

*Муниципальное бюджетное образовательное учреждение
Логовская средняя общеобразовательная школа
Иловлинского муниципального района
Волгоградской области*



Проект

«Исчезнувшие памятники России»

*Автор: Литвиненко Анастасия
ученица 11 класса
Научный руководитель:
Федотова Елена Витальевна
учитель начальных классов,
педагог дополнительного образования*

2021г.

Содержание

Введение.....	3
1.Из далекого прошлого...(Строительство Приволжской железной дороги).....	4
2.Памятник архитектуры.....	8
3.История железнодорожного вокзала станции Лог, внесенного в список объектов культурного наследия Волгоградской области.....	11
4.Станция Лог во время Великой Отечественной войны.....	14
5.Развитие станции Лог в послевоенные годы.....	18
6. Станция Лог в 90 -е годы	23
Заключение.....	28

Введение

Город начинается с вокзала,
С крика уходящих поездов.
Старенькое с башенками зданье,
Как свидетель прожитых веков.
Много здесь и плакали, и пели,
Надевали темные платки,
И молчали, и с тоской глядели
Женщины, солдаты, мужики

Валерий Тихомиров.

Единственное место, где каждую секунду расстаются и встречаются миллионы и миллионы людей во всем мире, маленький отрезок, островок в каждом городе, селе, где переживается множество самых лучших и самых горьких ощущений и чувств. Вокзалы – это места на земном шаре воистину таинственные тревожные и сказочно – волшебные, ведь множество людей мечутся по разным его частям в поисках чего – либо или кого – либо, боясь опоздать на поезд в никуда так, как будто бы он последний на самое счастливое и лучшее направление.

Свою работу мы решили посвятить значимому объекту истории и архитектуры села Лог. Причиной данного исследования стало событие, произошедшее в июне 2016 года. В этот день многие жители села наблюдали за сносом здания железнодорожного вокзала, которое стало первым зданием в селе и прослужило станции Лог более 150 лет.

Цель работы: Изучить и описать историю здания вокзала станции Лог.

Задачи: Встретиться с очевидцами и старожилами села Лог.

Использовать разнообразные информационные источники, связанные с историей станции Лог.

Сохранить утраченное наследие малой Родины

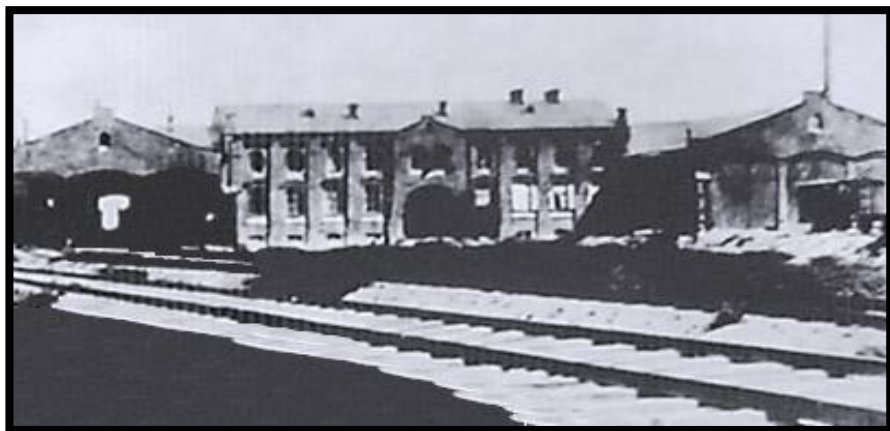
1. Из далекого прошлого...

(Строительство Приволжской железной дороги)

Железные дороги Волгоградской области входят в Волгоградское железнодорожное отделение, которое является частью Приволжской железной дороги. Приволжская железная дорога расположена на юго-востоке Европейской части России, в районе Нижней Волги и среднего течения Дона, в основном на территории Саратовской, Волгоградской и Астраханской областей. В её состав входят отделения: Астраханское, Волгоградское и Саратовское. Управление дороги находится в Саратове.

Начало формирования дороги было положено в 1868 году. Строительство дороги вело акционерное общество «Юго-Восточная железная дорога». Одним из её хозяев был богатейших человек России того времени – **Петр Ионович Губонин** (промышленник, меценат, получивший подряд и построивший участок железной дороги Царицын-Грязи). В 1869 году П.И. Губонин приступает к строительству ГЦЖД (Грязе - Царицынская железная дорога) и появляется в Царицыне. За 1500 рублей он покупает у города участок земли. Цена, конечно, небольшая, но и участок не подарок – кусок оврага, который сначала нужно засыпать.

