

История станции Валерино

*Полустаночки, ночные полустаночки,
Сколько их по родной стране.
Полустаночки, то поле, то поляночки...
(песня из репертуара группы Любэ)*

Омску и его окрестностям повезло, что железная дорога прошла именно здесь, а не севернее, как предлагали, через Тару. 5 апреля 1891 года издан приказ по Министерству путей сообщения о назначении Н.Г. Гарина-Михайловского начальником изыскательской партии № 5 Западно-Сибирской железной дороги. Им были произведены в 1891-92 гг. изыскания маршрута для Западно-Сибирской линии. На расстоянии 40-50 верст друг от друга должны были возникнуть станции, между ними разъезды, а в промежутках - так называемые казармы и полуказармы - жилье для путейцев, обслуживающих дорогу.

Вот так на 2804 километре от Москвы и в 14 километрах от Калачинска на линии Исиль-Куль - Чулымская Западно-Сибирской железной дороги возник разъезд Валерино. Произошло это событие в 1895 году. Разъезд Валерино входил в Омский эксплуатационный участок. 15 октября 1895 года Западно-Сибирская железная дорога была открыта для пропуска поездов.

Происхождение названия станции Валерино точно неизвестно. Существует две версии: первая - говорят, что в близлежащих лесах росло много валерианы; вторая - на станции жил некто Валерий, он много сделал для поселения, которое и назвали в его честь.

История поселения и станции Валерино написана по рассказам старожилов и немногочисленным документам.

Строительство железнодорожной станции

О людях, которые более ста лет назад возводили постройки на станциях и разъездах, известно немного. Но работали они профессионально: станционные постройки на Валерино служат до сих пор.

Вместе со строительством железной дороги возникла проблема кадров, и для решения этой проблемы приглашались люди из близлежащих сел и деревень: Крутые Луки, Новый Свет, Гудок (населенного пункта в настоящее время не существует). На строительстве железной дороги требовалось много рабочих рук, поэтому принимали неграмотных, глухих, инвалидов, которые выполняли подсобную работу. Грамотных было очень мало и приходилось обучать их навыкам работы на строительстве и обслуживании железной дороги прямо на месте. «На службу определялись лица всех званий и сословий, но исключительно русские подданные». Рабочие из близлежащих поселений ежедневно приезжали на работу.

Сильны были общинные традиции. Одна из них - желание быть похороненными рядом с членами рода. Поэтому при поселении до сих пор нет своего кладбища, а умерших хоронят на погосте деревень Ясная Поляна, Крутые Луки, села Глуховка.

Более полно известно о жизни станции с 30-х годов XX века рассказам старейших жителей села: Титорова Б.Е., Титоровой Т.Б. (Титорова Тамара Борисовна, 1930 г.р., русская, пенсионерка, образование начальное, работник железной дороги, 24 года проработала стрелочницей.), Погребняк М.М., Погребняк Г.А., Шаниной В.А., Чемис Т.И., Чемис В.А., Смирновой А.

Для обслуживания рельсового пути было образовано подсобное хозяйство. В него входили кузница и конный двор. Кузница была построена в 1895 году в конце деревни и представляла собой землянку из шпал. В ней было 2 наковальни, горн с ручными мехами. В кузнице делали костыли для крепления рельса, накладки, путевые инструменты,

подковы и многое другое. Главным кузнецом в 30 - 40-х годах был Семёнов Михаил Алексеевич. После него кузнецами работали Безрученко Николай Иванович и Таранник Виктор. Кузнецам в их работе помогали путейцы. Жители станции так же могли (с разрешения начальника) приходить в кузницу и ремонтировать необходимую им домашнюю утварь: вёдра, лопаты, ломы и т.д. В 1970 году кузницу закрыли из-за ненужности.

Недалеко от кузницы находился конный двор. Кони были основным транспортным средством. На них перевозили строительные материалы, инструменты для обслуживания и ремонта дороги, воду и продукты для жителей, а также пахали огороды, косили сено. До войны главным конюхом был Сергей Самойлов. В 1965 году на Валерино появилась первая машина ЗИС-5 (военная). Её шофёром был Василий Боганец. Часть материалов возили на машине, но лошадей всё равно использовали в работе.

