

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ИСТОРИЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ СИБИРИ»
АКАДЕМИЯ НАУК · СИБИРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ · ИНСТИТУТ ИСТОРИИ
РЕГИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ

ИСТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НОВОСИБИРСКА

Т о м I

НАЧАЛО
(1893–1917)

Новосибирск
2004

Председатель организационного комитета:

начальник Западно-Сибирской железной дороги

А.В. Целько.

Научно-консультационный совет:

руководитель:

директор Института истории СО РАН, чл.-корр. РАН

В.А. Ламин,

члены совета:

д-р ист. наук **Е.Г. Водичев**, д-р экон. наук **А.А. Кисельников**,
д-р ист. наук **С.А. Красильников**, д-р экон. наук **Б.В. Прилепский**,
д-р ист. наук **М.В. Шиловский.**

Руководитель проекта

«Деловая жизнь Сибири: «История. Люди. Судьбы»».

Генеральный директор Межрегиональной ассоциации
руководителей предприятий, канд. экон. наук

Ю.И. Бернадский.

Координатор проекта:

Президент НП ИД «Историческое наследие Сибири»

Н.А. Александров.

Главный редактор

А.Ф. Косенков.

Ответственный редактор

В.И. Клименко.

Авторский коллектив:

канд. ист. наук **Г.А. Бочанова**, **Е.В. Варгасова**, **Л.Ю. Веремьянина**,
А.А. Верин, **Е.А. Городецкий**, канд. ист. наук **А.К. Кириллов**,
А.Ф. Косенков, чл.-корр. РАН **В.А. Ламин**, канд. ист. наук
Г.А. Ноздрин, **Г.В. Троицкая**, канд. ист. наук **Л.Б. Ус**, **О.С. Ушакова**,
Ю.В. Чернов, д-р ист. наук **М.В. Шиловский**, **А.Г. Югина.**

В подготовке материалов принимали участие:

Новосибирская областная государственная библиотека (директор
Н.А. Бредихина), Государственный архив Новосибирской области
(директор **А.Л. Станков**), Новосибирский краеведческий музей
(директор **К.И. Ватутин**).

Общественные консультанты:

О.К. Кавцевич, **А.К. Кириллов**, **М.И. Корсакова**, **Н.В. Мелихова**,
П.Ф. Мысик, **Н.П. Носова**, канд. ист. наук **И.Ф. Цыплаков.**

История промышленности Новосибирска. Том I. (Начало). — Исторические очерки.

ISBN 5-86272-078-2

© Издательский дом «Историческое наследие Сибири»



Вы раскрыли первую книгу многотомной «Истории промышленности Новосибирска». Труд профессиональных историков, писателей, журналистов. Проект, аналогов которому в современной России еще не было. Но читателю эти книги будут интересны не только полнотой изложения событий и фактов, скрупулезно отобранных из более чем вековой истории промышленности нашего города. Убежден, что непростые проблемы современности можно понять, только осмыслив опыт прошлого,

ибо прошлое — это фундамент, на котором строится настоящее и будущее.

Рубеж столетий обычно отмечает тот момент, когда прошлое смыкается с настоящим и перетекает в будущее. Еще свежо в памяти то, что происходило совсем недавно, но время не стоит на месте, и вчерашние события уже во власти истории. Однако откуда бы ни задували ветра самых различных перестроек, существуют понятия, которые должны оставаться незыблемыми в сознании каждого: наш народ, наша история, наш промышленный потенциал.

Наглядным символом этой вековой взаимосвязи созданного и создаваемого может служить железнодорожный мост через Обь, с которого, собственно говоря, и началась история нашего города. В моем представлении именно он олицетворяет собой сочетание незыблемых основ жизни нашего общества.

За десятилетия эксплуатации изнашивались, пришли в негодность несущие конструкции моста. Причин тому много: коррозия, износ, усталость металла — явления обычные в инженерной практике. Но он славно поработал этот трудяга мост, образец русского инженерного искусства, надежный и красивый.

Экспедиции и исследования, великолепные по смелости и воплощению проекты, невиданные в истории темпы строительства, эшелоны с переселенцами и солдатами, освоение грандиозных пространств, строительство десятков поселков, станций, разъездов — это только с начала века до семнадцатого года. Новые города, заводы, целинные земли, новые тысячи километров рельсов и шпал, бесчисленные составы с лесом, углем, хлебом, рудой, техникой, людьми — это то, что после семнадцатого и до наших дней. Страна все эти годы строила, воевала, осваивала, разрушала сделанное и снова принималась за строительство. Все это каждодневно сказывалось на напряженном ритме жизни нашего города, ритме е² главной артерии — железной дороги.

Теперь мост сохранился лишь на старых фотографиях и в кадрах кинохроники. Отработавшие свой век металлоконструкции заменены новыми, но уложены они все на те же каменные опоры-быки, которым и сносу нет. А одна из ферм старого моста установлена на набережной Оби, где открыт

парк «Городское начало». Со временем здесь разместится историко-мемориальный комплекс «Железнодорожный мост», будет сооружен памятник основателям города.

Нам все дорого: и этот мост, и наша железная дорога, и огромный город, выросший на берегах Оби за невиданно короткие сроки, и его уникальная промышленность, которой мы всегда по праву гордились. Поэтому «История промышленности Новосибирска» включает в себя не только фактологию возникновения и работы десятков предприятий, но и осмысление тенденций каждой исторической эпохи.

Скачкообразный, непродуманный переход к рыночной экономике, а это уже история последнего десятилетия, особенно тяжело отразился на промышленном производстве нашего города, значительную долю которого составляла «оборонка». Обвальное сокращение госзаказов, разрыв десятилетиями нарабатанных международных экономических связей привели к резкому падению производства. Зарубежным концернам и фирмам не нужны сильные конкуренты. Бесчелночные ткацкие станки завода «Сибтекстильмаш», по сложности не уступающие самолетам, не имели аналогов в мире. Для них полностью перекрыли зарубежный рынок. Производственное объединение «Сибсельмаш» — знаменитый в прошлом «Сибкомбайн» — выпускавшее зернотуковые сеялки, дисковые бороны, пресс-подборщики и кормозаготовительные агрегаты, вынуждено было в десятки раз сократить, а то и полностью прекратить их производство. С огромным трудом предприятия Новосибирска перестраивали свое производство, пытались выжить в непривычных, а то и вовсе неприемлемых для них условиях «дикого рынка». И все-таки немало предприятий города сумело не только устоять на ногах в этих труднейших условиях, но и постепенно увеличили выпуск продукции. Мне как руководителю транспортной отрасли может быть, более наглядно, чем всем остальным, заметно это увеличение по нарастающему объему грузовых и пассажирских перевозок. В 2003 году, например, он вырос на 14 процентов по сравнению с прошлым годом. Вновь, как это бывало не раз в истории нашего города, трудное время мобилизовало силы, талант, деловую сметку и энергию его жителей.

Одной из важнейших особенностей России всегда была тяга к идеалам. Стремление приблизиться к ним обладает огромной подъемной силой, хотя и тяжело сочетается с повседневностью. Сейчас в стране идет поиск общенациональной идеи. Корень этой идеи, прежде всего, в реальном и конкретном деле. Только порыв творческой созидательной энергии позволит преодолеть духовное и нравственное разложение общества, гражданскую апатию, падение стимулов к жизни. Оздоровительные процессы в обществе, наметившиеся в последнее время, надо усиливать и поддерживать. И многие очень наглядные, очень яркие примеры из прошлого — давнего и не очень — способны многому научить, многое подсказать, стать примером для подражания.

Когда-нибудь и наши дни станут историей, воспоминаниями, страницами книг. Задумываемся ли мы сегодня над этим? Не всегда. Но, несмотря на это, и из нашей, такой, казалось бы, незаметной, повседневной жизни складывается история. Как складывалась она и сто, и пятьдесят, и десять лет назад. Разве вот только значение событий, в которых мы добровольно или по необходимости принимаем участие, бывают разные. Одни оставляют следы на годы, другие — навечно, как остался навечно в истории нашего города труд наших отцов и дедов. Думаю, что наши внуки и правнуки тоже вспомнят нас добрым словом и, может быть, даже позавидуют тому, что жили мы в такое, пусть не простое, пусть иногда трагическое, но все же интересное время.

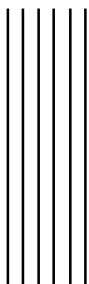
А.В. ЦЕЛЬКО

Начальник
Западно-Сибирской
железной дороги



**Г.А. Бочанова, А.К. Кириллов,
Г.А. Ноздрин, Л.Б. Ус,
М.В. Шиловский**

НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ



1

Тема города всегда была и будет одним из важнейших направлений отечественной исторической науки, ибо город всегда был не только локомотивом развития России, но и критерием ее цивилизованности. Сибирские города стали возникать с началом колонизации региона русскими с конца XVI века.

Первоначальное освоение региона, выразившееся в быстром продвижении землепроходцев к Тихому океану и создании опорных пунктов-острогов, обуславливалось двумя факторами — насущной потребностью государства пополнить казну в условиях лихолетья и наличием определенных социальных групп, которые были способны осуществить это путем быстрого присоединения и промыслового освоения колоссальной территории. Таких групп было две: казачество, поставленное государством в XVI—XVII веках перед альтернативой — быть уничтоженным как сословие или включенным в систему «государевой службы»; а также черносозное и посадское население севера Руси, слабо затронутое Смутой, но потерявшее свои традиционные связи с Новгородом. *«Ермак проложил путь в Сибирь для массы из казачьего юга и новгородского севера»*, — заметил по этому поводу идеолог сибирского областничества Г. Н. Потанин.

За землепроходцами стояло феодальное государство. Своей мощью и ресурсами оно обеспечило быстрый рывок на восток. Создание сети острогов имело целью сбор ясака — специального налога с аборигенного населения, который собирался исключительно пушниной в пересчете на соболиный «эквивалент». Гарнизоны острогов и деревни, обязанные кормить их, пополнялись за счет перевода сюда служилых людей (конные и пешие казаки, стрельцы и пушкар), ссыльными и казаками с Дона и Украины, «прибранными новоявленно» (ранее не служившими) и «литвой» (подданными Речи Посполитой, попавшими в плен или перешедшими на русскую службу).

Необходимость снабжения служилого люда хлебом и фуражом заставило государство перемещать в Сибирь пашенных крестьян. Сословие сельских обывателей пополнялось за счет ссыльных маргиналов: бывших стрельцов, казаков, рейтаров, которые в сопроводительных документах именовались «ворами», «изменниками», «мятежниками», «колодниками» и т.д. Всеохватывающая ответственность власти за отправляемых за Урал простиралась и на сферу их личной жизни. Поэтому пашенные крестьяне Кузнецкого уезда обращались к царю: *«Все мы людишки одинокие и холостые как государь с твоей государственной пашни придем хлеб печем и есть варим и толчем и мелем сами. Опочиву нет ни на час. А кабы государь у нас сирот твоих женушки были мы хотя бы избные работы не знали... и вели нам государь прислати гулящих женочек на ком жениться»*.

И власти вникали и с помощью административного ресурса пытались решить эту проблему. Воеводам приуральских городов предписывалось *«прибрать служилым людям и пашенным крестьянам на женитьбу женок и девок»*. Всем им выдавалось жалование, «подорожные» и отправляли их на государевых подводах из города в город, *«не задержав ни часу»*.

Чрезвычайные методы освоения в экстремальной ситуации дали положительные результаты. В 1640—1650 гг. из Сибири ежегодно вывозили до 145 тыс. одних только соболиных шкурок, средней стоимостью 20–30 копеек за штуку. По данным Г. Котошихина, в царствование Алексея Михайловича (1645—1676) сибирская «рухлядь» приносила ежегодно в казну по 600 тыс. рублей, или треть государственных доходов. Фискальные интересы заставляли государство действовать по отношению к коренному населению «не жесточью, а лаской». *«Так складывалась своеобразная система покровительства «туземцам», — замечает алтайский историк Н. С. Модоров. — Этого не было в практике западноевропейских колонистов. Если для Москвы туземец служил источником дохода, а поэтому подлежал охране, то для западных искателей земель и промысловых угодий туземец-дикарь был опасным конкурентом и подлежал уничтожению. Поэтому-то при освоении Северной Америки ее аборигены подверглись массовому истреблению колонистами. В Сибири все было наоборот. Численность, например, алтае-саянских народов за два века выросла более чем в шесть раз»*.

Однако первоначальное продвижение русских в Сибирь охватывало только таежную зону. Совершенно иную картину

являла южная граница, где влияние российского государства не выходило за линию Тара—Томск—Ачинск—Красноярск—Иркутск. Попытки выйти в лесостепную зону встречали ожесточенное противодействие кочевников. Если после второй осады Албазина (1686) и заключения Нерчинского договора (1689), граница от Тихого океана до Западного Саяна стабилизировалась, то на протяжении до Урала постоянно нарушалась вторжениями енисейских кыргызов, джунгар, калмыков, телеутов и казахов. Так, основанный в 1604 г. Томск, подвергался набегам в 1609, 1614, 1624, 1634, 1654, 1674, 1680, 1700 гг. В сентябре 1700 г. джунгары и енисейские кыргызы неделю осаждали Кузнецкий острог, погибло 41 человек русских и ясачных, 102 человека увели в плен. Был сожжен пригородный монастырь и 20 дворов в посаде, утнано много скота, уничтожены посевы пшеницы. В 1709—1710 гг. набег повторился и были разорены все ясачные волости уезда. Лишь с разгромом Джунгарского ханства стало возможным сельскохозяйственное освоение лесостепной зоны Западной Сибири.

Первое появление русских служилых людей в районе расположения современного Новосибирска относится к 1598 году и связано с походом отряда (около 400 человек) тарских служилых людей во главе с воеводой А. Воейковым для окончательного разгрома хана Кучума. 20 августа около устья реки Ирмень началось решающее сражение. Небольшой части татар удалось вырваться из окружения и они побежали вниз по течению Оби и были окончательно уничтожены в районе, где стоит сейчас плотина Новосибирской ГЭС. Первая деревня Кругликова на территории Новосибирской области основывается в 1695 году на территории современного Болотнинского района томским сыном боярским Алексеем Степановым сыном Кругликовым, отец которого — шляхтич Мстиславского повета в 1654 г. попал в плен к запорожцам и «отдан Москве», где перешел в православие, получил чин сына боярского и в 1656 г. отправлен на службу в Томск.

Одновременно с основанием Петербурга в 1703 г. все тот же Алексей Кругликов сооружает первый на территории современной Новосибирской области Умревинский острог. Между 1701—1710 гг. возникает Бердский острог, в 1713 г. томский дворянин Д. Лаврентьев в шести верстах от устья реки Чаус поставил Чаусский острог. Под охраной трех оборонительных сооружений начинается крестьянская колонизация верхнего Приобья. В первой половине XVIII в. на территории современного Новосибирска возникли деревни Кривошеково, Верх-Чемская,

Нижне-Чемская, Верткова, Ерестная, Бугринская на левом берегу Оби и Усть-Инская и Ельцовская — на правом. В 1793 г. они вошли в состав Кривошековской волости. В 1800 г. она объединяла 37 селений, в которых насчитывалось 636 домов и проживало 4291 душа обоего пола. В первой половине XVIII века через территорию будущей Новосибирской области прошел Московско-Сибирский тракт, который в районе Чаусского острога пересекал реку Обь и уходил на Томск. От этой основной сухопутной транспортной магистрали у Чаусского острога начинался тракт на Барнаул, который проходил по левому берегу Оби, а у деревни Верхние Чемы был налажен перевоз в село Бердское, возникшее на месте острога.

По-прежнему основным источником роста русского населения Сибири в XVIII — первой половине XIX веков, помимо естественного прироста, являлось принудительное водворение и принудительное переселение внутри территории. Наиболее существенным в решении демографической ситуации был вклад ссылки («штрафной колонизации»). Поток ссыльных усиливается с начала XIX века. С 1823 по 1865 гг. их поступило сюда 356 тыс. человек. Удельный вес ссыльных и ссыльнопоселенцев в составе русского населения Сибири возрос с 4,1 процента в 1785 до 10,5 процента в 1833 г.

Власти, памятуя о борьбе американских колоний за независимость, не решились вводить в регионе крепостное право. Отсутствие помещичьего землевладения, наплыв ссыльных, незначительность административного аппарата и его отдаленность от разбросанных далеко друг от друга селений формировали специфические черты менталитета сибиряков — рационализм, индивидуализм, самостоятельность, чувство собственного достоинства. Посетивший наши места (с. Бердское, Легостаево, Верхние Чемы) в 1895 году В. П. Семенов-Тянь-Шанский (сын известного путешественника), так характеризовал их обитателей: *«Приезжего из Европейской России сразу же приятно поражала свобода и непринужденность в обращении сибирских мужиков с приезжими «чиновниками». Сибиряк безо всякого приглашения прямо садился и несмотря ни на какое начальство сидел при нем и разговаривал самым непринужденным образом... Сибиряки ужасно много пьют. Всякий двенадцатый праздник (Пасха, Рождество, Троица и т.д. — М. Ш.) справляется неделю, если не более. Накануне праздника уже начинают расхаживать по улицам деревни пьяные мужики, мрачно изрыгая четырехэтажные ругательства, по части которых сибиряк и в трезвом виде такой мастер, что перед*

ним сконфузится любой «российский» мужик... В будни жизнь в сибирских деревнях крайне однообразна. Только в десятом часу можно видеть, как по улицам проедет то один, то другой плетеный коробок, запряженный парой, а в коробке сидят домохозяева с домочадцами. Это крестьяне едут на полевые работы за десяток верст от селения. Часа за два до заката солнца они таким же порядком вернутся домой. Просто удивляешься, как они мало работают в день и какие большие от этой работы получаются результаты... Под вечер возвратившиеся крестьяне тотчас же принимаются за чай. Вообще сибирские мужики и, в особенности в свободное время, пьют чай до пяти раз в день».

Сибирь формировала личность самостоятельную, энергичную, находчивую и практичную, с преобладанием материальных интересов над общественными. Отвечая на вопрос, чем ему нравится глухой таежный край, старожил Д. К. Кухарев в 1912 году сказал: *«А тут, в матушке Сибири вольность для человека есть. Посмотри кругом и просторы и земли, реки и леса. Власть притеснительная слабая супротив расейской. В зубы никто не тычет, в глаза не колет. Хоть — хлебопашествуй, хоть — рыбачь, хоть — охотничай, хоть — иди на вольную, куда глаза глядят»*. Не случайно многие современники и исследователи находили много общего в менталитете американцев и сибиряков.

Важнейшим фактором, определяющим развитие капиталистических отношений в Сибири вплоть до начала XX века, являлось наличие многочисленных ограничений и регламентаций со стороны государства. Можно согласиться с выводом историка А.Р. Ивонина: *«С самого начала освоения Сибири русскими она была объявлена «государевой вотчиной», а потому государственная эксплуатация ее природных богатств всегда рассматривалась как важнейшая задача»*. В регионе, где в рамках сложившейся системы «государственного феодализма» казна и Кабинет его императорского величества проявляли свои монополистические устремления в наибольшей степени, это вело к вытеснению частного капитала и переходу в собственность казны целого ряда отраслей промышленности (добыча золота и серебра, винокурение, солеварение, сукноделие), *«выведению из свободного рыночного оборота значительной части промысловой и сельскохозяйственной промышленности»*.

Государство постоянно вмешивалось не только в деятельность купечества региона, но и крестьянства. Так, еще в 1748 году канцелярия Колывано-Воскресенского горного на-

чальства, в подчинении которого находились и сельские обыватели Кривошековской волости, запретила приписным крестьянам продавать хлеб «в посторонние места». А с 1750 года ввела принудительное обложение их для снабжения хлебом своих заводов. Причем закупочные цены устанавливались произвольно и значительно ниже рыночных, а их бесплатная доставка теми же крестьянами на заводы и рудники зачастую обходилась дороже стоимости продукта.

Слабое развитие рыночных отношений порождало специфическое положение местной буржуазии, компрадорской по своей сути, нажившей капиталы благодаря монополии и кабале, порожденных неэквивалентным обменом и производом властей.

Тем не менее, в течение XIX века рыночные отношения в экономике Сибири постепенно развивались. Численность сибирского купечества достигла в 1851 г. 6694 человек, среди которых подавляющая часть (85–90 процентов) относилась к низшей 3-й гильдии. Основными сферами предпринимательской деятельности являлись золотопромышленность, винокуренное производство, мукомольное дело, извозный промысел и торговля. Решающее значение в распределении товаров в пределах региона имели непериодические формы товарообмена — ярмарки, торжки, базары. В окрестностях будущего Новониколаевска действовало две крупных ярмарки. Бердская, Михайловская, официально открытая в 1870 году и ежегодно проводимая с 8 по 29 ноября. С 1860 года в городе Кольвани с 24 ноября по 9 декабря функционировала Екатерининская ярмарка. Важную роль для региона играла Ирбитская ярмарка, товары, закупленные на ней, развозились и продавались на местных ярмарках.

Во второй половине XIX века развивалась и транспортная инфраструктура региона. Именно в водном транспорте Сибири начинается технический переворот. В 1844 году совершил первый рейс между Тюменью и Томском пароход «Основа». В 1860 году по рекам Западной Сибири плавало 10 пароходов, в 1880 — 37, в 1894 г. — 105 пароходов и 200 барж. Объем перевозок на них возрос с 15 тыс. до 320 тыс. тонн. На верфях Г.И. Гуллета, И.И. Игнатьева, Э.Р. Вардроппера в Тюмени налаживается производство паровых судов для сибирских рек.

Однако до начала строительства железных дорог основным транспортом в Сибири оставался гужевой. По главному Московскому или, как еще его называли, Сибирскому тракту летом и зимой тянулись тысячи повозок (возов) и почтовых троек.

При этом грузооборот быстро возрастал. Если в 1840 г. через Томск прошло 21 тыс. возов (18,7 тыс. т.), то в 1868 г. — 35,6 тыс. (28,5 тыс. т.), а в конце 1880 гг. — 70 тыс. возов (56 тыс. т.). Перевозки осуществлялись крупными транспортными фирмами Хаминова, Каменских, Кухтериных, Королевых, Корнилова, Пушникова, Малых, Т-ва «Надежда». Извоз привлекал до 100 тыс. человек ежегодно. Крестьяне притрактовых сел говорили, что «кормятся бичиком».

Перевозка пассажиров и почты производилась вольными и государственными ямщиками от станции к станции (40–50 верст друг от друга), где меняли лошадей и ямщиков. Современники отмечали чрезвычайную по тем временам скорость сибирской езды. Так, американский журналист Дж. Кеннан свидетельствует: *«Наш ямщик внезапно подтянул грязные вожжи, уселся поудобнее, взмахнул кнутовищем с длинной веревкой, сильно ударил по лошадям и неестественно пронзительным голосом крикнул: «эх-я-а-я!» Четверка лошадей перешла в такой стремительный галоп, что у меня захватило дыхание... Напрасно я взывал к ямщику: «Стой, потише!» А лошади, прижав уши, неслись так, как будто спасались от пожара прерий».*

Скорость езды по Московскому тракту во многом зависела от времени года и погодных условий. В середине XIX века на вольных лошадях проезжали летом от 200 до 250, а зимой 300–350 верст. В Барабинской степи скорость передвижения из-за равнинного характера рельефа составляла зимой 15–18 верст в час. Почта приходила из Петербурга в Иркутск за 31 день, а фельдъегери и курьеры проезжали это расстояние в 6 тыс. верст за 21 день, в среднем делая по 285 верст в сутки.

Содержание государственных дорог (трактов) в XIX в. входило в компетенцию учрежденных в 1822 году специальных губернских управлений. Дороги строились шириной в 6 сажень (12,96 метра). Из этого 3 сажени составляло дорожное полотно и по полторы сажени приходилось на обочины. Поверхность проезжей части планировалась — срезались бугры и засыпались ямы. Для покрытия употреблялась в основном речная галька в сочетании с глиной и песком. На участках с болотистой почвой настилали гати из фашии или хвойных веток с засыпкой сухой землей, которая плотно утрамбовывалась. Через большие реки (Иртыш, Обь, Енисей, Ангара) летом переправлялись с помощью паромов. Через небольшие реки строили деревянные мосты, опоры которых сооружали в виде деревянных срубов, которые после установки заполняли камнем.

Вся работа по устройству и содержанию сухопутных путей лежала на местных обывателях, прежде всего крестьянах, и рассматривалась как натуральная повинность в пользу государства. В разных районах Сибири она отнимала от 7 до 10 дней в летнее время у каждого крестьянина. Дорожные работы на протяжении многих лет были достаточно масштабной кампанией, особенно в летнее время. Например, в Томской губернии в 1886 году только на Московском тракте в них было занято 5793 человека. Помимо ремонта и строительства дорог, сибирские крестьяне обязаны были выполнять междеревенскую гоньбу и ямскую повинность, заключающуюся в предоставлении бесплатно подвод, лошадей и возчиков для перевозки пассажиров (чиновников, рекрутов, призывников, военнослужащих), грузов и почты по казенной надобности.

Со второй половины XIX века нарастает поток переселенцев в Сибирь. Если до 1885 года за Урал проследовало 300 тыс. человек, из которых до 75 процентов осели в Томской губернии, то в 1885-1905 гг. их число составило 1,5 млн человек (примерно по 7 тыс. в год). Главной причиной миграции являлось прогрессирующее малоземелье крестьян в Европейской России..

Тем временем, потребности социально-экономического развития Сибири, усиление переселенческого движения, а как следствие, — увеличение численности ее населения ставят вопрос о строительстве железной дороги.

На заседаниях Комитета министров Российской империи 28 апреля и 5 мая 1892 года удалось убедить министров и Александра III в целесообразности кривошековского варианта.

30 апреля 1893 года в Кривошеково из Колывани прибыл конный поезд инженера Г. М. Будагова, назначенного начальником строительства железнодорожного моста через Обь. В тот же день на пароходах «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» отправляется отряд мостостроителей с введенной в эксплуатацию Самаро-Златоустовской железной дороги. Собственно с этого начинается непосредственная история нашего города.

2

Возникнув как связующее звено между огромной сельскохозяйственной окраиной и промышленными центрами страны, Новониколаевск к концу второго десятилетия своего существования стал не только транспортно-торговым, но и промышленным городом всероссийского значения. Приоритеты в его про-

мышленном производстве занимали фабрики европейского типа. В 1907 г. в городе насчитывалось 18 фабрично-заводских предприятий, к 1912 г. их число увеличилось в 6 раз, а сумма производства достигла 11 млн руб. В промышленном отношении он обогнал такие старые сибирские города, как Барнаул, Тобольск, Томск, Тюмень.

Промышленность Новониколаевска специализировалась преимущественно на обработке сельскохозяйственного сырья, основу ее составляло мукомолье. В 1913 г. действовало 8 мельниц с годовой производительностью 12 млн пуд., что составляло половину губернского и треть всего западно-сибирского помола. Будучи одним из основных центров переработки зерна в Сибири, Новониколаевск являлся главным отправным пунктом муки в этом регионе. Накануне первой мировой войны до 75 процентов муки отгружалось в Иркутскую, Енисейскую губернии и Забайкальскую область. Остальная продукция поступала на рынки Томской губернии и вывозилась в западном направлении.

Сооружение паровых вальцовых мельниц осуществлялось старейшим в России мельнично-строительным и торгово-промышленным товариществом «Эрлангер Антон и К^о». Товарищество имело свои отделения в Благовещенске, Иркутске, Омске, Семипалатинске, Томске, с 1911 г. обособилось и в Новониколаевске. Фирма занималась оборудованием автоматических мельниц, устройством элеваторов, торговала мельничными машинами собственного производства, а также американскими вейками, французскими мельничными станками, электроосветительными приборами. С открытием ее отделения в Новониколаевске облегчилось не только строительство мукомольных предприятий в городе, но и снабжение их запасными частями, оказание услуг по ремонту оборудования.

Развитию мукомольной промышленности способствовало и создание в городе в 1912 г. комиссионной конторы и отделения Первой сибирской льнопрядильной ткацкой и мешочной фабрики Торгового дома «Братья Бородины» (г. Котельнич Вятской губ.), построенной и пущенной в эксплуатацию в 1910 г. в одном из центров сибирского льноводства — Бийске. Контора снабжала прочными льняными мешками и паклей не только Новониколаевск, но и его округу.

Мукомольная промышленность Новониколаевска, формировавшаяся в постмодернизационный период ведущих отраслей российской экономики, имела общие черты с мукомольем европейской части страны, прошедшим относительно долгий

путь эволюции. В Новониколаевске использовались готовые, уже устоявшиеся приемы переработки зерна и передовая технология, свойственные предприятиям фабричного типа. Если в Европейской России на введение вальцовых станков взамен жерновов потребовалось 15–20 лет, то владельцы новониколаевских мельниц сразу брали их на вооружение. Однако стоимость основного капитала мукомольных предприятий Новониколаевска значительно удорожалась доставками машин и другого оборудования из Европейской России и из-за границы.

Техническая сторона новониколаевских мельниц представляла сгусток интернациональных достижений в области мукомольного производства. По американскому методу, позднее развитому в России, крупные вальцовые мельницы строились многоэтажными. Это позволяло распределять в них машины так, что продукты переработки переходили из одного производственного процесса в другой полуавтоматически или автоматически. Для перемещения вверх строились элеваторы (самотаски), а для горизонтального перемещения применялись винты шнеки.

Однако техническое оснащение мукомольной промышленности Новониколаевска уступало мукомолью ведущих стран. Так, американские вальцовые станки были удобнее и экономичнее, чем применявшиеся на мельницах города французские. На американских предприятиях один рабочий находился при 40–50 вальцовых станках, в то время как на мельницах в Новониколаевске вальцовщик обслуживал не более 17 станков.

Первую крупную мельницу построило в 1902 г. «Новониколаевское крупчатно-мукомольное товарищество», учредителями которого являлись жена статского советника О.А. Ленкшевич и барнаульский мещанин А.С. Зорин. Предприятие было оборудовано паровым двигателем в 433 л.с., имело сумму производства 597 тыс. руб. при 80 рабочих. В связи со вступлением в товарищество новых участников (В.И. Жернаков, В.С. Корольков, И.Ф. Корольков, С.Г. Корольков, Т.С. Лобастов), 6 ноября 1910 г. фирма заключила новый договор «Новониколаевского крупчатно-мукомольного товарищества и К^о» на вере с неограниченным сроком действия. Складочный капитал составлял 545 тыс. руб. Полными товарищами стали О.А. Ленкшевич (220 тыс. руб.), Т.С. Лобастов (100 тыс. руб.) и В.С. Корольков (10 тыс. руб.).

Крупнейшей мукомольной фабрикой в Сибири и перво-разрядной в системе мукомольных предприятий России яв-

лялась мельница «Алтайской фабрично-промышленной компании», выросшей из одноименного товарищества, учрежденного 11 октября 1905 г. новониколаевским купцом Н.А. Туркиным и красноярским купцом А.П. Удадовым. Целью товарищества являлась постройка и эксплуатация в Новониколаевске паровой мельницы, крупорушной фабрики и других предприятий. 12 января 1911 г. был заключен новый договор товарищества со складочным капиталом 500 тыс. руб. в связи со вступлением в него двинского купца А.И. Кагана. В собственности фирмы находились пятиэтажная паровая вальцовая мельница, построенная в 1905 г., и другие строения на арендованном у города земельном участке по ул. Фабричной площадью 13,6 тыс. кв. саж., а также имущество в Усть-Чарышской пристани и других местах. Срок действия товарищества распространялся до 1921 г.

С 19 июня 1906 г. открылось производство крупчатки на вальцовой мельнице «Южно-Алтайской мукомольной компании», учрежденной со складочным капиталом 150 тыс. руб. 27 ноября 1910 г. компания перерегистрировалась в товарищество на вере. Полными товарищами были А.М. и М.Е. Луканины. Мельничный трехэтажный на фундаменте корпус предприятия с полным оборудованием самотасок и закромов был деревянным, здание машинного отделения — каменным. При мельнице имелись столярные мастерские, кузница, градирня, пакгаузы, колодцы для воды, конюшня и другие сооружения. Мельница была оснащена двумя поставами жерновов, тремя паровыми двигателями (200 л.с.), в качестве топлива использовался каменный уголь. Производительность предприятия достигала 4 тыс. пуд. в сутки, на нем трудилось 130 рабочих. Конкуренция других мукомольных мельниц города, а также большая задолженность (свыше 500 тыс. руб.) привели фирму к краху и образованию в июле 1911 г. администрации по делам компании. Управление перешло к представителям кредиторов, среди которых решающую роль играли банки. К 1914 г. компания полностью контролировалась Русским для внешней торговли и Русско-Азиатским банками.

В 1906 г. начала действовать вальцовая паровая мельница А.С. Чернышева в специально построенном каменном здании на арендованной у города земле, вырабатывавшая сеянку. В 1909 г. была пущена в эксплуатацию мельница Е.Ф. Токвиной по производству пшеничной муки, оборудованная локомобильным двигателем (14 л.с.). Производительность предприятия не превышала 50 тыс. руб. при 15 рабочих.