Петр Ионович Губонин

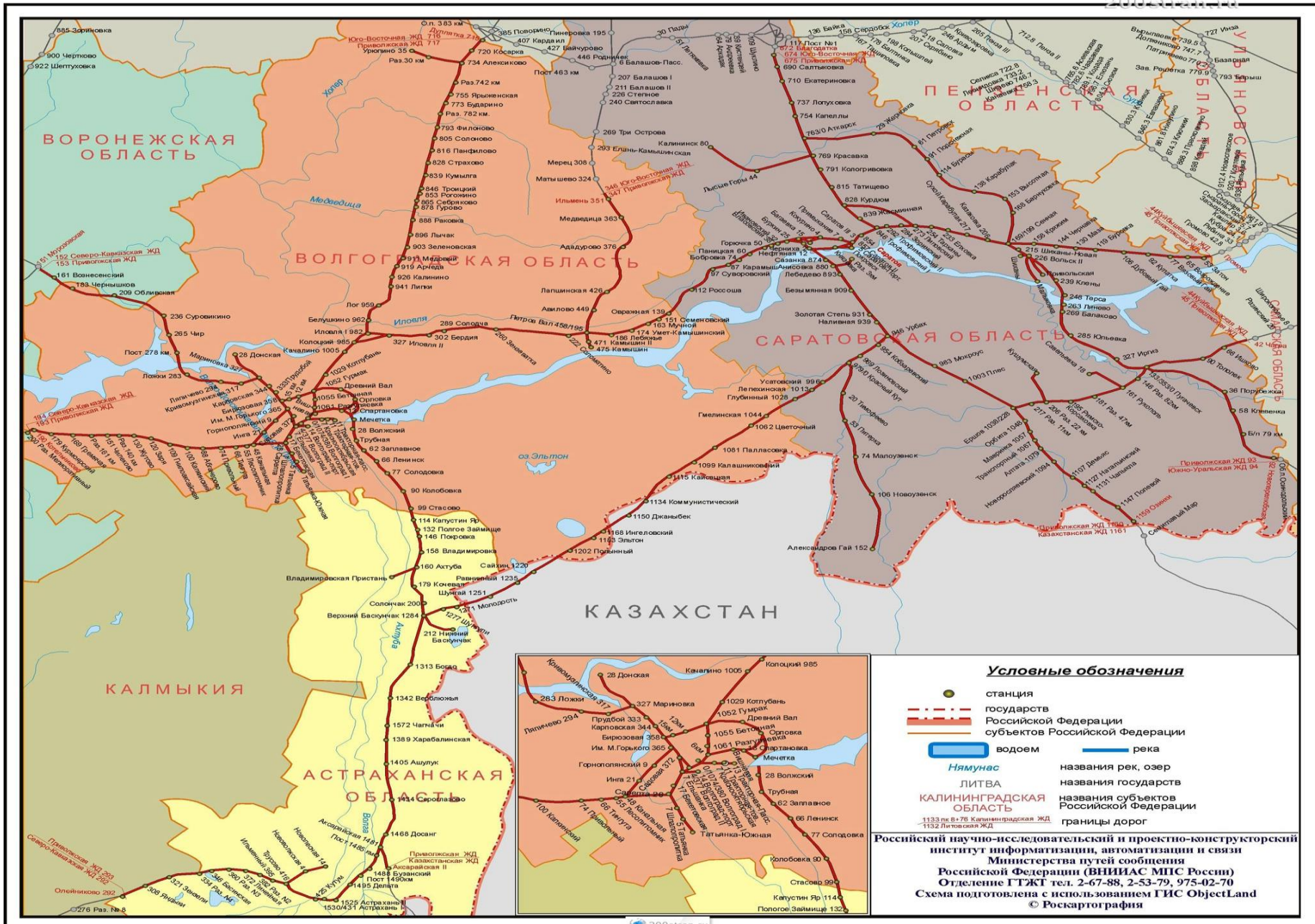


Для осуществления железнодорожного подхода к Царицыну и была образована Грязе-Царицынская железная дорога, составленная из Грязе-Борисоглебской и Борисоглебско-Царицынской железных дорог. Как и большинство дорог того времени, железная дорога Борисоглебск – Царицын строилась «ускоренными» темпами, которые позволяли акционерам железнодорожных концессий оставлять в своих карманах колоссальные суммы уже на этапе строительства дороги. Как бы там ни было, а уже через год после начала работ, в декабре 1870 года, был открыт для движения участок Борисоглебск – Филоново протяженностью 104 версты и 40 сажен. А еще через полгода, в июле 1871 года, в Царицын прибыл первый пассажирский поезд.

Таким образом, Царицын получил железнодорожный выход на север, на Москву, и был присоединен к сети Российских железных дорог. 17 декабря 1871 года была открыта для правильного движения Грязе-Царицынская железная дорога, составившаяся из I отделения – от Грязей до Борисоглебска и II отделения – от Борисоглебска до Царицына. Позже появился третий участок, соединяющий Царицын с Калачом - на - Дону. Станция Лог располагалась на Пучастке.

С момента появления в Царицыне первой железной дороги начинается принципиально новый этап в его истории. Именно железнодорожная линия связала Нижнее Поволжье с Центрально-черноземным и Западным районами, Прибалтикой. Отныне из Царицына в прибалтийские порты и за границу по железной дороге шли составы с хлебом, нефтепродуктами, рыбой.

ПРИВОЛЖСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



Условные обозначения

- станция
- государство Российской Федерации
- субъект Российской Федерации
- водоем
- река
- названия рек, озер
- названия государств
- названия субъектов Российской Федерации
- границы дорог

Нямунас
ЛИТВА
КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ
1133 не в 78 Калининградская ЖД
1132 Литовская ЖД

Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи Министерства путей сообщения Российской Федерации (ВНИИАС МПС России)
Отделение ГТЖТ тел. 2-67-88, 2-53-79, 975-02-70
Схема подготовлена с использованием ГИС ObjectLand
© Роскартография

Станция Лог на карте Приволжской железной дороги.