Развитию железнодорожного транспорта в стране помешала Великая Отечественная война. Эта беда не обошла и Валерино. Многие путейские рабочие ушли на фронт. А работы было много. На запад шли поезда с Алтая и сибирских городов с военной техникой и солдатами, на восток шли поезда с ранеными. 15 апреля 1943 года был издан указ Президиума Верховного Совета СССР об объявлении всех рабочих и служащих мобилизованными на период войны для работы на транспорте. Жить было голодно, все отдавали на фронт. Дети, как могли, помогали родителям заработать на хлеб. Матери, по воспоминаниям старожил, ставили квас, а ребяташки меняли его у солдат, ехавших в эшелонах, на кашу и хлеб. Солдаты всегда делились с детьми, у многих из них в тылу и оккупации оставались голодными свои собственные дети.

В 1945 году пошли составы с военной техникой на восток на войну с Японией.

С войны вернулись не все. А те, кто вернулся, вновь стали работать путейцами, электриками, рабочими. Это Кутузов К.П., Смирнов Ф.И., Седой Е.Д., Щемелев Г.С., Кирнос А.Н., Боганец В., Боганец А., Лихо В.

В послевоенные годы восстанавливается, а затем увеличивается пропускная способность железной дороги. Разъезд Валерино становится станцией. Строятся новые дома для железнодорожников, так как требуются профессиональные специалисты. При обслуживании железнодорожного пути начинают использовать оборудование, требующее определенных знаний. Выпускников школы направляют учиться в Омск и Новосибирск. Появляются трудовые династии.

Здание вокзала Валерино было построено в 1895 году. Сегодня вокзал находится в том же месте, где и был построен сто с лишним лет назад. Начальниками станции Валерино, по воспоминаниям старожил, в разные годы были: Барбаков, Еременко Николай, Храпов Илья Иванович, Юнкин, Кирнос Пётр Николаевич, Щемелев Алексей Сидорович, Левин, Лимов, Бондаренко Алексей Николаевич, Моксин Вячеслав Валерьевич. В здании вокзала всегда находился пост дежурного по разъезду. Дежурный встречал поезда, смотрел за состоянием состава, давал указания для перевода стрелок стрелочникам, продавал билеты. В 1959 году в здании вокзала была оборудована билетная касса. Кассирами работали: Костур, Кравченко Степан Иванович, Иркашова Валентина, Погребняк Галина Алексеевна. В кассе продавали билеты на поезда № 129 и № 130 (Челябинск - Чита, Чита - Челябинск), а также на электропоезда Омск - Татарская, Татарская - Омск. В 1996 году кассу закрыли из-за сокращения штата рабочих. По этой же причине на станции не стали останавливаться пассажирские поезда. В настоящее время на станции останавливаются только электропоезда (электрички) Омск - Татарская, Татарская - Омск. Для проезда в пригородных поездах, пассажиры стали приобретать билеты в вагонах у контролеров.

Что у нас ассоциируется с вокзалом? Это, конечно же, само здание вокзала, платформа и поезда. С момента создания станции никакой речи о платформе не было, её просто не существовало. При остановке поезда ступени вагона приходились пассажирам выше пояса. Люди запросто могли попасть под поезд при посадке и высадке. Позже

сделали небольшую насыпь. Она позволяла хоть как-то ориентироваться, и входить в вагон стало легче. Только в 90-х годах XX века была построена большая, асфальтированная посадочная платформа. Она длиннее и выше старой - насыпной. Теперь пассажиры могут без проблем подняться по ступенькам в вагон электропоезда.

В настоящее время работники станции обслуживают участок железной дороги от Калачинска до станции Колония. По-прежнему на Валерино работают жители близлежащих сел и деревень, так как безопасность перевозок требует постоянного осмотра и ремонта железнодорожного пути и контактной сети.

Процесс модернизации железнодорожного транспорта в 30-90-е годы XX века.

Со дня пуска участка железной дороги через разъезд Валерино в 1895 году на линии ходили паровозы. Так как их надо было часто заправлять водой, была построена водонапорная башня, воду для которой качали из реки Омь, находившейся в 3 км от разъезда. Заправляли паровозы на станции до 30-х годов XX века. Позже их стали заправлять в Калачинске и на станции Колония. Башня же простояла до середины 50-х годов. За ненадобностью ее разобрали на кирпич жители разъезда.