25 января 1910 г. образовалось торгово-промышленное товарищество на вере под фирмой «Сибирский мукомол» с неограниченным сроком действия. В его состав входили 14 чел. На правах полных товарищей выступили колыванский мещанин Т.И. Беляков, крестьянин Нижегородской губ. К.И. Богатов, чистопольский мещанин Р.М. Копылов, колыванский мещанин М.Л. Кротков. Договор заключался с целью построения в Новониколаевске вальцовой крупчатной мельницы, ведения торговли, исполнения подрядов и заказов. Распорядителями являлись Беляков, Богатов и Копылов. С 23 ноября того же года предприятие именовалось товариществом Торгового дома «Т.И. Беляков, Р.М. Копылов, К.И. Богатов и К^о» под фирмой «Сибирский мукомол». Товарищество построило каменную пятиэтажную мельницу, крытую железом, несколько каменных зданий машинного отделения, сушилку, железнодорожную ветку, амбары, жилые дома и другие объекты. Предприятие располагало макаронной фабрикой для производства итальянских макарон и рифленых изделий, хлебопекарней, имело собственную систему освещения и водопровод.

По данным на 1912 г., в Новониколаевске кроме того работала мельница И.М. Луканина, оснащенная паровым двигателем (120 л.с.) производительностью 1200 пуд. в сутки, братьев Рудзинских (один локомотив мощностью 45 л.с., суточный перемол — 600 пуд.). Остальные мукомольные предприятия были гораздо меньше по объему производства. Крупные мельницы города выпускали до семи сортов муки высших сортов. Их продукция удостоилась многочисленных наград на российских и международных выставках. Так, «Новониколаевское крупчато-мукомольное товарищество» получило Большую Золотую медаль и Почетный крест на выставке в Брюсселе (1907 г.), сельскохозяйственной выставке в Ростове-на-Дону (1907 г.), Золотую медаль в Спа (Бельгия). «За высокое качество муки» присвоили Большую Серебряную медаль на Первой Западно-Сибирской сельскохозяйственной, лесной и торгово-промышленной выставке в Омске в 1911 г. И.М. Луканину. Высших наград удостоились крупчатка, вермишель и макароны фирмы «Сибирский мукомол» на международных выставках в Париже (1913 г.), Риме (1913 г.), на Балтийской выставке Общества сельского хозяйства («За трудолюбие»).

Успехи мукомольной промышленности Новониколаевска могли бы быть более значительными при условии надлежащего хранения хлеба. Хотя в городе насчитывалось около 50 амбаров и пакгаузов общей вместимостью 8 млн пуд., они не имели при-

способлений для длительного хранения зерна. Выстроенное Министерством внутренних дел зернохранилище емкостью в 100 тыс. пуд. из-за неудачной конструкции и местоположения бездействовало. Проект зернохранилища оказался настолько непродуманным, что не предусматривал механическую сушку и очистку зерна, механизацию погрузочно-разгрузочных работ. Само хранилище даже не было соединено веткой со станцией железной дороги. Решение многократно поднимавшегося вопроса о строительстве зернохранилищ в правительственной сети элеваторов далее планов не продвинулось. Потеряв надежду на государственную помощь, Новониколаевское городское общественное управление решило возводить зернохранилище на средства города с расходами в 400 тыс. руб. Однако начавшаяся Первая мировая война заставила отложить дело. Развитие мукомольной промышленности сдерживалось также высокими тарифами на хлебные грузы (т.н. Челябинский тарифный перелом), удаленностью города от промышленных центров страны и, следовательно, дороговизной машин, недостатком квалифицированных кадров, тяжелыми условиями аренды земли и другими обстоятельствами.

На переработке муки базировалась хлебопекарная промышленность города. В связи с обострением русско-японских отношений и надвигавшейся войной с Японией Главное интендантское управление Военного министерства в 1902 — 1903 гг. выстроило в Новониколаевске «Обское продовольственное интендантское заведение» (Военно-сухарный завод) для снабжения продовольствием Сибирского и Приамурского военных округов. Завод возводился на основании Положения Военного совета от 14 марта 1902 г. со сметными расходами 386,7 тыс. руб. с расчетом на производство 1 млн пуд. сухарей в год. Строительство осуществлялось на комиссионерских началах составителем проекта членом Технического комитета названного управления инженером бароном фон Дершау — опытным инженером, построившим уже для интендантского ведомства четыре сухарных завода в Европейской России. Местом строительства был выбран участок, прилегающий к р. Оби, за речками Малой и Большой Ельцовками, неподалеку от нефтяных складов «Товарищества Братья Нобель», арендованный на 60 лет. Кроме собственно кирпичного сухарного завода и мукомольни были построены административные здания: два кирпичных магазина (склада), два деревянных жилых дома, две казармы, железнодорожная ветка и др.

Военно-сухарный завод фабричного типа с законченным производственным циклом располагал отделениями: котельным, машинным, мучным, замесочным, расчиночным, сушильным, укупорочным, продовольственным, а также хлебопекарными печами, хлебным цейхгаузом, мукомольней. Он имел самое современное техническое оснащение. В котельном и машинном отделениях находились три котла Ланкаширской системы, паровые машины для приведения в действие трех жерновых поставов системы Умфрида с зерноочистителями, мучными ситами и самотасками. Кроме того, действовала машина горизонтальной системы Тандем московского завода (бывш. Вейхельт), перемалывающая 210 пуд. ржи в час. Вертикальная паровая машина обеспечивала работу динамо-машины и хлебопека. Двухсильный двигатель приводил в движение резальный стан. Подъем муки с нижнего этажа в мучное отделение осуществлялся механическим подъемником производительностью до 150 пуд. в час. Механическое печение хлеба было таким же, как на других военных сухарных заводах, но отличалось устройством трех двухэтажных хлебопекарных печей Викгорста, обладавших преимуществом выдвижных подов со складными ножками, на которые загружались и выгружались караваи теста и хлеба вне печи. Каждая печь могла выпекать до 400 пуд. хлеба при 10 выпеках в сутки. Ввиду сибирских морозов нагревательная поверхность ребристых паровых труб в сушильных камерах была увеличена против существующих сушил в Европейской России на $1/6$, а для сохранения тепла потолки и часть стен сушильни обиты железом по двум рядам плотного войлока. Над потолком сушила, на смазке лежал слой чистой древесной золы толщиной 7 дюймов, перекрытый войлоком. Общая производительность сушильных камер достигала 540 пуд. сухарей в сутки.

27 ноября 1903 г. актом комиссии под председательством помощника окружного интенданта Сибирского военного округа статского советника Соловьева Военно-сухарный завод в Новониколаевске был принят в казну для эксплуатации. Первое такого рода предприятие за Уралом нуждалось в квалифицированных кадрах. За неимением местных специалистов в штат Обского продовольственного интендантского заведения получили назначение 13 человек от Московского военного округа, 15 служащих Барановичского и Брянского военных продовольственных предприятий, а также Минской военной пекарни и мукомольни. Командированные служащие заняли должности

машинистов и их помощников, старших и младших рабочих, смазчиков по обслуживанию паровых машин, котлов, печей и др. техники, должны были подготовить местные кадры.

Другие хлебопекарные предприятия Новониколаевска были рассчитаны на производство продукции для относительно узкого внутреннего рынка. Так, в 1908 г. действовали кондитерские и булочные заведения крестьянина Н.С. Забелина с выпуском продукции на 60 тыс. руб. в год при 17 рабочих, мещанина Н.М. Кетова (14 тыс. руб., 13 рабочих), И.А. Лебедева и И.С. Левина (55 тыс. руб., 23 рабочих).

В начале XX в. в Новониколаевске действовало несколько пивоваренных заводов, специализировавшихся на переработке местного ячменя. Кроме солода, приготовленного в солодорастильнях при заводах, использовался сибирский хмель, а также доставленный из Европейской России, Польши, Германии. Одним из первых начал варку пива паровой завод товарищества «Прогресс» с суммой производства примерно 55 тыс. руб. Выдержанное в подвалах пиво «Баварское», «Пильзенское», «Мартовское» продавалось по 1 руб. 60 коп. — 3 руб. за ведро. 29 октября 1910 г. Новониколаевская городская управа зарегистрировала товарищество пивоваренного завода братьев Вячеслава и Рудольфа Еленек со сроком действия до 1918 г. при ежегодной производительности 60 тыс. руб. В год завод вываривал до 39 тыс. ведер пива. В 1912 г. фирма преобразовалась в Товарищество «Братья Еленек и К^о».

6 сентября 1911 г. зарегистрировалось также полное товарищество парового пивоваренного завода «Богемия». Капитал полных товарищей определялся в 60 тыс. руб. Его учредителями были новониколаевский купец И.П. Удадов и мещанин г. Спразды Я.К. Тромбчинский. Предприятие располагало семью бродильными чанами, котлами, нагревающимися огнем, выпускало до 20 тыс. ведер пива в год при 8 рабочих.

По данным на 1912 г., в с. Бутры функционировало пивоваренное предприятие «Конкурент». Завод располагал фильтрованным чаном емкостью 230 ведер, сусловаренным котлом, нагревающимся огнем. Затираание и передача сусла на охлаждающие тарелки производилось вручную. Предприятие действовало в 1912 г. 57 суток, в течение которых выварило 10,5 тыс. ведер пива. Его персонал состоял из 5 рабочих и пивовара, окончившего техническое училище в Праге.

Перед первой мировой войной работало пивоваренное предприятие «Вена», принадлежащее А.В. Рейхзелигман — жене томского купца, владельца одноименного пивоваренного пред-

приятия в Томске М.М. Рейхзелигмана. Томский фамильный завод существовал с 1886 г., был хорошо оснащен, в качестве пивоваров на нем служили австрийские подданные. Установив солододробильные, зерноочистительные и полировочные аппараты немецкого завода «Зекп», предприниматель обеспечивал солодом не только собственное производство в Томске, но и до 2 тыс. пуд. поставлял на завод жены в Новониколаевск. Завод «Вена» в Новониколаевске был оборудован сусловаренным котлом емкостью 543 ведра, 11 бродильными чанами (4242 ведра) с продолжительностью брожения 6–9 суток. Котлы нагревались паром, применялись механическая мешалка и центробежный насос. Завод изготавливал недостающие 2 тыс. пуд. солода. Сусло охлаждалось при помощи железных тарелок и холодильного аппарата. В 1912 г. предприятие действовало 157 суток, произвело столько же заторов. Его продукция составила 57 тыс. ведер пива. На заводе работало 29 человек, производством руководил пивовар, окончивший Королевскую Баварскую сельскохозяйственную академию.

Снабжение солодом пивоваренной промышленности города существенно улучшилось с пуском солодовенного завода фирмы «Бугринский солодовенный завод Российского торгово-промышленного товарищества Неэр, Ульман и Шевес», построенного в 1910 г. в с. Бугры и зарегистрированного 1 июля 1911 г. В связи со смертью первого из участников товарищества последовал новый договор, заключенный 22 января 1912 г. у королевского нотариуса в Мюнхене, а его копия зарегистрирована в Новониколаевской городской управе 19 сентября того же года. Согласно условиям договора, фирма получила наименование «Бугринский солодовенный завод Российского торгово-промышленного товарищества Ульман и Шевес» в Новониколаевске. Распорядителем завода являлся М.А. Шевес. Оптовый мюнхенский торговец Б. Ульман и австрийский подданный М.А. Шевес входили в компанию на правах полных товарищей с капиталом 65,8 тыс. руб. актива и 20 тыс. руб. пассива каждый. Срок действия фирмы определялся на 20 лет с возможностью продления договора. 4 февраля 1926 г. завод был включен в состав пивоваренного предприятия «Вена».

Согласно регламентации пивоваренных предприятий России (производство до 25 тыс. ведер пива в год — мелкие, от 25 до 50 тыс. — средние, от 50 тыс. — крупные), заводы Новониколаевска относились к мелким и средним. Лишь пивоваренный завод «Вена» считался крупным по производительности. Хотя

в ассортимент их продукции входили несколько сортов пива, они мало различались, т. к. варились из одних и тех же материалов и не носили характера отдельного приготовления. Пиво выпускалось крепостью 3-4°, сбывалось в пивных лавках и других питейных заведениях города и окружающих его селах.

В конце 1913 г. вчерне заканчивалось строительство первого в городе довольно крупного винокуренного завода предпринимателем В.П. Злоказовым. Согласно постановлению Новониколаевской городской думы от 5 марта 1913 г., завод возводился на приобретенном в собственность земельном участке площадью 6,1 тыс. кв. саж., по соседству со складами «Товарищества Братья Нобель». По оценке городского архитектора-инженера Ф.Ф. Раммана, стоимость заводских каменных и полукладовых зданий, деревянных жилых домов, складов и оборудования превысила 220 тыс. руб.

В соответствии с царскими указами от 11 июля и 9 декабря 1894 г. о введении в Российской империи казенной винной монополии (в Западной Сибири — с 1 июля 1902 г.), в Новониколаевске был сооружен по типовому проекту Главного управления неокладных сборов и казенной продажи питей Казенный винный склад (□ 5). Предприятие располагалось в Закаменской части города (ул. Тракторная), в двухэтажном каменном здании с подвальными помещениями, питалось электроэнергией собственных установок, имело водопровод. Стоимость его недвижимого имущества в 1906 г. оценивалось в 300 тыс. руб. Новониколаевский казенный винный склад относился к Томско-Семипалатинскому акцизному управлению, занимался розливом спирта, приобретенного у частных винокуренных заводов. По производительности он являлся одним из наиболее крупных казенных спиртохранилищ в Сибири, достигал в этом отношении уровня складов таких старых центров винокурения, как Киев, Курск, Пермь. Валовой выход его продукции в 1908 г. превысил сумму в 2 млн руб. В 1910 г. склад имел оборот в 344,7 тыс. ведер водки крепостью 40°. Потребности склада в сырье обеспечивались в основном западносибирскими винокуренными предприятиями, успешно развивающимися в условиях невыгодных поставок сибирского товарного хлеба за Урал. Кроме местного спирта склад завозил сырье из Европейской России, особенно в неурожайные годы. Так, в июне 1911 г. более 1 млн ведер спирта поступило из Виленской, Минской и Тамбовской губерний.

Новониколаевский казенный винный склад представлял собой довольно сложное механизированное производство с широким разделением труда, которое обеспечивали машинное, приемное, моечное, разливное, отпускное и другие отделения. В его техническое оборудование входил паровой двигатель (24 л.с.), два паровых насоса «Вортингтон» фирмы «Густав Лист» (Москва), производительностью 600 ведер в час каждый. Для очистки спирта были установлены рижские фильтры «Минут», посредством автоматических шприцов мылась стеклотара, чистая посуда подавалась под разлив при помощи транспортера, специальная машина наклеивала этикетки на бутылки. Вспомогательные для производства материалы склад получал главным образом из-за Урала, пробки поставляло Акционерное общество пробочной мануфактуры «Викандер и Ларсон», смолку — фирма И.А. Краузе из Варшавы. Средняя стоимость приготовления ведра спирта в 40° в 1904 г. составила 13,4 коп., в то время как по Томско-Семипалатинскому акцизному управлению превысила 15 коп. Для торговли водкой казна располагала в городе винными лавками, а также отправляла свою продукцию из Новониколаевска в другие населенные пункты Сибири. В 1908 г. в складе трудилось 82 постоянных рабочих и служащих, в 1912 г. — 66, в т.ч. около 13 процентов из них проработало более 5 лет, 35 процентов — свыше одного года.

Производством табачных изделий занималось предприятие крестьянина Рязанской губ. Е.М. Агеева. В 1908 г. оно преобразовалось в товарищество на вере, в которое кроме Е.М. Агеева (распорядитель) вошел на правах полного товарища крестьянин той же губернии И.П. Проскуряков. В составе предприятия находились перешедшие товариществу основное здание завода, каменная сушилка, деревянные постройки, расположенные на приобретенном в Вокзальной части города земельном участке площадью 100 кв. саж. Все три отделения табачного заведения были приспособлены для производства табака низших сортов и курительной махорки. В первые годы его работы выход готовой продукции в среднем не превышал 200 пуд. В 1911 г. товарищество выпустило тысячу пудов табачных изделий.

В начале XX в. в Новониколаевске имелось несколько небольших предприятий по обработке животного сырья. В 1902 г. томская мещанка Фицер получила разрешение на дальнейшее содержание вблизи пос. Новониколаевского салотопенно-мыловаренного заведения. На городском выгоне в 1905 г. находил-

ся такой же завод Администрации по делам купца Е.А. Жернакова. В 1913 г. работал холодным способом мыловаренный завод Е.И. Карагодиной (Закаменская часть), занимавший одноэтажное деревянное здание. Колбасное производство наладил мещанин С.Р. Соколовский, оно действовало с 1908 г. и было оснащено паровым двигателем в 6 л.с. Выпуском продукции занималось шесть рабочих, сумма производства 18 тыс. руб. в год. В 1907 г. функционировало два предприятия по обработке кожи с общей суммой производства 25 тыс. руб. при 13 рабочих, в 1912 г. — четыре (130 тыс. руб., 50 рабочих). Зачастую такого рода предприятия строились без разрешения местных властей и, как правило, без соблюдения санитарных норм. Так, в результате осмотра 29 октября 1911 г. кожевенных заводов мещанина М.С. Рухлякова и крестьянина Ф.Г. Жукова, расположенных на городском выгоне, местная ветеринарно-санитарная служба их закрыла.

Услуги по убою скота, клеймению и сушке кож, обработке кишок оказывала городская скотобойня. Основное здание бойни было построено в 1905 г., а в последующие годы сооружались пригоны (1906 г.), казармы (1908 г.) сараи (1910, 1913 гг.). В 1905 г. имущество предприятия оценивалось в 4,2 тыс. руб., в 1913 г. — 16,5 тыс. руб. В течение всего дореволюционного времени скотобойня работала безубыточно. Прибыль от ее операций возросла с 13,3 тыс. руб. в 1905 г. до 38,4 тыс. руб. в 1913 г.

Ко времени сооружения Сибирской железной дороги относится становление в Новониколаевске деревообрабатывающей промышленности. Паровая лесопилка управления дороги, открывшаяся на правом берегу Оби в 1895 г. как вспомогательное предприятие близ строившегося железнодорожного моста, располагалась на землях Кабинета и вскоре перешла в его ведомство. Пережив преобразование в лесопильный завод, оборудованный современной техникой, лесопилка превратилась в наиболее крупное деревообрабатывающее предприятие Томской губернии. Завод располагал разветвленной инфраструктурой: котельной с высокой дымовой трубой, мастерскими, складскими и служебными помещениями. Нить собственной железнодорожной ветки соединяла его с речной пристанью, открывавшей водный путь Оби для грузовых потоков. Устроенные со стороны города парадные ворота ограды были увенчаны вывеской «Лесопильный завод Алтайского округа».

Паровой двигатель мощностью 180 л.с. и другое техническое оснащение завода позволяли выпускать пиломатериал

высшего сорта как для местных нужд, так и на вывоз в Бийск, Каинск, Омск, Славгород и другие города, а с 1911 г. — и за границу. Накануне Первой мировой войны сумма производства предприятия достигала 260 тыс. руб. при 200 наемных рабочих. Постоянно действующий лесопильный завод Кабинета и самый значительный на Оби склад при нем служили регулятором цен строительных материалов и дров вплоть до 2 мая 1917 г., когда предприятие было уничтожено пожаром.

В Вокзальной части города, на берегу Оби, действовал довольно большой паровой лесопильный завод А.С. Чернышева. Он входил в число предприятий фирмы «Торговый дом Антона Савельевича Чернышева и Сыновья». Торговому дому принадлежали также паровая мельница в Новониколаевске, лесное недвижимое имение площадью свыше 1 тыс. дес. в Вологодской губ., паровая мельница на ст. Титово Сызрань-Вятской железной дороги, торфяные разработки в Пензенской губ., склады, дома и другое имущество. Кроме того, в Новониколаевске насчитывалось более десятка столярных заведений. Наиболее известной из них была механическая мастерская П. Быкова, оборудованная станками, ленточными и круглыми пилами, нефтяным двигателем. Владелец мастерской занимался производством строительных материалов, отделкой домов и магазинов.

В 1905 г. действовало 35 заводов (сараев) по производству красного кирпича, в 1912 г. — 41, на которых трудилось 890 рабочих. Они находились у глиняных и песчаных карьеров по течению р. Каменки, на площади свыше 14 тыс. кв. саж. Общая сумма производства заводов в 1910 г. превышала 142 тыс. руб. По количеству кирпичных предприятий и занятых на них рабочих Новониколаевск занимал первое место среди городов Томской губ., но по их производительности уступал Барнаулу и Томску. Вырабатывался в основном т. н. наливной кирпич плохого качества и более прочный «подпятный». Лучшие сорта завозились из Томска и даже из Санкт-Петербурга. Несмотря на высокую стоимость кирпича, его постоянно не хватало. В связи со строительством казарм и других объектов военного назначения Войсковая строительная комиссия в 1909 г. арендовала у города земельный участок для сооружения парового кирпичного завода. На 1 января 1914 г. завод был оснащен паровым котлом, двумя паровыми двигателями в 50 л.с., двигателем внутреннего сгорания, электромашинной иностранного производства, двумя кирпичедельными машинами и другим оборудованием. Предприя-

тие могло выпускать от 3,5 млн до 6 млн шт. кирпича в год. По завершении строительства военного городка завод перешел к полковнику в отставке Н.А. Цевловскому, а затем к его наследникам. В 1917 г. из-за недостатка топлива работу завода приостановили.

В 1910 г. был построен городской кирпичный завод, предназначенный для снабжения строительным материалом муниципальных объектов и сбыта. Он состоял из главных корпусов, пакгауза и кольцевой Гофманской печи с 18 камерами, рассчитанной на производство 3–6 млн шт. красного кирпича в год. При нормальной работе можно было обжечь до 10 тыс., при форсированной — до 20 тыс. шт. кирпича в сутки. Формировался кирпич вручную, полученный сырец тачками перевозился для сушки в сараи, расположенные вокруг печи. Выработка и сушка сырца производилась в теплое время года, примерно в течение 150 дней, обжиг — с 1 апреля по 1 января. Заготовка сырца сдавалась подрядчикам по установленному Новониколаевской городской управой образцу. Кирпич должен был вырабатываться из чистых глины и песка, отвечающих требованиям технических условий, с хорошей мялкой, не оставляющей после себя сухих компонентов, и резкой чистой формовки. Необходимые для работы станки, формы, столы, творила предоставлялись городской управой, а бочки для воды, песок, глину, водовозки, лошадей, рабочих обеспечивал подрядчик. По выработке сырца тачками перевозился для сушки в тесовые сараи, расположенные вокруг печи, и укладывался в елки. Высушенный кирпич транспортировался к Гофманской печи и сдавался администрации завода на обжиг. Ежегодно на заводе заготавливалось до 5 млн шт. сырца, а недостающее количество приобреталось у местных частных предпринимателей. Малопроизводительный ручной труд при формовке кирпича обуславливал недогрузку Гофманской печи. Для повышения ее производительности необходимы были механическая выделка сырца и искусственная сушка, что позволило бы вести работу круглый год, как это практиковалось на подобных предприятиях в Европейской России. За исключением 1916 г., предприятие работало с прибылью, составившей в 1913 г. сумму 33,4 тыс. руб.

Металлообрабатывающая промышленность Новониколаевска, не считая депо и мастерских железнодорожной станции Обь (Новониколаевск), ограничивалась предприятиями, поставлявшими свою продукцию в основном на местный рынок. Наиболее крупным из них был чугунолитейный завод товарищества «Труд», прошедший путь от небольшой мастерской в

1898 г., как указывалось в фирменном бланке от 19 сентября 1912 г., до предприятия фабричного типа в 1904 г. Его владельцы — мещане г. Балахны В.М. Глотов и А.Б. Гардашников — 18 мая 1905 г. учредили товарищество механического завода «Труд», а 28 апреля 1906 г. подали прошение Томскому губернатору о разрешении открытия операций завода на арендованных у Кабинета участках земли за р. Каменкой, по Тракторной улице. К этому времени фирма возвела все надлежащие постройки, выписала необходимые машины и оборудование, подготовив завод к «правильному функционированию».

7 июня 1906 г. Новониколаевское городское общественное управление выдало удостоверение о *«неимении препятствий к строительству означенного завода»* при условии, если арендуемый участок перейдет в собственность города, то просители обязаны войти в соглашение с ним о дальнейшей аренде, а если согласия не последует, то владельцы завода должны *«бесспорно очистить участок»*. 12 июня 1906 г. томское губернское управление сделало предписание за № 4382 об осмотре завода. 25 сентября того же года прибывший из Томска на средства предприятия губернский инженер Хомич в присутствии местного участкового врача осмотрел завод и нашел, что он отвечает своему назначению. Одобренный на основе этого заключения Строительным отделением губернского управления проект завода был выдан его владельцам.

Чугунное и медное литье, производство валов и шкивов для трансмиссий, ремонт насосов, паровых, нефтяных двигателей были налажены и на механическом чугунолитейном заводе, принадлежавшем выходцу из Екатеринославской губернии Я.С. Петерсу и прусскому подданному Э.К. Верману. В 1909 г. функционировала также техническая мастерская техника-строителя МВД И.И. Врезубова, преобразованная в 1911 г. в «Алтайское технико-промышленное товарищество» (основной капитал 5 тыс. руб.) с целью оборудования фабрик и заводов, выполнения заказов, связанных с электричеством, водопроводом, отоплением, канализацией, поставкой строительных материалов. С конца 1911 г. на его основе образовалось товарищество на вере «Сибирь», занимавшееся подрядами, поставками, торговлей и другими операциями.

Основанное в 1912 г. Промышленное трудовое товарищество «Дельфин» (основной капитал 5 тыс. руб.) специализировалось в сфере строительных и гидротехнических работ, оборудования, ремонта и эксплуатации фабрик и заводов. В ноябре 1914 г. было учреждено товарищество «В. Осипов,

Г. Фомин, Н. Дорогов и И. Рыбин» под фирмой «Сибирское товарищество железобетонных строительных работ» (складочный капитал по 300 руб.), занимавшееся строительными подрядами. В 1912 г. действовало механическое заведение крестьянина Самарской губ. С.Н. Хавкина по производству веялок и молотилок. 4 сентября 1914 г. оно преобразовалось в товарищество на вере под фирмой «Торговый дом С.Н. Хавкина и К^о» с целью изготовления и торговли машинами и другими товарами. Складочный капитал товарищества определялся в 8 тыс. руб., срок его действия не ограничивался.

Начиная с 1908 г., городское самоуправление поднимало вопрос о сооружении муниципальной электростанции. Вскоре появился первый проект, составленный акционерным обществом «Вольта» (электротехнический завод в г. Ревеле), но город не располагал достаточными средствами, и строительство пришлось отложить. Лишь в 1911—1912 гг. удалось оборудовать небольшую электростанцию стоимостью 110 тыс. руб. 25 декабря 1912 г. электростанция была принята в эксплуатацию. В личный состав служащих входили машинист и два помощника, три мастера, помощник, по два кочегара и счетовода, чертежник и мастеровой. Оборудованием электростанции и ее работой руководил инженер М.А. Шиша, машинистом долгое время трудился Г.Н. Штарк.

Первая мировая война повлияла на все сферы промышленного производства Новониколаевска. Пафос ура-патриотизма, подогреваемый развернувшейся с началом военных действий против Германии официальной пропагандистской кампанией «в защиту царя и Отечества», вскоре омрачился призывом ополченцев в армию, мобилизацией лошадей, ростом цен на сырье, топливо и рабочие руки, острым дефицитом квалифицированных кадров. Негативно сказывались дестабилизация товарного рынка, неурегулированность закупок для армии, ограничения в транспортировке частных грузов по железной дороге, а затем расстройство путей сообщения. Война вызвала нарушение и без того ограниченных финансовых средств, что существенно сказалось на инвестировании промышленности, привела к продовольственному и топливному кризису.

В отличие от довоенного времени, промышленность Новониколаевска работала не только для нужд гражданского населения, но и многократно увеличила свои поставки военному интендантству. Как и ранее, ведущую роль сохраняло за собой высокоразвитое мукомольное производство, дававшее примерно три четверти стоимости всей промышленной продукции

города. По данным городской управы, в 1914—1917 гг. в Новониколаевске действовало от 9 до 12 паровых крупчатных, ветряных и водяных мельниц с общей суммой производства 5,4 млн руб. в 1914 г. и 4,4 млн руб. в 1917 г. При этом на долю паровых мельниц приходилось соответственно 85,7 процента и 99 процентов валовой продукции мукомольной промышленности.

Первый год войны был для мукомолов Новониколаевска относительно благополучным. Чистый сбор хлебов в Томской губ. в 1914 г. составил 263,5 млн пуд., что превысило урожай 1913 г. на 81,2 млн пуд. Это позволило сосредоточить в городе до 13 млн пуд. зерна и выработать 9 млн пуд. муки. В засушливый 1915 г. удалось закупить 8,8 млн пуд. хлеба, в т.ч. на пристанях — 3,8 млн, в Новониколаевске — 2,8 млн, на станциях Омской железной дороги — 2 млн, Алтайской — 108 тыс. пуд. С учетом производительности близлежащих сел (Бутры, Бердское, Дубровино) мельницы Новониколаевского района перемололи более 12 млн пуд. зерна, что составило 50 процентов от производительности мукомольных предприятий Томской губ. В том же году новониколаевские мукомолы продали 7,6 млн пуд. муки, из них 1,7 млн пуд. — в Томской губ., 1,2 млн пуд. отгрузили по железной дороге в западном направлении, 4,6 млн пуд. (60 процентов) — в восточном.

Жизнедеятельность крупных мукомольных предприятий, нуждавшихся в силу структуры своего капитала и организационных условий производства в наличии больших оборотных средств, как и в предвоенные годы, поддерживалась льготным кредитованием местных отделений частных банков. Финансируя и поставщиков хлеба, банки фактически поставили под свой контроль мукомольную промышленность города. Так, при участии Петербургского Международного банка создавалась «Алтайская фабрично-промышленная компания». С 15 ноября 1913 г. ее крупным пайщиком (220 тыс. руб.) являлся Русско-Азиатский банк. В 1914 г. банк получил контрольный пакет акций компании, а его представители И.К. Пименов и Н.Д. Буяновский входили в состав правления. Управляющий Новониколаевским отделением банка Н.А. Туркин в 1914—1915 гг. состоял директором-распорядителем «Алтайской фабрично-промышленной компании» и одновременно являлся председателем Администрации по делам «Южно-Алтайской мукомольной компании». К началу войны под контроль банка попало «Новониколаевское крупчатно-мукомольное товарищество». Отечественные банки спо-

собствовали проникновению в промышленность города иностранного капитала в силу высокого содержания его в основных капиталах банков. В Русско-Азиатском банке, к примеру, зарубежный капитал (преимущественно французский) занимал 75 процентов, в Сибирском торговом банке — 27 процентов.

Относительно устойчивое положение мукомольной промышленности в немалой степени сохранялось благодаря переходу к акционированию капиталов и созданию тем самым более капиталоемких предприятий. В 1914 г. преобразовалась в акционерное общество «Алтайская фабрично-промышленная компания», начав свою деятельность 1 января 1915 г., с основным капиталом в 1 млн руб., а в 1916 г. удвоив его. Важную роль в коммерческих операциях мукомолов и банков играла Новониколаевская товарная биржа, занимавшаяся в основном скупкой хлеба и вопросами регулирования железнодорожных тарифов на перевозку хлебных грузов. Промышленно-финансовая элита возглавляла деятельность биржевого комитета. Так, в 1915 г. в его состав входили представители банков и мукомолы: И.К. Пименов (председатель), А.С. Чернышев (заместитель), старшины Т.И. Беляков, И.Д. Иванов, В.И. Жернаков, А.И. Каган, А.И. Монасевич, К.Я. Поляков, Н.А. Туркин и др. Комитет опирался в своей деятельности на биржевое общество, насчитывавшее в 1916 г. 90 членов. В 1913 г. через биржу прошло 841 тыс. пуд. хлеба, в 1914 г. — 1564 тыс., в 1915 г. — 6968 тыс. пуд.

Высокий уровень концентрации промышленного и банковского капитала еще накануне войны создал предпосылки для объединения усилий крупных предприятий по монополизации производства и сбыта хлебной продукции. 14 марта 1914 г. владельцы мельниц «Алтайской фабрично-промышленной компании», «Новониколаевского крупчатно-мукомольного товарищества», Администрации по делам «Южно-Алтайской мукомольной компании» учредили товарищество «Торговый дом М. Жарков, Г. Степашкин и К^о» под фирмой «Алтайские мукомолы». В задачи синдиката входило уменьшение операционных расходов за счет сокращения районных доверенных, затрат на содержание контор, а главное — «уничтожить существующую конкуренцию и стремительно рассовать возможно больше крупчатки». Товарищество планировало заниматься торговлей различными товарами в России и за границей, исполнением торгово-промышленных поручений, казенных подрядов и поставок, ведением торговых и промышленных операций.