2. Памятник архитектуры

На каждой станции Приволжской железной дороги строились вокзалы. Строительство зданий вокзалов представляет собой своеобразную страницу в истории архитектуры. Первоначально вокзалы строились под влиянием традиционного архитектурного стиля общественных зданий. Но с конца XIX века в Российской империи появляются проекты, в которых отражалась функциональность железнодорожных зданий. Как казённые, так и частные, и акционерные железные дороги строили железнодорожные сооружения, в том числе и вокзалы, по типовым проектам. Так, проезжая по линии железной дороги, пассажиры видели вокзалы, водоёмные здания и домики, выполненные **в едином архитектурном стиле**.



Железнодорожный вокзал Поворино



Станция Благодатка

Естественное исключение составляли вокзалы в больших городах, которые строились по **индивидуальным проектам**. **Архитектором Р.А.Желязевичем** были разработаны типовые проекты станций 4-х классов и стройная система их размещения относительно железной дороги. В комплекс железнодорожных зданий входили и разнообразные сооружения, необходимые для осуществления функционирования железной дороги: паровозные здания и депо, большие и малые мастерские, водоемные здания и сигнальные будки и пр., также создававшиеся по типовым проектам. Принцип типового проектирования стал впоследствии наиболее распространенной практикой при застройке магистральных железных дорог. Тогда же и получило развитие возведение железнодорожных построек в так называемом **«кирпичном стиле»**, одним из основателей которого стал Р.А.Желязевич.

Из истории архитектурных стилей

Кирпичный стиль в архитектуре сформировался в середине XIX века и получил своё распространение, благодаря относительно простому способу строительства зданий с использованием **кирпичной кладки**, которая одновременно выполняла роль декора. В России второй половины XIX века кирпичный стиль был основным стилем промышленных сооружений, а позже этот стиль стал востребованным и при возведении гражданских объектов.

В это же время закладываются основные принципы проектирования вокзалов. Они строились по симметричным планам: вестибюль с главным входом располагался посередине, а по бокам размещались павильоны для ожидания, служебные помещения и кассы. Поскольку пассажиры железных дорог делились на классы, нередко залы ожидания I и II классов обособлялись от залов низших классов, которые в свою очередь блокировались со служебными помещениями.



Кирпичный стиль – здание вокзала.



Водонапорная башня для заправки поездов.

3.История железнодорожного вокзала станции Лог

История села Лог берет свое начало в далеком прошлом. По сравнению с другими хуторами Ново-Григорьевской станицы, которые образовались еще в начале 19 века, наше село самое молодое. В 2016 году селу Лог исполнилось 146 лет. А образовалось оно благодаря строительству железной дороги Царицын - Грязи в 1870году. В то время на этом месте была широкая длинная балка, заросшая терном и степным ковылем, по – казачьему - лог.

Рельеф местности и стал причиной названия появившейся станции. Ветка, на которой располагалась станция, называлась **Поворино – Волгоград 1**. Здание вокзала стало первым зданием станции и первым кирпичным зданием в селе. Вокзал был типовым по тому времени пригородным вокзалом 4 класса, построенный из кирпича. В нем был павильон для пассажиров, билетная касса со служебными помещениями, находившаяся слева.

Вокруг него высадили деревья, построили жилые дома для начальника станции и дорожно-ремонтного мастера. Тут же был построен двухэтажный дом с двумя подъездами на 16 квартир для рабочих, обслуживающих станцию. Появилась водокачка, водонапорная кирпичная башня, приусадебный участок и все необходимые помещения.

Железнодорожная станция была небольшая, всего 4 пути и две платформы – островная и боковая прямой формы. Станция расположена между разъездами Вишневым и Белушкино. Кирпичный вокзал и короткий перрон на пять вагонов. Железная дорога принадлежала государству, следовательно, весь персонал получал зарплату от государства. Помимо зарплаты персонал имел льготы: бесплатное жилье, отопление, освещение. Со временем вокруг станции появились хутора. Здесь селились задонские казаки.