С развитием техники паровозы становились более мощные. В 20-30 годах на линии появляются паровозы ИС - Иосиф Сталин, ФД - Феликс Дзержинский.

С развитием средств связи на ЖД начали внедрять новые по тем временам технологии. Появилась радиосвязь между станциями и поездами. 6 декабря 1948 г. состоялась беседа по радио между Москвой и машинистом поезда на участке Омск - Татарская .

В 1952 году началась электрификация Западно-Сибирской железной дороги. В связи с этим была построена подстанция на Валерино, подведены высоковольтные линии электропередач, была смонтирована контактная сеть. Подстанция и двухэтажный дом, в котором в настоящее время живут работники, находятся на правой стороне от железнодорожного пути на восток. Их строили военные. На Валерино стоял строительный батальон железнодорожных войск, базирующийся в Татарке. Строительство велось быстрыми темпами в 1951-1952 годах. Дом построили в 1952 году, и в него со своими семьями заселились военные. Они жили в этом доме, пока строили подстанцию. С запуском подстанции в дом переехали жить её штатные работники. После запуска подстанции и контактной сети паровозы стали ходить все реже и реже. Их постепенно полностью вытеснили электровозы. Составы стали намного длиннее, тяжелее.

В июле 1955 года был электрифицирован участок Омск - Татарская. 16 октября 1955 года через станцию проследовал первый электровоз.

В 1949-1950 гг. на третьем пути разъезда Валерино стояли вагоны, в них жили работники ПМС-22 (путевая машинная станция). Они жили со своими семьями. У каждой семьи был свой вагон. ПМС имела вагон-школу, магазин и больницу. Рабочие ПМС монтировали рельсовые пролеты для подготовки ремонта пути в летнее время года.

До электрификации путевые стрелки переводили вручную. На разъезде было два стрелочных поста, для того чтобы переводить поезда в западном и восточном направлении, для пропуска пассажирских поездов и пропуска срочных грузов. На каждом стрелочном посту находилось по четыре человека, которые дежурили посменно.

С введением электрификации появилась новая сигнализация, то есть семафоры заменились светофорами. Машинистам стало четко видно, какой горит сигнал для проезда. В 70-х годах стала внедряться СЦБ (сигнализация, централизация, блокировка), и стрелки полностью стали переводиться автоматически.

На территории станции находился переезд, который дважды перестраивался. До 1935 года переезд находился на восточной стороне станции, затем был перенесен на западную сторону и построен в пятистах метрах от вокзала по направлению на Омск, напротив дома Титоровых. В 70-х годах удлиннили станцию, перенесли стрелки,

увеличили её границу и построили новый переезд, дежурные которого позволяют машинам пересекать железнодорожные пути, осуществляют осмотр составов во время их движения мимо переезда.

Ежедневно рабочие приходили и приходят в табельную шестого околотка четвертой дистанции пути Западно-Сибирской ЖД, там они получали задание на работу, которую должны выполнять в течение смены. Там же проходили собрания, совещания и выдача заработной платы. Старая табельная была сделана из шпал и обшита деревянной «вагонкой». Она стояла в 20-30 м от нынешнего местонахождения. Табельщицей в 50-е годы работала Кутузова Валентина Илларионовна. Она составляла таблицы на рабочих. Со временем должность табельщицы была сокращена, и её обязанности стал выполнять старший рабочий.

Рабочие станции выполняют работы по замене шпал и рельсовых пролетов. В летнее время ремонтируют контактные сети и устанавливают новые опоры. В начале XXI века на участке начали укладывать рельсовый путь без стыков (бархатный), который позволяет увеличивать скорость проездов. Но, в суровых сибирских условиях эти рельсы не всегда выдерживают перепады температур и рвутся. Тогда, в любое время суток, не смотря на погоду, монтеры пути быстро восстанавливают рельсы, так как участок станции Валерино - составная часть главной магистрали нашей страны - Транссибирской магистрали.

Повседневная жизнь и быт жителей посёлка в XX - начале XXI века.