Действуя «по общему плану», предприниматели установили повышенные цены на муку и отруби. Выгодность сделки

была очевидна. Чистая прибыль только «Алтайской фабрично-промышленной компании», по ее отчетным данным за 1915 г., составила без малого 286 тыс. руб., или 29 процентов по отношению к основному капиталу. В конце 1915 г. синдикат распался. Рост цен на продукты питания, огромный спрос на муку сделали его функции излишними. Контора торгового дома «Алтайские мукомолы» уведомила Новониколаевскую городскую управу, что согласно постановлению общего собрания участников торгового дома, состоявшегося 25 ноября, торговый дом под фирмой «Алтайские мукомолы» ликвидируется и больше не существует». По поводу этого события московская газета «Коммерческий телеграф» (1915, 30 дек.) вскоре писала, что синдикат выполнил свою задачу: *«диктовал цены на муку и отруби, предписывал условия покупателям и вообще являлся господином новониколаевского и восточно-сибирского хлебного рынка».*

Немалые прибыли мукомолам приносили военные заказы, которые они получали при посредничестве созданного в 1915 г. в Новониколаевске Военно-промышленного комитета (ВПК). Как и другие ВПК, учреждавшиеся в России с мая 1915 г. городскими думами и биржевыми комитетами, Новониколаевский стремился привлечь местную промышленность к снабжению армии вооружением, амуницией и продовольствием, расширить существующие предприятия и построить новые. Так, Акционерное общество «Алтайская фабрично-промышленная компания» в 1915 г. поставило для нужд российской и сербской армий пшеничную муку на 608,2 тыс. руб., или 22,2 процента от стоимости произведенной им годовой продукции. Кроме того, фирма выполнила заказ по заготовке 518 тыс. пуд. овса на 523 тыс. руб., из них пересушила 80,9 тыс. пуд.

Владелец мукомольной мельницы и крупорушки С.Н. Белогорлов в том же году поставил Омскому интендантству 456 тыс. пуд. продовольственных продуктов, в т.ч. 216 тыс. пуд. крупы. В 1916 г. он принял заказ того же интендантства на поставку 255 тыс. пуд. продуктов. Предприятия участвовали также в продовольственных заготовках Новониколаевского городского управления для нужд местного населения. Акционерное общество «Алтайская фабрично-промышленная компания» выразило согласие отпустить в 1915 г. более 61 тыс. пуд. крупчатки, Торговый дом «Антон Савельевич Чернышев и Сыновья» перемолол городскому управлению 64,5 тыс. пуд. зерна и согласился на поставку 7,2 тыс. пуд. муки. Военные и городские заказы выпол-

няла также Администрация по делам «Южно-Алтайской мукомольной компании».

Однако охватывающий Россию хозяйственный кризис неумолимо втягивал мукомольную отрасль в свою орбиту. По данным, собранным Советом съездов мукомолов на 1 июня 1915 г. для выяснения *«нужд мукомольной промышленности в связи с продовольствием населения»*, из присланных ответов по 501 наиболее крупной мельнице страны (I-V разряд) на 117 полностью отсутствовали запасы пшеницы. Для ежемесячного обеспечения предприятий зерном по запросам мукомолов необходимо было иметь 5573 вагона, для погрузки муки — 8127, для немедленной доставки топлива — 1244 вагона. Запасы мешков под муку на мельницах составляли 11 млн шт., а до 1 июня 1916 г. (годовой производственный цикл) требовалось 54,2 млн шт. В результате призыва в ополчение квалифицированных рабочих и служащих — крупчатников, машинистов — последовала замена их женщинами и подростками, что привело к порче и поломкам машин, увеличению числа несчастных случаев, работе в одну смену, а в итоге — к ухудшению качества муки.

Мукомолы считали жизненно важной необходимостью урегулирование цен на мешки, топливо, освобождение мельниц от реквизиции мешков, квалифицированных рабочих и служащих — от призыва в армию и многое другое. В случае несоблюдения этих условий, по сообщениям предпринимателей, большинству мельниц *«грозил полное прекращение деятельности»*.

От 70 до 100 процентов наличных запасов зерна, муки и топлива в Томской губ., 614 из 716 рабочих сосредоточилось на мельницах новониколаевских фирм — Акционерного общества «Алтайской фабрично-промышленной компании», «Новониколаевского крупчато-мукомольного товарищества» и Администрации по делам «Южно-Алтайской мукомольной компании», в т.ч. 4,2 млн пуд. пшеницы, 209,6 тыс. мешков муки, 89,7 тыс. пуд. каменного угля, 156,5 тыс. джутовых мешков под муку. Тем не менее положение с сырьем, топливом, рабочей силой было тяжелым. С осени 1916 г. нехватка зерна увеличилась в связи с неурожаем в основном хлебопроизводящем районе — Томской губернии. Из-за неумелого обращения новых рабочих с машинами произошли несчастные случаи на мельнице Акционерного общества «Алтайская фабрично-промышленная компания». После опубликования в марте 1915 г. правительственного разрешения использовать труд военнопленных на

частных предприятиях только на мельнице «Новониколаевского крупчатно-мукомольного товарищества» трудилось 200 военнопленных. Однако предпринятые меры не привели к кардинальным позитивным изменениям. В телеграмме на имя министра торговли и промышленности от 16 ноября 1916 г. Новониколаевский биржевой комитет писал о том, что шесть мельниц города уже второй месяц стоят, а на остальных зерна хватит на время от двух недель до двух месяцев.

Согласно анкетным сообщениям мукомолов о наличных запасах зерна, муки и топлива на 15 ноября 1917 г. и об условиях работы мельниц, мукомольная промышленность Сибири погружалась в глубочайший кризис, преодолеть который не удалось даже с введением закона о разверстке зерна по твердым ценам.

Владельцы Торгового дома «Антон Савельевич Чернышев и Сыновья» в анкете сообщали, что *«закупки зерна агентами нет. Влияние нового хлебного закона о разверстке незаметно. Мельница стоит с 27 сентября» (1917 г.)*. 23 декабря того же года остановилось самое мощное мукомольное предприятие — мельница Акционерного общества «Алтайская фабрично-промышленная компания», увеличившая за военное время свою производительность до 15 тыс. пуд в сутки. Одновременно прекратила работу мельница Администрации по делам «Южно-Алтайской мукомольной компании». На грани остановки находилось предприятие «Новониколаевского крупчатно-мукомольного товарищества» с перемолом 5 тыс. пуд. в сутки, имевшее запасы зерна на трое суток, топлива — на шесть суток. Более того, в конце 1917 г. деревянное здание мельницы сгорело. 2 мая 1919 г. новониколаевское городское управление разрешило товариществу дальнейшую аренду земли сроком на 24 года для постройки и эксплуатации несоргаемой мельницы, с правом продолжения аренды на 12 лет, платой за аренду по 1 руб. 50 коп. с квадратной сажени и повышением ее на 25 процентов через каждые 6 лет.

Попытки правительства урегулировать хлебный рынок посредством созданного особого совещания по снабжению зерном не принесла желаемых результатов. В условиях хозяйственной разрухи, расстройств транспорта его уполномоченные, по отзывам мукомолов, мало или совсем не содействовали усилению подвоза хлеба. Агенты мельниц испытывали жесткую конкуренцию со стороны военного интендантства, кредитных товариществ, кооперативов, с начала войны включивших в круг своей деятельности хлебозаготовительные операции.

С большим напряжением усилий действовал Военно-сухарный завод, работавший в три смены. По сравнению с довоенным временем существенно возросла его производительность. Если в 1913 г. перемол заводской мельницы составил 169 тыс. пуд., то в 1916 г. — 631,1 тыс. пуд., или увеличился более чем в три раза. Печи в течение суток выпекали 1,2 тыс. пуд. хлеба, сухаросушилка приготавливала 500 пуд. сухарей. Численность же служащих к 1 января 1916 г. увеличилась до 258 чел., или относительно 1903 г. на 23 процента.

По мере расширения внутреннего потребительского рынка в результате естественного прироста населения, притока беженцев, раненых воинов, военнопленных местная промышленность не справлялась с предъявленным спросом на печеный хлеб и наращивала его выпуск не столько за счет повышения производительности предприятий, сколько путем учредительства новых заведений.

В 1914 г. в Новониколаевске насчитывалось 19 кондитерских и хлебопекарен с общей суммой производства 61,8 тыс. руб. при 134 рабочих, в 1916 г. соответственно 29, 644,5 и 157. Они находились как в единоличном, так и в паевом владении. Так, 17 ноября 1915 г. крестьянин Пензенской губернии С.Ф. Акчурин и крестьянин Томской губернии О. Манискар учредили полное товарищество «Акчурин и К^о» под фирмой «Рижская хлебопекарня» со складочным капиталом в 1050 руб.

После закрытия казенной винной монополии и введения «сухого» закона в годы Первой мировой войны в тяжелом положении оказался винокуренный завод В.П. Злоказова. Реализация его продукции была очень ограниченной, производилась только для технических нужд, медицинских целей и в исключительных случаях для питья. Ввиду сохранения старых запасов спирта и изменения адреса его основного назначения постепенно превращался в оптовое предприятие Новониколаевский казенный винный склад.

Затруднения в поставках табачных изделий из Европейской России и вместе с тем возросший спрос обусловили создание в Новониколаевске крупного табачного предприятия. 11 октября 1917 г. открыло свои действия «Сибирское табачное товарищество» на вере с целью постройки и эксплуатации табачно-махорочной фабрики, производства табачных изделий из легких турецких табаков, устройства соответствующих плантаций и занятий другими видами промышленности и торговли. Учредителями товарищества являлись видные новониколаевские предприниматели А.Г. Беседин,

В.И. Жернаков, Н.М. Кетов, А.Я. Посохин, Д.А. Тельканов, Р.С. Шалль со складочным капиталом 300 тыс. руб., распорядительные функции исполнял А.Г. Беседин.

Массовая заготовка мяса, кожи для нужд армии и тыла потребовала целой сети соответствующих сооружений: боев, холодильников, кожзаводов. С началом войны Западная Сибирь лишилась главного поставщика высококачественных кож — Пермской и Вятской губерний, что вместе с военными заказами вызвало рост местной кожевенной промышленности. По данным переписи 1920 г., в Новониколаевском округе насчитывалось 109 относительно крупных предприятий с общей производительностью 145 тыс. кож, что более чем в три раза превышало довоенные показатели. Кожевенные заводы в Новониколаевске в 1914 г. работали с суммой производства 25,7 тыс. руб., в 1915 г. — 320,0, в 1916 г. — 200,9, в 1917 г. — 90,0 тыс. руб.

Со второй половины 1915 г. по инициативе и при содействии Военно-промышленного комитета началось строительство самого крупного в городе в досоветское время кожевенного завода фабричного типа с выпуском до 50 тыс. кож в год. Его продукция всецело предназначалась для нужд армии. Кожевенный рынок страны, пришедший к этому времени в дезорганизованное состояние, не удовлетворял спроса на солдатские сапоги и другую амуницию. С 15 марта 1915 г. были понижены технические условия на поставку кож интендантству. Кризис еще более обозначился к концу 1916 г., вследствие чего последовало решение Главного интендантского управления о переходе с 1 января 1917 г. к пошиву вместо солдатских сапог полусапог облегченного типа с ежемесячной потребностью 1 млн пар, доведенной потом до 1,3 млн пар.

Кожевенное предприятие в Новониколаевске создавалось на паевых началах с минимальным паем не менее 100 руб. Возглавлял стройку купец З.Г. Крюков — бывший подрядчик на сооружении Сибирской железной дороги, а в 1905—1907 гг. — городской староста в Новониколаевске. К сентябрю 1915 г. капитал пайщиков составил сумму в 170 тыс. руб., к октябрю 1917 г. — 700 тыс. руб.

Организационно предприятие оформилось 25 февраля 1916 г., когда в Новониколаевске был зарегистрирован торговый дом «З.Г. Крюков и К^о» под фирмой «Кожевенное товарищество 1915 г.». Завод располагался на приобретенном у города в собственность земельном участке площадью 9 дес. в районе р. Первой Ельцовки. В его техническое оснащение вхо-

дили современные машины и оборудование: паровой двигатель (40 л.с.), динамо-машина, электродвигатель, пять барабанов для дубления кож, 50 чанов, 47 чанов для золки и смягчения. Производством руководили управляющий, инженер и два мастера. В 1917 г. на заводе трудилось 52 рабочих.

В 1917 г. в Новониколаевске насчитывалось 25 шорных, сапожных и шубных мастерских. За годы войны их численность выросла в пять раз. Значительная часть заведений работала по заказам местного ВПК. Согласно контракту от 23 декабря 1915 г., шорные мастерские А.Ф. Гужова, М.И. Грובה и К^о, Братьев Тикуновых, шорная мастерская и кожевенный завод З.И. Шамовского поставляли на оборону от 77 до 100 процентов своей продукции (парная дышловая, обозная упряжь).

В обстановке скученности населения, страдавшего от недоедания, падения жизненного уровня в целом, сопровождавшихся ухудшением санитарного состояния города, недостатком больниц и медикаментов, едва ли не на первый план выдвинулась проблема моющих средств. В довоенное время мыло в основном завозилось из Москвы и Казани, с нарушением традиционных поставок образовавшаяся ниша стала заполняться местным производством. Количество мыловаренных заводов в Новониколаевске увеличилось с пяти в 1913 г. до семи в 1916 г. Предприятия работали как единолично, так и на паевых началах. Одно из них было учреждено местным городским управлением. В сентябре 1916 г. получил разрешение на возведение деревянного здания под мыловаренный завод Н.А. Адрианов, в октябре того же года Томское губернское управление утвердило план строительства каменного здания Торгового дома «Д.С. Унжин, И.Г. Максимов, И.Д. Жильцов и К^о» по производству простого и парфюмерного мыла, в декабре — братьям А. и Т. Шеиным. Последний был рассчитан на выпуск 70 тыс. пуд. мыла в год, имел два варочных котла, 15 рабочих и одного мастера.

По мере продолжения войны работа металлообрабатывающих предприятий города все больше осложнялась недостатком топлива и металла. В результате изучения вопроса о расходе черных металлов в стране Комитетом по делам металлургической промышленности при Особом совещании по обороне государства выявилась крайняя необходимость сокращения производства и потребления кровельного железа. 29 апреля 1916 г. Томское губернское управление направило циркуляр городским головам, старостам, полицмейстерам и уездным исправникам губернии, в котором просило принять

«самые решительные меры к сокращению расходов металлов» для строительных нужд. В крайнем случае разрешалось употреблять железо второго и третьего сортов, непригодное для изготовления предметов обороны. По мнению названного комитета, изложенного на заседании Особого совещания по обороне государства 14 мая 1916 г., металлургическая промышленность России могла удовлетворить потребности металлообрабатывающих предприятий не более чем на две трети.

В годы Первой мировой войны завод «Труд» перешел к работе на акционерных началах. Чтобы привлечь большее число пайщиков, владельцы завода Торгового дома «И.Я. Гордеев, В.М. Глотов, И.Ф. Костин и К^о» снизили вклад на пай с 3 тыс. руб. до 100 руб. Кроме традиционной для него продукции завод производил земледельческие машины и детали машин. Согласно контракту, заключенному с Новониколаевским ВПК 1 февраля 1916 г., предприятие выполняло военные заказы по изготовлению снарядов к 9-сантиметровым бомбометам германского образца, подковы и снаряды. Из общего числа рабочих 47 чел. на оборону трудились 24 человека или 51 процент рабочих.

Образовавшееся в Новониколаевске в 1916 г. на акционерных началах общество «Энергия» предприняло попытки использовать предприятие Я.С. Вермана и Э.К. Петерса для работы на оборону. По данным на 20 апреля 1917 г., общество именовалось «Торговый дом К.Ф. Пахтусов, В.В. Баженов и компания» под фирмой «Товарищество механического чугуно-литейного завода «Энергия» в городе Новониколаевске». С 1 августа того же года все дела торгового дома перешли «Алтайскому акционерному обществу сельского хозяйства, промышленности и торговли».

Поставки для нужд обороны осуществляли и предприятия Новониколаевского городского управления: электростанция, кирпичный завод, каменоломни, скотобойня, дровяной и угольный склады, продовольственный магазин и др. Из выработанных в 1915 г. городской электростанцией 269, 2 тыс. кВт электроэнергии 25,9 тыс. кВт было отпущено военному ведомству. Для дальнейшего обслуживания воинских госпиталей, барачков и казарм электростанцию мощностью в 15 тыс. лампочек пришлось усилить локобилем Мальцовского завода (140 л.с.) и генератором фирмы Браун Бовере (75 KVA) производства 1898 г. Это позволило довести количество потребительских лампочек до 20 тыс. шт., а подключение абонентов с 540 в 1914 г. до 973 в 1917 г., запланировать к отпуску военному ведомству в 1916 г. 30 тыс. кВт. Последующее присоединение

к сети воинских частей и учреждений, выполнявших военные заказы, привело к перегрузке сети и необходимости скорейшего приобретения еще одного локомобиля мощностью 120-150 л.с. (генератор имелся на городском складе), что вместе с соответствующей пристройкой здания, стоимостью дымохода, паро- и водопривода могло обойтись в солидную сумму. Попытки города *«исходотайствовать у военного ведомства субсидию на ремонт станции и приведения ее в надлежащее состояние»* не увенчалась успехом, поскольку оно само испытывало недостаток финансовых средств.

В 1916 г. Новониколаевское городское управление планировало выработать 4 млн шт. кирпича, из них 3,8 млн передать на строительство Дома инвалидов для увечных и раненых воинов (1 млн), дезинфекционной пароформалиновой камеры военного ведомства (0,8 тыс.), заразного барака и концентрационного лагеря (1,9 млн). Предполагалось также заготовить на городских каменоломнях 2 тыс. саж.³ бутового камня на постройку названных объектов и мощение подъездного пути к военным казармам. Кроме того городское управление выразило согласие на поставку для армии 15 млн коробок мясных консервов по цене 37 коп. за коробку, что составляло сумму в 5,5 млн руб., проектировало постройку городского завода по переработке до 100 тыс. пуд. животных остатков бойни стоимостью 26-50 тыс. руб. для выработки желтой кровяной соли, применявшейся в производстве удушливых газов.

Влиянию Первой мировой войны подверглась мелкая обрабатывающая промышленность и промыслы. По данным Новониколаевской городской управы, в предвоенные годы численность городского населения, занятого ремеслом, динамично возрастала. В 1909 г. в 26 видах ремесел трудилось 1097 человек, в 1911 г. — 3045, в 1913 г. — 4081 человек. В первый же год войны количество ремесленников сократилось до 2184, или на 46,5 процента по сравнению с 1913 г., в 1916 г. — до 1239 (69,7 процента). Особенно заметным был спад в сферах, требующих мужскую рабочую силу. Так, в 1914 г. численность кровельщиков составила 37,8 процента от показателей 1913 г., экипажных мастеров — 57, каменщиков и печников — 54,3, шорников — 41,9, пимокатов — 17 процентов. Более чем в два раза сократилось число кустарей. Такая же ситуация сложилась и у промысловых хозяйств, которых в 1913 г. насчитывалось 828, а в 1917 г. — 202.

Однако к 1917 г., когда продовольственный, топливно-сырьевой кризис привел к остановке крупных предприятий

Новониколаевска, ремесло стало той соломиной, ухватившись за которую, можно было выжить. Общее количество ремесленников в городе приблизилось к довоенным показателям и составило 4 тыс. чел. Наиболее востребованными оказались столляры, плотники, шорники, сапожники, портные и хлебники.

В годы Первой мировой войны Новониколаевская городская дума неоднократно обращалась в Министерство торговли и промышленности с просьбой избрать Новониколаевск местом для шерстопрядильных, ситцевых фабрик и кожевенных заведений, эвакуированных из Западного и Юго-Западного краев. В целях развития местной кустарной промышленности и снабжения населения соответствующими товарами установились контакты с Вятским губернским земством об открытии в 1915 г. в Новониколаевске его отделения, подобно работавшему магазину этого земства в Омске.

В 1915 г. приступила к сооружению в Новониколаевске большого оптового склада для своих товаров Богородско-Глуховская текстильная мануфактура. Эвакуация же промышленных заведений в Новониколаевск не состоялась: в городе не было свободных зданий под их размещение, необходимых квалифицированных рабочих, сдерживала и высокая арендная плата за землю. В течение двух десятилетий аренда городской земли под фабрично-заводские предприятия поднялась с 7 до 80 коп., а в Сосновской даче — до 1 руб. за кв. саж. *«Не говоря уже о том, что арендаторы ничем не ограничены от произвола собственника, — писал в газете «Алтайское дело» за 2 апреля 1916 г. член городской управы П. Майлов, — они не могут ни заложить своего имущества, ни вообще распорядиться по своему желанию и лишены кредита, соответствующего ценности осуществленного ими предприятия».* С 1913 по 1917 гг. количество промышленных заведений в Новониколаевске и их сумма производства увеличились примерно на 25 процентов. Более половины суммы производства приходилось на паровые мукомольные мельницы, 25 процентов — на лесопильные заводы, 9,4 процента — на механические предприятия.

3

История промышленности Сибири вообще и Новониколаевска в частности неразрывно связана с историей транспорта, и главным образом, со строительством Великой Сибирской железной дороги. Железная дорога сама по себе яви-

лась совершенно новой и грандиозной по своим масштабам отраслью сибирской экономики.

На заседаниях специально созданной Комиссии по вопросу о железной дороге через всю Сибирь Императорского Русского технического общества обсуждались возможности использования североамериканского опыта. Русские специалисты высоко оценили метод быстрой укладки правильно нивелированного и достаточно защищенного сплошного рельса, после чего устранение недоделок и постепенное улучшение линии обеспечивала служба безопасности. Огромные лесные богатства Сибири позволяли широко использовать в работах деревянные материалы, как это практиковалось в Америке. Члены Комиссии предлагали строить эстакады и виадуки вместо устройства высоких и дорогих насыпей, создавать деревянные ограждения от снежных заносов, увеличить количество укладываемых шпал на версту пути, соответственно уменьшив вес рельсов и т.п. Но самые большие проблемы при сооружении Транссиба возникали из-за необходимости преодолеть многочисленные водные преграды: крупные реки Иртыш, Обь, Енисей, бесчисленные мелкие речки, болота. В этом вопросе зарубежный опыт был малоэффективен. В Америке на больших реках предпочитали не строить высоких мостов, заменяя их паромы или временными переправами. Для природных условий Сибири, а также целей, поставленных перед Транссибом, это не подходило. К тому же, американские постройки не могли служить образцом, так как по сведениям печати за десять лет с 1878 по 1888 гг. в Соединенных Штатах под тяжестью проходивших поездов обрушился 251 мост, то есть эти сооружения рушились от того, для чего они были предназначены. Оставалось привлечь все имевшиеся знания о Сибири и выработать самостоятельное решение о способе пересечения рек. Вся стратегия проектирования и сооружения Транссиба была тесно увязана с условиями российской действительности, а не являлась догматическим переносом чужих достижений. Железнодорожный мост через Обь — один из первых в России консольных мостов, пролеты которого были перекрыты металлическими конструкциями консольно-балочного типа, изготовленными на Воткинском заводе. Автор проекта моста — Н.А. Белелюбский — разработал способ быстрой замены деревянных конструкций мостов металлическими без остановки движения, сконструировал свободно опирающиеся поперечные балки с устройством при них в горизонтальных связях особых распорок («русский

способ»), создал методику расчета загруженности мостов поездами и т.д.

Несмотря на существенное различие социально-экономических, исторических и других факторов, не дававших нашей стране преимущества перед Америкой, Великая Сибирская железная дорога была построена в специфических для России условиях. Перенос зарубежного опыта можно проследить по трем направлениям: в технической стороне строительства, организации изучения Сибири, колонизации прилежащих местностей. При строительстве учитывались природно-климатические особенности Сибири, принималась во внимание специфика социально-экономических факторов, а именно: дорогу строило государство, причем доминировали военно-политические мотивы. Н.П. Меженинов — начальник строительства Среднесибирского участка железной дороги, в 1889 г. выезжал в США для изучения опыта сооружения железных дорог.

При очевидных плюсах проекта: возможности привлечения отечественных и иностранных капиталов, удешевления проезда и создания условий для ускоренного освоения Сибири и др., существовал определенный риск. Особенность строительства состояла в том, что длиннейшая в мире магистраль пересекала недостаточно изученную, малоосвоенную территорию. Неясным был вопрос о рентабельности магистрали. При отсутствии грузов расходы по содержанию Транссиба могли превысить доходы от эксплуатации. Уже на стадии проектирования имелся в виду вариант, когда в течение какого-то времени, не столько дорога служила бы краю, сколько наоборот.

Современники писали, после постройки Великой китайской стены человеческие руки не создавали более грандиозного сооружения, чем Транссибирская железнодорожная магистраль. *«После открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не отмечала события более выдающегося и более богатого прямыми и косвенными последствиями, чем постройка Сибирской железной дороги».*

30 апреля 1893 г. для строительства железнодорожного моста через Обь близ устья Каменки прибыл первый отряд мостостроителей — квалифицированных рабочих, инженеров и техников, участвовавших в возведении Самаро-Златоустовской железной дороги. Работы по сооружению Западносибирской железной дороги, начатые в июне 1893 г., имевшие плановый срок окончания 1 января 1897 г., *«выполнялись настолько успешно, что временное движение поездов с перевозкой пассажи-*

ров, частных и казенных грузов было возможно открыть: 1) от Челябинска до Кургана на протяжении 241 версты с 24 октября 1893 г.; 2) от Кургана до Омска на протяжении 550 верст с 1 сентября 1894 г. и 3) от Омска до реки Оби на протяжении 582 верст с 1 сентября 1895 г.».

Самым крупным предприятием в Новониколаевске считалось местное железнодорожное депо с мастерскими. В Сибири, где промышленность была развита слабо, железнодорожные депо имели особое значение.

Выгодное расположение города, быстрый рост его торговли и промышленности определили столь же быстрое развитие транспорта в нем. Грузооборот железной дороги увеличился с 1,8 млн пудов в 1897 до 11,2 млн пудов (в два раза больше грузооборота Томска или Красноярска) в 1907. Резкое возрастание перевозок приходится на 1901—1902 гг. Это связано с доставкой хлеба в неурожайные годы из Европейской России на Алтай. В 1905—1906 гг., во время окончания русско-японской войны, когда перебрасывались войска из Манчжурии в центральные районы, также отмечается увеличение числа перевозок. В 1910 г. грузооборот увеличился до 20 млн, а перед Первой мировой войной достиг 35,5 млн пудов. Это составило более 11 процентов грузооборота всей Сибирской магистрали от ст. Иннокентьевской до Челябинска. От $\frac{1}{3}$ до половины всех грузов составлял хлеб. Большая доля его в Новониколаевске перемалывалась на муку, а затем по железной дороге отправлялась дальше. С 1908 по 1912 г. здесь перерабатывалось в среднем по 8,5 млн пудов зерна, отправлялось из города около 5 млн пудов хлебных грузов, а в 1912 г. вывоз превысил 12 млн пудов. И, хотя в военный 1914 год отправление хлеба снизилось до 7246 тыс. пудов, первенство по-прежнему оставалось за Новониколаевском. За ним следовали Челябинск, отправивший 2294 тыс. пудов, и Омск — 2040 тыс. пудов. Преимущественно в зерне хлеб прибывал в Новониколаевск с западного участка Сибирской железной дороги и Алтая, в перемолотом виде отправлялся на восток: в Забайкалье, на Дальний Восток, куда шел основной поток хлебных перевозок. Вывоз хлеба на Запад сдерживался специальными мерами, проводимыми правительством. Так называемый Челябинский тарифный перелом, согласно которому с хлебных грузов, идущих на запад от Челябинска, бралась повышенная тарифная плата, был призван оградить европейский рынок от сибирской пшеницы. С началом строительства Амурской железной дороги вывоз муки в Забайкалье

увеличился к 1910 г. с 2 до 4 млн пудов. Для вывоза хлеба постоянно не хватало вагонов. Создавались большие излишки хлеба, лежавшие мертвым грузом по несколько лет. «Сибирская жизнь» 29 января 1908 г. писала, что *«из-за недостатка вагонов на Новониколаевской станции скопилось много хлеба: до 700 вагонов, часть которого лежит с 1907 г. Все это лежит под открытым небом»*.

Регулярно из Новониколаевска отправлялись в центр «масляные поезда» с вагонами, окрашенными в белый цвет. Новониколаевский масляный район, который экспортировал также продукты маслоделия из Барнаула, Бийска, Камня-на-Оби занимал первое место по экспорту масла. Вывоз масла с 1909 по 1913 г. увеличился на 64,3 процента, составив 2038 пудов, или 45,8 процента вывоза масла из всех районов Сибири. По вывозу лесных материалов Новониколаевск уступал только станции Тайга. Ежегодно отсюда вывозили и более полумиллиона пудов мяса. Поэтому рассматривалась возможность переработки его на месте. Осенью 1912 г. городское управление возбудило ходатайство перед окружным интендантом Омского военного округа о строительстве в Новониколаевске мясной консервной фабрики с производительностью до 15 млн банок консервов.

Среди прибывавших грузов: хлеб в зерне, необработанное железо, каменный уголь, керосин, земледельческие машины, сахар, чай, гастрономические товары, мануфактура.

Большую роль в возникновении нового для Сибири железнодорожного транспорта и рождения города на Оби сыграл речной транспорт. С началом строительства железнодорожного моста из центра в район Кривошекова по рекам Обской системы хлынул поток грузов. Уже летом 1893 г. на пароходах были доставлены рельсы, оборудование, различные строительные материалы, а также паровозы и вагоны для использования на подъездных путях. Под руководством Н.П. Меженинова на правом берегу Оби началось быстрое сооружение пристани и причалов, товарных складов и т.д.

Организационная структура и функции органов управления водными путями строились так: все речные бассейны России еще в 1809 г. были разбиты на 10 округов путей сообщения. Созданный в Сибири десятый округ путей сообщения был в 1822 г. упразднен в связи с организацией нового административного управления этим краем. Водные пути Сибири формально перешли в ведение местных административных органов, а фактически остались безнадзорными. Восстановлен указанный округ был лишь в 1895 г.

В структуре Новониколаевского торгово-транспортного узла водный транспорт занимал не последнее место. Большое количество грузов транспортировалось водным путем. Новониколаевск становится самой оживленной пристанью на Оби уже в 1901 г. В 1910 г. здесь насчитывалось 12 частных пароходств, среди которых отделения буксирных компаний: «Товарищество Рунин-Бейлин»; Мошкина А.А.; Западно-Сибирское пароходство и торговля; Ю.К. Козлова и М.И. Лобанова; Богословское горнозаводское общество; Корнилова; Товарищество на вере «Наследники Е.Г. Морозовой» и др.

Городская пристань по грузообороту уступала на Оби только Омской. Среди грузов преобладали также хлеб, масло и древесина. В 1913 г. грузооборот пристани исчислялся в 21 187 500 пудов, 25 процентов всех грузов составляли плотовые.

Почти половину объема водных перевозок занимал хлеб, поступавший из Алтайского округа, затем древесина и сливочное масло. По Оби Новониколаевск отправлял муку, соль, мануфактурные и бакалейные товары, машины и другие грузы.

Перевозками в Новониколаевске занималось более десятка транспортных контор. Среди них торговые дома «Кухтерин и С-я», «Братья Каменские», «Ив. Любимов», «Российское транспортное общество», «Гергард и Гей» (гл. контора в Камне), «Гартог и Станг» (гл. контора в Томске), «Административное Богословское Горное общество», конторы страховых обществ «Саламандра» и «Россия», «Северное», «2-е Российское общество», «Русское страховое общество». Накануне первой мировой войны Новониколаевск являлся важнейшим распределительным центром самых разнообразных грузов.

По перевозкам пассажиров Новониколаевская пристань была самой крупной в Западной Сибири. За ней следовала Барнаульская. В среднем за пятилетие с 1908 по 1913 гг. Новониколаевская пристань принимала и отправляла ежегодно около 114 тысяч пассажиров. Самые известные пассажирские конторы Новониколаевска в 1912 г. — Пароходство Е.И. Мельниковой; В.Е. Едельштейна; Фуксманка; Плотникова. В 1893 г. Е. И. Мельникова — барнаульская купчиха 2-ой гильдии основала пароходную компанию — первое легкопассажирское пароходство по рекам Западной Сибири. Пароход «Кормилец», первый пароход компании, открыл легкопассажирское сообщение между Тюменью и Томском, пройдя по маршруту 6,5 суток вместо 13, которые требовались другим пароходам. Главная контора компании находилась в Барнауле. В Томске, Бийске, Новониколаевске, Усть-Чарыше работали ее отделения. В 1914 г. в состав

«Обского пароходства Е.И. Мельниковой» входило 11 пассажирских пароходов («Богатырь», «Двигатель», «Горный инженер Воронцов», «Волшебник», «Инженер-механик Гуллет», «Воткинский завод», «Братья Мельниковы» и др., 5 барж, 1 паузок. Ему также принадлежали буксиры «Дедушка» и «Сибиряк» и теплоход «Покорный». Все они плавали между Барнаулом и Томском, Барнаулом и Бийском. Суммарная грузоподъемность флотилии составляла 490 тыс. пуд., а ежегодные перевозки — 3–4 млн пуд. В 1913—1916 гг. пароходство входило в объединение барнаульских и новониколаевских пароходчиков — «Соединенную пароходную К^о», в которой Е.И. Мельникова владела паями на 570 334 руб. (из 1 575 100 руб.). В компании Мельниковой одними из первых в Сибири стали эксплуатировать комфортабельные двухпалубные пароходы «американского типа».