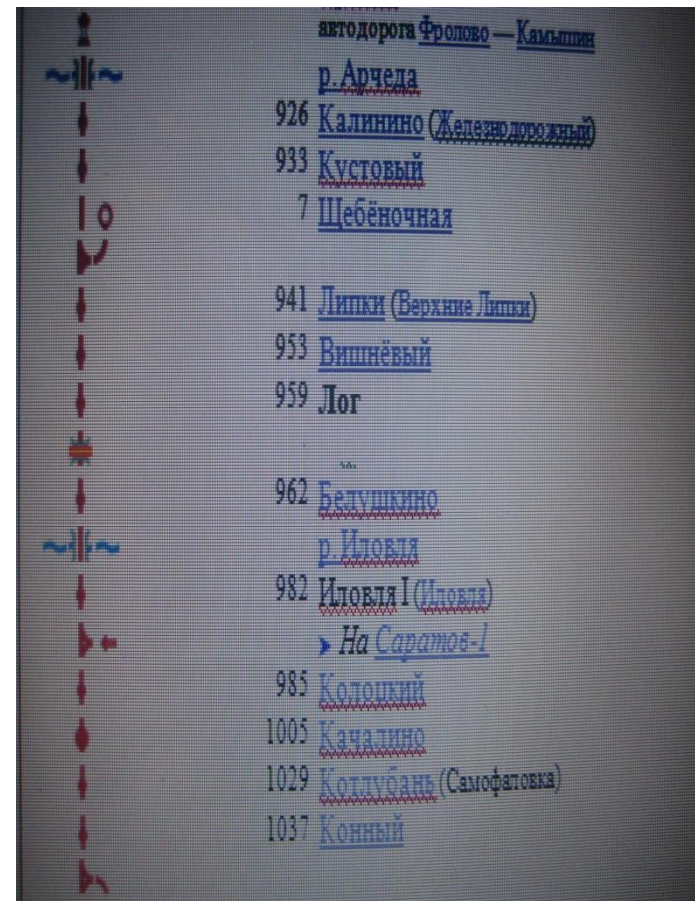
Железная дорога внесла крупные изменения во весь жизненный уклад Ново - Григорьевской станицы. Теперь поток грузов пошел через станцию Лог. Таким образом, Лог с первых дней образования приобрел ведущую роль в торговохозяйственной деятельности. Население Лога непрерывно росло.

В хуторе появились магазины, лавки, разные мастерские, первые улицы.

Волгоград-1 – Поворино

Расположение станции Лог на ветке

Км,пк.	Наименование остановочного пункта	Расстояние от станции Волгоград-1
1073,4	Волгоград-1	0
1072,3	о.п. Бакинская	2,0
1070,9	о.п. Мамаев Курган	3,7
1066,5	о.п. Жилгородок	8,1
1060,5	Разгуляевка	12,9
1054,5	Бетонная	18,9
1051,6	Гумрак	21,8
1028,6	Котлубань	44,8
1014,9	о.п. Дальняя Сакарка	58,3
1013,6	о.п. Сакарка	59,6
1004,2	Качалино	69,2
997,4	о.п. 997 км.	76,0
984,8	Колоцкий	88,6
981,1	Иловля-1	92,3
968,1	Белушкино	104,5
958,1	Лог	115,3



Железная дорога стала катализатором промышленного, торгового и культурного развития Царицына. На станциях направления Волгоград – Поворино осуществляется погрузка зерна, цемента, черных металлов. Участок Волгоград – Поворино из числа малоинтенсивных быстроими темпами переходит в категорию прибыльных.

Станция Лог расположена на II участке.

Сведения о движении грузов				
	Объём перевезённых грузов по годам, тыс. пуд.			
	1882 год	1887 год	1890 год	1891 год
Всех I уч.	49 244	▲ 60 581	▲ 69 013	▼ 66 867
Всех II уч.	38 399	▲ 48 038	▲ 57 359	▲ 57 807
Всех III уч.	—	34372	▲ 41 548	▲ 46 743
Хлебных грузов I уч.	9243	▲ 18 847	▲ 17 668	▼ 13 196
Хлебных грузов II уч.	5589	▼ 5010	▲ 10 796	▼ 8378
Леса III уч.	—	11 903	▲ 21 150	▲ 23 211
Груз с Волги по I и II уч.:				
Нефтяных продуктов	8746	▲ 17 540	▲ 18 805	▲ 18 962
Рыбы	9372	▲ 11 018	▼ 10 546	▲ 10 854
Леса	978	▼ 309	▲ 641	▲ 1140
Соли	4272	▼ 2650	▲ 3098	▲ 3425
Арбузов	314	▼ 215	▼ 151	▼ 114

4. Станция Лог во время Великой Отечественной войны.

С началом войны работа на станции не прекратилась, а стала еще более интенсивной. Из альбома школьного музея и слов старожилов села стало известно, что в октябре 1942 года начальником станции был назначен Исаенко Федор Васильевич. Станция Лог стала ближайшей станцией к Донскому фронту. Сюда прибывали поезда почти каждые 10 минут. Все работники станции находились на своих местах и производили выгрузку техники, оружия, продовольствия. Санитарные поезда доставляли раненых в местный эвакогоспиталь № 3258, разместившийся в здании школы.

