

Ор01-5...)
М94
А-373092-КР

СТ. ЧЁРНЫЙ ОТРОГ

Чёрный Отрог
Chernyi Otrog



Аммеровы
Балашовы
Беляки
Букт
Васильченко
Вятки
Гайр
Гайсины
Годововы
Головановы

МЫ - СТАНЦИОННЫЕ!



Горай
Григорьев
Иванов
Исеевы
Ивановы

Ивановы

Посвящается 105-летию железной дороги «Оренбург - Орск»

ОрО(-2...)
М 94
ОрО(-5Сар)
63.3(2Рос-4Оре-5Сар)
+Ор63.637.2

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

Мы - станционные!

*История станции Черный Отрог
из семейных альбомов*



Станция Черный Отрог

2018

Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»

а-373092

кр



Уважаемые жители станции Черный Отрог!



От имени администрации Черноотрожского сельсовета, и от себя лично искренне поздравляю вас с юбилеем и со знаменательным событием - выходом в свет книги о вашей малой родине.

Место, где родились, делали первые шаги, учились, приобрели первых друзей, познали первые сокровенные чувства, навсегда остается в сердце! Именно этими мыслями пропитана каждая страница книги «Мы - станционные!».

Книга создана совместными усилиями и на средства тех, кому не безразлична судьба станции, кто заинтересован в сохранении памяти об ее первопоселенцах. Она посвящена 105-летию с начала строительства железнодорожной ветки Оренбург-Орск, которая создала условия для образования здесь поселения.

В книге столетняя история железнодорожной станции прослеживается через судьбы ее жителей. Рассказывается о первых железнодорожниках, о предприятиях, организациях, работавших здесь в разные годы, о современных трудовых коллективах.

Это поистине народная книга. Каждая семья, чьи корни связаны со станцией Черный Отрог, предоставила фотографии из своих альбомов, воспоминания, рассказы о жизни дедушек-бабушек, родителей, чей жизненный пример помог каждому достойно пройти свой путь, а значит, есть необходимость сохранить память о них для внуков и правнуков. Сколько судеб сложилось здесь за столетие! Выросло не одно поколение, сделавших немало добрых дел на общее благо, разделивших со всей страной все испытания. Более 60 человек в годы Великой Отечественной войны сражались на всех фронтах, многие из них сложили головы за Победу. Жители станции несли трудовую вахту на железной дороге, работавшей в условиях военного режима, на хлебоприемном пункте, нефтебазе, пухартели, трудились на сельскохозяйственных работах. Многие уроженцы маленькой станции прославили ее далеко за пределами района и области.

За последние годы на территории села созданы и успешно осуществляют производственную деятельность предприятия различных направлений, они обеспечивают рабочими местами наших жителей, исправно платят налоги в местный бюджет.

Жители станции Черный Отрог могут по праву гордиться своей историей и современными достижениями, верить в ее будущее и создавать его своим славным трудом.

Книга станет помощником в деле воспитания молодого поколения, кому еще только предстоит принять эстафету ответственности за судьбу своей малой родины.

Хочу поблагодарить всех жителей за вклад в развитие МО Черноотрожский сельсовет, за любовь и преданность родной земле! Желаю Вам здоровья и благополучия, успехов во всех добрых делах и начинаниях! Пусть в каждом доме царят мир, доброта и любовь.

Глава администрации Черноотрожского сельсовета

З. Ш. Габдалилов

Редакционная коллегия и составители книги



Рахимова
Наталья Ивановна



Мещеряков
Владимир Дмитриевич



Пономаренко
Елена Салаватовна



Елисеева
Елена Владимировна



Лебедева
Марина Борисовна



Павличенко
Надежда Николаевна



Устимова
Тамара Николаевна



Панферова
Людмила Николаевна



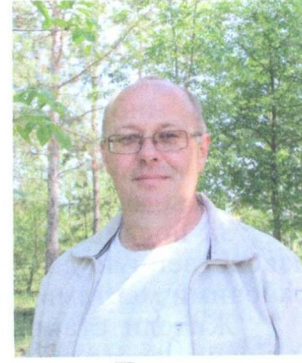
Борисов
Александр Николаевич



Жучкова
Валентина Никифоровна



Иванникова
Любовь Тихоновна



Прядкин
Алексей Иванович



Гололобова
Наталья Владимировна



Мартыненко
Антонина Ивановна



Михина
Тамара Никифоровна



Васильченко
Елизавета Николаевна

Карта с исчезнувшими селами Саракташского района



Зеленым цветом отмечены сёла, которые ныне не существуют

 - установлен памятный знак

Наша станция Чёрный Отрог



Памятные места



Между Сакмарой и ее старицей (озером) тропинка все уже



Казарма - «Красный дом»



на привокзальной площади



на вокзале станции Черный Отрог

Часть I. Наш дом у железной дороги



«Железным дорогам суждено иметь громадное влияние на внутренний быт государств, и это влияние должно быть особенно значительно в применении к обширному государству, какова Россия».

(Павел Петрович Мельников, ученый, основатель российских железных дорог, Министр путей сообщения в 1865-1869 годы).