В 1895 г. начал регулярные рейсы между Томском и Тюменью легкопассажирский пароход «Любимец» томского купца В.Е. Едельштейна, в затем его же двухэтажный пароход «Евгений». Владелец крупного предприятия И.Н. Корнилов имел до десятка судов и 40 барж, занимался хлебной торговлей, скупкой пушнины и рыбными промыслами. Купцы Плотниковы, кроме 14 пароходов и буксиров, имели судоверфь в Тюмени и 4 рыбоконсервные фабрики. Предприниматель М.А. Рунин, имевший главную контору в Новониколаевске, занимался отправкой масла в Англию, скупил имущество «Новониколаевского товарищества пароходства и торговли».

В 1900 г. речной флот Западной Сибири насчитывал 132 парохода, в том числе буксирных и буксирно-пассажирских — 98; пассажирских — 6; товарно-пассажирских — 4; товарных — 4 и служебных — 20 пароходов. Наибольшее распространение получили смешанные перевозки грузов и пассажиров одновременно. Этим достигалась полная загрузка судна. Поэтому для сибирских рек чаще заказывали буксирно-пассажирские пароходы, которые имели каюты 1–3 класса, а баржа с грузом шла на буксире. Купить мощные суда могли только состоятельные купцы и предприниматели.

С увеличением грузооборота и пассажиропотока происходит объединение пароходных компаний. В 1898 г. в результате слияния «Товарищества Курбатов и Игнатов», Торгового дома «А. Трапезников и К^о», пароходства «А.Ф. Морозов Н-цы Е.Г. Морозовой» и Торгового дома «Ф.С. Колмогоров Н-ки» возникло «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли». Основной капитал был объявлен в 3 млн руб. Это было самое крупное судоходное предприятие в Сибири. В его рас-

поряжении находились 29 пароходов, 76 барж, 28 паузков, а также шаланды, гусянки, пристанские конторки, здания и т.д. Стоимость имущества оценивалась почти в 2,3 млн руб.

В конце XIX века по общему грузообороту речного транспорта Россия превосходила все европейские страны. Однако по соотношению общего грузооборота к длине судоходных рек многим из них она уступала. До конца 1917 г. подавляющая часть речного и морского флотов России находилась в частных руках. Накануне Первой мировой войны доля водного транспорта в грузообороте всех видов транспорта составляла 42,2 процента. Хлеб, нефть, уголь, руда, лес и другие массовые грузы перевозились по рекам и морям на парусниках, баржах, пароходах — на которых немало было и пассажиров.

Единственным видом внутригородского транспорта был гужевой. Его развитие тесно связано с ростом города. Первые грузы на место будущего поселка привез конный отряд Г.М. Будагова. Первостроители селились в поселках около строящегося моста и у станции Обь. Для того, чтобы обеспечить сообщение между отдаленными частями будущего поселка, появился гужевой транспорт. Извозчики ездили на простых дрожжах с плетеным коробом и брали за проезд по поселку 20 коп., за час езды — 30 коп., за переезд за реку Каменку — 70 коп. В 1895—1896 гг. появился маршрут гужевого транспорта до Переселенческого пункта, сотрудники которого ездили в Новониколаевский за покупками. С открытием движения по Сибирской железной дороге и до пуска в эксплуатацию железнодорожного моста со станции Кривошеково (ныне Новосибирск-Западный) до станции Обь (ныне Новосибирск Главный) зимой пассажиров перевозили на лошадях. Поездка длилась менее часа. Через Обь переправлялись в двух местах. Главный путь, которым 2 марта 1897 г. проехал В.И. Ульянов (Ленин), пролегал мимо строящегося моста через Сузунский подъем (ныне ул. Восход) и р. Каменку. Одни извозчики везли пассажиров сразу на вокзал, другие завозили их домой, угощали чаем, предлагали на время следования тулупы и валенки. Вторая дорога проходила через лог в начале улицы Михайловской (у театра «Красный факел»).

С ростом населения число легковых извозчиков увеличивалось. В 1896 г. их насчитывалось 104, в 1905 г. — 229, в 1910 г. — 289.

Около извоза сложился целый ряд промыслов. В городе работали в разное время от 23 до 115 шорников, 12 экипажных мастеров. В деревне Толмачево развивался колесный промысел, в других селах изготавливали сани и дуги. Лошадей покупали в го-

роде, их количество постоянно росло: от 6838 в 1911 г. до 15 тыс. в 1915 г. Но лучшей конной ярмаркой считалась Дмитриевская (26 октября — 8 ноября) в с. Горюхановском Кузнецкого уезда.

Проблемы гужевого транспорта постоянно учитывались городским управлением. На магазинах устанавливали чугунные кольца, чтобы ямщик мог привязать коня и ждать пассажира. На Базарной площади стояли длинные прясла-коновязи для сотен лошадей. По постановлению Городской Думы от 11 марта 1911 г. на постоянных дворах обязательно устраивались коновязи.

Администрация строго регламентировала правила движения и внешний вид извозчиков. В январе 1903 г. Новониколаевский пристав Поляков запретил быструю езду по улицам. Не способствовало быстрой езде и состояние дорог в поселке. Замостили только центральные улицы, остальные утопали в грязи. Лужи, ямы, рвы засыпали навозом. Змеиногорская и Инская улицы были настолько узки, что на них не могли разъехаться два извозчика.

Извозчик был неотъемлемой частью жизни Новониколаевска и гармонично вписывался в ее общий колорит. Городская управа осуществляла выдачу знаков на право занятия извозом после уплаты установленного сбора: легковым извозчикам, ломовым (которые составляли большинство) и водовозным. К занятию легковым извозным промыслом допускались только лица мужского пола не моложе 18 лет, женщин допускали к содержанию заведений для извоза. В 1910 г. городская управа выдала 289 знаков для легковых извозчиков, 1064 — для ломовых и 22 — для водовозных.

Легковые извозчики разделялись на первый и второй разряды и имели соответствующие знаки. Перворазрядные извозчики летом выезжали в рессорных крытых экипажах, имеющих крылья, кожаные фартуки и фонари, а зимой — в санках, так называемых «американках», с теплым меховым одеялом. Второразрядные извозчики летом выезжали в полурессорных пролетках или коробках на железном ходу, не разбитых, имеющих крылья, кожаные фартуки, кожаную пружинную подушку для сиденья в чистом холщевом чехле, а зимой — на «глухих» санках городского типа. В соответствии с Обязательным постановлением о легковом извозном промысле от 1908 г., одежда извозчиков должна быть *«приличной и состоять из черного кафтана (допускался армяк), подпоясанного кушаком и из кучерской шляпы или шапки»*. При получении извозчиками разрешения на право занятия извозным промыслом, их экипаж, сбруя, одежда про-

ходили проверку в городском общественном управлении и в полицейской части, а лошади — городского ветеринарного врача. Летние экипажи должны были иметь прочные оси, рессоры и шворни, в также крепкие колеса. Лошади не менее 4-х лет от роду должны быть хорошо выезжены, сбруя и упряжь в исправном состоянии, изготовленная из кожи и не связанная узлами. Для легковых извозчиков существовала установленная управой такса. В 1906 г. извозчики за час езды брали 40 коп. Доехать от пристани до вокзала стоило 75 коп., от вокзала до центра — 50 коп., а до Закаменской части — 75 коп. За проезд от Сухарного завода до вокзала платили 1 руб. и т.д. Причем предлагалось взимать полуторную плату в ночное время, в праздничные дни и в распутицу, а извозчикам, имеющим рессорные экипажи с фонарями, добавляли еще четверть платы. Зимними вечерами извозчики ждали пассажиров у костра на пересечении улиц Гудимовской и Кабинетской. Стоянки для экипажей отводились в строго ограниченных местах по указанию полицмейстеров.

21 декабря 1914 г. в День извозчика ямщики собрали 777 руб. 42 коп. в пользу раненых на фронтах Первой мировой войны. Рост цен на фураж обесценил таксу за проезд, установленную городскими властями, и осенью 1915 г. извозчики устроили забастовку с требованием повысить ставки оплаты за проезд. Хотя руководителей забастовки наказали в административном порядке, Дума повысила таксу для ломовых и легковых извозчиков.

Другим видом гужевого транспорта был грузовой (ломовой) извоз. Количество ломовых извозчиков выросло с 400 в 1905 г. до 1064 в 1910 г. Их было в 3,5 раза больше, чем легковых. На станцию Обь они доставляли хлеб, масло, лес, а оттуда везли на склад в с. Бугры промышленные товары. С пристани отправляли хлеб и мануфактуру, по городу доставляли продукты, вещи, строительные материалы.

В 1910 г. появилось Обязательное постановление для лиц, занимающихся водовозным промыслом в г. Новониколаевске. Лицам не моложе 18 лет Городская Управа выдавала постановление Городской Думы о производстве водовозного промысла, три металлических знака с одним номером, а также вывеску «Водовоз», которую следовало прибить на ворота своего дома. Строго определялись места забора воды, вводились наказания за нарушение санитарных правил. Администрация города следила за выполнением санитарно-гигиенических норм, вот почему водовозы и ломовые, перевозившие мясо, проходили ежегодное переосвидетельствование. Перевозчики мяса должны были

иметь удостоверение санитарного врача из места вывоза и справку городского санитарного двора. Запрещалась продажа неклеяемых мясных продуктов. Мясо требовалось привозить в чистых телегах или санях с подстилкой и покрывалом из холста. Продавать его с воза разрешалось только в белом фартуке и в строго определенных местах.

Существовал также ассенизационный обоз, который был создан в ряду мероприятий по прекращению и предупреждению эпидемий и занимался уборкой нечистот, ловлей бродячих собак и т.д. При помощи гужевого транспорта осуществлялись грузовые перевозки, этим, в частности, занимались дровяные извозчики. Кроме того, существовал пожарный и похоронный обозы. Гужевым транспортом осуществлялась и доставка почты. Ежегодно проводились торги на передачу в содержание почтовой станции Новониколаевска. Накануне 1917 г. на ней использовалось 9 лошадей при 6 ямщиках. Если в городе извозчикам запрещалась быстрая езда, то при перевозке почты разрешалась максимальная скорость. Как отмечал писатель И.А. Кушчевский: *«В России любят ездить шибко. В Сибири любят ездить сломя голову: по всему тому малорослые сибирские лошади, круглые, сытые и проворные, далеко превосходят разбитых кляч на русских почтовых станциях»*.

Доставка почты сопряжена была с большим риском. Например, 14 июля 1907 г. недалеко от д. Малые Чемы группа неизвестных совершила нападение на тройку, доставлявшую почту из с. Бердского в Новониколаевск. Нападавшие внезапно открыли огонь из ружей и револьверов. Ямщик погиб, получив 12 ран, но почтальон Мягких оказал сопротивление, выстрелил из револьвера, ранил одного из нападавших и под обстрелом сумел довести почту до поскутины д. Малые Чемы. После нападения неизвестные на лодке уплыли в Новониколаевск. Почтальона за спасение почты наградили премией в 25 рублей.

На Новониколаевский базар, располагавшийся сначала на Старобазарной, а затем на Новой или Базарной (Ярмарочной) площадях, в субботу и воскресенье приезжало несколько тысяч крестьянских подвод. Сельскохозяйственные продукты везли за 200–300 верст с территорий Томского, Барнаульского, Бийского и Каинского округов. За право торговли с каждой подводы брали гривенник. Взвешивание товаров осуществлялось в здании больших весов, где можно было взвесить лошадь вместе с телегой. За эту процедуру с каждого пуда брали копейку. Торговые обороты базаров достигали нескольких миллионов рублей. Движение подвод с левого берега осуществля-

лось через паромную переправу, расположенную на 100 саженой выше моста. Перевоз подводы стоил 10 коп. Два парома с узкими мостками и без освещения занимались переправой. Один из них постоянно затапливался, а 5 августа 1900 г. сорвался и едва не разбился об опоры моста. Многим жителям сутками приходилось ждать переправы. Городской перевоз через Обь с 1905 по 1910 г. сдавался Кабинетом в аренду и не удовлетворял растущим потребностям населения молодого города. В 1910 г. город приобрел в собственность пароход стоимостью 20 400 руб. и баржи общей стоимостью 31 596,9 руб.

Новониколаевск быстро рос, население его постоянно увеличивалось. Требовались дешевые и быстрые средства передвижения. Встал вопрос о строительстве трамвая. В начале января 1914 г. «Первое русское Восточно-Сибирское общество электрических трамваев» предложило построить трамвай в Новониколаевске концессионным способом. Общество уже имело опыт сооружения трамвая во Владивостоке. В результате голосования Городская Дума на своем заседании постановила, что *«находит концессионный способ постройки и эксплуатации трамвая в принципе приемлемым»*. Дума просила А.К. Громадского, одного из двух компаньонов названного общества, представить проект постройки трамвая, что и было сделано к январю 1915 г. Согласно проекту, длина трамвайной линии определялась в 6 верст (4 версты одиночного пути и 2 версты — двойного). Направление линии планировалось по наиболее оживленным участкам города — от вокзала ст. Обь по Михайловской улице через Базарную площадь по Новониколаевскому проспекту на Будаговскую улицу и по ней до ст. Алтайской железной дороги. Плата за проезд предполагалась по 6 копеек за «конец», причем «концом» считался путь от вокзала до Базарной площади центральной части. К строительству намечалось приступить весной 1915 г. при условии утверждения проекта в Томске и Петербурге.

23 января 1915 г. на очередном заседании Городская Дума утвердила комиссию для детального рассмотрения проекта сооружения трамвая и условий его эксплуатации. После тщательного изучения она приняла проект, внося в него отдельные уточнения. Для более основательной проверки проект направили на консультацию к томским ученым, а затем на утверждение в томское губернское управление. Томскому губернатору проект показался «сомнительным и дерзким», о чем он и сообщил в сопроводительном письме в Министерство внутренних дел. Началось длительное путешествие проекта по кабинетам министерств, «дело» продвигалось медленно. В августе 1915 г.

Министерство внутренних дел запросило Городскую Думу о возможности отсрочить строительство трамвая до более благоприятного времени, когда город мог бы обойтись без концессионера. Это поставило под сомнение концессионный метод постройки, единственно возможный в условиях нехватки средств в городской казне, а значит, и саму идею с трамваем. После дополнительного изучения проекта городской голова в телеграмме министру внутренних дел сообщил, что городская дума «находит концессию безусловно выгодной для города», и просил о скорейшем утверждении проекта.

За продвижением проекта в Петрограде следил специальный представитель города Дунин-Марцинкевич, туда же выехал концессионер инженер А.К. Громадский. Удалось пройти Министерство внутренних дел. Приближался строительный сезон 1916 г., а из следующей инстанции — Министерства финансов ответа не было. Наконец, от Дудина-Марцинкевича пришла телеграмма о разрешении строительства на концессионных началах. В феврале 1916 г. было получено разрешение на выпуск облигационного займа на 1,5 млн рублей для строительства трамвая и реконструкции электростанции. С определенными оговорками 21 мая 1916 г. Министерство внутренних дел утвердило проект сооружения трамвая в Новониколаевске на концессионных началах. Но в обстановке хозяйственной разрухи, охватившей страну, осуществление проекта концессионным или другим способом было невозможно. Трамвай в городе появился лишь в 1930-е годы.

В Новониколаевске знали и о таких экзотических для Сибири начала XX в. видах транспорта, как автомобиль и самолет. По сведению томского губернатора, в 1912 г. в Томской губернии, включавшей современные Новосибирскую, Кемеровскую, Томскую области и Алтайский край, имелось 12 автомобилей и 3 мотоцикла. Видимо, один из этих мотоциклов, изготовленный в Бирмингеме в 1908—1909 гг., английской фирмой «Нортон», в настоящее время находится в Новосибирском краеведческом музее (сдан туда в 1972 г. в исправном состоянии).

Летом 1911 г. жители города впервые увидели самолет. Авиатор Я.И. Седов весной 1911 г. выехал в Сибирь для пропаганды достижений авиации. После полетов в Иркутске местный филиал Всероссийского аэроклуба вручил ему диплом. Я.И. Седов стал первым дипломированным авиатором в Сибири. В Новониколаевске он совершил три полета длительностью 4-6 минут. Летательный аппарат «Фарман», на котором совершались эти полеты, представлял собой двухмест-

ный биплан. Как писали газеты, это было двукрылое сооружение из реек, рояльных струн и полотна с 60-сильным мотором и расположенными впереди него скамеечками для пилота и одного пассажира. Самолет приобрели во Франции за 12 тысяч рублей, он весил 35 пудов.

Никогда еще Новониколаевск не видел такого стечения народа. Полеты Я.И. Седова вызвали восторг и удивление горожан.

4

Неотъемлемая составляющая экономической структуры — кредитная система. Являясь следствием торгово-промышленного развития города, она, в свою очередь, ускоряет рост промышленности и торговли. Разветвленная банковская сеть росла в России, начиная с реформ Александра II. Она насчитывала около полутора десятков разных типов кредитных учреждений.

В Новониколаевске особенно быстрый рост кредитной системы начался в период экономического подъема накануне Первой мировой войны. Еще в начале 1906 года единственным источником кредита в городе выступало отделение Сибирского торгового банка. Восемью годами позже здесь работали отделения Государственного, трех акционерных коммерческих и двух акционерных земельных банков. Действовало общество взаимного кредита. В 1917 году открылся городской общественный банк. Чем же различались эти типы кредитных учреждений?

Крупнейший игрок кредитного рынка начала XX века — *Государственный банк*. Он соединял функции современных Сбербанка и Центробанка. Правда, в начале XX века заметно усилилась тенденция превращения его в «банк для банков». Однако он продолжал работать и с отдельными заемщиками, действуя в этом отношении как обычный коммерческий банк. Впрочем, не совсем обычный. Как писал в 1911 году известный новониколаевский предприниматель Н.П. Литвинов, *«в торгово-промышленном отношении в городе будто бы случилась заминка; но это явление случайное, созданное искусственно. Хотя и были случаи, что вывески коммерсантов дополнялись словом «бывшая» в силу стечения несчастных обстоятельств, но этому также, особенно в последний год, помогали акционерные банки. Следствием чего явилась и крепнет мысль среди гласных об открытии Го-*

родского банка, а пока вследствие жалоб и просьб коммерсантов открылось в городе отделение Государственного банка». Дело в том, что Госбанк, справедливо пользовавшийся наивысшим доверием населения, имел возможность держать самую низкую ставку по вкладам, а значит, и по кредитам. Учетная ставка Госбанка колебалась на уровне 5 процентов годовых. Тогда как в акционерном банке едва ли удалось бы взять дешевле, чем под 7–8 процентов.

Как следствие, Новониколаевское отделение постоянно расширяло деятельность. Только за два предвоенных года (1912—1913) число заемщиков Госбанка выросло с 50 до 88. Цифры на первый взгляд невелики, однако здесь важно не только количество, но и качество. Солидные капиталы, ворочавшиеся в Госбанке, диктовали необходимость работать только с крупными клиентами. А привлекательные для клиентов условия создавали такую возможность. Поэтому в Госбанке кредитовались самые солидные предприниматели.

Господствующая форма предпринимательского кредита в то время — учет векселей. Некоторое неудобство этой операции состояло в законодательном ограничении срока векселя двенадцатью месяцами. Очевидно, что кредитовать таким образом крупную промышленность, требующую долгосрочных вложений, крайне трудно. При этом правление Госбанка считало 12-месячные векселя слишком долгими и допустимыми только для Сибири с ее неразвитой инфраструктурой. В Европейской России Госбанк старался не принимать к учету векселя сроком более полугода. Образцом служила Европа, где долгосрочным считалось даже трехмесячное обязательство.

Каждый вексель рассматривался учетным комитетом банка отдельно. Даже если векселедатель и предъявитель располагали кредитом в банке, последний имел право отвергнуть вексель без объяснения причин. В таком случае новониколаевские предприниматели могли обратиться в отделение какого-либо из *акционерных коммерческих банков*. Всего в стране в то время действовало около четырех с половиной десятков банков такого типа, и по суммарному балансу они далеко опережали любые другие негосударственные кредитные учреждения. Благодаря акционерному способу формирования основного капитала они располагали такими средствами, которые позволяли им кредитовать крупнейшую промышленность на всероссийском уровне. Поэтому преимущественно акционерные коммерческие банки сосредотачивали свои действия в центре страны.

В Сибири, и в Новониколаевске в частности, работали отделения трех из них: Сибирского торгового, Русско-Азиатского и Русского для внешней торговли.

Отделения коммерческих банков не были полностью автономны. Они всегда могли запросить из центра недостающие средства либо, напротив, перевести туда излишние вклады. Таким образом, происходило перераспределение средств между регионами. Любопытная подробность: Сибирь относилась к числу наиболее капиталонедостаточных регионов, но в целом коммерческие банки забирали из Сибири больше капиталов, чем вкладывали. Однако в Новониколаевске положение оказалось обратным. Только два из трех перечисленных банков к началу 1914 года вложили в хозяйство города более пяти миллионов рублей, привлеченных из других частей страны (что в 3,2 раза превосходило сумму капиталов, собранных ими в Новониколаевске в качестве вкладов). Такова была инвестиционная привлекательность Новониколаевска, обусловленная быстрым ростом городской экономики.

Особую нишу на кредитном рынке занимали *акционерные земельные банки*. Само их название говорит об ипотечном характере их кредита. Земельные банки выдавали ссуды под залог недвижимости, которая, как известно, долго не теряет стоимость. Это позволяло им растягивать погашение ссуды на десятки лет.

При всей привлекательности долгосрочного займа земельные банки остались в кредитной жизни Новониколаевска на вторых ролях. Одной из причин тому явилась сама технология ипотечного кредитования. Долгосрочность ссуд заставляла банкиров привлекать средства не в виде краткосрочных вкладов, а посредством закладных листов. Эта разновидность ценных бумаг на предъявителя подлежала оплате через определенный длительный срок и снабжалась отрывными купонами на периодическое получение дохода. Ссуды из земельных банков выдавались как раз закладными листами или деньгами по биржевому курсу листов. А поскольку этот курс держался на 5-10 процентов ниже номинала, стоимость ссуды для заемщика значительно повышалась.

Существовало и другое препятствие широкому развитию деятельности земельных банков. Речь идет о государственном регулировании, преследовавшем сразу две цели. Одна — общая для всей кредитной системы: неусыпным надзором предотвратить возможное разорение банков. Вторая — особенная для банков земельных: подтолкнуть их к выдаче ссуд именно

под сельские земли, тем самым предельно облегчив кредит помещикам. Цели определяли средства. Во-первых, кредиты земельных банков под городскую недвижимость ограничивались третью всех ссуд (за этим бдительно следила Особенная канцелярия Министерства Финансов по кредитной части). Во-вторых, в одной губернии дозволялось действовать только двум земельным банкам. В Новониколаевске работали агентства Ярославско-Костромского и Нижегородско-Самарского.

До сих пор речь шла о «варягах» — банках, головные отделения которых располагались в Европейской России. Однако в городе существовали и местные кредитные учреждения. В октябре 1905 года министром финансов В.Н. Коковцовым был утвержден устав Новониколаевского торгово-промышленного общества взаимного кредита. Эти общества (ОВК) переживали тогда настоящий бум: к 1914 году их численность перевалила за тысячу. В немалой степени такой успех обусловлен их направленностью на мелких и средних предпринимателей. На тех, кому трудно было получить доступ в солидные банки. Особенность устройства ОВК связана со способом образования основного капитала. Он составлялся из взносов самих членов ОВК, желавших получить кредит. Размер взноса — не менее 10 процентов требуемого кредита. На собранный таким образом капитал привлекались вклады, за счет которых и появлялась возможность кредитовать участников общества.

В 1906 году минимальный необходимый собственный капитал был собран, и Новониколаевское общество начало работу. Система первоначальных взносов повышала фактическую стоимость кредита на 10 процентов против учетной ставки. К тому же капиталов все равно не хватало — приходилось иной раз занимать значительные суммы в Государственном и коммерческих банках, и это тоже заставляло общество держать более высокие ставки, чем в крупных банках. Именно поэтому членами общества были сплошь мелкие предприниматели. Те, кто имел доступ в более крупные банки, предпочитали менее дорогой кредит. Тем не менее, недостатка в заемщиках у Новониколаевского ОВК не наблюдалось. Через пять лет в нем уже состояло 359 членов, а еще через три года — 510. Еще быстрее рос баланс, к началу 1914 года переваливший за миллион рублей. Некоторый спад произошел после начала Первой мировой войны: население спешно кинулось изымать вклады, сумма которых сократилась в обществе на четверть. Однако к концу года, когда публика убедилась в устойчивости банка, вклады вернулись на прежнюю отметку.

Принцип взаимности, положенный в основу обществ взаимного кредита, обусловил коллегиальность управления. Совет и правление общества выбирались на общем собрании членов; таким же путем решались принципиальные вопросы. Таким образом, каждый участник ОВК участвовал в управлении обществом. Обратной стороной медали являлась ответственность каждого участника по возможным долгам общества — всем его имуществом в размере полученной им ссуды. Впрочем, членам Новониколаевского общества не пришлось пожалеть о своем решении. Уже в 1910—1911 годах общество не только понизило процент по ссудам, но и выдало участникам прибыль: 8 процентов годовых. Кстати, не менее 10 процентов прибыли общества, согласно уставу, отчислялось *«на воспитательно-образовательные учреждения в Новониколаевске»*.

Общество вело активные корреспондентские отношения с банками других городов, пересылая им векселя на комиссию и принимая, в свою очередь, от них на комиссию векселя, выданные в Новониколаевске, но учтенные в других городах. Взаимодействие с «внешним миром» обеспечивалось и участием в Центральном банке обществ взаимного кредита. Кредиты Центробанка оказали Новониколаевскому обществу громадную, по признанию правления, поддержку. Центробанк возник на тех же основаниях, что и обычное общество: каждый пайщик мог получить кредит, в 10 раз больший его взноса в основной капитал. При этом пайщиками выступали не отдельные лица, а общества взаимного кредита. Одним из главных доводов в пользу объединения был тот факт, что в одно и то же время одни ОВК кредитовались в коммерческих банках, а другие — держали в них свободные средства. Начиная с 1909 года, перераспределение капиталов между обществами стал производить Центробанк. Он же смог привлечь в систему ОВК дополнительные капиталы от Государственного и коммерческих банков.

Подобно Государственному и акционерным коммерческим банкам, ОВК нацеливалось преимущественно на предпринимателей, хотя и не таких крупных. Преимущественное кредитование предпринимателей было прописано уже в первом параграфе устава общества. И действительно, торговцы и промышленники составляли к концу 1914 года 50 процентов членов Новониколаевского общества и держали в свои руках почти 60 процентов кредита общества. Как следствие, основной формой займа в обществе являлся учет векселей, которые составляли в 1914 г. более трех четвертей актива.

Наконец, еще один банк являлся городским в полном смысле слова — не только по району деятельности, но и по принадлежности. Речь идет о *городском общественном банке*. Новониколаевский городской банк тоже был не единичным явлением, а представителем многочисленной группы кредитных учреждений. По всей России число городских банков к началу Первой мировой войны превышало три сотни. Всех их объединял ряд законодательно закрепленных особенностей. Первая из них — принадлежность городу. Средства в основной капитал городского банка отчислялись из городского бюджета, принципиальные решения по развитию банка принимала городская дума. Она же избирала правление, непосредственное взаимодействие с которым по текущим вопросам осуществляла городская управа. Утверждению думы подлежали ежегодные отчеты банка. Дума же выбирала ревизионную комиссию для проверки этих отчетов. На городские нужды поступала прибыль банка. В уставе Новониколаевского городского банка оговаривалось, в частности, отчисление 30 процентов прибыли на содержание учебных заведений (прежде всего технических и ремесленных), 18 процентов — в пользу благотворительных учреждений, еще 20 процентов — в городской бюджет.

Постановление об открытии городского банка с отчислением в его основной капитал 50 тыс. руб. было принято местной думой еще 5 августа 1913 года. Однако устав банка, хотя и типовой, должен был получить утверждение в Министерстве финансов. Это произошло лишь в сентябре 1914 года. К тому времени страна уже была втянута в войну, и деньги, выделенные для создания банка, пошли на неотложные расходы по содержанию войск и другие военные нужды. Но война же подчеркнула и необходимость городского банка. Городскому управлению потребовался надежный и недорогой источник кредита для развития продовольственных операций, вызванных ухудшением снабжения (закупка товаров первой необходимости и продажа их населению по твердым ценам). Учтя, что при займе денег в городском банке город получит часть уплаченных по займу процентов назад в качестве прибыли банка, дума 29 сентября 1916 года назначила открытие действий городского банка на начало следующего года.

Первого февраля 1917 года городской банк, наконец, начал работу. Весь персонал состоял из директора, двух его товарищей (заместителей), нескольких членов учетного комитета и технического персонала. Они занимали несколько комнат на втором этаже Городского торгового корпуса — в том же

здании, на котором красовалась вывеска Государственного банка. При этом для директора и его товарищей работа в банке не должна была становиться основным видом деятельности. Основным источником их дохода оставалась собственная предпринимательская деятельность. Поэтому, например, бухгалтер получал в банке такое же жалованье, как оба товарища директора вместе взятые. Такой подход преобладал на начало XX века и в других банках. Он обусловил установление личной унии между городским банком и обществом взаимного кредита. Первым директором городского банка стал известный новониколаевский купец, учредитель торгового дома «Унжин и К^о», гласный городской думы Д.С. Унжин. В обществе взаимного кредита он входил в число девяти членов руководящего Совета. Следующим директором избрали инженера С.З. Крюкова. Его отец, крупный купец З.Г. Крюков, возглавлял правление Новониколаевского ОВК.

Итак, незадолго до революции Новониколаевский банк принял первых клиентов. Недолгие годы его работы все же успели проявить такую исключительную особенность городских банков, как совмещение принципиально разных видов кредитования. Коммерческого — это тот самый учет векселей, преобладавший в Государственном и коммерческих банках, а также ссуды под залог товаров. И ипотечного — в виде ссуд под недвижимость и учета соло-векселей с недвижимым обеспечением.

Городские банки не выпускали закладных листов, и основным способом привлечения капиталов у них выступали вклады, в основном — краткосрочные. Между тем ссуды под недвижимость по самой своей сути должны быть долгосрочными. Сочетание краткосрочных активов с долгосрочными пассивами представляло риск банкротства в случае массового востребования вкладчиками своих денег. Это всегда беспокоило Министерство финансов, которое считало городские банки учреждениями коммерческого кредита. И все-таки правительство мирилось с этим исключением ввиду острого недостатка кредита за пределами столиц, особенно кредита под недвижимость. В то же время, проводились и ограничительные меры. В частности, предельный срок ипотечного кредита у городских банков составлял 12 лет — в несколько раз меньше, чем у земельных банков.

Учет векселей означал обычно кредитование предпринимателей. Ипотекой пользовались как простые обыватели (не торговцы), так и предприниматели, уже исчерпавшие свой вексельный кредит. О какой бы категории заемщиков ни шла речь, из числа клиентов городского банка выпадали крупные

клиенты. Причиной тому стал малый собственный капитал банка (50 тыс. руб.). Для примера: минимально допустимый капитал акционерного коммерческого банка составлял 500 тыс., а действительные их капиталы были на порядки выше. К тому же надо учитывать, что законодатель ограничивал кредит одному лицу десятью процентами собственного капитала банка (для уменьшения риска потерь от разорения одного клиента). Так что предельный кредит, который мог предоставить Новониколаевский банк, составлял 5 тыс. руб. Солидных купцов это не привлекало. Именно размер капитала как препятствие расширению операций стал основной проблемой банка. Слабое развитие операций привело к тому, что прибыль городского банка в 1918 году составила 7,6 тыс. руб., в то время как расходы на его содержание — 34,3 тыс. руб. Учтя мнение правления банка и членов ревизионной комиссии, дума в апреле 1919 года постановила увеличить основной капитал до 100 тыс. руб., что и было выполнено в течение нескольких месяцев.

Клиентура городского банка в значительной степени совпадала с клиентами ОВК. Оба они кредитовали в основном мелких и средних предпринимателей. При этом городской банк предоставлял более удобные условия, поскольку располагал правом производить более широкий круг операций — не говоря уже о необходимости для членов ОВК делать начальный взнос. В то же время, спрос на кредит был столь велик, что оба этих учреждения вполне уживались.

Говоря о кредитных учреждениях города, стоит еще упомянуть *Новониколаевский союз кредитных кооперативов* (возникший не позднее 1916 года). Кредитная кооперация, преимущественно в форме кредитных товариществ, получила чрезвычайно широкое распространение в сельской местности в начале XX в. Причиной тому стала целенаправленная политика Госбанка по развитию крестьянского хозяйства. Основой пассивов кредитных товариществ служили льготные займы из Госбанка. По сути, кредитные товарищества выступали его посредниками в деле кредитования крестьянства. Что же касается Союза кредитных кооперативов, то в его деятельности четко проявилась тенденция сращивания кооперации кредитной и производственной. Союз не только занимался вексельным кредитованием своих участников, но и участвовал в посреднических операциях по оптовой закупке нужных кооператорам товаров и сбыту производимого хлеба. Помимо вкладов участников, ему удавалось привлекать для своих операций займы из разных банков. К ноябрю 1917 года в Союзе состояло 107 кредитных и

ссудо-сберегательных товариществ и 7 их объединений. В сентябре оформился и Союз сибирских кредитных союзов.