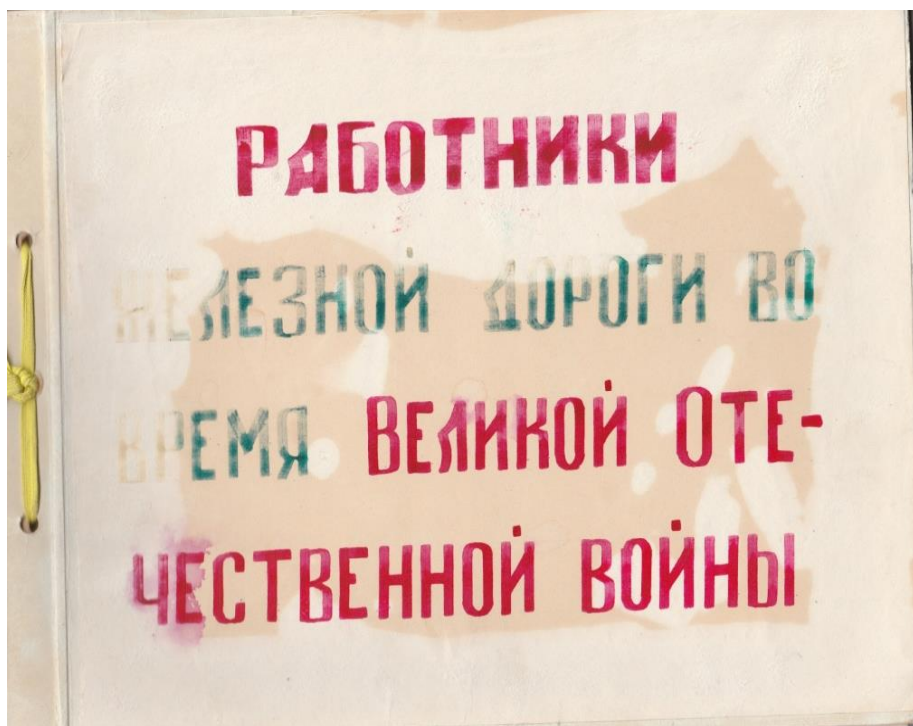
Железную дорогу постоянно бомбили, поэтому работы велись в основном в ночное время. В один из дней во время погрузки раненных на станцию налетело несколько немецких самолетов. Бомбили долго. В тот день погибло много людей, здание вокзала было сильно разрушено, железнодорожные пути получили сильные повреждения.

Погибшие были похоронены здесь же недалеко от вокзала. Пути восстановили в течение 3-4 часов, движение поездов возобновилось.

За время войны ни один работник не бросил своего поста, за что многие были отмечены правительственными наградами.



Альбом из фондов Логовского школьного музея



Исаенко Федор Васильевич - первый начальник станции Лог

После окончания войны на месте захоронения на привокзальной площади была заложена Братская могила. Жилой дом железнодорожников пострадал: выщербленные стены, искореженные перекрытия и лестничные проемы, пустые окна. После ремонтных работ он приобрел свой прежний вид. Водонапорная башня осталась цела.

Эти сооружения сохранились до наших дней.

Дом для железнодорожников



Водонапорная башня



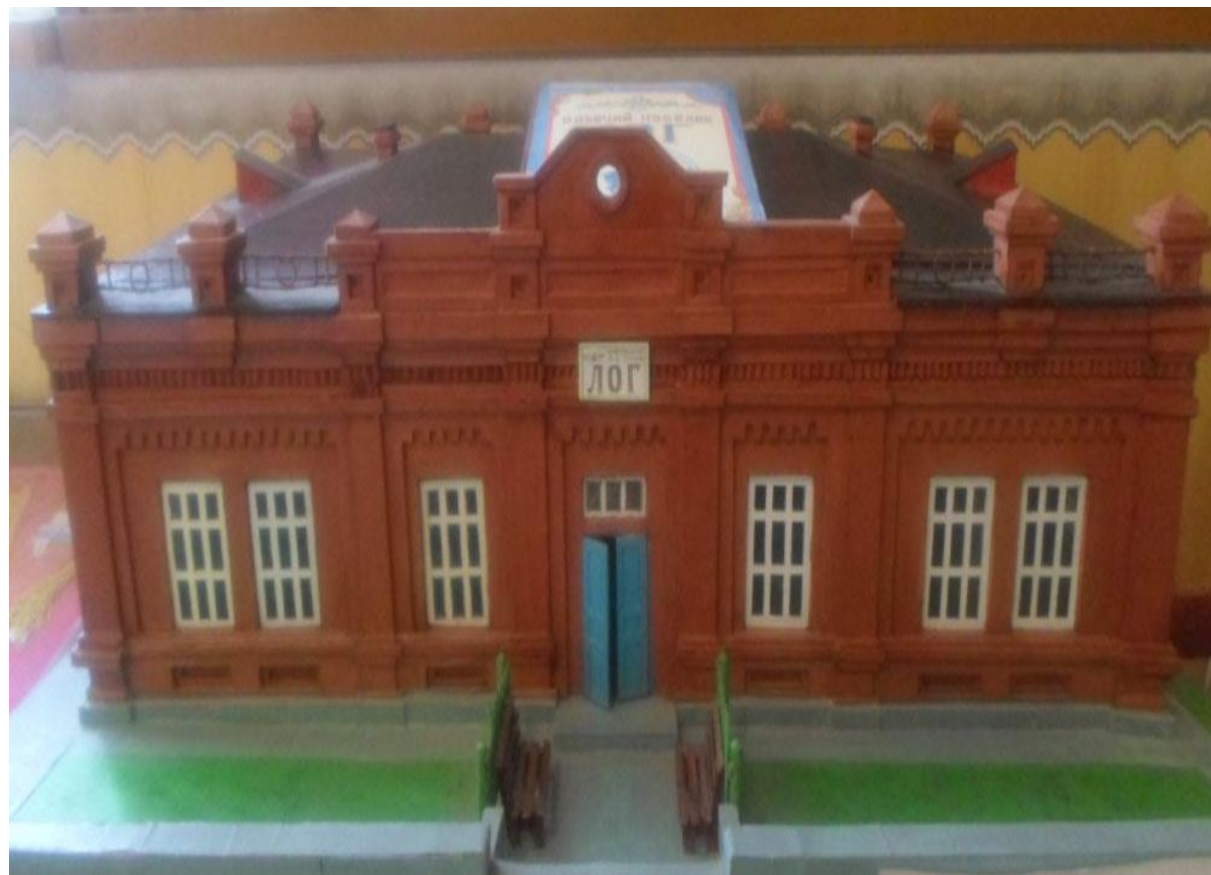
Братская могила на Привокзальной площади