Важнейшими условиями для работы станции и жизни населения являются обеспечение водой и продуктами питания. До 50-х годов XX века на Валерино стояла водонапорная башня, которая служила для заправки водой паровозов, но в поселке всегда ощущалась нехватка питьевой воды. Не во всех колодцах вода была пригодна для питья. Самый старый колодец с хорошей водой, которым пользовались еще в 30-х годах, находится сейчас у въезда на станцию. Питьевую воду доставляли различными способами. Воду возил Самойлов Сергей Ильич из колодца за 7 километров от Валерино на быках, на лошади по кличке Пегас. Также воду возили из Омска специальным двухосным вагоном в больших деревянных бочках, а позже - в цистерне и оставляли её в тупике. Выдавали по 2-3 ведра воды на человека. Раздатчица воды кричала: «Идите, берите воду!». Возили воду нерегулярно, и приходилось стоять в очереди к единственному колодцу с пригодной водой.

В 1948 году Министерством транспортного строительства СССР были начаты разработки проекта строительства типового подземного железобетонного резервуара ёмкостью 100 куб. м. Строительство планировали начать в 1954 году, но так и не осуществили. В 1976-1977 гг. проложили водопровод. Выкопали котлован, в который вода закачивается электронасосом из реки Омь. Из котлована она подается к колонкам. Вода считается технической. Питьевую воду сливали из цистерны специального поезда, обслуживающего небольшие станции и разъезды. Эти ёмкости, в виде колодцев, хорошо были видны из-за окраски в голубой цвет.

Интересна история обеспечения населения продуктами питания. Первоначально продукты привозили на подводах, а с пуском регулярных поездов стали возить специальными вагонами-лавками. По воспоминаниям Титоровой Т.Б.: «Хлеб возили на поезде. Приходил вагон, открывали дверь, она была очень большая, и оттуда высыпали хлеб из большого широкого ящика на прежде постеленный на земле полог. Когда его высыпали, то хлеб летел в разные стороны. Его собирали, складывали в полог и тащили в импровизированный магазин - стрелочную будку. Там хлеб и продавали».

В 1954-1955 году был построен новый магазин. Здание стояло в виде буквы «Г» с правой стороны железнодорожного пути по направлению на восток, с одной стороны был жилой дом, а с другой - магазин, очень маленький и тесный. Принадлежал он железной

дороге, организации «ОРС - НОД - 1» (отдел рабочего снабжения). Продукты подвозились поездом, состоявшим из 2 вагонов для пассажиров и вагона - лавки с продуктами. Привозили различный товар: продукты питания, мебель и многое другое. Продавцом магазина был Араш Оджиевич Тугульчинов. Семья Тугульчиновых была выслана в начале войны из Калмыкии. Когда репрессированным разрешили вернуться на Родину, все уехали, а Араш Оджиевич остался жить в Сибири, завел семью. Теперь род Тугульчиновых- Шаниных на станции Валерино насчитывает около 40 человек.

В начале 70-х годов построили новый магазин, который находится недалеко от вокзала. И населению уже не нужно было переходить железнодорожное полотно, чтобы сходить в магазин. Товар и различные продукты стали возить в упаковках, а хлеб в оцинкованных ящиках с крышками. Продавцом в новом магазине до ухода на заслуженный отдых также работал А.О. Тугульчинов. А старое здание магазина приспособили под жилой дом.

В начале XXI века государственный магазин на станции был закрыт. Жителям приходилось на электричке ездить за продуктами в Калачинск или на машинах и лошадях в Глуховский магазин за 10 км. По просьбе жителей здание магазина передали Бусленко Н.Г., частному предпринимателю из с. Глуховки, который обеспечивает жителей поселения продуктами питания и промышленными товарами.

Школа у железнодорожной насыпи

Для любого населенного пункта огромную роль играет школа. Если есть школа, будут и жители. Понимали это и строители железной дороги. Поэтому даже на небольших станциях открывались школы, которые принадлежали управлению железной дороги.