В первые месяцы после установления советской власти, несмотря на декрет Совнаркома от 14 декабря 1917 года о национализации банков, прежняя кредитная система сохранялась. Совет городского хозяйства при Новониколаевском Совете рабочих, солдатских и крестьянских депутатов даже занимал в феврале-марте 1918 года деньги в коммерческих банках. Но в марте же старые кредитные учреждения, во исполнение постановления СНК, были закрыты. Банковская система восстановилась после свержения советской власти в результате майского мятежа белочехов. Однако условия гражданской войны не позволяли системе работать нормально. Документы свидетельствуют о тяжелом положении с деньгами осенью 1918 года: в городе не хватало наличности. Все банки, включая даже и Государственный (колчаковского правительства), рассчитывались чеками. Окончательная ликвидация дореволюционных кредитных учреждений произошла в конце 1919 г. в связи с восстановлением в городе советской власти.

Л и т е р а т у р а :

Бочанова Г.А. Обработывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX — начало XX вв.). Новосибирск, 1978.

Горюшкин Л.М., Бочанова Г.А., Цепляев Л.Н. Новосибирск в историческом прошлом (конец XIX — начало XX в.). Новосибирск, 1978.

Горюшкин Л.М., Бочанова Г.А. Так начинался Новосибирск. Конец XIX — начало XX в. Новосибирск, 1983.

Катионов О.Н., Кузнецова Ф.С. Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области. Новосибирск, 1997, с. 48-58.

Кириллов А.К. Городские банки Западной Сибири (вторая четверть XIX — начало XX века). Новосибирск, 2003.

Левобережье Новосибирска. Страницы истории. Под ред. В.Н. Шумилова. Новосибирск, 1999.

Новосибирск. 100 лет. События. Люди. Отв. ред. Л.М. Горюшкин. Новосибирск, 1993.

Ноздрин Г.А. Заштатный город Колывань (вторая половина XIX — начало XX в.) // Вопросы истории Сибири XX века. Новосибирск, 1999, с. 3—16.

Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX — начала XX вв. Томск, 1975.

Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск, 1983.

Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Исторический очерк. СПб., 1903.

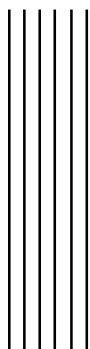
Скубневский В.А. Новониколаевск: основание города многофункционального типа // Новосибирская область в контексте российской истории. Новосибирск, 2001, с. 16-22.

Скубневский В.А., Гончаров Ю.М. Города Западной Сибири во второй половине XIX — начале XX в. Ч. 1. Население. Экономика. Барнаул, 2003.

Щеглова Т.К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX — начале XX века. Барнаул, 2001.

В.А. Ламин

**СИБИРЬ И ТРАНСПОРТ
ДО РЕШЕНИЯ
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ВОПРОСА»**



По подсчетам известного норвежского исследователя Арктики Ф. Нансена, начиная с XVI в. «русское государство в среднем увеличивалось приблизительно на 128 квадратных верст в день, или на 46800 квадратных верст в год, что в семь лет составляло пространство, равное по величине королевству Норвегии. И так продолжалось без перерыва, пока Россия не достигла своей теперешней величины — около двадцати миллионов квадратных верст». Одним из первых, а в числе других, самым крупным территориальным приобретением России была Сибирь.

До последней четверти XVIII века сообщение между Россией и Сибирью осуществлялось по трассе, проложенной первыми поколениями русских землепроходцев. От Тобольска до устья Иртыша, вверх по рекам Обь и Кеть через Маковский волок в Енисей. Обустройство этого пути, считавшегося наезженной дорогой, отличалось чрезвычайно низким уровнем. Мостовые переправы через многочисленные реки отсутствовали. Дорожного полотна, даже в самом примитивном значении этого термина, не было. Весенне-осенняя распутица парализовала ямскую гоньбу на сухопутных участках трассы. Ледостав и ледоход делали невозможным сплав по рекам. Езда по Сибири и, прежде всего, транспортировка грузов осуществлялись преимущественно в зимний период, по санному пути. Зимой за ходовой день санный обоз в хорошую погоду продвигался вперед на 40–45 верст, а путешественник, отважившийся отправиться в эту дорогу налегке, лишь с личным багажом, мог надеяться на скорость вдвое большую.

Десять тысяч верст «транспортной пустыни», простирающейся от ворот северной столицы России до берегов Тихого океана, оставались не затронутыми дорожным обустройством вплоть до XVIII в. Лишь двести лет спустя после «приобрете-

ния» Сибири, были впервые предприняты усилия, направленные на радикальное разрешение проблемы создания «правильного» транспортного сообщения с Сибирью и через Сибирь. Радикального, разумеется, в пределах возможностей существовавшей к тому времени техники сухопутных транспортных сообщений.

Великим, но по-прежнему весьма неповоротливым детищем этих усилий явилось сооружение Московского колесного тракта. Трасса его пролегла значительно южнее, в сравнении с маршрутом «наезженной дороги». Первостепенное значение придавалось обустройству пути ямскими заведениями, спрямлению его отдельных участков, формированию дорожного полотна, строительству мостовых переходов и паромных переправ. И, хотя транспортные средства остались неизменными — зимой санная, а летом колесная повозка, результаты этих и других подобного рода мер не замедлили сказаться. Скорость движения по Московскому тракту, в сравнении с прежней дорогой, действовавшей по трассе, проложенной первыми землепроходцами Сибири, заметно возросла.

Прежние рекордные показатели скорости, достигавшиеся при благоприятном стечении погодных условий и ямской службы, стали нормой. Объем грузоперевозок по Московскому колесному тракту из года в год постепенно и неуклонно возрастал. К концу своего полуторавекового существования годовой грузооборот на Томском—Иркутском участке тракта превысил 60 тыс. тонн. Московский колесный тракт, как и ранее существовавший путь по рекам и волокам, находился под определяющим воздействием природно-климатических факторов. Основной объем грузоперевозок по нему выполнялся зимой по санной дороге. Осенью, весной и летом с началом уборки урожая, весенне-полевых и затем сенозаготовительных работ крестьянский извоз сокращался до минимума. С наступлением распутицы дорожное полотно превращалось в непроезжую полосу грязи. В период ледостава и ледохода на реках движение замирало. Таким образом, эксплуатация Московского колесного тракта по-прежнему отличалась явно выраженным сезонным характером. И, если судить по величине объема грузоперевозок, выполнявшихся в период с ноября до марта месяца, его следовало бы именовать не колесным, а санным трактом, т.е. зимником. Регулярность грузоперевозок, на которую делалась главная ставка при его устройстве, оставалась недостижимой.

В связи с примитивным состоянием техники сухопутных транспортных сообщений и очевидными явно ограничен-

ными возможностями их совершенствования, на рубеже XVII—XVIII вв. рождается и получает развитие принципиально новое направление транспортного строительства. В ряде западноевропейских стран с весьма развитой сетью речных систем возникают и реализуются проекты гидротехнического транспортного строительства. Новый вид сообщения по искусственным водным путям не отличался высокими скоростями, но завоевывал все большее число сторонников ввиду явного превосходства при транспортировке массовых и крупногабаритных грузов. К тому же в условиях сравнительно мягкого климата Западной Европы и продолжительного навигационного периода эксплуатация искусственных водных систем отличалась весьма высокими коммерческими показателями.

Этот новый угол зрения на будущность формирования сети внутренних путей сообщения постепенно и все более широко распространялся в России. В начале XVIII в. предпринимаются усилия по изысканию трассы канала, соединяющего Волгу с Доном, и шлюзованной системы между Балтийским и Белым морями. По ряду причин эти грандиозные начинания не получили развития. Однако ряд других проектов сооружения искусственных водных путей при преемниках Петра I успешно воплощается в жизнь. С завершением строительства Мариинской системы открылся сплошной водный путь из северной столицы России в Волго-Камский речной бассейн, из которого по притокам Камы, стекающим с Урала, как предполагалось, было «рукой подать» до Обь-Иртышской речной системы. Довольно высокий, но сравнительно короткий, длиной всего 8 верст, Уральский водораздел между Волго-Камским и Обь-Иртышским речными бассейнами представлялся не столь уже непреодолимым препятствием. В случае же успешного «прорытия» его возникал непрерывный водный путь, обеспечивающий беспрепятственный транспортный выход из Петербурга через центральные районы Европейской России и промышленный Урал в Сибирь.

Одним из наиболее энергичных пионеров разработки обоснований практической возможности и конкретных вариантов прокладки соединительных шлюзованных систем, *«исправляющих неправильное течение великих сибирских рек»*, являлся генерал-майор О.И. Новицкий. Эти идеи, изложенные им в 1797 г. в специальном докладе, получили широкое распространение в кругах торгово-промышленной общественности Европейской России, Урала и Сибири. Не остались в стороне и правительственные структуры.

В 1814 г. по заданию и на средства Главного управления путей сообщения под руководством полковника Ф. Риддера были произведены изыскательские работы на предмет возможности «прорытия» соединительного канала между Обью и Енисеем по трассе волока на водоразделе их притоков Тыма и Сыма. Материалы изысканий, собранные экспедицией Риддера, не отличались исчерпывающей полнотой, необходимой для технического проектирования. К тому же многочисленные оппоненты не без оснований указывали на необходимость постановки натурных изысканий на других волоках между Обью и Енисеем. В итоге представленный Риддером вариант трассы строительства соединительного канала практического развития не получил. Правда, и предложения оппонентов, несмотря на настойчивость и энергичность, далее оживленного обсуждения в прессе, к практической реализации не продвинулись.

В правительственных канцеляриях, ведавших вопросами транспорта, сочли необходимым сосредоточить первоочередные усилия на изучении возможностей устройства соединительного канала между Волго-Камской и Обь-Иртышской речными системами. Первоочередность сооружения уральского участка сквозного глубоководного пути определялась спецификой формирования сибирского грузопотока и сложившейся практикой его транспортного обслуживания.

Значительная часть грузов сибирского происхождения и грузопотока, следовавшего через Сибирь транзитом из Кяхты в европейские районы России, формировалась в осенне-зимний период. Опыт перевозок по Московскому тракту показывал, что за 120-140 дней более или менее надежной работы зимнего санного пути от ледостава до весеннего паводка лишь небольшую часть товаров, следовавших из Восточной Сибири, являвшейся основным грузообразующим районом, представлялось возможным доставить в конечные пункты назначения в Европейской части страны. Подавляющая же масса сибирских товаров, предъявлявшихся с установлением санного пути к перевозке, накапливалась в течение зимы на многочисленных пристанях Обь-Иртышского бассейна. С началом навигации грузы, зимовавшие на пристанях, по рекам, а другие с окончанием весенней распутицы — по суше направлялись к уральскому участку Московского тракта. В результате напряженность грузопотока на этом участке достигала чрезвычайно высокой величины. Транспортировка грузов через Урал являлась самым узким местом слабой и прерывистой нити Москов-

ского тракта, соединявшего пробуждавшуюся к хозяйственной жизни Сибирь с рынками Европейской части страны.

Прокладкой судоходного канала через Уральский водораздел предполагалось разрешить сразу несколько наиболее актуальных проблем организации грузоперевозок между Сибирью и центральной Россией. Во-первых, за счет судоходства увеличивалась пропускная способность уральского транспортного перегона. Во-вторых, исключалась необходимость двойной-тройной перевалки грузов с суши на воду и обратно. Груз, принятый к перевозке в любом из пунктов судоходной части Обь-Иртышского бассейна, мог беспрепятственно следовать на юг России вплоть до Астрахани и на север до Петербурга. В-третьих, разветвленная речная сеть Обь-Иртышского бассейна открывала возможности для организации водного сообщения с самыми удаленными районами обширной Западно-Сибирской равнины.

Попытку овладеть ключами от транспортных ворот в Сибирь первыми предприняли владельцы Ревдинских железнорудных заводов. По их заданию и на их средства в 1815 г. параллельно с прокладкой технологического водовода были произведены изыскания и составлен технический проект строительства судоходного канала между реками Чусовой, впадающей в Каму, и Исетью — притоком Тобола. Однако Главное управление путей сообщений, куда ревдинские заводчики обратились с ходатайством о финансировании строительства, просьбу о субсидии и сам проект отклонило.

В противовес инициативе ревдинских заводчиков Главное управление путей сообщения наметило соединение Чусовой с Исетью через Гальянское озеро, реки Магаловку и Северный Сисерт. Стоимость строительства была определена в 34 млн рублей. Однако правительственный вариант был подвергнут резкой критике в прессе. Многочисленные оппоненты решительно настаивали на ревдинском варианте трассы сооружения соединительного канала, который впоследствии получил название Исетского проекта. Кроме устройства 8-километрового «прокопа», соединяющего реку Чусовую с истоком реки Решетки по трассе так и незавершенного строительства ревдинского водовода, предлагалось возвести 110 большемерных шлюзов, из них 51 на западном склоне Урала и 59 на восточной стороне. Дноуглубительными, гидротехническими и другими регулирующими речной сток работами планировалось охватить всю соединительную систему, начинавшуюся в 40 км от Перми и заканчивающуюся у Тобольска, общей протяженностью 1472 версты. Ори-

ентировочная стоимость проектировавшегося сооружения определялась в 60 млн рублей.

Дискуссия вокруг вопросов экономической целесообразности и технической возможности реализации Исетского проекта, возникшая в 1815 г., продолжалась более полувека. Многочисленные просьбы о выделении субсидий на сооружение Исетского канала, заявлявшиеся в правительство вплоть до 1878 г., решительно отвергались. Проектно-изыскательские работы практического развития не получили, и строительство грандиозного даже по современным масштабам гидротехнического объекта начато не было. Правда, острая полемика в среде журналистов и в кругах инженеров путей сообщения не утихала еще долго. Однако коммерсанты и промышленники, ранее энергично ратовавшие за срочное осуществление Исетского проекта, после 1878 г., когда в Екатеринбург «к порогу сибирской транспортной пустыни» пришла железная дорога, утратили к нему былой интерес и поспешили выйти из игры. А у ответственных лиц правительственного ранга хватило благоразумия, чтобы понять бесперспективность этого сооружения. Оно не могло бы выдержать конкуренции со стороны железных дорог, сеть которых бурно развивалась в Европейской части страны.

Несколько иным образом разрешалась судьба проекта сооружения судоходного канала между Обь-Иртышской и Ангара-Енисейской речными системами. В продолжение 60 лет после первой проектно-изыскательской рекогносцировки на Тымско-Сымском волокe главные усилия пропагандистов проекта создания глубоководного транзитного сообщения через всю империю сосредоточивались на Исетском проекте. Обь-Енисейский соединительный канал почти единодушно относился ко второй очереди строительства. Фактически лишь в Томске и Енисейске сохранялись очаги, откуда продолжала инициироваться идея проекта соединения Оби и Енисея судоходным каналом.

Один из наиболее энергичных пропагандистов строительства Обь-Енисейского канала енисейский купец П.Е. Фунтусов в 1872—1873 гг. на собственный счет организовал изыскательские работы в районе Маковского волока и водораздела рек Озерной и Малого Каса. В результате экспедиционных изысканий подтвердилась «достоверность» свидетельств местных жителей о «естественном соединении» бассейнов Оби и Енисея через реки Озерную и Малый Кас, вытекающих из одного и того же водораздельного озера и впадающих в Кеть и Большой Кас, соответственно, притоки Оби и Енисея.

В 1874 г. Фунтусов при энергичном содействии Томского управления путей сообщения заявил ходатайство о финансировании дальнейших проектно-изыскательских и строительных работ и вознаграждении заявителя особыми привилегиями в праве пользования будущим каналом и природными ресурсами в его зоне. Вопреки к тому времени весьма широко распространенному общественному мнению о бесперспективности подобных начинаний, несмотря на то, что за проектом транзитного глубоководного пути прочно закрепилось ироническое название «водной феерии», реакция правительства на ходатайство Фунтусова оказалась не только скорой, но и, что было совершенной неожиданностью, положительной.

Уже в следующем году были организованы и направлены в район изысканий две экспедиции под руководством инженера Мошкова и лейтенанта А.К. Сиденснера. А в 1877 г. еще одна, которую возглавил инженер Б. Аминов. В результате сопоставительного изучения материалов экспедиционных работ Кеть-Касский вариант сооружения соединительного канала был признан наиболее приемлемым.

В соответствии с первоначальным вариантом технического задания на проектирование, составленным под руководством Аминова, по каналу планировалось пропускать суда длиной до 22 сажен, шириной 3,5 сажени с осадкой до 7 четвертей. Стоимость строительных работ определялась в 10 млн рублей.

Государственный Совет, рассмотрев проектные показатели строительства, уменьшил длину шлюзовых камер до 10 сажен, а максимальную осадку до 5 четвертей. Максимальная грузоподъемность судна, способного пройти шлюзы, сократилась с 18 тыс. до 5 тыс. пудов.

В 1888 г., еще задолго до завершения строительства Обь-Енисейского канала, по нему в порядке рекламы был организован рейс двух пароходов. Итог этого рекламного перехода оказался малоутешительным. Один из пароходов, отправившийся в рейс по весеннему паводку, пробуксировал баржу с грузом муки в 2,5 тыс. пуд. по всему пути из Оби в Енисей. Другой же из-за малых габаритов шлюзовых камер и спада воды войти в шлюзованную систему не смог. Этот опыт также показал, что в летний период максимальная грузоподъемность пропускаемых по Обь-Енисейскому каналу судов будет составлять не более 500 пуд., т.е. столько же, сколько конный обоз, обычно состоявший из 25 подвод по 20 пуд. груза на каждой, на Московском колесном тракте.

Однако строительство упорно продолжалось. К 1893 г. между рр. Кетью и Малым Касом было построено 12 шлюзов, а затем еще два. Более того, руководствуясь перспективными соображениями, проектировщики и строители увеличили размеры некоторых шлюзов в длину до 14 сажен и на осадку до 6 четвертей. Однако, поскольку остальные шлюзы сооружались в точном соответствии с минимальными параметрами, заданными Госсоветом, произведенная в ходе строительства корректировка размеров отдельных шлюзовых камер в сторону увеличения, практического эффекта иметь, конечно, не могла. На просьбу проектировщиков о дополнительном финансировании для возведения вспомогательных гидротехнических объектов и дноуглубительных работ на реках Озерной, притоке Кети, и Большом Касе, впадающем в Енисей, глубина фарватера на которых в летний период составляла 2,5–3 четверти, Госсовет ответил категорическим отказом. В результате максимальная осадка пропускаемых судов оказалась вдвое меньшей, чем устанавливалось утвержденным Госсоветом проектным заданием.

Жизнь Обь-Енисейского канала оказалась значительно короче, чем история его проектирования и строительства. *«Коммерческо-грузового судоходства по каналу, собственно говоря, не производилось, — писал П. Чубинский в книге «Непрерывный водный путь от С-Петербурга до оз. Байкал, — а были только опыты пропускной его способности. Отдельные судовладельцы на собственный страх и риск пускались во время весеннего паводка в плавание по каналу, но эти попытки не всегда заканчивались благополучно».*

Будущее транспортного освоения Сибири в период после мощного подъема железнодорожного строительства в европейской части страны на рубеже 60–70-х годов XIX века, представлялось через призму необходимости сооружения железнодорожной магистрали через всю Сибирь. Этот угол зрения господствовал в широких кругах общественности.

Несмотря на то, что вопрос о времени начала строительства Сибирской железной дороги по-прежнему оставался открытым, сомнения относительно технической возможности ее постройки представлялись преувеличенными. Определенным свидетельством, укреплявшим уверенность в том, что вопрос о постройке Сибирской железной дороги приближается к положительному разрешению, являлась практика проектно-исследовательской подготовки перспективного железнодорожного строительства в европейской части России.

В 1878 г. стальная колея пришла в Екатеринбург, вернулась проектно-изыскательская подготовка под строительство Екатеринбург-Тюменской железнодорожной линии. И, наконец, в 1880 г. состоялось предварительное решение о постройке Сибирской железной дороги, вызвавшее, несмотря на неопределенность времени начала строительства, громадное оживление в среде давних пропагандистов проекта. *«Как отрадно чувствуется всем нам, сибирякам, — отмечал в этой связи известный казахский просветитель и ученый Ч.Ч. Валиханов, — что эта необъятная ширь сибирской земли, одна из главных преград к распространению образования между массами обитателей края, теперь начнет уничтожаться с постепенным введением железнодорожных путей! — Тогда быстрее будет совершаться и то важное историческое явление в жизни народов — это объединение широких элементов Сибири с элементом русским».*

Окончательное разрешение вопроса о строительстве Сибирской железной дороги «вынашивалось» еще целое десятилетие. К этому времени, как с глубокой иронией отмечал один из анонимных сторонников незамедлительного осуществления проекта, *«вопрос о Сибирской железной дороге успел пережить не только “земскую давность”, но давно уже “достиг совершенности”, а ко времени постройки Сибирской железной дороги, — если таковая, как это предполагается, даже и начнется в будущем году, — ему, этому вопросу, будет “ровно тридцать лет и три года”».*

О неотвратимой будущности преодоления сибирских пространств великой железнодорожной магистралью оповещали все более многоголосо звучащие паровозные свистки на восточной стороне Урала.

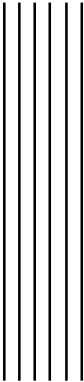
Л и т е р а т у р а :

1. Андрианов Г., Чмутов С. Сеть железных дорог в будущем. СПб., 1908.
2. Борисов А.А. Обь-Мурманская железная дорога. 1914.
3. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России. СПб., 1898.
4. Сиденснер А.К. Водные сообщения и их значение для Сибирской железной дороги. СПб., 1893.
5. Русское судоходство. 1866—1906 гг.
6. Зарубежный транспорт, ч. I. М., 1956.
7. Зарубежный транспорт, ч. II. М., 1958.

ИСТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НОВОСИБИРСКА

ГЛАВНАЯ МАГИСТРАЛЬ СИБИРИ

**(Западно-Сибирская
железная дорога)**



Идеи, планы, становление

В самом начале XXI века наше государство отметило юбилейные даты двух крупнейших своих городов — Санкт-Петербурга (300 лет) и Новосибирска (110 лет). У них, если вдуматься, много общего. Город на Неве вознесся «из тьмы лесов, из топи блат» благодаря железной воле Петра Великого, одержимого идеей «в Европу прорубить окно». Да, именно царь Петр явился автором восточноевропейского геополитического проекта, который им же и был исполнен. И через сто с небольшим лет поэт уже писал про «младшую столицу», перед которой «померкла старая Москва».

Город на Оби возник благодаря общему плану развития железнодорожной сети Российской империи. Этот план был призван на долгие годы сформировать государственную политику развития рельсового транспорта страны, способствовать освоению огромных пространств Сибири и в конечном итоге «прорубить окно» в Юго-Восточную Азию — Китай и Японию.

Именно с Высочайшего одобрения Александра II первый в истории России план развития железных дорог получил статус государственного закона. В частности, предусматривалось строительство двух дорог восточного направления: Пермь — Тюмень и Иркутск — Чита. С ними связывалось экономическое возрождение всего Зауралья вплоть до Дальнего Востока, которое способствовало бы скорейшему заселению и освоению этого края, разработке его природных богатств, возникновению там промышленности и торговли.

Идея строительства Урало-Сибирской железной дороги встретила одобрение и поддержку местных властей. Генерал-губернатор Восточно-Сибирского края Н.Н. Муравьев-Амурский считал устройство «чугунной почтовой дороги» «делом чрезвычайно важным для пользы государственной», — так он заяв-

лял в своих служебных записках. Генерал-губернатор Западной Сибири А.П. Хрущов в записке на имя Александра II утверждал, что «одна только железная дорога от речных систем Западной Сибири до Москвы может развить в Сибири торгово-промышленную деятельность и обеспечить ее в политическом отношении». Из всех имеющихся проектов строительства железных дорог восточного направления А.П. Хрущов отмечал проект военного инженера полковника Н.М. Богдановича как наиболее приемлемый: изыскания проводить по трассе Сарапул — Екатеринбург — Тюмень и далее в глубь Сибири. Император распорядился передать записку Хрущова на рассмотрение Министерства путей сообщения, в частности, Комитета железных дорог.

В 70-е годы XIX века границы Российской империи расширялись за счет присоединения новых земель, и роль железных дорог как средства сообщения существенно возрастала. Железнодорожное строительство становилось одной из самых приоритетных отраслей хозяйственной деятельности державы: государственных средств стало не хватать, и правительство при поддержке Александра II старалось привлечь частный капитал, одновременно активизируя строительство и за счет казны.

После гибели в 1881 году императора Александра II, за свои прогрессивные деяния на благо Отечества названного Реформатором и все же убитого народовольцами, престол унаследовал его второй сын Александр III. Насущные политические вопросы государственного строительства требовали его неотступного внимания, и тем не менее в 1882 году начались работы по сооружению железной дороги Екатеринбург — Тюмень. Финансовое положение Российской империи укреплялось, и это позволяло вернуться к вопросу о строительстве Транссибирской магистрали.

Министр путей сообщения К.Н. Посьет, выступая в Комитете железных дорог, подчеркнул, что *«правильное решение вопроса о Сибирской дороге может исходить исключительно из рассмотрения тех нужд и*



Александр III

потребностей сибирского края, удовлетворение которых должно составить задачу правительства при устройстве улучшенных путей сообщения как внутри самой Сибири, так и для соединения ее с Европейской Россией». Взамен утвержденной в 1875 году трассы Сибирской магистрали до Тюмени, министр предложил другое направление: от Самары до Омска через Уфу, Златоуст, Челябинск. При этом, утверждал он, трасса пройдет по плодороднейшим землям страны и будет наиболее короткой из всех ранее предложенных.

Потребовались дополнительные изыскания на местности; в короткий срок они были проведены и подтвердили, что трасса Самара — Уфа — Златоуст — Челябинск действительно является самым экономичным вариантом. Комитет принимает решение начать ее сооружение, и через несколько лет, в сентябре 1888 года, из Самары в Златоуст пошли первые поезда.

Открытие движения по Самаро-Златоустовской дороге стало еще одним шагом в сибирском направлении. На обеде по случаю открытия этой дороги К.Н. Посыет сказал, что *«она послужит началом линии на Омск, Томск, Красноярск и Иркутск»*.

Дело постройки Сибирской железной дороги, как отмечали современники, значительно продвинулось вперед с декабря 1886 года, когда император Александр III, ознакомившись с отчетом генерал-губернатора Восточной Сибири графа А.П. Игнатьева, который в очередной раз доказывал необходимость ускорения железнодорожного строительства в Сибири, наложил резолюцию: *«Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал, и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края! А пора, очень пора»*. Император потребовал от правительства безотлагательно принять решение.

1 июня 1887 года особое совещание, на котором присутствовали ведущие министры — путей сообщения, морского флота, внутренних дел, военный министр, а также министр финансов, приняло решение о строительстве Сибирской железной дороги общей протяженностью около семи тысяч верст. Строительство предполагалось начать сразу с двух концов: на западе — от Челябинска и далее на восток, на востоке — от Владивостока и далее на запад. Вся магистраль была разбита на четыре основных участка:

Западно-Сибирская линия — от Челябинска до реки Обь;

Средне-Сибирская линия — от Оби до Иркутска и озера Байкал;

Забайкальская линия — от Байкала до Сретенска или другого населенного пункта на реке Шилке;

Уссурийская линия — от Владивостока до того пункта на западе, куда подойдет к тому времени железная дорога.

Начальниками изыскательных экспедиций по этим линиям были назначены опытные инженеры путей сообщения. Западно-Сибирскую возглавил К.Я. Михайловский, он же впоследствии руководил и строительством; Средне-Сибирскую — Н.П. Меженинов; Забайкальскую — О.П. Вяземский; Уссурийскую — А.И. Урсати. Изыскания по Сибирским и Уссурийской линиям начались сразу же, по Забайкальской — год спустя.

Несколько позже, в результате более детальных рабочих изысканий, проведенных в 1891 году Пятой Колыванской партией, возглавляемой Н.Г. Гариным-Михайловским, окончательно определено и место железнодорожного перехода через Обь.

Н.Г. Гарин-Михайловский был в числе тех, кто считал, что строительство моста через Обь в районе села Колывань, по ходу старинного московского тракта, крайне невыгодно из-за большого (до 12 верст) разлива реки в половодье и неустойчивых грунтов для мостовых опор. В то же время существовал и более удобный переход — южнее Колывани, в районе Кривощекovo, который в 1880-х годах обнаружили военные топографы, проводившие съемку и гидрографическое обследование этой части бассейна Оби. Его они нанесли на карту красным цветом. Синим был показан менее удобный переход у Колывани. Реког-



К.Я. Михайловский



Н.П. Меженинов

носцировочные разработки военных топографов были известны и Н.Г. Гарину-Михайловскому, и начальнику изысканий и строительства Западно-Сибирской железной дороги К.Я. Михайловскому. Но железнодорожникам требовалось еще раз самим проверить имеющиеся варианты мостового перехода и провести изыскания и гидрографические обследования в выбранном месте строительства моста.

С этой целью в июне 1891 года из Колывани в сторону Кривошеково двинулся изыскательский отряд инженера В.И. Роецкого, входивший в состав Пятой Колыванской партии. Поднимаясь вверх по течению, он занялся тщательным изучением берегов Оби. Были выделены и обследованы возможные переходы в самых узких местах реки: у селений Скала, Дубровино, Ташара, Кривошеково. Обследования показали, что переход у Кривошекова имел явные преимущества перед другими: наименьшую ширину русла и разлива реки, которая протекала здесь в скалистой «трубе», не позволявшей ей отклониться и обеспечивавшей постоянный характер течения.

К концу августа изыскания были завершены. В.И. Роецкий представил вышестоящему начальству пояснительную записку с обоснованием преимуществ Кривошековского варианта. В сентябре о результатах изысканий К.Я. Михайловский информировал руководство Министерства путей сообщения, а оно, в свою очередь, одобрив итоги изысканий, включая Кривошековский вариант мостового перехода через Обь, поставило на

утверждение Комитета Министров вопрос о начале строительства Западно-Сибирской железной дороги.

И здесь возникла серьезная заминка. Предложенный изыскателями вариант действительно сокращал протяженность трассы более чем на сотню верст, что позволяло сэкономить на прокладке дороги около четырех миллионов рублей, но при этом в стороне от магистрали оставался один из крупнейших городов Сибири — губернский Томск с населением более 50 тыс. человек, довольно развитой промышленностью, тор-



Н.Г. Гарин-Михайловский

говлей, учебными заведениями и только недавно основанным первым в Сибири университетом. Кроме того, через Томск проходил Сибирский тракт, благодаря которому город издавна являлся важным торговым центром и перевалочной базой. Изменение направления Транссибирской магистрали в обход Томска и Колывани оставляло эти старинные купеческие города в стороне от основных грузовых потоков, питавших их деловую жизнь. В итоге Томску и особенно Колывани грозило провинциальное прозябание в глухом медвежьем углу Российской Империи.

Местные предприниматели и чиновники слали жалобы и прошения в правительство и столичные департаменты, оспаривая решения изыскателей, подключили прессу, дабы воздействовать на общественное мнение. Томичей не могло удовлетворить даже компромиссное решение соединить Томск с магистралью железнодорожной веткой. Однако все ходатайства остались напрасными, государственные интересы, к счастью, оказались важнее местных. Не последнюю роль сыграли и чисто инженерные расчеты: Транссибирская магистраль в недалеком будущем должна была стать транзитной, а основные критерии для идеальной трассы — это кратчайшее расстояние и минимальные уклоны.

К концу 1881 года проект Транссибирской магистрали был полностью готов. Изыскатели и проектировщики уступили место строителям.

Начало великой стройки

Энциклопедический словарь 1980 года дает такое определение железной дороги: транспортное предприятие с комплексом технических средств и сооружений для перевозки пассажиров и грузов. Возводить все это предстояло в безлюдных малообжитых местах, где, как говорится, не ступала нога человека. Возводить и последовательно сдавать в эксплуатацию.

Граф С.Ю. Витте, министр финансов, занимавший прежде пост министра путей сообщения и убежденный сторонник Транссиба, предложил учредить своеобразный «мозговой» и координационный центр строительства с главным штабом, который носил бы название Комитет Сибирской железной дороги. Идея эта пришлась по душе Александру III настолько, что он тут же этот комитет и утвердил своим Высочайшим повеле-

нием (10 декабря 1892 года), а председателем его назначил своего сына и наследника цесаревича Николая Александровича. Таким образом, строительство Транссиба фактически выделялось из всех текущих дел железнодорожного строительства и обретало прочное основание, что в дальнейшем позволяло бы ему развиваться без излишних помех и проволочек.

Открывая 10 февраля 1893 года первое заседание Комитета Сибирской железной дороги, его председатель цесаревич Николай обратился к присутствующим со следующими словами: *«Я с душевным трепетом взираю на величие предстоящей нам задачи. Но любовь к родине и пламенное желание послужить ее благоденствию побудили меня принять поручение горячо любимого Мною Отца. Я убежден, что те же чувства одушевляют и вас, и поэтому твердо верю, что единоклубными усилиями мы неуклонно достигнем цели...»*

Комитет решил, что, ввиду исключительной важности строительства, необходимо в первую очередь объединить усилия отдельных ведомств, сделать их действия предельно согласованными и целеустремленными. И это, как покажет дальнейшая работа, Комитету действительно удалось.