Здание вокзала было разрушено, оставались только стены. Восстановление закончилось в 1952 году и вокзал вновь открыл свои двери для пассажиров. Внешний облик его совсем не изменился после войны. Местный художник, старожил нашего села Алимов Александр Сергеевич, воссоздал точную его копию в виде макета. Он повторил все внутреннее устройство оригинала. В 2010 году макет был подарен нашему музею.



*Алимов Александр Сергеевич-
местный художник*



Макет здания Логовского вокзала

5. Развитие станции Лог в послевоенные годы

С завершением Великой Отечественной войны страна вернулась к мирному созидательному труду. Перед государством, всем советским народом стояли главные задачи восстановительного периода - закрепить победу, в кратчайший срок восстановить народное хозяйство, добиться мощного подъема экономики и культуры, обеспечить благосостояние и достойный жизненный уровень советских людей.

Наш район не стал исключением. Полным ходом началось строительство, развитие колхозов, предприятий. Железнодорожная станция стала важным объектом для села и ближайших сел и хуторов. На станцию прибывали составы с грузом разного назначения: техника для колхозов, МТС; лес, строительные материалы для сел Задонья, трубы для газопроводов; тара и сырье для Логовского плодозавода; горючее для Логовской нефтебазы.

Все пять путей были постоянно задействованы. К нефтебазе был проложен специальный подъездной путь. Составы с горючим на выгрузку поступали на станцию почти каждый день в среднем по 300 тонн.

С 1970 по 1987 годы работа станции была самой эффективной за всю ее историю. К тому времени колхоз «Путь хлебороба», Логовский плодозавод отправляли свою продукцию во все уголки Советского союза и за его пределы. Составы грузились овощами, арбузами, зерном, соломой, различной консервированной продукцией. Недалеко от станции работала овощная база, успешно работал хлебоприемный пункт. Через станцию каждые сутки проходило 54 состава: для выгрузки, разгрузки, на стоянку. Путь не хватало, чтобы пропустить все поезда приходилось сдвигать их и даже страивать. Поезда шли друг за другом. Предприятия не успевали вывозить грузы. Поезда в то время были самым незаменимым транспортом, поэтому все предприятия были связаны со станцией. Рабочих мест на станции, в то время, было очень много. Люди работали в 4 смены по 8 человек, не считая работников путевой бригады, связистов, электриков, радистов.

Лог 50-60 года. Погрузка арбузов.



Работники станции 70- 90 годов



Зимой, когда начинались снегопады, все предприятия выходили на очистку путей от снега, даже школьники и работники больницы, сельского совета. На станции не должно было быть простоя, движение нельзя было останавливать.

Пассажирские поезда были востребованы населением. На вокзале работала касса, билеты покупали на разные направления жители хуторов Ширяи, Вилтов, Озерки, и все Задонье. Кассиры работали по сменам, бывало по 17 часов. О потребности людей в железнодорожном транспорте можно судить о выручке, которую сдавала касса в месяц - 8000 рублей, притом, что цены на билеты были не великие.

Например, поезд Москва- Волгоград: плацкарт – 9 рублей, купе – 14 рублей;

до Волгограда можно было доехать за 2 рубля,

а до Ленинграда плацкарт – 16 рублей, купе – 19 рублей.

Тогда многие пассажирские поезда имели остановки на станции Лог. Расписание с того времени практически не изменилось только поезда теперь проезжают мимо.

На вокзале работал буфет, здесь можно было купить те продукты, которых в других магазинах было не достать. У железной дороги был свой ОРС, который обеспечивал работников дефицитными продуктами. На станции также работало багажное отделение, багаж отправляли раз в неделю. Отапливали здание вокзала печами «голландками», дровами и углем вплоть до 90-х годов.

Расписание движения пассажирских поездов по станции Лог.

Согласовано: ПЧ-21 *Сейф* Пиненков Г.В.
ДС *Сейф* Прокопенко С.В.