На станции Валерино работала начальная школа № 82. Сначала она находилась в бараке, который был расположен в восьми метрах от железнодорожной насыпи. Это усложняло работу учителя и учеников из-за сильного шума во время прохождения поезда. В каждом классе была печка. Дежурный по классу топил её дровами. Обучались вместе ученики 1 и 3, 2 и 4 классов. Преподавателями школы, по воспоминаниям Чемис В.А. (ученика школы в 40-е годы), в разное время были: Петин Дмитрий Павлович (1945-1946 гг.), Завьялова Софья Константиновна, Яхнич (Гавриш) Анастасия Григорьевна.

После окончания начальной школы ученики продолжали обучение в Глуховской восьмилетней школе. находящейся в 7-ми км или в с. Сорочино - в 4 км через р. Омь, где находилась средняя школа. В 1963 году построили новое здание школы. Она была просторной, светлой, располагалась дальше от железнодорожного пути, в ней было проведено центральное отопление. Но школа оставалась также начальной. В новой школе педагогами были: Титоров Виталий Ильич, Смирнова (Титорова) Александра Васильева, Кравченко Тамара Васильевна, Шемелева (Баева) Катерина Андреева, Чумичкина Галина Ивановна.

В 1979 году школу закрыли, из-за небольшого количества детей школьного возраста. Из здания сделали двухквартирный жилой дом. После закрытия школы учащиеся обучались в школе с. Сорочино, в школах - интернатах ст. Колонии и г. Омска. С 1989 года учеников начали возить в Глуховскую среднюю школу. Возили первоначально в будке вахтового автомобиля ГАЗ-66, где было холодно и неудобно. Во время снежных заносов зимой иногда привозили на дежурном вездеходе. и только с появлением программы «Школьный автобус» ученики ездят в школу в удобном, теплом и красивом автобусе.

Окончив школу, многие выпускники получают профессиональное образование и возвращаются работать на железную дорогу.

Досуг жителей поселения

Во все времена, какие бы трудности не вставали на пути русского человека, он любил отдыхать. Пение и танцы неразрывно связаны с русской натурой. Умеют отдыхать и жители Валерино. Когда-то на станции не было помещения для танцев, и танцевали прямо под окнами вокзала. Когда разрушили старую водонапорную башню, танцевали на остатках ее фундамента.

По воспоминаниям старожилов еще в 30-х годах XX века на станции был клуб. Он находился около здания старой школы. В нем занимались художественной самодеятельностью, «крутили пластинки». Каждый день привозили кинофильмы. Кино показывали киномеханик со станции Колония Владимир Гуштейн и его помощник. Рядом с клубом была танцплощадка. Сюда изредка приезжал духовой оркестр из г. Калачинска. Музыканты играли, а жители танцевали и слушали музыку. Но чаще всего, по словам Титорова Бориса Евдокимовича, танцевали под гармошку и балалайку. «Лучшим балалаечником был я», - с гордостью говорил ветеран. В 50-м году построили новый клуб. В нём проходили голосования, встречи с депутатами, начальниками дороги. Из Калачинского ДК «Железнодорожник» приезжали участники художественной самодеятельности. Заведующим клубом был Пашков Василий Иванович, киномехаником кинобудки - Михаил Маркович Погребняк. Профсоюз выделил радиолу, гармонь, балалайку. Гармонистом был Миша Лихо, а его брат Леня вместе с Борисом Титоровым играли на балалайке. Зимой после танцев директор клуба спрашивал: «Кто хочет остаться посидеть?». Обычно оставались парочки влюбленных.

Кроме этого, ходил вагон-клуб, где так же показывали художественные фильмы. И был вагон пропаганды. В нём выступали представители отделения железной дороги. Показывали фильмы по технике безопасности и научно- популярные фильмы о развитии железнодорожного транспорта.

В 1950-1952 годах на станцию провели радиолинию. У механика СЦБ Дьякова Якова был радиоприемник с радиолой, включенный в общую сеть. Он ловил Московские станции. Передачи шли по проводной линии в каждый дом, где стояли радиотарелки. Яков включал радиолу, и все жители Валерино слушали новости и музыку.

В 1953-1954гг. в дома жителей Валерино провели электричество, у каждого жителя появились свои собственные радиоприемники «Рекорд», «Москвич».

В начале 80-х годов клуб закрыли, жителям стало негде проводить свой досуг. Для этого приспособили здание табельной, где и проходят мероприятия.

<http://www.zap-sib-rail.narod.ru/Article/valerino.html>