Весной 1913 года на территории Оренбургской губернии было начато строительство железнодорожной ветки Оренбург – Орск. При железнодорожных станциях, разъездах вскоре возникли новые поселения, получившие свои названия по ближайшим селам (станции Сакмарская, Саракташ, Желтая, Губерля и др.), в их числе была и станция Чёрный Отрог. Поэтому жители Саракташа и станции Черный Отрог считают 1913 год датой основания своих поселений, и в 2018 году отмечают 105-летие Оренбургской железной дороги.



Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»

Глава первая.

Из истории железных дорог в Оренбургском крае

(по материалам
музея Оренбургской железной дороги и архивов)

О важности строительства железной дороги в нашем крае говорит такой факт: на сооружение первой в Оренбургской губернии железной дороги было затрачено 30 миллионов рублей, что равнялось годовому товарообороту всей страны.

В январе 1877 года в еженедельной газете «Оренбургский листок» сообщалось: «Наконец наша давно жданная Оренбургская железная дорога открыта. Вчера, 31 декабря, было молебное пение в вокзале и освящение здания. Богослужение совершал преосвященный Оренбургский Митрофан с духовенством. Приглашенных было до 300 лиц». И далее: «Движение по нашей железной дороге началось 1 января 1877 года и с тех пор производится согласно расписанию, правильно. Задержек, остановок и тому подобных препятствий железнодорожные поезда еще не встречали». Но это было только началом развития железных дорог в нашем крае.



§ 1. Там, где проходил Шелковый путь



Оренбург торговый

История строительства железных дорог в Оренбургском крае тесно связана с развитием торговли. Предпосылки для нее были заложены в первой половине XVIII века, когда началось освоение новых земель на юго-восточной окраине Российской империи.

В Государственном архиве Оренбургской области хранится документ «Проект обер-секретаря Сената И.К. Кирилова строительства русского города на юго-восточных рубежах Российской империи». В этом документе аргументированно была доказана историческая необходимость и безотлагательность строительства города-крепости, который должен стать главным опорным пунктом обширных приграничных земель степного края для их защиты от кочевников и развития торговли со странами Средней Азии, Персией, арабским Востоком и Индией.

С этой целью была организована знаменитая Оренбургская экспедиция (1734-1744 гг.), которую возглавил И.К. Кирилов, избравший устье реки Орь местом для строительства города-крепости Оренбург. Место закладки крепости трижды пришлось менять, пока в 1743 году было найдено удачное - в устье реки Сакмары, но название не сменили, городу Оренбургу было оставлено первоначально задуманное имя. Ведь еще в 1739 году императрица Анна Иоановна издала Указ, в котором говорилось: «Торгу быть в новом Оренбурге и для приохочивания азиатских купцов от сего времени 10 лет с продажи брать по 3 копейки с рубля».

А в 1744 году на территории бывших степных кочевий была образована новая губерния - Оренбургская, по рекам Урал и Сакмара начали строить крепости, защищавшие новопоселенцев и торговые караваны от набегов кочевников.

Ежегодно на меновые дворы Оренбурга приходили сотни верблюжьих караванов из Ташкента, Бухары, Хивы, Троицка, Семипалатинска. Среднеазиатские товары - хлопок, шерсть, кожа, скот - обменивались на российские текстильные и металлические изделия.

Но пришло время, когда караванная торговля уже не могла удовлетворить возросших экономических потребностей страны. Там, где прежде проходил знаменитый Шелковый путь, пролегли стальные рельсы.

Промышленность региона получила большой толчок после проведения Самаро-Златоустовской железной дороги (1876 г.) и железной дороги Оренбург - Ташкент (1905 г.). Однако требовалось не только соорудить в Средней Азии дороги, но и соединить их с центром России.

Именно такой связующей нитью и стала Оренбургская магистраль.

Южно-Уральская железная дорога и строительство Великого Сибирского пути

Цифры и факты

В 1882 году развернулось строительство западного участка Транссибирской магистрали от Челябинска на Курган (1895 г.), продолженного затем до Петропавловска.

• 1888 г. - пущен поезд «Москва-Уфа».

• 1890 г. - открыто направление Уфа-Златоуст. В 1891 началось сооружение южного хода дороги от ст. Миасс, ставшего впоследствии частью Транссибирской магистрали.

• 1892 г. - прибытие первого состава в Челябинск. Завершено строительство Самаро-Златоустовской железной дороги.

• 1893 г. - открыт путь Челябинск-Курган. В 1895 была завершена прокладка пути на линии Челябинск - Екатеринбург.

После открытия участка Курган-Омск в 1896 году Транссиб стал функционировать во всю мощь. Здесь курсировали 29 паровозов и свыше тысячи крытых вагонов и платформ. Грузооборот превысил ожидания царского правительства, отчего потребовалось проложить вторую линию путей. Так, в 1914 году он равнялся 5,4 млн. тонн. Однако рейс Челябинск-Томск в то время длился целый месяц.

Конец ознакомительного фрагмента

Уважаемый читатель!

Размещение полного текста данного произведения невозможно в связи с ограничениями по IV части ГК РФ.

Эту книгу Вы можете почитать в Оренбургской областной универсальной научной библиотеке им. Н.К. Крупской по адресу: г. Оренбург, ул. Советская, 20; тел. для справок: (3532) 77-92-66