Главным в деятельности Комитета стало стремление к всемерной бережливости при расходовании казенных средств, что имело особое значение при столь грандиозных масштабах строительства. Хотя не забывалось при этом и качество работ. Не случайно на одном из первых заседаний Комитета его

председатель заявил, что надеется *«довести до конца начавшуюся постройку Сибирского рельсового пути дешево, а главное скоро и прочно»*. И осуществлению этой благородной задачи цесаревич, а вскоре уже и император Николай II, всемерно содействовал.

В своей работе Комитет исповедовал очень важный и, безусловно, патриотический принцип — *«чтобы Сибирская железная дорога, это великое народное дело — была осуществлена русскими людьми и из русских мате-*



Николай II

риалов» (блага, хватало в России и того, и другого), в связи с чем было принято специальное решение, положившее конец попыткам иностранных компаний получить право строительства Сибирской железной дороги на кабальных для России условиях.

Круг вопросов и проблем, находившихся в непосредственном ведении Комитета, был достаточно широк: направление отдельных участков дороги и их финансирование, организация изысканий, бесплатный отпуск леса из казенных дач, обеспечение порядка в зоне строительства и т.д. Рассматривались Комитетом и проблемы, связанные с разного рода вспомогательными предприятиями, обслуживающими дорогу, а также с заселением прилегающих к ней территорий и развитием сибирской промышленности (добыча угля, других полезных ископаемых, производство железа, цемента, деревообработка). Помимо этого, решением того же Комитета для обеспечения порядка в зоне строительства магистрали был учрежден специальный жандармский надзор.

Особо следует сказать о так называемых «облегченных технических условиях», принятых Комитетом с целью ускорения строительства и экономии средств. «Облегчения» эти заключались в целом комплексе отступлений от существовавших в железнодорожном строительстве стандартов. Была, например, принята несколько меньшая ширина земляного полотна в насыпях и выемках; на горных участках допускались более крутые подъемы и спуски, а также кривые малых радиусов; почти наполовину уменьшалась толщина балластного слоя, на укладке пути использовались более легкие рельсы. При проектировании станционных построек применялись простейшие конструкции возможно меньших размеров; увеличивалось расстояние между станциями. Большинство мостов сооружалось во временном варианте — деревянными. Вследствие всего этого меньшей планировалась и средняя скорость движения поездов: до 12 верст в час — грузовых и до 20 — пассажирских.

Введение «облегченных технических условий» оказало серьезное влияние на весь ход строительства Транссибирской магистрали, резко увеличило темпы ее сооружения.

Для осуществления непосредственной оперативной работы по организации строительства магистрали Комитетом создается Управление по сооружению Сибирской железной дороги в составе Министерства путей сообщения, которое просуществовало до 1899 года, пока не была сдана в эксплуатацию вся линия от Челябинска до Иркутска.

Многогранную и плодотворную деятельность Комитета Сибирской железной дороги трудно переоценить. Он направлял строительство Транссибирской магистрали в нужное русло, задавал ему ритм, темп и делал все, чтобы процесс этот был бесперебойным.

7 июля 1892 года состоялось торжественное открытие строительства начального звена Транссиба от Челябинска до Омска протяженностью 743 версты. В своей докладной в адрес Министерства путей сообщения начальник работ Западно-Сибирской железной дороги К.Я. Михайловский уведомлял:

«...По совершению молебствия, при многочисленном стечении народа приступлено было от Челябинска к работам Сибирской дороги... Инженеры, все служащие, а также рабочие почтительно выражают верноподданнические чувства готовности положить все силы для успешного осуществления великого начинаемого дела».

Годом позже, 20 июля 1893 года, строители появились на следующем участке — от Омска до Кривошеино (580 верст).

Первый костыль в Челябинске забил студент-практикант Петербургского института путей сообщения Александр Васильевич Ливеровский. Любопытно, что он же в 1915 году, в Хабаровске, забил и «серебряный» костыль. Правда, был Ливеровский к тому времени уже начальником работ по строительству Восточно-Амурской магистрали.

Как бы там ни было, магистраль двигалась на восток такими темпами, которых прежде не знала практика железнодорожного строительства. Отчасти этому способствовала и сама местность, по которой прокладывалась дорога, — Барабинская степь с множеством мелких озер и болот, с редкими березовыми колками. Немецкий географ и путешественник Александр Гумбольдт, побывавший в Западной Сибири в середине XVIII века, назвал эти места «биркенштеппе» — березовая степь. Эта обширная равнина пересекалась четырьмя крупными реками — Ишимом, Тоболом, Иртышом и Обью. Благодаря плоскому рельефу при строительстве дороги удалось ограничиться очень незначительными отступлениями от плана строительства. На всем своем протяжении линия проходит вдоль 55-й параллели северной широты, незначительно отклоняясь от нее при подходе к городам и удобным пересечениям больших рек. Примечательно, что кратчайшее математическое расстояние между Челябинском и местом пересечения реки Обь составляет 1290,57 версты, действительная же длина линии — 1327,88 версты, т.е. всего на 37,3 версты, или на 2,8 процента, больше. А это

уже само по себе подтверждает высочайшую квалификацию строителей железной дороги.

Но проблемы строительства не исчерпывались только рельефом и ландшафтом. Например, отнюдь не благоприятствовал строителям Западно-Сибирской железной дороги местный климат. Особые хлопоты доставляло весеннее половодье, когда вешние воды, переполняя поймы рек и речек, разливались по степи.

Осень с ее затяжными дождями, солончаковые вязкие грунты превращали участки земляных работ в непролазное месиво. И лишь когда наступала поздняя осень и подмораживало, работы возобновлялись с прежней интенсивностью.

В какой-то степени зима даже помогала строителям, не укладывавшимся в короткий здесь, в Сибири, летний рабочий период, длившийся не более 120 дней в году. По зимнику завозили лес, шпалы, стройматериалы, оборудование и многое другое. Зимой же сооружали деревянные мосты через небольшие речки, иные постройки. Кстати, широкое применение зимних работ при возведении мостов, некоторых других искусственных сооружений и зданий впервые в мировой практике началось именно на строительстве Западно-Сибирской железной дороги.

Работа первопроходцев-путейцев, по мнению крупнейшего российского специалиста того времени в области железных дорог профессора Н.П. Петрова, осложнялась еще и тем, что *«отсутствие каких-либо карт и наблюдений над реками вместе с недостатком метеорологических сведений не давало возможности правильно определять высоту земляных насыпей в низменных местах, подвергающихся разливам рек и паводкам, размеров канав, отводящих воду, отверстий искусственных сооружений и даже число необходимых мостов и труб»*.

А надо сказать, что одних только мостов между Челябинском и Обью потребовалось построить 265; из них 4 моста — металлические, на каменных опорах (через Ишим, Тобол, Иртыш, Обь), остальные — деревянные.

Вода (и прежде всего ее отвод от невысокой здесь, на равнине, насыпи) вообще доставляла строителям дороги много хлопот. Но на помощь приходила инженерная смекалка. Упомянутый выше А.В. Ливеровский предложил отводить воду в специальные котлованы. И по сей день обращает на себя внимание немалое число сохранившихся вдоль трассы рукотворных водоемов.

В краю бесчисленного множества естественных водоемов, как ни парадоксально на первый взгляд, не лучшим образом

обстояло дело с водоснабжением. Хотя ничего особенно удивительного в том нет: вода в большей части степных озер либо горько-соленая, либо очень жесткая, не годная без дополнительной химической очистки ни для бытовых нужд, ни для использования в паровозных котлах.

Бороться строителям приходилось не только с водной, но и со снежной стихией, поскольку возникала постоянная угроза снежных заносов. Для защиты от них железнодорожного пути было изготовлено около 100 тыс. погонных саженей переносных щитов с кольями.

В ходе строительства Западно-Сибирской железной дороги пришлось столкнуться с рядом других проблем — уже не технического, а экономического, хозяйственного плана, которые оказались вскоре общими для всего Транссиба.

Прежде всего, вблизи возводимой магистрали не имелось многих, крайне необходимых ей, стройматериалов: извести, алебаstra, кирпича и даже песка со щебнем. А нужный в больших количествах камень отыскался лишь в крайних точках Западно-Сибирской дороги: под Челябинском и на берегах Оби, в районе Кривошекова. Доставка его к местам назначения была сопряжена с большими трудностями, порой даже с риском. Это стало одной из причин того, что большинство мостов на первых порах строили деревянными, с последующей переделкой их в капитальные.

Возникали сложности и с деревом. В степном краю, по которому почти на всем своем протяжении пролежала Западно-Сибирская железная дорога, строевой лес практически отсутствовал. Приходилось доставлять его с Урала, из Тарского уезда Тобольской губернии, с берегов Оби.

Для подвозки камня, леса, различных материалов и оборудования прокладывались как притрассовые гужевые дороги, так и дороги к дальним каменным и балластным карьерам. А заодно обзаводились собственным транспортом: лошадьми с санными и телегами, баржами, пароходами.

Остро не хватало не только стройматериалов, но подчас даже простейших орудий труда: лопат, кирок, тачек, топоров и т.д. Все это вместе с другими предметами фабрично-заводского изготовления завозили в промышленно неразвитую Сибирь с Урала и из Европейской России. Впрочем, так продолжалось недолго. Вскоре в ряде населенных пунктов на магистрали появились ремонтные мастерские, обслуживавшие первоочередные нужды строителей дороги. В самых крупных из них, Омских, трудилось более двух тысяч мастеровых, обеспечивав-

ших стройку инструментами, токарными изделиями, поковками, металлоконструкциями.

Помимо всего прочего, катастрофически не хватало толковых и честных поставщиков и подрядчиков. Сибирские предприниматели, не знакомые с железнодорожным делом, неохотно шли на контакты со строителями. Их коллег из Европейской России заманить в сибирскую глушь тоже было нелегко. Поэтому волей-неволей многие хозяйственные и вспомогательные работы строителям приходилось брать на себя. И объем их был весьма значителен, если учесть, что магистраль — это не только сама железнодорожная линия, но и целый комплекс сопутствующих сооружений, начиная со сложного станционного хозяйства и кончая жильем для рабочих и служащих, а также объектами социального назначения.

На Западно-Сибирской железной дороге, например, к моменту ее сдачи в постоянную эксплуатацию в 1896 году, кроме однопутной линии, были построены три десятка пассажирских зданий, пассажирские платформы, товарные конторы. Пассажирские здания II и III класса были кирпичные, IV и V класса — деревянные. Для железнодорожных служащих, путевых рабочих, артельных старост и дорожных мастеров построено около 350 сторожевых домиков, полуказарм и казарм. На станциях Челябинск, Петропавловск, Омск, Каинск возвели основные депо, а на станциях Шумиха, Макушино, Исилькуль, Татарская, Чулымская — оборотные. Здания и тех, и других — из кирпича или камня, под железной крышей, с устройством отвода воды из кочегарных ям.

Следует отметить одну красноречивую деталь: у пристанционных зданий, казарм, жилых домов, даже будок смотрителей обязательно разбивали скверики или газоны. Строители Транссиба, помня о грандиозности своей основной задачи, не забывали



Один из первых паровозов Транссиба

о красоте и гармонии. Сейчас это называется «промышленная эстетика».

Одной из серьезнейших стала на Транссибе проблема дефицита рабочей силы. На Западно-Сибирской железной дороге, как на головном его участке, ощутили это в первую очередь.

Строительство такого гигантского масштаба требовало огромного количества рабочих разных профессий. Ежегодно на сооружении Западно-Сибирской железной дороги трудилось около 22 тыс. человек. Удовлетворить такую потребность за счет людских ресурсов малонаселенной, слаборазвитой Сибири было невозможно. Лишь в самом начале строительства (1892—1893 годы) на Западно-Сибирской железной дороге, в районах, прилегающих к Уралу, около половины рабочих составляли представители местного населения. Но чем дальше на восток продвигалась магистраль, тем труднее становилось находить рабочих на местах. Были это, главным образом, крестьяне из селений, расположенных в стоверстной полосе по обе стороны строящейся дороги.

Встречались среди строителей и целые семьи старообрядцев. Рослые и сильные мужики с окладистыми бородами трудились без устали. Под единым началом такая семейная артель собирала нередко до 30–40 человек. Она брала подряд и к заданному сроку сдавала «урок». Весной, в разгар полевых работ, старообрядцы бросали «железку» и возвращались в свои деревни. Вспахав и посеяв, снова появлялись на стройке, чтобы «заработить копейку», пока не приспела пора сено-



Рабочие-строители Транссибирской магистрали

коса и жатвы. А после уборки урожая до весны трудились на подвозе балласта, отсыпке насыпи, укладке шпал и рельсов.

Рабочие из местного населения, а с ними солдаты, ссыльные и арестанты, которые по решению Комитета Сибирской железной дороги тоже принимали участие в сооружении магистрали, использовались в основном на тяжелых неквалифицированных работах (земляные, выработка камня, подвозка грунта и т.д.).

подавляющую же часть работ, требовавших хоть какой-то квалификации, выполняли выходцы из Европейской России. Из разных губерний ехали в Сибирь плотники, каменщики, кузнецы, слесари, не говоря уж о более специфических профессиях железнодорожного строительства. Переселенцы, овладевшие ими у себя на родине, здесь, на магистрали, пользовались особым спросом.

Огромный приток «пришлой» рабочей силы вызывал дополнительные заботы и сложности. Приходилось организовывать перевозки больших масс людей, делать крупные запасы продовольствия, заботиться о бытовых условиях рабочих, обеспечении правопорядка...

Что касается условий труда и жизни строителей, особенно путевых рабочих, то их можно было назвать экстремальными. Большинство из них жило в тесных и душных бараках, которых тоже не всегда хватало. Поэтому ютились и в палатках, и в шалашах из жердей и травы. А зимой лепили глинобитные избушки с земляными полами и крохотными оконцами, с крышами из дерна, рыли землянки. Рабочий день продолжался 10 и более часов. Как описывают очевидцы, от зари до зари шли друг за другом на насыпь люди с тачками. Землекопы по набросанным через колдобины доскам подвозили грунт. Его брали рядом с дорогой, выкапывая длинные и широкие корытообразные углубления в земле — «резервы», которые служили заодно водоотводными сооружениями.

Почти все работы на Западно-Сибирской железной дороге, начиная от земляных и кончая укладкой шпал и рельсов, велись вручную. Правда, в сооружении земляного полотна для помощи рабочим использовался выписанный из США грейдер-элеватор на конной тяге. Но он был скорее исключением, чем правилом, и на ход работ влиял незначительно. Лопата, тачка, кайло, лом, кувалда, топор с пилой да традиционное русское «Э-эй, ухнем!», за которым скрывались и удаля, и готовность, если нужно, горы свернуть, и самоотверженность, здесь, на великой стройке, по-прежнему оставались главными орудиями

производства. И тому была веская объективная причина — общий низкий уровень технической оснащенности и механизации строительных работ в России.

Три года понадобилось строителям, чтобы вчерне закончить сооружение Западно-Сибирской железной дороги. В октябре 1894 года первый поезд пришел в Омск. В октябре 1895 года было открыто временное движение между Омском и Кривошеково. А еще через год — 15 октября 1896 года — Западно-Сибирская железная дорога была сдана в постоянную эксплуатацию.

«...Такое быстрое и успешное продвижение этой грандиозной работы, — отмечал «Торгово-промышленный календарь» за 1898 год, — объясняется, с одной стороны, удачным выбором направления, а с другой — умением, знанием дела, энергией строителя, который сумел закончить все работы почти к назначенному сроку».

Под «строителем» здесь подразумевалось вполне конкретное лицо — «начальник работ по постройке Западно-Сибирской железной дороги» Константин Яковлевич Михайловский, роль которого действительно трудно переоценить. Не следует, однако, забывать и о многотысячном рабочем коллективе, являвшем «чудеса трудового героизма», а также о работавших под началом К.Я. Михайловского талантливых, самозабвенно влюбленных в свое дело инженеров.

Все начальники участков и дистанций являлись выпускниками Петербургского института путей сообщения. Именно они организовывали на местах производственный процесс и решали массу каждодневно возникавших больших и малых проблем. Именно от их умения, знания дела, энергии зависел успешный ход строительства. Они оказались не только прекрасными специалистами, умевшими в сложнейших производственных ситуациях находить смелые и оригинальные инженерно-технические решения, которые нередко не имели аналогов в практике железнодорожного строительства, но и уважаемыми авторитетными руководителями.

Когда историки утверждают, что при сооружении Великого Сибирского пути *«воедино слились передовая русская техническая мысль и труд десятков тысяч рабочих и крестьян России»*, с ними трудно не согласиться. Но что же объединяло всех тех, кто строил Транссиб? Не в последнюю очередь такой мощный моральный фактор, как осознание собственной причастности к великому делу, которое один французский писатель XIX века поставил в ряд с открытием Америки и сооружением

Суэцкого канала. Осознание это наполняло гордостью, вливали новые силы, помогало делать невозможное возможным.

Гармоничное единение передовой русской технической интеллигенции с трудовым людом отразилось не только на темпах и качестве возведения магистрали, а сказалось еще и в том, что в ходе строительства из разнообразных групп рабочих выработался особый тип профессиональных строителей-железнодорожников, по мере продвижения дороги переходивших с участка на участок. Многие из них (как и часть инженеров-путейцев) впоследствии осели на магистрали, став кадровой основой железнодорожников-эксплуатационников.

...Еще целый год оставался до прихода в село Кривошеино первого поезда, а Транссиб уже перемахнул Обь и летом 1893 года устремился дальше на восток. К декабрю 1894 года он достиг села Болотного и без задержки двинулся к Мариинску — восточной границе нынешней Западно-Сибирской железной дороги.

От новорожденной станции Обь начиналась вторая очередь Великого Сибирского пути — Средне-Сибирская железная дорога. Начальником работ по ее постройке был назначен действительный тайный советник, инженер путей сообщения Н.П. Меженинов, которого мы сегодня по праву, как и К.Я. Михайловского, считаем одним из отцов-основателей нынешней Западно-Сибирской железной дороги.

К Средне-Сибирской железной дороге относилась и ветка на Томск. Решение о ее строительстве Комитетом Сибир-



**Шалаш
рабочих
строителей
Транссиба**

ской железной дороги принято 19 октября 1893 года, однако за работу из-за нехватки рельсов и скреплений строители взялись только 5 июня 1895 года. Томская ветка начиналась на 215-й версте от Оби у станции Тайга Средне-Сибирской железной дороги и через 82 версты достигала Томска. Еще 7 верст пути было проложено до пристани Черемошники на реке Томь, чтобы обеспечить удобную перевалку с водного на железнодорожный транспорт.

Из-за сильно пересеченной местности, значительной за-лесненности, более сурового климата условия сооружения этой ветки оказались труднее тех, в которых строилась магистраль от Челябинска до Оби. И все-таки в июле 1896 года старинный купеческий Томск услышал первые паровозные гудки. В городе обосновалось управление по сооружению Средне-Сибирской железной дороги, возглавляемое Н.П. Межениновым. В постоянную эксплуатацию Томская ветка сдана 1 января 1898 года. Один из крупнейших городов Сибири получил выход на Транссибирскую магистраль, которая теперь уже не только строилась, продвигаясь все дальше и дальше на восток, но и действовала, работала.

* * *

Мост через Обь строился по проекту знаменитого русского инженера-мостовика Н.А. Белелюбского и отличался оригинальностью как один из первых в России мостов, пролеты которого перекрывались металлическими конструкциями консольно-балочного типа. В проекте Обского моста Н.А. Белелюбский применил еще и ряд других смелых технических решений.



Н.А. Белелюбский

Кстати говоря, по проектам Н.А. Белелюбского построены все крупнейшие мосты Западно-Сибирской железной дороги: в частности, восьмипролетный металлический мост через Иртыш в Омске, двухпролетный металлический мост через Ишим под Петропавловском. По его же проекту возведен и оригинальный шестипролетный, с пара-

болическими 85-метровыми фермами на каменных опорах, мост через Томь недалеко от села Поломошного.

В конце февраля 1893 года проект Обского моста был утвержден, а уже 30 апреля, конным поездом в шесть экипажей из Колывани прибыл с группой специалистов инженер Г.М. Будагов, которому было поручено руководить строительством моста. Днем позже на правый берег Оби, напротив села Кривощеково (чуть ниже речки Каменки), высадился первый отряд мостостроителей, прибывших сюда после завершения Самаро-Златоустовской железной дороги на судах «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли».

С мая начались подготовительные работы. На обоих берегах Оби появились пристани. В Кривощеково открылась строительная контора — резиденция начальника работ. А на правом берегу готовилась строительная площадка. Как отмечала справочная книга «Весь Новониколаевск в 1924—1925 гг.», *«к постройке моста приступили инженеры-строители Зенкевич и Линк, их подрядчик по сооружению моста инженер-генерал Березин застроил пристанский берег складами, приступив к заготовке материалов, теске камня, к сборке мостовых ферм и кессонов...»*

Спустя год, 20 июля 1894 года, *«в полдень, в присутствии губернатора, тайного советника Тобизена, строителей Михайловского и Меженинова, многочисленной публики и при огромном стечении народа состоялась торжественная закладка железнодорожного моста через реку Обь у села Кривощеково».*

Согласно контракту строительство моста намечалось окончить к 15 сентября 1896 года — при условии, что металлические пролетные строения будут поставлены не позднее навигации 1895 года. Стальные конструкции общим весом в 270 тыс. пудов изготавливались на Урале, на Воткинском заводе.

Строительство моста сразу же приняло широкий размах: заготавливали лес, рыли котлованы, тесали камень, подвозили и собирали кессоны. А на реке с огромных плотов-барж возводились каменные опоры. В работах по непосредственному сооружению моста принимало участие около 350 человек разных профессий (каменотесы, каменщики, плотники, кузнецы, облицовщики и др.). Всего же на строительстве мостовых объектов трудилось постоянно около 5 тыс. человек. Еще примерно 10 тыс. сезонных рабочих прибавлялось летом. На стройку брали каждого, вплоть до беглых каторжников, а рабочих рук все равно не хватало.

Мост через Обь строился в общей сложности четыре года и стоил около двух млн рублей. В конце 1896 года проведены его всесторонние испытания, а 5 апреля 1897 года мост сдан в постоянную эксплуатацию.

Вместе с мостом активно строилось все, что прямо или косвенно было связано с ним или Транссибом: примыкающие с востока и запада участки железной дороги, трехкилометровая ветка от пристани к станции Обь, основное депо, ремонтные мастерские, вокзальное здание, водонапорная башня... В мае 1895 года пущен лесопильный завод. Он принадлежал Управлению Сибирской железной дороги, но обслуживал не только собственные производственные нужды — немалое количество леса шло на строительство жилья.

Мост как магнит притягивал к себе большие массы людей. Этот бурный переселенческий приток привел к образованию двух новых поселков: один — в устье Каменки, где селились в основном мостовики, другой — в районе станции, где жили преимущественно путейцы. Поселки росли стремительно. Всего за год с момента появления первого отряда мостостроителей стихийно возникло около пятисот бараков, халуп, полуземлянок, «балагашек». Не случайно один из очевидцев отмечал, что *«в настоящее время он (поселок) представляет кучу безобразных, наживо сколоченных построек, занятых пришлым рабочим людом и различными торговцами»*. А другой, подтверждая это, писал, что *«между этими жилыми помещениями, расположенными в самом хаотичном беспорядке, много было таких, что невольно поражаешься выносливости русского человека, способности жить в помещении, в которое добрый хозяин стесняется скотину запереть»*.

Правда, руководство моста пыталось по мере сил упорядочить этот процесс. По указанию Г.М. Будагова, для закрепления на строительстве рабочих, за Каменкой ускоренными темпами возводились общежития и усадебные дома «посемейного поселения». К 1896 году здесь появилось более 20 кварталов таких строений. Возникли и первые улицы: Кривошековская, Каинская, Колыванская, Александровская — в поселке у Каменки; Михайловская, Вокзальная — в пристанционном поселке. Вскоре поселки слились, и в память о скончавшемся незадолго до этого императоре Александре III объединенное поселение стало называться Александровском.

Поселок рос, что называется, не по дням, а по часам. К 1898 году он раскинулся вдоль правого берега Оби на 16 кв. верст и насчитывал около 14 тыс. жителей. Всего пять лет про-

шло со времени его возникновения, а он уже по всем статьям обогнал соседнюю Колывань и с каждым днем все уверенней заявлял о себе. Менялся и его облик. Из стихийного поселения первопроходцев он превращался в настоящий город, в котором были и больницы, и магазины, и аптеки, и школы, и полиция с пожарной командой... Да и назывался теперь этот поселок-город по-новому — Новониколаевск.

В 1898 году по пути на Дальний Восток проезжал через Обь Н.Г. Гарин-Михайловский. На станции Кривошеково он подошел к окну вагона и вглядывался в сизоватую таежную дымку на правом берегу. Сквозь ажур хвойного леса с левого берега Оби виднелся новенький, словно сошедший с картины поселок. Он блестел на солнце. Писатель отметил в своем дневнике: *«Я с удовольствием смотрю, как разросся на той стороне поселок. Теперь это уже целый городок».*

Возникнув на пересечении водного и железнодорожного путей, Новониколаевск быстро превратился в крупный и оживленный транспортный узел, в котором жизнь не затихала ни на минуту. Вот как описывает «общий вид станции Обь» один из тогдашних путеводителей по Великой Сибирской дороге:

«Многочисленные станционные постройки, легкие и изящные, расположенные по обе стороны пассажирского здания, почти примыкают к строениям Новониколаевского поселка. Движение паровозов в Оби ночью непрерывное, оживление и суета не прекращаются. Здесь идет погрузка и выгрузка вагонов, сотни рабочих под звуки веселой песни лихо перетаскивают на



Вокзал станции Обь. Построен в 1890-х годах.

своих дюжих плечах тяжелые тюки с товарами, там маневрирует паровоз, резкими свистками предупреждая зазевавшегося прохожего. Весной и летом здесь можно встретить огромные толпы переселенцев из Европейской России».

Благодарные жители Новосибирска назвали в честь Н.Г. Гарина-Михайловского привокзальную площадь и расположенную здесь станцию метрополитена.

И мост через великую сибирскую реку Обь, и рожденное им поселение, которому в дальнейшем уготована судьба города-гиганта, прочно связаны с именами двух российских инженеров — Г.М. Будагова и Н.М. Тихомирова.

Прекрасный специалист и организатор, Г.М. Будагов сумел сплотить собравшихся из разных концов России людей многих профессий в единый трудовой коллектив, возводивший ускоренными темпами и огромный мост, и станцию, и подъездные пути, и жилые кварталы, и многие другие необходимые объекты. Г.М. Будагов пользовался среди рабочих большим уважением и авторитетом. И не только как хороший руководитель. За строительством моста он не забывал о создании нормальных жизненных условий для своих рабочих. Им была открыта бесплатная школа для детей рабочих-строителей, содержавшаяся на его же средства. При школе была библиотека с залом для любительских спектаклей и концертов. С легкой руки Г.М. Будагова подобные школы появились



Г.М. Будагов



Н.М. Тихомиров

в Кривошеково и на станции Обь. Народ называл их «будаговскими». В 1896 году Г.М. Будагова назначили помощником начальника строительства Средне-Сибирской железной дороги, и он переехал в Томск. Но жители Новониколаевска его не забыли: в знак глубокого уважения и признания его заслуг одна из улиц города с 1894 по 1920 год называлась Будаговской (нынешняя Большевицкая).

Завершил строительство Обского моста, приняв эстафету от Г.М. Будагова, инженер путей сообщения Николай Михайлович Тихомиров. Под его руководством был закончен последний пролет моста. Но в истории Новониколаевска Н.М. Тихомиров остался не только как строитель, поставивший точку в сооружении одного из крупнейших мостов Транссибирской магистрали. Его стараниями построена пожарная каланча — для часто горевшего деревянного Новониколаевска объект чрезвычайно важный. Более двух лет жизни отдал Н.М. Тихомиров возведению собора Александра Невского. В конце 1899 года состоялось освящение храма, ставшего украшением, гордостью и символом юного города. И когда 27 октября 1900 года Н.М. Тихомиров в возрасте 43 лет совершенно неожиданно скончался, на его могиле возле храма Александра Невского установили гранитную плиту, на которой было высечено: *«Здесь покоится прах строителя храма сего Тихомирова Николая Михайловича»*.



Собор Александра Невского

Мостовой переход через реку Обь, который связал два самых крупных и значимых участка Транссиба — Западно-Сибирскую и Средне-Сибирскую железные дороги, — вошел в историю как крупнейшее сооружение на всей Западно-Сибирской магистрали; именно ему обязан своим рождением город Новониколаевск, впоследствии Новосибирск, столица Сибири.

* * *

В Европейской России в середине XIX столетия паровоз назывался «пароход», а открытие чуда-дороги вызывало ажиотаж местного населения. С Транссибирской магистралью все обстоит иначе; к концу девятнадцатого века железнодорожная насыпь постепенно становится привычной деталью сибирского пейзажа, и появление первых пробных поездов едва ли явилось событием.

Одна из петербургских газет тех лет писала об атмосфере, царившей на сооружении российских стальных магистралей, что вся железнодорожная жизнь распадалась «на две эры»: постройку и эксплуатацию.

Но едва ли это можно отнести к Транссибу. Обе «эры» здесь сосуществовали практически одновременно и почти параллельно: едва на очередном участке заканчивали работы строители, как его тут же начинали осваивать эксплуатационники. Пускались рабочие поезда, подвозившие строителям рельсы, шпалы, камень, мостовые конструкции и т.д., а вскоре начинались обычные грузовые и пассажирские перевозки.

Что касается регулярного движения, то на Западно-Сибирской дороге оно началось с 15 октября 1896 года и сразу же поставило железнодорожников перед проблемой пропускной способности.

Существенно ограничивали ее прежде всего применяемые при сооружении Сибирской магистрали облегченные технические условия.

Первоначально планировалось пропускать три пары поездов в сутки. А чтобы довести размеры движения до семи пар, на участках между станциями устраивали горизонтальные площадки для открытия новых разъездов.

Необходимость в них возникла гораздо раньше, чем ожидалось. Уже в ходе строительства, по мере начала временного движения на участках, фактический рост перевозок, вопреки утверждениям скептиков, что *«грузов нет и не будет, разве*

что чай да пушнина», превзошел все ожидания. Наплыв грузов оказался так велик, что дорога справлялась только с половиной из них. Срочно пришлось переустанавливать все временные сооружения, расширять депо, грузовые дворы, склады. Уже через два года эксплуатации на Западно-Сибирской железной дороге пришлось открыть три десятка новых разъездов, добавить к уже имеющимся 30 паровозов и около 600 вагонов. Движение продолжало непрерывно возрастать. Образовались даже залежи грузов с ожиданием очереди перевозки до трех с лишним месяцев.

В 1898 году была назначена особая комиссия во главе с К.Я. Михайловским для изучения возможностей пропускной и провозной способности Транссиба. После осмотра линии комиссия пришла к выводу, что главным условием превращения железной дороги в мощный транзитный путь является максимальное повышение скорости поездов (с 20 до 35 верст в час у пассажирских и почтовых и с 12 до 22 верст в час — у грузовых). Для обеспечения этого условия, считала комиссия, необходимо провести усиление магистрали с таким расчетом, чтобы в течение трех последующих лет она могла бы принимать по семь пар поездов в сутки. Комиссия предложила комплекс мер, направленных на увеличение пропускной и провозной способности дороги. В их числе замена временных деревянных мостов на металлические, устройство 57 новых разъездов, увеличение подвижного состава на 2750 вагонов, усиление водоснабжения, строительство дополнительных служебных помещений на линии, увеличение числа служащих и еще многое другое. По существу надо было приступить к коренному переустройству дороги, которое касалось не только



Паровоз Т-623 на берегу Оби. Конец XIX в.

непосредственно рельсового пути, но и всего остального железнодорожного хозяйства.

С начала эксплуатации Западно-Сибирской железной дороги грузовые поезда (средний вес их был 350-400 тонн) обслуживались в основном маломощными трехосными паровозами серии «Т» и «Ч», пассажирские — серии «А». Позже их сменили четырехосные паровозы серий «О» и «Щ» (в народе их ласково называли «овечками» и «щучками»). Паровозы эти доставляли немало хлопот. Много времени отнимала их экипировка. Через каждые 100-150 верст паровоз требовалось заправлять топливом (поначалу преимущественно дровами) и водой. Потому и среднесуточный их пробег не превышал 150 верст.

После открытия регулярного движения на Западно-Сибирской железной дороге работало 142 паровоза с девяти дорог Европейской России. Но уже через пять лет, к 1901 году, на объединенной Сибирской насчитывалось более 600 паровозов.