Расписание (летнее)
движения пассажирских поездов
по ст. Лог (переезд 959 км)

№ поезда	Прибытие на ст. Липки	Стоянка	Отправление со ст. Лог	Время следования ч/з переезд	Прибытие на ст. Белоушино	Дни следования	Наименование поезда	№ поезда	Отправление со ст. Белоушино	Время следования ч/з переезд	Прибытие на ст. Лог	Стоянка	Отправление со ст. Липки
16	14-38	-	14-52	14-53	15-02	Круглогодично ежедневно	Москва-Волгоград	15	19-08	19-17	19-18	-	19-39
56	18-18	-	18-31	18-32	18-41	Круглогодично по дням недели	Москва-Баку	55	07-13	07-22	07-23	-	07-45
80	02-40	-	02-54	02-55	03-04	Круглогодично Летом ежедневно	Волгоград-Санкт-Петербург	79	03-05	03-16	03-17	-	03-39
320/360	09-02	-	09-34	09-35	09-44	Круглогодично по дн недели 1 раз в неделю	Москва-Душанбе - Худжанд	319/359	04-44	04-53	04-54	-	05-17
384	17-04	-	17-18	17-19	17-28	Круглогодично по дням недели	Ташкент - С.Петербург	383	12-57	13-06	13-07	-	13-07
400/500	03-07	-	03-21	03-22	03-32	Круглогодично летом через день Летний, через день	Анапа-Томск-Киров	399/501	11-21	11-30	11-31	-	11-53
	13-03	2	13-21	13-22	13-32	ежедневно	Волгоград-Арчеда	6491	11-04	11-13	11-14	2	11-16
6810	05-22	2	05-38	05-39	05-49	ежедневно	Волгоград-Арчеда	6805	19-30	19-39	19-40	2	19-42
2	06-13	-	06-27	06-28	06-37	Круглогодично ежедневно	«Скорый Волгоград» Москва-Волгоград	1	17-01	17-10	17-11	-	17-11
488	06-02	-	06-15	06-16	06-25	Летний, по числам	Астрахань - Одесса	487	00-35	00-44	00-45	-	01-07

Техник *Сейф* Долгова Н.М.

6. С приходом 90-х годов ...

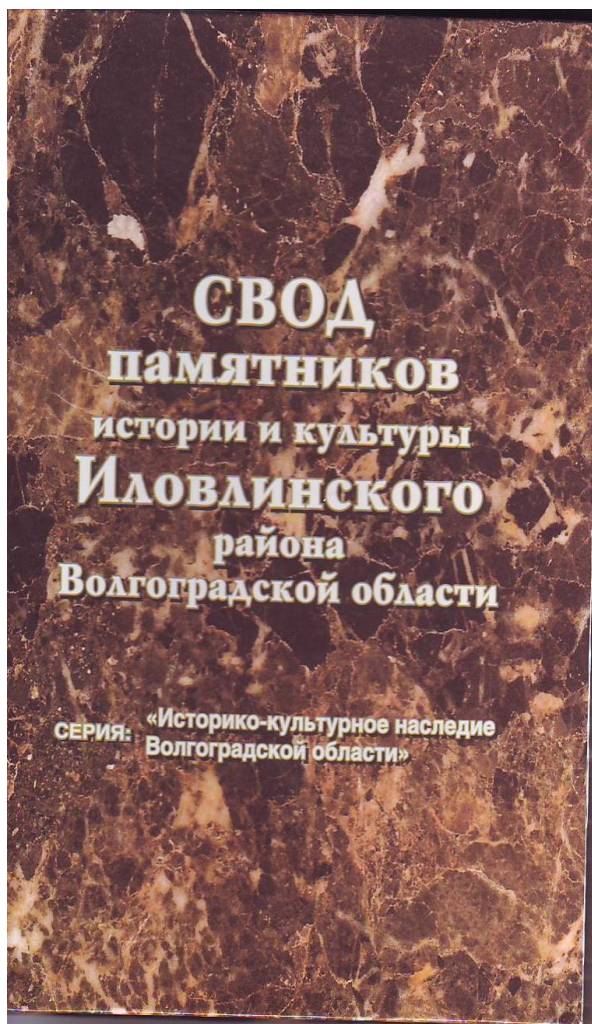
С приходом 90 – х годов уклад жизни в Советском Союзе претерпел большие изменения, не зря их называют «лихие 90-е». В это время люди впервые узнали, что такое сокращение штатов и безработица, закрылись многие успешные предприятия, ликвидируются колхозы.

Это не могло не повлиять на работу такой небольшой станции, как станция Лог. Поездов на выгрузку и погрузку стало приходить все меньше и меньше. Прекратили свою работу колхоз, нефтебаза, сельхозтехника. Для перевозки груза и пассажиров стали использовать более экономичный вид транспорта – авто транспорт. В 1993 году на станции Лог случилось первое сокращение рабочих мест, осталось всего 6 человек. Работа станции становилась нерентабельной. Пассажиров стало меньше, было невыгодно делать остановку из-за нескольких человек. Теперь здесь останавливались только пригородные поезда Волгоград - Арчеда и Волгоград – Урюпинск. Касса работала до 2006 года, в 2010 закрылась совсем. Билеты стали продавать в самой электричке.

Содержание вокзала стало убыточным: оплата только одного отопления составляла большую сумму. Несколько лет вокзал стоял невостребованным. Решался вопрос о том, чтобы сохранить здание и отдать его либо под частный магазин, либо сделать в нем музей, ведь вокзал внесен в реестр объектов культурного наследия Волгоградской области. ТОСы, жители села, глава администрации села обращались во все инстанции, собирали подписи в поддержку сохранения здания. Ответа ни устного, ни письменного ниоткуда получено не было. Место посчитали опасным для жизни, поэтому использоваться в других целях оно не могло. Летом в 2016 году здание вокзала снесли, с последующей продажей строительного материала. Перрон убрали. Оставили здание для дежурного и начальника станции.

