак, прочитали мою работу и почувствовали, что она и для нас очень дорога и является нашей малой Родиной.

Событие, которое всколыхнуло нашу тихую жизнь произошло 28 сентября 2008 года. На перегоне железнодорожной линии с дорогой А320, расположенном на перегоне чуть западнее станции в сторону ст. Иртышское, произошла крупная авария. В 00:58 мск микроавтобус «Фольксваген – Каравелла», разрушив защитные перегонные ограждения, врезался в середину состава грузового поезда №2459. Товарный состав управлялся локомотивной бригадой депо Карасук, состоял из 67 вагонов общей массой 6261 тонн, перевозимый груз – уголь каменный. Водитель автомобиля погиб на месте происшествия. В результате ДТП произошёл сход 24 вагонов с разрушением одного пролётного строения моста длиной 110 метров с падением его и 21 вагона в реку Иртыш. По нечётному пути было повреждено 1200 и разрегулировано 1700 метров контактной сети; движение на перегоне в результате катастрофы было прервано на несколько часов. Для ликвидации последствий происшествия были подняты три восстановительных поезда и

мобилизован большегрузный речной кран грузоподъемностью 16 т; 2 октября движение было в целом восстановлено.

3. Заключение.

Работая над темой, я пришла к следующим выводам:

- Дата постройки станции 1961 год. Место для строительства станции было выбрано исходя из технической целесообразности. Все развилки железной дороги должны соответствовать установленному ГОСТУ;
- Первые жители, они же строители станции прибыли из разных уголков страны и это были люди получившие техническое образование. Я могу с уверенностью сказать, что жители станции несли с собой культуру и это отражалось на отношениях и укладе жизни;
- Станция была технически оборудована по последнему слову техники 1960-х годов, и железная дорога содержалась в нужном порядке, приезжали новые специалисты и рабочие. На станции проживало много молодых семей, а значит и школа и детский садик были нужны и их содержала железная дорога. Снабжение вообще было хорошим, потому что это было ведомство железной дороги.
- Перестроечные события, которые потрясли страну в 1990-х годах, отразились и на жизни нашей станции. Сокращение грузоперевозок, пассажирских поездов привели к захудению и нашей станции. Поменялось всё и условия жизни и психология и мировоззрение людей.

С поставленной целью я справилась, собрала материал у старых жителей станции, они мне заменили отсутствие литературы.

И всё-таки я надеюсь, что я ещё долго буду приезжать в свой мир детства, где у меня остались самые яркие и добрые воспоминания. И засыпать под стук вагонных колёс это совсем не раздражает, а скорее успокаивает и напоминает мне, что жизнь это тоже дорога и у каждого она своя.

4. Список литературы.

Воспоминания жителей станции:

Деркач Галина Алексеевна, 1956 г. рождения;

Казначеев Г. С., 1957 г. рождения;

Ценаева Е. Н., 1950 г. рождения;

Николенко А. П., 1959 г. рождения.

Лазарев К.М., 1954 г. рождения.

Интернет ресурсы:

<https://ru-railway.livejournal.com/3511963.html>

[https://wiki2.org/ru/Черлак_\(станция\)](https://wiki2.org/ru/Черлак_(станция))