Так же стремительно рос и вагонный парк. Если в 1896 году он состоял из 1127 крытых товарных, 82 классных пассажирских вагонов и 1416 платформ, то в начале XX века на объединенной Сибирской дороге было более 6300 товарных, 850 пассажирских вагонов, 2500 платформ. Кроме них, в распоряжении железнодорожников имелось несколько сотен теплушек, по несколько десятков багажных, почтовых, санитарных, служебных, арестантских вагонов. Были еще и вагоны-ледники, цистерны, 3 поезда-снегоочистителя. Товарные вагоны были преимущественно двухосные с винтовой стяжкой и ручными тормозами. Грузоподъемность одного вагона

составляла 16,5 тонны.

Что касается пассажирских вагонов, то они, судя по описанию технических условий на постройку вагонов для Транссибирской магистрали, были не-



Двухосный крытый тормозной вагон грузоподъемностью 12,5 т постройки 1892 г.

скольких типов: служебные, классные и арестантские. Служебные предназначались для руководства железной дороги и министерских чиновников. Классные делились на вагоны I, II и III классов по степени обустройства. Служебные, а также вагоны I-II класса отличались особым комфортом, тщательной отделкой (внутренние столярные работы, например, выполнялись из красного дерева). Кроме спальных купе здесь были душевые и даже ваннные комнаты. Для пассажиров I класса существовали вагоны-рестораны, салоны с пианино и бильярдные. В вагонах III класса купе отсутствовали, а все спальные места были двухъярусными с верхними багажными полками. Внутреннее убранство тоже отличалось гораздо большей скромностью. Но, независимо от классности, все вагоны оборудовались ватерклозетами, вентиляторами, освещались фонарями и отапливались.

Существовал еще и дополнительный IV класс. Под пассажирские вагоны IV класса использовались обычно крытые товарные вагоны. Предоставлялись они главным образом артелям рабочих числом не меньше 40 человек, едущим совместно от станции отправления до станции назначения. Делалось это с целью облегчения передвижения групп рабочих на крупные строительные объекты (в первую очередь, на строительство самой Сибирской железной дороги), на уборку хлебов и т.д.

Наружная окраска пассажирских вагонов, предназначенных для Транссиба, была такой же, что и для других российских дорог: темно-синяя — у вагонов I класса, светло-коричневая — у II, темно-зеленая у III класса. В серый цвет красили багажные и вагоны IV класса.

Купе вагона
1 класса



Пассажирский поезд обычно составлялся из вагонов разных типов и классов. Так, скажем, поезд № 4, на котором в марте 1897 года отбыл со станции Обь в Красноярск В.И. Ульянов (Ленин), состоял из 8 вагонов, в числе которых были синий вагон I-II класса, два зеленых III и три серых вагона IV класса с надписью «40 человек — 8 лошадей».

Определенный комфорт создавался пассажирам на железнодорожных станциях. Здесь были залы ожидания, кипяток. На большинстве станций имелись буфеты с холодными закусками, горячими блюдами, чаем и водкой. Можно было воспользоваться услугами почты и телеграфа.

Что касается технического оснащения, то оно оставалось слабым. На большинстве участков сибирской магистрали движение поездов регулировалось с помощью электрожезловой системы немецкой фирмы «Сименс и Гальске». Использовались также английские жезловые аппараты фирмы «Вебб-Томпсон». Не выдерживая сибирских морозов, иностранная техника часто выходила из строя. Своя же отечественная промышленность устройства дорожной сигнализации в то время пока еще не производила.

Для организации работы железной дороги применялись три вида связи: телеграфная, телефонная и почтовая.

Телеграфная связь внутри дороги осуществлялась по проводам воздушной линии (ВЛС) с использованием аппаратов Морзе. Передача информации на такой линии велась по очереди. Сбои и обрывы в этой системе были не редкостью.

Еще хуже дело обстояло с телефонной связью, она имела только на больших станциях. Использовались преимущественно заграничные аппараты Эриксона и Гейслера, включавшиеся в клавишные коммутаторы. Управление дороги со стан-



Двухосный вагон IV класса для переселенцев на 40 мест

циями, удаленными на расстояние свыше 90 верст, прямой телефонной связи вообще не имело.

Эксплуатация железной дороги в Западной Сибири существенно осложнялась тем, что проложенная по степной местности магистраль до пяти-шести месяцев в году подвергалась сильным снежным заносам. В «Путеводителе по Западно-Сибирской железной дороге» 1902 года отмечается: *«Прямое выпадение снега весьма обильно, в особенности во второй половине зимы, и вызывает на всей линии довольно значительные расходы на постоянную очистку пути, а главным образом остановочных пунктов»*. Постоянной защиты от заносов, кроме переносных щитов, на дороге поначалу не было, но со временем появились специальные поезда-снегоочистители. За состоянием пути следили путевые обходчики.

В силу суровости природных условий и слабой технической оснащенности магистрали движение поездов по Сибири имело свои особенности.

Например, скорость пассажирских поездов и одиночных паровозов на равнинных участках не превышала 30 верст в час. Для грузовых и рабочих поездов она снижалась до 25, а при маневрах — до 10 верст в час.

Оговаривалось также предельное число вагонов при различных скоростях и других условиях движения. Если состав по равнинному участку вел трехосный паровоз со скоростью 8 верст в час, то число вагонов в нем не могло быть более 31. Если поезд шел с предельной скоростью 30 верст, то количество вагонов не превышало 8. При четырехосном паровозе состав на небольших скоростях увеличивался почти на четверть. А при двойной тяге — даже на две трети. Но в любом случае число вагонов в поезде не могло превышать 60.

Так как дорога на всем протяжении строилась однопутной, предусматривались специальные правила «скрещения» (разъезда) поездов.

«Скрещение» производилось на станциях, и дежурный по станции согласно инструкции был обязан лично следить за тем, *«чтобы ни голова, ни хвост остановленного для скрещения поезда»* не выходили за границы, обозначенные предельными столбиками. Прежде чем отправить поезд, необходимо было запрашивать по телеграфу разрешение на прием состава от соседней станции. Если телеграфная связь вдруг прерывалась, дежурный по станции мог самостоятельно отправить только тот поезд, время движения которого дежурный соседней станции знал заблаговременно, и поезд мог двигаться лишь до станции, где

по расписанию было назначено «скрещение». Поезд, двигавшийся при нарушении телеграфной связи, обязательно снабжался красным сигналом, который предупреждал дорожную стражу о том, что телеграф не работает.

Если же, несмотря на все предосторожности, два навстречу идущих поезда оказывались на одном пути, предписывалось принять *«меры к скорейшей остановке их, причем, первый остановившийся поезд обязан осаживаться назад, пока не остановится другой поезд»*. После остановки оба поезда ограждались сигналами, их главные кондукторы посылали дежурному ближайшей станции донесение о происшедшем, и до получения распоряжений поезда оставались на месте.

Обильные осадки, особенно весной и осенью, нередко размывали пути, поэтому было предусмотрено, что *«во время сильного ливня все находящиеся на них поезда задерживаются начальниками станций впредь до окончания или уменьшения ливня, и продолжают движение с соблюдением особой осторожности при уменьшении скорости»*.

Предусматривался и ряд других мер безопасности движения. Пропускную способность железных дорог ограничивала, помимо всего прочего, еще и слабая ремонтно-техническая база. Техническое оснащение основных депо (не говоря уже об оборотных) было явно недостаточным. Почти все работы производились вручную, в трудных и опасных для здоровья условиях. В помещениях депо постоянно висела плотная завеса дыма и пара. Электричество отсутствовало, люди работали при свете факелов, ненамного улучшавших видимость. Обогревались железными печками «буржуйками», но они не могли прогреть огромные здания депо, где зимой температура опускалась подчас ниже нулевой отметки. Паровозы стояли на промывочном ремонте по пять и более суток. Ежесуточно каждое депо выдавало из ремонта не более 5-6 машин. На станциях, где депо отсутствовали, ремонт подвижного состава происходил под открытым небом — прямо на станционных путях: и в мороз, и в жару, и в дожди, и в метели. Для проверки состояния паровозов и вагонов между рельсов устраивали так называемые «смотровые канавы». Зимой в них намерзал толстый слой льда, а весной их заполняла талая вода.

Трудностей и тягот, впрочем, хватало и в других железнодорожных службах. В.Е. Сенятин в «Статистическом очерке личного состава Сибирской железной дороги» (Томск, 1902) отмечал:

«Условия службы на нашей дороге действительно крайне тяжелы, отсюда становится понятным то массовое передви-

жение служащих, которое присуще исключительно только Сибирской линии, тот низкий образовательный уровень среды деятелей местного железнодорожного мира, вечные жалобы на отсутствие подготовленных, надежных рук...»

«Передвижение служащих», или, говоря современным языком, текучесть кадров, на Западно-Сибирской дороге достигала на рубеже веков 60 процентов. И причиной тому были не только тяжелые условия труда. Сказывались отдаленность, суровый климат, отсутствие благоприятной культурной среды, материальная необеспеченность, дороговизна жизни.

Последние два обстоятельства породили еще и своего рода «сезонную» текучесть, когда, начиная с ранней весны, а более всего в июле-августе, ремонтные рабочие, путевые сторожа и прочие низшие служащие уходили на полевые работы, чтобы обеспечить себя на зиму овощами. Зависимость от сезонных сельскохозяйственных работ в начальный период эксплуатации Сибирской магистрали сохранялась весьма прочная.

Несмотря на то, что с началом движения по Западно-Сибирской железной дороге — первенце Транссиба — открылось немало изъянов в работе проектировщиков и строителей и обнаружился ряд непредвиденных проблем, в целом это были, все-таки, вполне естественные издержки роста юного железнодорожного гиганта.

Нагляднее и красноречивее всего, пожалуй, рост этот прослеживается в динамике грузо-пассажирских перевозок.

Сибирская магистраль сделала значительно более выгодной транспортировку товаров, по сравнению с прежней гужевой доставкой. А легкость, быстрота и дешевизна передвижения по ней пассажиров, какими не могли похвастать ни гужевой, ни водный транспорт, вызвали бурное развитие пассажирских перевозок. В одном только 1898 году перевезено около миллиона человек и почти 43 млн пудов грузов, хотя планировалось первоначально — 9–10 млн пудов.

Резкое торговое оживление и рост объемов железнодорожных перевозок вызвали к жизни новые поселения на Транссибирской магистрали. Самым, конечно, впечатляющим примером стал Новониколаевск, который уже тогда, в конце XIX века, называли «сибирским Чикаго». Заметно изменились и многие старые города и села, оказавшиеся на магистрали.

Например, старинный Омск. В этом провинциальном городе до 1895 года проживало 50 тыс. человек. С приходом железной дороги город начал быстро расти, и всего за какие-ни-

будь пять лет его население увеличилось почти наполовину, что вполне закономерно, если учесть, что железнодорожный узел Омск и в конце прошлого века был крупнейшим на Западно-Сибирской дороге. Отсюда ежегодно отправлялось до пяти млн пудов различных грузов. Омск имел паровозное депо, крупные ремонтные мастерские, главный материальный склад, пакгаузы и т.д. Железная дорога давала работу многим. Для железнодорожников и их семей были выстроены больница, двухклассное училище и церковно-приходская школа. Вблизи станции возник большой поселок.

Для развития социальной инфраструктуры дороги использовались, кроме государственных, различные другие финансовые источники: от личных пожертвований (пример Г.М. Будагова, содержавшего на свои средства школу, тому подтверждение) до специального фонда Александра III, на деньги которого к началу XX века в городах и пристанционных поселках Транссиба было выстроено более ста школ и несколько десятков церквей, в том числе и собор Александра Невского в Новониколаевске, а также уникальная передвижная вагон-церковь, продвигавшаяся по магистрали на восток вместе со строителями и освящавшая сдаваемые в эксплуатацию участки дороги, мосты и т.д.

Строительство Транссиба открыло новую страницу в экономическом развитии Сибири. Железная дорога уже сама по себе с ее парком локомотивов и вагонов, сетью вокзалов и складских помещений, депо и ремонтных мастерских стала совер-



Пассажирское здание ст. Омск. 1900 год

шенно новой и громадной по своим масштабам отраслью материального производства в сибирской экономике. В свою очередь, магистраль внесла заметное оживление в работу местной металлургии и горнодобывающего производства, вызвала стремительный рост промышленной переработки сельскохозяйственного сырья. Именно ей всецело обязана своим появлением такая важная для этого региона отрасль, как угледобывающая. Огромная потребность дороги в топливе и наличие здесь богатых угольных месторождений вызвали настоящий бум: как грибы после дождя, стали возникать многочисленные компании по добыче угля. Определились и основные районы угледобычи, непосредственно примыкающие к Транссибу. В Западной Сибири таким районом стал Анжеро-Судженский. Судженские копи Л.А. Михельсона выдавать на-гора уголь начали в 1897 году. Производительность их быстро росла. А через год поблизости от них возникли казенные Анжерские копи, которые эксплуатировались на средства железной дороги.

У продолжавшего строиться Транссиба большой спрос был и на сибирский лес, что способствовало увеличению промышленных лесозаготовок. Лесозаготовительные и лесопильные предприятия примыкали непосредственно к железной дороге, пересекавшей Сибирь с запада на восток. Довольно крупными центрами лесопромышленности оказались те города, которые стояли на пересечении водного и железнодорожного путей. В Западной Сибири — это Тюмень, Новониколаевск, Томск.

Впрочем, все это можно назвать лишь первыми ласточками грядущего экономического подъема Сибири, начало которого совпадет с наступлением двадцатого столетия.

* * *

В августе 1898 года рельсовый путь дошел до Иркутска. А 1 января 1899 года вся линия от Челябинска до Байкала переведена в постоянную эксплуатацию. Случилось это на год раньше намеченного срока. В 1900 году эксплуатационные управления Западно-Сибирской и Средне-Сибирской дорог объединены в Управление Сибирской железной дороги. Возглавил его В.М. Павловский.

Ввод в строй первой очереди Транссибирской магистрали не остался незамеченным в мире. В 1900 году в Париже проходила Всемирная выставка, в которой участвовал и Ко-

митет Сибирской железной дороги. Разнообразные экспонаты рассказывали о сооружении Великого рельсового пути: карты, диаграммы, чертежи, коллекции почв и полезных ископаемых, фотоснимки, макеты железнодорожных станций, поездов и вагонов. Специально для выставки подготовлены издания, посвященные Сибирской железной дороге. Была показана на выставке в Париже и единственная в своем роде движущаяся акварельная панорама Великого Сибирского пути, созданная русским художником П.Я. Пясецким. Она вызвала восторг посетителей и была удостоена Большой Золотой медали, а сам автор ее награжден орденом Почетного легиона Франции. Организаторы и посетители выставки вообще были поражены всем увиденным. Специальное жюри единогласно присудило Гран-При Комитету Сибирской железной дороги и Министерству путей сообщения России.

После Всемирной выставки зарубежная пресса захлеб заговорила о Сибирской железной дороге. Французы с восторгом отмечали удивительную энергию и настойчивость, с какими русский народ осуществлял это грандиозное строительство. Англичане подчеркивали стратегическое значение новой дороги и ее влияние на морскую торговлю Западной Европы. Американцы главную пользу Транссиба усматривали в оживлении обширного и богатого края — Сибири, которая сама по себе возбуждала у предприимчивых янки повышен-



Лицевая сторона открытки, выпущенной в честь Транссиба на Всемирной выставке в Париже. 1900 г.

ный интерес. Немецкие же газеты выделяли культурное значение магистрали, которое видели в «европеизации» азиатского востока России.

Все они были по-своему правы: в экономической и культурной жизни Сибири наступала новая эпоха. Сибирская железная дорога сделала доступными обширные и богатые сырьевыми ресурсами районы. Она помогала удовлетворить потребности быстро увеличивающегося населения края. Магистраль давала выход на мировой рынок большому количеству разнообразных сельхозпродуктов Сибири.

Но серьезным препятствием к ускоренному экономическому развитию сибирских территорий по-прежнему оставалась недостаточная пропускная способность Сибирской железной дороги. Работы по ее увеличению, начавшиеся сразу после сдачи в эксплуатацию Западно-Сибирской линии, продолжались и в начале нового столетия.

В 1902 году министр путей сообщения князь М.И. Хилков совершил поездку по участку Челябинск — Обь, чтобы проверить, как идут работы по улучшению состояния дороги. Временные деревянные мосты к этому времени были заменены на капитальные, металлические, ширина земляного полотна доведена до нормальной, увеличена высота насыпей. Только вот рельсы остались легкие. В 1899 году их решили не менять до полного износа, поскольку равнинная местность облегчала движение поездов.

На очередном заседании Комитета Сибирской железной дороги М.И. Хилков все же настоял на досрочной замене рельсов, мотивируя это тем, что Западно-Сибирская линия — единственный участок Транссиба, на котором возможно намерстывать задержки поездов, вызванные медленным движением на других, более трудных участках, ибо железнодорожные составы могли здесь значительно увеличивать расчетную среднюю скорость.

Напомнил М.И. Хилков и о требовании комиссии К.Я. Михайловского усилить водоснабжение магистрали. Водой из рек обеспечивались всего 17 станций. Вода по водопроводам, длина которых колебалась от 5 до 32 верст, подавалась в специальные водоподъемные здания с насосами и железными баками. Особенно остро нехватка воды ощущалась на участке от Челябинска до Оби. Брали ее здесь из артезианских скважин, озер, колодцев и даже болот. В самых неблагоприятных в этом отношении районах приходилось хранить воду в баках, которые прицепляли к паровозным тендерам, а питьевую — в специ-

альных цистернах. Зимой использовали для водоснабжения даже лед и снег.

Замечания М.И. Хилкова были учтены, и в результате принятых мер по переустройству Сибирской железной дороги к лету 1902 года объем пассажирских перевозок, по сравнению с 1899 годом, увеличился в три раза, а грузовых — в пять раз.

Для удобства отправителей и получателей грузов, а также пассажиров, на Сибирской железной дороге стали открываться городские станции и транспортные конторы, благодаря чему появилась возможность приобретать билеты не на железнодорожном вокзале, а в городе, сдавать к отправке багаж и получать его затем на станции назначения. По желанию владельца за небольшую плату багаж доставлялся прямо на квартиру. Транспортные конторы занимались наведением справок о тарифах и прибывающих грузах, принимали к отправке и выдавали эти грузы, оформляли соответствующую документацию.

Переустройство Транссибирской магистрали в первое десятилетие ее существования потребовало значительных денежных затрат, которые не могли быстро окупиться. Но убыточность Сибирской железной дороги в начальный период ее эксплуатации специалистов не обескуражила. Из того, что валовая выручка Сибирской железной дороги не покрывала даже расходов на эксплуатацию, вовсе не следует, будто магистраль убыточна в принципе, — утверждали экономисты



Паровозные мастерские ст. Омск

начала века, полагая, что до открытия «сплошного» движения на нее можно смотреть пока лишь как на большой подъездной путь, собирающий грузы. И хотя такого рода «подъездные пути» сами по себе почти не бывают доходными, они *«могут собрать настолько много добавочного груза для питаемой ими магистрали, что постройка их, не говоря уж о будущих перспективах, может считаться окупаемой»*.

Экономисты полагали, что нельзя судить о доходности новой дороги вне ее связи с существующей транспортной сетью, изолированно от функций, которые она выполняет на различных стадиях развития этой сети. И действительно, еще в начальный период эксплуатации Сибирской железной дороги неплохой экономический эффект проявился на примыкающих к ней линиях Европейской России, рост дохода которых к 1901 году достиг 5 млн рублей, и в самой Сибири за счет ликвидации морально устаревших средств передвижения на Сибирском тракте (250 почтовых станций, приносивших до 1,5 млн рублей убытка в год). Сама же Сибирская железная дорога начала приносить реальный доход только с 1908 года, который перед началом Первой мировой войны достиг 13 млн рублей в год.

По мере эксплуатации становилось очевидным, что доходность Транссибирской магистрали обуславливается прежде всего выполнением транзитных функций в перевозках, но в то же время она недостаточно отражает участие железной дороги в хозяйственном освоении территории. Поэтому, приходили к выводу экономисты, оценивать значение Сибирской железной дороги с узко-финансовой и коммерческой точки зрения было бы совершенно неправильно, так как сквозная, через всю Сибирь, стальная магистраль являлась предприятием общегосударственным в широком смысле слова. Она захватывала огромной ширины (не менее 100 верст по обеим сторонам линии) полосу. И не удивительно, что будущность Великого рельсового пути все теснее связывалась с потенциалом прилегающей к нему территории, вовлекаемой в хозяйственное использование.

* * *

Мирное развитие Сибирской железной дороги прервала русско-японская война. Все железнодорожные работы приняли экстренный характер. Все теперь делалось в первую очередь для ускорения движения поездов, перевозивших солдат и боеприпасы. К началу войны пропускная способность Транссибирской магистрали достигла 13 пар поездов в сутки, но этого было

явно недостаточно для быстрой переброски армии из одного конца огромной империи в другой. Спешно сооружались дополнительные разъезды и вспомогательные линии, грунтовые дороги и водонапорные башни. На подходах к железнодорожному полотну строились узкоколейные рельсовые пути с небольшими вагончиками, которые тянули лошади.

В ряде районов Сибири ввели военное положение. Все гражданские перевозки сильно задерживались. В срочном порядке проводилась мобилизация железнодорожников и местных жителей для обеспечения военных нужд и работы дороги. Крестьян вынуждали отдавать своих лошадей, чтобы хоть сколько-нибудь увеличить перевозки военных грузов.

Но мероприятия эти могли дать только временный результат. Сибирская однопутная железнодорожная магистраль, построенная по облегченным техническим нормам и пока еще далекая от завершения переустройства, задыхалась от перенапряжения, не успевая справляться с резко возросшими грузопотоками. И осенью 1904 года принято решение о строительстве второго пути. Строительство это предполагалось вести параллельно с намеченным ранее переустройством первого пути.

Но даже несмотря на относительно низкий технический уровень и недочеты в проектно-строительных работах, Сибирская железная дорога перевезла за время русско-японской войны около двух млн военнослужащих, а также огромное количество оружия, боеприпасов и других военных грузов. Сначала весь этот поток хлынул с запада на восток, заставляя надолго задерживать на станциях невоенные грузы. После окончания войны Сибирская железная дорога приняла на себя поток воинских эшелонов, идущих в обратном направлении — с

востока на запад. Но на сей раз движение армии сильно затянулось и было к тому же весьма осложнено начавшейся в России революцией, в которой железнодорожный пролетариат Сибири сыграл немаловажную роль.



Станция V класса Каргат

В канун революции железнодорожники составляли большинство промышленного пролетариата Сибири. К концу 1905 года на Сибирской железной дороге было занято до 70 тыс. рабочих и служащих. Были здесь недавние железнодорожные строители, отставные солдаты, переселенцы, представители местного населения, ссыльные и бывшие арестанты. Как правило, почти все они становились чернорабочими. Квалифицированных специалистов, как и во время строительства Транссиба, приходилось вербовать в Европейской России. Их привлекали в Сибирь более высокой, чем на железных дорогах центра страны, заработной платой. К примеру, работники первой категории, к которой относились профессии машиниста, помощника машиниста, кондуктора, осмотрщика вагонов, телеграфиста и т.п., получали от 250 до 700 рублей в год. Рабочие других, малоквалифицированных и неквалифицированных категорий, имели более низкую зарплату. Но труд тех и других был в равной степени тяжел и опасен. На железной дороге часто случались аварии и крушения, высокого уровня достигал травматизм и профессиональные заболевания, к которым относились пневмония, бронхит, радикулит, артрит, нервные и другие болезни. Имелось немало иных причин для недовольства. С другой стороны, и власти, и администрация дороги проявляли подчас недостаточное внимание к заботам и нуждам железнодорожных рабочих. Все это, в конце концов, и привело к социальному взрыву.

Своеобразным «детонатором» к революционным выступлениям сибирских железнодорожников стало известие о «кровавом воскресении». Оно вызвало серьезные волнения. Начались собрания и митинги, а кое-где и забастовки. Правда, первоначально выдвигались лишь требования экономические: введение восьмичасового рабочего дня, выдача «квартирных» денег и т.д. Но после поражения России в русско-японской войне стали появляться и политические требования. И это не удивительно. Сибирь оказалось ближним тылом театра военных действий. Здесь прошли массовые мобилизации в действующую армию, производились крупные реквизиции лошадей, повозок, продовольственных запасов. Все это заметно подорвало сибирскую экономику, а проигранная война сильно пошатнула авторитет царского правительства, что также способствовало подъему революционных настроений. Количество забастовок очень быстро росло (бастовали и машинисты со своими помощниками, и кочегары, и угольщики), в результате чего движение

поездов на Сибирской железной дороге в январе 1905 года сократилось на четверть.

Забастовки затрудняли работу дороги, срывали многие перевозки, расстраивали дорожное хозяйство, нарушали порядок и дисциплину. Поэтому власти и администрация всеми силами стремились прекратить забастовки. В мастерских и депо, на казенных дорогах рабочий день сокращался до девяти часов. Заработная плата повышалась в соответствии с растущими ценами. Начальники мастерских и депо уговаривали рабочих вернуться на свои места. Вместе с «пряником» пускался в ход и «кнул»: аресты, увольнения, подавление силой.

На какое-то время все эти меры дали определенные результаты. В феврале 1905 года начался спад революционного движения. От стачек и демонстраций рабочие переходят к письменным требованиям. Однако летом и осенью того же года выступления рабочих активизируются, что связано было, прежде всего, с поражением русской армии в Маньчжурии и гибелью Балтийской эскадры в Цусимском проливе.

В это же время создаются первые профсоюзы железнодорожников, которые активно включаются в борьбу за права рабочих и служащих Сибирской железной дороги (бесплатная медицинская помощь, оплата дней, пропущенных по болезни, пенсионное обеспечение). Выдвигают они и новое требование — не увольнять работников без согласия советов рабочих депутатов.

7 декабря 1905 года Московский Совет рабочих депутатов объявил новую всеобщую политическую стачку. Очень скоро она докатилась до Сибири и переросла в вооруженное восстание. Особой силы достигло оно в Красноярске.

Западнее Красноярска накал революционной борьбы был несколько слабее, но и здесь победа оказывалась на стороне восставших железнодорожников. В течение полутора месяцев, в ноябре-декабре 1905 года, их революционные комитеты контролировали передвижение войск с востока на запад страны и фактически управляли Сибирской магистралью.

Правительство было серьезно обеспокоено положением дел на железных дорогах Сибири, местные власти оказались неспособными подавить революционное движение железнодорожников. Требовалось вмешательство армии. И оно последовало. В январе 1906 года для восстановления порядка из Харбина и Москвы были посланы в Сибирь два карательных отряда. Силы были неравными, и рабочим пришлось сложить оружие.

После подавления выступлений железнодорожников на Сибирской магистрали воцарился жесткий административный режим. Тысячи железнодорожников остались без работы, многих ждала тюрьма, ссылка или каторга, некоторые погибли. На всех станциях образовывались конные военно-полицейские патрули, приводились в повышенную боеготовность воинские части. Открытые выступления рабочих почти прекратились. Революционное движение явно пошло на спад.

Правда, две забастовки все-таки встряхнули напоследок жизнь Сибирской магистрали.

Одна из них — на станции Тайга — началась со случая почти анекдотического: четверо рабочих вывели на тачке из депо свирепствовавшего там надзирателя. На следующий же день все четверо были уволены. Тогда забастовал коллектив депо, требуя восстановления своих товарищей. В ответ на это начальник дороги объявил об увольнении всех рабочих депо станции Тайга и замене их рабочими с других станций. В знак солидарности рабочие станций Омск, Барабинск, Обь решительно отказались ехать на станцию Тайга и даже организовали сбор средств в поддержку бастующих. Руководству дороги пришлось вернуть уволенных.

Самая крупная забастовка, продолжавшаяся 41 день, началась в феврале 1907 года в Омске. Причиной ее явился циркуляр начальника дороги о сокращении штатов, снижении расценок и отмене работ в вечерние часы и праздничные дни, являвшихся для рабочих источником дополнительных заработков. Из-за забастовки возникли серьезные перебои в работе всей Сибирской железной дороги. С каждым днем ситуация все ухудшалась, но ни увольнения, ни другие крутые меры забастовки остановить не могли. Администрации пришлось пойти на уступки.

Эта забастовка стала последней страницей в истории революционного движения 1905—1907 годов на Сибирской железной дороге.

Прирастает Сибирью

В российской экономике начала двадцатого века ключевую роль играла фигура Петра Аркадьевича Столыпина, министра внутренних дел, а с 1906 года — председателя Совета Министров царского правительства. Провозглашенная им аг-

рарная реформа разрешала выходить земледельцам из крестьянских общин на хутора и отруба, способствовала укреплению Крестьянского банка, в рамках реформы осуществляла переселенческую политику, призванную ликвидировать малоземелье. Эту реформу так и называли — столыпинская.

Бесславная русско-японская война и революция 1905 года основательно подорвали экономику России и, в частности, Сибири. В данном случае аграрная реформа Столыпина оказалась как нельзя более кстати: она вела к хозяйственному освоению новых земель, поэтому усиленно пропагандировалось. В 1907 году среди крестьян центральных губерний России было распространено несколько миллионов брошюр и листовок с призывами переселяться в азиатскую часть страны.

Но история переселенческого движения в Сибирь началась значительно раньше столыпинских реформ. Толчок активному массовому переселению русских крестьян за Урал дало строительство Сибирской железной дороги, которое, помимо прочего, ставило еще и задачу освоения прилегающих к магистрали территорий. Только с 1895 по 1899 год в Сибирь пришло 675 тыс. переселенцев. Впоследствии, за исключением неурожайных 1901—1902 и военных 1904—1905 годов, приток переселенцев еще больше увеличился и составлял от 210 до 230 тыс. ежегодно.

С открытием первой очереди Транссиба — Западно-Сибирской дороги — изменилось направление переселенческих



Мост через Обь. 1897 г.

потоков. Главная масса шла теперь уже не на Тюмень и затем по речным и сухопутным путям, как раньше, а по железнодорожной магистрали — забираясь все дальше на восток, оседая в Томской губернии, в частности на Алтае.

Власти переселенчество поощряли, ибо оно способствовало росту населения Сибири и развитию производительных сил, пополняло ее трудовые ресурсы. В 1896 году учреждено было даже Переселенческое Управление в системе Министерства внутренних дел, призванное решать насущные миграционные проблемы. Так, например, по инициативе этого Управления на больших станциях и в крупных населенных пунктах вдоль магистрали (в Омске, Барабинске, Кривошеково, Оби и др.) созданы специальные врачебно-продовольственные пункты помощи переселенцам, в которых имелись аптеки, круглосуточно дежурили врачи, а в самых крупных из них устраивались больничные помещения с несколькими десятками коек. Медпомощь оказывалась бесплатно, без денег отпускались и лекарства. Продовольствие продавалось переселенцам по максимально низким, закупочным ценам. Обеспечивались они и дешевой горячей пищей. В начале XX века подобных пунктов на Сибирской железной дороге насчитывалось свыше 30.

Значительные льготы предусматривались и для проезда переселенческих семей. Билет переселенцу обходился в четыре раза дешевле, чем пассажиру III класса, а детям до 10 лет предоставлялись бесплатный проезд и питание. Были также путевые ссуды — до 50 рублей на семью. Так что путешествовали переселенцы практически бесплатно. Существовал и ряд других льгот. Тем не менее, далеко не все переселенцы приживались в Сибири.

Столыпинские реформы дали новый импульс переселенческому движению. Но, по сравнению с предыдущим периодом, организация его заметно улучшилась. Благодаря обширному комплексу мер оно стало быстро расти и к 1908-1909 годам достигло своего пика: только за эти два года в Сибирь переселилось более полутора миллионов человек.

Понемногу оправившись от революционных и военных потрясений 1905 года, продолжала развиваться Сибирская железная дорога. Не потерявшая актуальности проблема увеличения пропускной способности решалась здесь теперь за счет строительства новых линий.

Еще в 1900 году, идя навстречу многочисленным ходатайствам от московского и сибирского купечества, Тюменской, Ишимской, Ялуторовской городских дум, Государственная Ко-

миссия по новым железным дорогам приняла решение о строительстве железнодорожной ветви Тюмень — Омск. Предварительные изыскания этого участка были сделаны в 1905 году. Русско-японская война и революция задержали строительство, и только в 1908 году вопрос о нем был вновь рассмотрен. Проект 1905 года признали неудачным как не учитывающим экономические нужды данного региона. Поэтому строительство началось только после повторных изысканий и значительной переработки первоначального проекта. Первый поезд в Ишим из Тюмени прошел в 1911 году. В начале 1913 года сооружение линии Тюмень — Омск завершилось, а в 1914 году участок передан в постоянную эксплуатацию.

Летом 1907 года Совет Министров рассмотрел и одобрил предложение Министерства путей сообщения о начале сооружения второй колеи на Сибирской железной дороге и переустройстве горных участков пути. В 1909 году основные работы по усилению Сибирской железной дороги и увеличению ее пропускной способности были закончены, и на большей своей части она стала способной пропускать до 20 пар поездов в сутки.

Вместе с самой дорогой активно развивалась и ее социальная инфраструктура. Многие новые школы, больницы, библиотеки, церкви, жилье в прилегающих населенных пунктах обязаны своим появлением именно Сибирской железной дороге. К 1910 году дорога располагала пятью больницами на крупных станциях, в которых насчитывалось от 20 до 80 коек. На станциях поменьше имелись еще и так называемые «больнички», где число коек не превышало 15. Помимо того, строили специальные «холерные» бараки.