Теперь на месте вокзала - площадь засыпанная песком, а для пассажиров - маленькая остановка. Вот так печально закончилась история первого здания села Лог.

Свод памятников истории и культуры Иловлинского района Волгоградской области



84

Свод памятников истории и культуры Иловлинского района Волгоградской области

Станция Бердия

Станция относилась к Волжской рокаде.
23 января 1942 года бывший секретарь Сталинградского обкома партии А.С. Чуянов записал в своем дневнике: «Государственный Комитет Обороны принял постановление «О строительстве железнодорожной линии (рокады) Сталинград–Саратов–Сызрань–Ульяновск». Нам предстоит построить участок протяженностью 144,5 километра от Иловли до Камышина и реконструировать участок Сталинград–Иловля. Стройка признана первоочередной: предполагается открыть движение не позднее августа 1942 года».

Краснодонское сельское поселение
(хутора Краснодонский, Байбаев и Кузнецов)

Хутор Краснодонский

Есть в хуторе один дом, все его называют «Дом Рубцова». В литературных и архивных источниках сведений о нем не обнаружено. По словам старожитов, дом принадлежал купцу Рубцову, построен в кон. XIX – нач. XX вв. До Великой Отечественной войны в доме располагалась школа.

Дом квадратный в плане, на невысоком цоколе из песчаника, шевелян. Фасады украшает домовая резьба на наличниках, на подзорах, на причелинах.

Наличники очень высокие, двухъярусные, выполненные в разных техниках домовой резьбы.

Х. Краснодонский, ул. Славова, 5. Дом Рубцова. Общий вид и фрагменты

Логовское сельское поселение
(село Лог, хутора Вилтов, Голенский и Трактирский)

Село и станция Лог

Станция Лог образовалась во время строительства Грязе-Царицынской железной дороги. Строительство дороги было начато в 1868 году и в этом же году окончено.

Макет бывшей станции Грязе-Царицынской железной дороги

85

Железнодорожная станция Лог. Вокзал

Село Лог. Жилый дом. Фрагмент

Железнодорожная станция Лог. Водонапорная башня

Железнодорожная станция Лог. Жилый дом смотрителя, кон. XIX в.

Станция Лог. Жилый дом работников железной дороги

Письмо в поддержку сохранения здания вокзала

Администрация
Логовского сельского поселения
403060 с. Лог, ул. Красная Площадь, 2
Иловлинского района
Волгоградской области
тел./факс (84467) 5 – 32 –66

от «__» _____ 2011 года № _____

1. Главе Администрации
Волгоградской области
Бровко А.Г.

2. Депутатам Волгоградской
областной Думы
Химичеву А.В.
Сарафанову А.С.
Курбатову Н.В.

3. Главе Иловлинского
муниципального района
Гель И.С.

4. Начальнику Приволжской
железной дороги

На основании обращения граждан, проживающих на территории Логовского сельского поселения, старейших жителей поселения, депутатов Совета депутатов Логовского сельского поселения администрация Логовского сельского поселения просит Вас решить вопрос о передаче исторического здания железнодорожного вокзала станции Лог, находящегося в с. Лог Иловлинского района Волгоградской области по ул. Железнодорожная,

Согласно приказа Управления РЖД здание подлежит разбору и сносу. Вышеуказанный объект был построен еще при строительстве железной дороги Царицын-Грязи, во время Великой Отечественной войны был разрушен, а в послевоенные годы восстановлен. Здание является исторической ценностью, оно внесено в «Свод памятников истории и культуры Иловлинского района Волгоградской области». Это наша история и мы просим Вас оказать помощь в сохранении исторического здания.

Глава Логовского сельского поселения

Т.В.Чичерова

Станция в 2000 годах...



Наше время...



Заключение

Любые потери культурного наследия неизбежно отразятся на всех областях жизни нынешнего и будущих поколений, приведут к духовному оскудению, разрывам исторической памяти, обеднению общества в целом. Они не могут быть компенсированы ни развитием современной культуры, ни созданием новых значительных произведений. Накапливание и сохранение культурных ценностей - основа развития цивилизации.

Вот я и закончила свое исследование. Собрать информацию о здании вокзала было труднее, чем я думала. Первых работников станции уже нет, очевидцев осталось не так много, письменных и документальных источников нет ни на станции, ни в администрации села Лог. Нам удалось встретиться и поговорить с работниками станции 80-90 годов : Калинина Валентина Ивановна - начальник станции, Кураева Анна Александровна – последний кассир станции. С их помощью мне удалось изучить историю и развитие станции, попытаться понять, почему вокзал был безвозвратно утерян.

Я довольна результатом своей работы, так как в нашем музее будет храниться макет вокзала и мое исследование. Думаю, что мой небольшой вклад поможет в изучении сохранении истории родного края.

Список использованных источников

1. Жители села Лог и работники станции Лог разных лет.
2. Материалы школьного Логовского музея.
3. Документы и материалы станции Лог.
4. Сеть Интернет:

<http://privzd.rzd.ru>

<http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1369660>

http://rzd.company/index.php/Приволжская_железная_дорога

http://ru.rfwiki.org/wiki/Приволжская_железная_дорога

<http://gorod-moskva.ru/transport/zd/privolzhskaya.php>