Медицинское обслуживание на Сибирской железной дороге было поставлено весьма основательно. Линия разделялась на 27 врачебно-санитарных участков. Участковые врачебные комиссии освидетельствовали служащих, членов их семей, а также заболевших в пути пассажиров. В ведении старшего врача дороги находилась специальная санитарно-гигиеническая лаборатория для анализов воды, источников водоснабжения. Здесь же производился анализ пищевых продуктов и напитков, исследовались образцы почв и обследовались инфекционные больные. В распоряжении участковых врачей были фельдшеры, дезинфекторы, акушерки. На станциях и в поездах в обязательном порядке имелись аптечки и носилки, а для перевозки больных использовались специально оборудованные вагоны.

Для лечения профессиональных болезней железнодорожников в 1901 году на озере Карачи открылся курорт. Помимо жилых помещений, здесь были столовая, «ванное здание», купальня, читальня.

В 1899 году в Томске открылась библиотека Сибирской железной дороги. Ее отделения появились впоследствии на всех крупных станциях. А с 1909 года небольшие библиотеки-читальни возникли при дежурных комнатах кондукторских и паровозных бригад. Библиотека Сибирской железной дороги с каждым годом расширялась, и к 1911 году в ней насчитывалось почти 30 тыс. томов книг и около 26 тыс. единиц периодических изданий.

Должное внимание уделялось и образовательным учреждениям. В первую очередь строились школы для детей железнодорожников. К 1910 году появилось 35 новых школ. Специально для детей железнодорожных служащих построены девять общежитий и интернат. Кроме того, в ведении Комитета Сибирской железной дороги состояли омские и красноярские технические классы, готовившие слесарей для работы в железнодорожных мастерских, и телеграфные курсы в Томске.

Громадное значение Сибирская железная дорога имела для развития торговли с Центральной Россией. Производимые в Сибири сельскохозяйственные продукты не находили в ней сбыта. С другой стороны, слабо развитая промышленность не могла обеспечить сибиряков многими инструментами и машинами, необходимыми для обработки обширных земельных угодий и других нужд стремительно растущего хозяйства Сибири. Нужна была активная и масштабная торговля с Европейской Россией. Железная дорога оказала в этом неоценимую помощь. Бла-



Почтовый поезд близ станции Омск

годаря ей стоимость доставляемых из центра страны заводских товаров заметно снизилась. В Сибирь начали ввозить сельскохозяйственные орудия, различные металлические изделия, сахар, керосин и многое другое. Среди грузов, вывозимых из Сибири, на первом месте стоял хлеб.

До сооружения железной дороги сибирский хлеб продавался в очень небольших количествах жителям Урала и прилегающих к нему районов. Открытие регулярного движения на Западно-Сибирской железной дороге резко активизировало вывоз накопившихся запасов. Этому способствовали и высокие цены на хлеб, установившиеся в то время в Европе. Но почти сразу же был установлен так называемый челябинский переломный тариф. Одна из нелепиц российской действительности конца XIX века — он был введен в угоду помещикам-агряриям, ибо сибирский хлеб стоил намного дешевле европейского и мог успешно конкурировать с ним не только в России, но и за границей. С введением «переломного тарифа» стоимость провоза сибирского хлеба исчислялась отдельно для пути до Челябинска и отдельно для дальнейшего пути. В результате поставки хлеба на запад страны, за Урал, значительно подорожали. Но, несмотря на это, до начала XX века из Сибири вывозили от 10 до 16 млн пудов хлебных грузов, что составляло более 60 процентов всех перевозок. Часть сибирского хлеба следовала через балтийские порты за границу, остальное распределялось в Европейской России. Отправляли хлеб также и к востоку от станции Обь — в Красноярск, Иркутск, в Забайкалье.

Тормозя развитие хлебной торговли, челябинский переломный тариф имел свою положительную сторону: ограничение вывоза хлеба способствовало развитию мукомольной промышленности в Сибири — во всех крупных городах и поселках начали появляться многочисленные мукомольные заводы и пекарни. Пшеничная мука быстро стала одним из важнейших экспортных продуктов Сибири.

В 1913 году, когда челябинский переломный тариф был отменен, вывоз хлеба достиг 60 млн пудов.

К этому времени резко изменилось и направление грузов. С началом в 1914 году Первой мировой войны большое количество хлеба (как, впрочем, и других продуктов) стали отправлять для обеспечения действующей армии.

Следом за хлебными грузами в перевозках по Сибирской железной дороге шло сливочное масло — свежее и топленое. С постройкой железной дороги в Сибири появился новый вид

производства: изготовление и экспорт сливочного масла. К началу XX века число сибирских маслоделен перевалило уже за тысячу. Успешному развитию новой отрасли способствовала устойчивая транспортная связь маслодельческих районов Западной Сибири (Курган, Петропавловск, Омск, Каинск, Барнаул) с рынками сбыта. Для экспорта за границу сибирское масло направлялось в Ригу, Санкт-Петербург, Вильянди, где его грузили на пароходы. Главными потребителями сибирского масла были Англия и Дания.

К портам Балтики и другим пунктам назначения масло доставлялось в вагонах-ледниках. По мере продвижения поездов лед в них быстро таял, поэтому вдоль железнодорожной линии примерно через каждые 250 верст пути строились специальные пункты, снабжавшие вагоны свежим льдом. Любопытно, что грузовой поезд в то время мог состоять либо из обычных вагонов, либо исключительно из вагонов-ледников, поскольку такой скоропортящийся товар, как масло, требовал и скорейшей его доставки. Средняя скорость «масляных» поездов значительно превышала скорость обычных грузовых.

Не всегда, однако, представлялась возможность отправлять масло по железной дороге сразу же после его прибытия с маслобоен. По этой причине на многих станциях строились специальные склады для масла — «пакгаузы-ледники». Крупнейшие из них находились на станциях Курган, Омск, Ново-николаевск.

К 1910 году Сибирская железная дорога располагала почти полутора тысячами вагонов-ледников. К 1915 году их количество достигло 2405. Вагоны эти использовались не только для перевозки масла, но и других скоропортящихся продуктов — мяса, яиц, битой птицы.

По объему вывоза мясо (в том числе и живой скот) занимало среди сибирских продуктов третье место. За границей из всего сибирского мяса спросом пользовалась только свинина. Другие мясопродукты доставлялись в Европейскую Россию и Восточную Сибирь. А вот куриные яйца шли преимущественно на заграничные рынки.

Специфическим сибирским грузом в начале века были кедровые орехи. Ими обеспечивали внутренние рынки России. До Первой мировой войны на орехи существовал стабильный спрос, и в лучшие годы из Сибири вывозилось до 100 тыс. пудов этого ценного и дорогостоящего продукта.

Наряду с ввозом и вывозом грузов Сибирская железная дорога выполняла функцию транзитного пути. Через Сибирь

везли — в основном с востока на запад — чай, табак, рыбу, жиры, спирт. По статистическим данным, годовой грузооборот Сибирской железной дороги в период с 1900 по 1913 год возрос с 44 до 355 млн пудов.

В январе 1909 года в Санкт-Петербурге состоялось специальное совещание «О развитии транзитных перевозок по сибирским железным дорогам». Оно постановило увеличить скорость движения поездов, развернуть широкую рекламу пассажирского пути через Сибирь, облегчить условия следования проезжающих, улучшить почтовую связь. Говорилось о принятии мер для развития торговли между Европой и странами Дальнего Востока. После этого совещания транзитные перевозки стали быстро расти. И это было закономерно: Россия уверенно заявляла о себе на международной арене как о стране, переживающей мощный экономический подъем, стране, с которой следует считаться не только как с потребителем, но и как с производителем.

Революции, войны, безвременье

Последующие годы, как покажет потом новейшая история России, оказались самыми трагическими в ее развитии.

Начавшаяся летом 1914 года Первая мировая повернула экономику России на военные рельсы. Сибирь находилась далеко от полей сражений, но обжигающее дыхание большой войны ощущалось и здесь.

С июля 1914 года условия работы Транссибирской магистрали резко изменились. На Сибирской железной дороге ввели военное положение и снова установили предельно жесткий режим труда для рабочих и низших служащих. Теперь они должны были работать по 10-12 часов в сутки, выполнять специальные «экстренные работы», а за малейшие нарушения дисциплины их судили и карали по законам военного времени.

Изменился и характер перевозок: основное место заняли военные грузы; резко повысился спрос на сибирское продовольствие — в первую очередь, на хлеб и мясо, необходимые для снабжения армии, а также на сырье. Во время войны на Урал стал направляться для нужд промышленности сибирский уголь.

Интенсивность движения на Сибирской железной дороге в 1914 — 1915 годах постоянно возрастала, но материальная база ее укреплялась медленно, а по некоторым показателям даже ухудшалась.

Для оперативного руководства Сибирская железная дорога в 1915 году была разделена на Омскую и Томскую с возвращением к прежним построечным границам Западно-Сибирской и Средне-Сибирской железных дорог. К Омской дороге была приписана станция Новониколаевск.

К 1915 году пропускная способность Сибирской магистрали достигла 20 пар поездов в сутки, общее число паровозов превысило тысячу, вагонов же насчитывалось более 20 тысяч. Тем не менее железные дороги по-прежнему оставались перегруженными. Российская промышленность переходила на военные заказы и обслуживала фронт, отчего резко сократились поставки новых паровозов и вагонов, железнодорожного оборудования. Железнодорожникам приходилось переоборудовать открытые платформы для перевозки навалочных грузов, использовать специальные вагоны как обычные крытые, увеличивать грузоподъемность вагонов и платформ до 1000-1200 пудов. Чтобы хоть как-то улучшить положение, был создан особый институт ревизоров вагонного хозяйства. Но все же к концу войны износ паровозов и вагонов значительно превысил норму. Недостаток подвижного состава и слабость материальной базы, в свою очередь, сильно затрудняли вывоз жизненно важных для фронта и всей страны грузов.

Вместе с тем, даже в это тяжелое время в Сибири продолжалось железнодорожное строительство, проводились ремонтные работы на транспорте, действовала промышленность.

К 1916 году железнодорожные перевозки выросли более чем на треть по сравнению с довоенным временем, но достигнуто это было дорогой ценой: за счет нещадной эксплуатации технических средств железных дорог, введения в действие новых линий, строившихся в суровых военных условиях (Кольчугинская в Кузбассе, построенная в 1914—1915 годах, и Алтайская — от Новониколаевска до Барнаула и Бийска, строившаяся в 1914—1915 годах), за счет строжайшей дисциплины. Но даже самые крутые меры помогали удовлетворить лишь наиболее насущные потребности страны в перевозках.

Отразилась война и на составе рабочих Сибирской железной дороги. В первые же месяцы многие были призваны в армию. Отсрочку получили только высококвалифицированные

рабочие, которые были необходимы для поддержания жизнедеятельности дороги, но и их в любое время могли послать на прифронтовые участки дорог. Уходили на фронт чернорабочие, ремонтники, кузнецы, слесари, путевые обходчики. И очень скоро стал ощущаться острый дефицит трудовых ресурсов, особенно на погрузочно-разгрузочных, ремонтных и путевых работах. Приходилось привлекать для этих целей низших служащих, нанимать рабочих, не имеющих должной квалификации. С 1916 года правительство, наконец, сократило призыв железнодорожников в армию и приняло меры к обеспечению дорог рабочей силой. Широко, в частности, привлекались беженцы, вербовались рабочие из других районов страны. Благодаря этому число железнодорожников начало расти. Прежде всего, за счет увеличения женского персонала. До войны прием женщин на работу на железных дорогах России был ограничен. Согласно циркуляру Министерства путей сообщения от 15 апреля 1906 года, *«количество женщин, принимаемых в конторы Управления дорог... не должно превышать 10 процентов от общего числа служащих в данной конторе»*. В циркуляре 1910 года объявлялось, что процент приема женщин на службу превышен, и прием этот надо временно приостановить (что и было сделано). С началом Первой мировой войны произошли очередные изменения. По новым правилам, утвержденным в апреле 1916 года, разрешалось увеличить прием женщин на должности кассиров, весовщиков, проводников, сторожей и уборщиц. К концу года около 25 процентов путевой и мостовой стражи и около 10 процентов чернорабочих составляли женщины.

Война ухудшила материальное положение железнодорожных рабочих и служащих. Их заработная плата хоть и росла номинально, но при этом заметно отставала от роста цен, то есть фактически падала. К 1916 году она снизилась в среднем на треть, а в Томске даже почти на 40 процентов. Инфляция и уменьшение подвоза продовольственных товаров вынуждали железнодорожников обзаводиться собственным хозяйством. К исходу 1916 года существенно ограничился подвоз муки. Некоторые хлебопекарни вынуждены были закрыться. Ощущалась также серьезная нехватка угля. В магазинах исчезали ситец, спички, чай и другие продукты и товары первой необходимости.

Военные перевозки, перенапряженность в работе железнодорожного транспорта, значительный износ и нехватка подвижного состава сильно отразились на жизненных ус-

ловиях железнодорожников и их семей. Вновь стало оживать забастовочное движение на железных дорогах, усиливалось недовольство.

Страну ожидали новые потрясения — на этот раз революционные...

* * *

С первых же дней Февральской революции возникло движение железнодорожников Сибири за демократизацию управления транспортом. Железнодорожные рабочие пытались отстранить старую администрацию и установить собственный контроль за работой дорог и смежных организаций. Под руководством члена Сиббюро ЦК РСДРП (б) А.Г. Рогова рабочий контроль был установлен на многих участках Томской железной дороги, на электрических и водонапорных станциях. Рабочие организовывали вооруженную охрану депо и мастерских. В конце марта 1917 года в Красноярске состоялся I съезд представителей рабочих и служащих Томской железной дороги. Съезд проголосовал за введение 8-часового рабочего дня.

В начале мая 1917 года, когда на съезде рабочих и служащих Омской железной дороги меньшевики и эсеры провели решение о невозможности введения на транспорте, ввиду расстройств оно, 8-часового рабочего дня, большевики призвали установить его явочным путем, что и произошло.

Таким образом, на железной дороге началась борьба за реальную власть разных политических сил, а в пылу всякой борьбы иногда напрочь утрачиваются здравые цели.

На Первом Всероссийском учредительном съезде железнодорожников в июле 1917 года был избран их главный профсоюзный орган — Всероссийский исполнительный комитет профсоюза железнодорожников (Викжель). Состоял он из представителей различных партий. На местах, в том числе на Омской и Томской железных дорогах, политику Викжеля проводили Главные дорожные комитеты, которые препятствовали действиям большевиков, срывали перевозки и поставки грузов, блокировали дороги.

А железнодорожники, между тем, кроме 8-часового рабочего дня, требовали еще и повышения заработной платы. В ответ на эти требования Временное правительство издает закон *«О наказании лиц, виновных в призыве к неисполнению касающихся железнодорожной службы законов или законных распоряжений власти»*. Отныне всякая забастовка железно-

дорожников должна была рассматриваться как государственное преступление и караться «заключением в исправительный дом на срок до трех лет».

Временное правительство пыталось навести порядок на дороге, а руководство принимало определенные меры по улучшению работы Транссиба. Так, 24 августа 1917 года на станции Красноярск, прямо в поезде прибывшего товарища (заместителя) министра путей сообщения Устюгова, состоялось совещание, в котором принимали участие начальник Томской дороги Н. Кругликов, начальники отделений, ревизоры движения, представители профсоюзов дороги. Обсуждались вопросы увеличения провозной способности Томской дороги и уменьшения числа «больных» паровозов. Среди выступавших — сам Устюгов, председатель участковой транспортной комиссии Черепанов, председатель комитета профсоюзов Красноярского участка Томской железной дороги А.Г. Рогов, будущий нарком путей сообщения.

В служебных документах МПС и Особого совещания по перевозкам, относящимся к тому времени, содержатся крайне негативные оценки положения на транспорте: *«Железные дороги находятся в состоянии разложения, на дорогах распространяется анархия, дисциплина совершенно отсутствует, авторитет власти не признается, отмечается резкое падение производительности труда, на многих железных дорогах обнаруживается скрытая большевистская пропаганда, призывающая к свержению Временного правительства, к захвату власти на железных дорогах. Администрация, не находя должной поддержки сверху, стала вести себя пассивно...»*

Под напором рабочих лидеры Викжеля все-таки вынуждены были объявить о Всероссийской забастовке. Началась она



Станция Кривошеково

в ночь на 24 сентября 1917 года. На Транссибирской магистрали стачечные комитеты возглавили большевики. Забастовки на Транссибе проходили организованно. Работы в железнодорожных мастерских и депо приостановились, прекратилось движение поездов, на вокзалах скапливались пассажиры. Повсюду проходили собрания и митинги.

В результате Временное правительство пошло на некоторые уступки, а Викжель даже объявил о «победе» и прекращении стачки в ночь с 26 на 27 сентября...

26 октября 1917 года II Всероссийский съезд Советов принял «Обращение ко всем железнодорожникам», в котором сообщалось о победе вооруженного восстания в Петрограде и об аресте, в числе других министров Временного правительства, министра путей сообщения. В обращении говорилось: *«Усиленное внимание следует обращать на беспрепятственный пропуск продовольствия в города и на фронт. Революционная власть Советов берет на себя заботу о материальном положении железнодорожников. В Министерство путей сообщения будут привлечены представители железнодорожников».*

В числе прочих дорожный комитет Томской железной дороги заявил о своей поддержке революционной власти и о необходимости созвать чрезвычайный съезд железнодорожников. В январе в Новониколаевске состоялось общее собрание рабочих и служащих железнодорожной станции, в нем принимало участие более 400 человек. По предложению большевиков железнодорожники одобрили роспуск Учредительного собрания и приняли резолюцию, в которой заявили, что поддерживают только Советскую власть.

Примерно в это же время на общем собрании граждан станции Барабинск принято постановление: *«Вся власть принадлежит Народным комиссарам под контролем Совета рабочих и солдатских депутатов как выразителей интересов народа. Местные Советы должны проводить в жизнь решения Совета Народных комиссаров».*

Председатель ВЦИК Я.М. Свердлов в телеграмме Центросибиря (Центральный исполнительный комитет Советов Сибири) указывал: *«Сибирские товарищи должны знать, что нам нужен хлеб. Легче всего его можно достать в Сибири. Для этого требуется, чтобы работа железных дорог не останавливалась ни на минуту. Поэтому поставьте задачу подбросить угля районам степной полосы, где движение уже останавливается, особенно на участках Омск — Тюмень, Омск — Петро-*

павловская. Задача эта боевая... Главная продовольственная работа должна быть сосредоточена в Западной Сибири с базой в Омске. Иркутск, Томск должны помогать ей усиленной переброской своего угля...»

Большевистские организации Сибири направляли на продовольственный фронт наиболее опытных коммунистов. Однако саботажники на дорогах чинили всевозможные препятствия. Вагоны с зерном и другим продовольствием не двигались на запад, по назначению. Их сотнями загоняли в тупики, перехватывали в пути и даже разгружали. Нередко паровозы на станциях стояли с «замороженными» котлами.

Бесконечно так продолжаться не могло. И в начале января 1918 года большевиками был поставлен вопрос о ликвидации старого управления Томской дороги. Этому предшествовало одно красноречивое событие. Со станции Красноярск в сторону Новониколаевска рабочие-железнодорожники отправили четыре паровоза со специальным заданием — ликвидировать «пробки» на дорогах, возникшие из-за нехватки локомотивов, и ускорить продвижение грузов в Центральную Россию. Когда же меньшевики и эсеры из управления Томской железной дороги попытались сорвать эту акцию, встал вопрос о ликвидации старого управления дороги и о передаче административной власти в руки рабочих и служащих.

В марте 1918 года на основе решения январского Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожников на всех дорогах Сибири избраны Советы железнодорожных депутатов и их исполкомы, которые взяли на себя всю полноту власти. Так закончился переход к рабочему управлению.

На важнейших станциях Сибирской железной дороги учреждались должности чрезвычайных комиссаров путей сообщения. Наделенные особыми полномочиями, эти люди использовали все средства, вплоть до применения оружия, но обеспечивали продвижение эшелонов с топливом и хлебом.

* * *

В марте 1918 года на станции Новониколаевск, дожидаясь отправки, стоял эшелон с бывшими военнопленными чехами и словаками, которые следовали во Владивосток, чтобы затем, морем, отправиться на родину. К эшелону подошел отряд красногвардейцев и потребовал, чтобы чехи предоставили возможность осмотреть эшелон либо добровольно сдали оружие. В ответ прозвучал решительный отказ, а чуть позднее — выстре-

лы. Завязался скоротечный бой, который, правда, закончился затем переговорами. И этот случай можно считать провозвестником той огромной трагедии, которая вскоре развернется на Транссибирской магистрали — главной арене братоубийственной гражданской войны в Сибири.

К маю 1918 года на узловых станциях Транссиба скопились десятки эшелонов солдат чехословацкого корпуса общей численностью около 45 тысяч человек. Советское правительство разрешило им выехать на родину через Дальний Восток, но возникли задержки, связанные с мятежом атамана Семенова в Забайкалье и высадкой японского десанта во Владивостоке. Эшелоны стояли на запасных путях, среди солдат и офицеров зрело недовольство, которое умело подогревалось. Обстановка накалялась до взрыва. И он произошел. В конце мая на всей огромной территории в местах сосредоточения эшелонов чехословацкого корпуса вспыхнул мятеж.

Известие из Омска о мятеже белочехов в Челябинске получено в Новониколаевске 25 мая. В это время на станции Новониколаевска стояло два эшелона чехословацких войск общей численностью около 2500 человек. На требование исполкома Совета о сдаче оружия чехи ответили отказом и к осмотру вагонов не допустили. Новониколаевский Совет больше предпринять ничего не смог, потому что военной силы, достаточной для разоружения чехов, у него попросту не было. А отсчет времени между тем шел уже на часы. И в ночь с 25 на 26 мая в городе произошел переворот. Белочехи совместно с эсеровской дружиной захватили основные стратегические объекты и Дом революции, где проходило пленарное заседание Совета. Большевики и сочувствующие Советской власти были арестованы, батальон имени Карла Маркса, расквартированный в военном городке, подвергся разгрому, а его остатки и отдельные группы во главе с комиссаром С.Г. Гиршовичем отошли к Барнаулу.

Западно-Сибирский военно-оперативный штаб Красной гвардии попытался помочь новониколаевцам и направил отряд из Омска, а также отряды татарских, барабинских и каинских красногвардейцев общей численностью до 1000 бойцов под командованием С.Н. Черепанова. Красногвардейцы выбили чехословацко-эсеровские отряды со станций Кошкуль, Тебисская, Барабинск, Каргат, но развить успех не смогли — белочехи заняли Омск.

Чехословацкий мятеж распространялся быстро и неудержимо, как верховой таежный пожар.

Между тем обстановка за Уралом продолжала накаляться. В результате военного переворота возникло Временное сибирское правительство, которому, впрочем, история отвела очень мало времени — вскоре, и тоже в результате переворота, осуществленного военными, на смену придет адмирал Колчак — Верховный правитель.

Уже на первых порах Временное сибирское правительство столкнулось с сопротивлением, которое, прежде всего, выражалось в забастовках.

На Томской железной дороге в середине октября объявили стачку рабочие депо и вагонных мастерских станции Томск-II, рабочие и служащие станций Топки, Болотная и Барабинск. Несколько дней спустя началась забастовка железнодорожников в Новониколаевске. Большевики Вокзального района организовали участие в ней рабочих станции и депо. Бастующие потребовали освобождения арестованных, свободы слова и печати, повышения заработной платы.

Однако, объявляя стачки, железнодорожники недоучли всей серьезности текущего момента. Управления Томской и Омской дорог обратились за помощью к Временному Сибирскому правительству, а оно, в свою очередь, прибегло к силе оружия. Командир Среднесибирского армейского корпуса генерал А.Н. Пепеляев объявил Томскую дорогу на осадном положении. Для подавления забастовок были отправлены воинские отряды, состоявшие преимущественно из офицеров. В Новониколаевске все члены стачечного комитета были арестованы, взяты заложники. Было объявлено, что в случае диверсий на железной дороге заложники будут расстреляны.

Попытались провести забастовку и железнодорожники Омска. В ответ на это отряды Временного Сибирского правительства заняли телеграф и установили контроль над железнодорожными путями. Начались аресты. На станцию Омск прибыл эшелон с карателями атамана Б.В. Анненкова и пулеметная команда польского легиона. Последовал приказ немедленно принять самые энергичные меры к подавлению забастовки, вплоть до расстрела агитаторов и лиц, мешающих возобновлению движения на дороге.

Омская железная дорога тоже была объявлена на осадном положении.

Сумрачный рассвет

После отступления белогвардейских войск во всей жути открылась картина разорения Транссибирской магистрали. Вот как писал об этом очевидец тех дней:

«Погода, как и во всю дорогу, мягкая и ясная. Но чем ближе мы к Чулыму... тем больше она омрачается. Поднимается в тайге буря, замечает путь. Всю ночь мы слышим, как паровоз борется со стихией, как колеса, словно по песку, скрипят по снегу, как для нового разбега осаживается назад поезд... Утро, ясное и морозное, застаёт агонию поезда, напрасны усилия, паровоз зарывается в сугроб, но «взять» его не может. Всех вызывают на очистку пути от быстро леденеющего и твердеющего барьера: команду красноармейцев охраны, жильцов служебного вагона. И что же, путь расчищен, мы медленно продвигаемся, доезжаем до разъезда, к вечеру после длительных маневров опять трогаемся в путь и окончательно застреваем за версту от следующего.

Выгнаны на очистку заноса местные крестьяне, но где им справиться, телеграммой вызвана подмога из Новониколаевска, но когда мобилизованные на повинность «буржуи» дороются до нас через 70 верст заносов?

...На всем протяжении от Чулыма до Николаевска, на 60 верст впереди нас, на 30 позади, тянется почти непрерывная «лента» поездов. Они еще за неделю до бурана забивали оба пути, но вторую ленту уже успели «растаскать». Вокруг этого сплошного почти вала и уплотнился занос, не сдерживаемый деревянными щитами, давно сломанными на дрова.

Поезда следуют друг за другом подчас на расстоянии всего пяти сажений. Состав их разнообразен: пульмановские вагоны дальневосточного экспресса, просто классные, санитарные, теплушки, цистерны, платформы, груженные автомобилями, ящиками со шрапнелью, необозримым, неисчислимым добром... Дальше еще цистерны, холодильники, салон-вагоны, «больные» паровозы, взятые на буксир, вагоны без конца, тысячи вагонов — и в них ни души. Лишь изредка, через десять, через пятнадцать эшелонов над каким-либо вагоном вьется дымок, как над юртой самоеда, это скудная и запоздалая охрана. Разительна недвижность этих паровозов, моторов, вагонов, всей структурой своей выражающих движение...»

Нетрудно предположить, что все это брошенное добро подвергалось нещадному разграблению. И тогда в конце декабря новониколаевская партийная организация провела мобилизацию 600 коммунистов и рабочих-добровольцев «для охраны революционного порядка» и 20-ти тысяч(!) вагонов с ценными грузами, стоявшими на железнодорожных путях между Барабинском и Новониколаевском.

Но мера эта была запоздалой, и множество добра попросту растащили.

Мост в Новониколаевске при отступлении белые взорвали, и восстанавливать его пришлось на сильном морозе, почти вручную. Но работы, несмотря ни на что, велись круглосуточно, ночью при свете костров, и 26 декабря мост через Обь был восстановлен.

... Медленно и с трудом, как после тяжелой болезни, приходила в себя израненная и опустошенная страна Сибирь.

В результате военных действий и бездарного управления более всего пострадали промышленность и железнодорожный транспорт. Только на Томской железной дороге общее количество паровозов сократилось с 1236 в довоенном 1913 году до 671 в 1920 году, из них 56,8 процента «больных». Всего же по Сибирской магистрали более 500 локомотивов были определены на паровозные «кладбища», хотя их вполне можно было отремонтировать. Однако при отступлении ремонтные мастерские, депо, станционные склады оказались разграбленными, в результате чего восстановление подвижного состава оказалось невозможным.

К примеру, на Томской дороге главные мастерские из-за нехватки материалов, запчастей, а также обуви и продовольствия для рабочих резко снизили темпы работы: выпуск паровозов из капитального ремонта совсем прекратился, а из среднего сократился к 1920 году более чем втрое. Как следствие этого, процент «больных» паровозов тоже стал расти и к 1920 году составлял уже более половины локомотивного парка Томской дороги.

Подобная картина наблюдалась и с вагонами, число которых неуклонно сокращалось. Из-за жилищного кризиса в Сибири много вагонов было занято под жилье, в том числе и пригодных к эксплуатации, около 15 тыс. единиц было исключено из инвентаря только на Омской дороге. Ремонт вагонов производился в мастерских со старым изношенным оборудованием, помещения для ремонта были тесны, не доставало материалов и запчастей.

Путевое хозяйство дорог находилось в критическом состоянии.

Железнодорожный путь во многих местах был разрушен, взорваны 167 мостов, в том числе через Тобол, Иртыш и Ишим, 66 пунктов водоснабжения и около тысячи квадратных саженей станционных зданий. Строительство пути по облегченным нормам привело к тому, что тонкий слой балласта быстро загрязнялся, под редко уложенными шпалами образовывались «корыта», где скапливалась вода. Зимой из-за этого путь вспучивало так, что рельсы лопались под поездами. Аварии и крушения сделались обычным явлением, их перестали даже фиксировать и устанавливать причины возникновения.

План замены негодных шпал к 1920 году выполнялся только на половину, а переводных брусьев — на треть. В ближайшем будущем ожидалась еще более плачевная картина: уже заготовленные, но не вывезенные шпалы удовлетворили бы потребность дорог только на 46 процентов. Остальные 54 процента пока что существовали в природе в виде живых деревьев, и заготавливать их было некому.

Железнодорожников в данном случае древесина больше интересовала в другом смысле. На дорогах Сибири царил острейший топливный кризис. Поэтому, когда в тендерах кончался уголь, паровозные и кондукторские бригады вынуждены были останавливать поезда, брать пилы и топоры и прямо у железнодорожной насыпи заготавливать дрова.

На магистрали отмечались проявления не только изобретательности, но и настоящей трудовой самоотверженности. Яркий пример тому — восстановление транспортного сообщения через Иртыш. Железнодорожный мост был взорван таким образом, что пятидесятисаженная ферма одним своим концом легла на дно реки. Чтобы водрузить ее на место, требовались мощные краны и другие механизмы, которых не было. Решили временно проложить рельсовый путь прямо по льду. Эту трудную работу закончили в течение недели. Сначала с одного берега на другой вагоны катили вручную, а в декабре 1919 года по ледяной дороге пошли первые паровозы...

В подобных условиях крайне трудно соблюдать графики движения даже на ограниченных участках дорог. Пассажирские поезда отправлялись в теплушечных составах, по расписаниям, не согласованным на отдельных дорогах и крайне несвоевременно. Грузовые перевозки осуществлялись без всякого плана и в очень незначительном объеме. Из-за нехватки паровозов, поездных бригад и дефицита угля на всех дорогах

Сибири ухудшились условия пассажирского движения, курсирование ряда пассажирских поездов было отменено совсем.

Предпринятые при поддержке НКПС срочные меры на местах — введение сдельной оплаты труда, премирование паровозных бригад за «увеличение выпуска паровозов под поезда», за «перепробег» и т. д. — первое время вызывали некоторое оживление производственной деятельности. Но трясина бесхозяйственности, разгильдяйства и всеобщей безответственности затягивала, сводила на нет полезные начинания.

Кроме разрушений и опустошения, оставались непогребенными целые штабеля смерзшихся трупов, и здесь были не только расстрелянные или заколотые штыками, но и погибшие от сыпняка, брюшного тифа, холеры и других заболеваний. Немудрено, что с приходом весны железные дороги Сибирской магистрали превратились в рассадники эпидемий...

Но как ни тяжелы оказались последствия гражданской войны, необходимо было побыстрей переводить народное хозяйство на рельсы мирной жизни. В полной мере это касалось Сибирской магистрали. Для восстановления и организации работы железных дорог НКПС принял решение усилить руководство на местах. С этой целью приказом от 1 мая 1920 года был учрежден Сибирский Округ путей сообщения (СибОПС) с местом пребывания в Омске.

В состав Округа вошли три крупных Управления: железнодорожного транспорта и два — водного транспорта (Западно-Сибирское и Восточно-Сибирское). Что касается окружного Управления железнодорожного транспорта, то ему в подчинение были переданы дороги: Омская (без участков Екатеринбург — Тюмень и Челябинск — Екатеринбург), Томская, часть Забайкальской, а также Алтайская и Кольчугинская ветки.

Находясь в Омске, СибОПС руководил фактической деятельностью всех относящихся к нему дорог, и аппарат его имел следующие подразделения: Управление железнодорожного транспорта, инспекцию, административный отдел, политчасть, мобилизационную часть, бюро нормирования, техническую библиотеку, комитет по перевозкам, телеграф, телефонную станцию, а также отделы — счетный, статистики, сборов, материальный, пожарный, пути, связи, эксплуатации, тяги, новых линий... Целый наркомат!

Довольно скоро выяснилось, что СибОПС, повседневно занимаясь «общим руководством», не в состоянии справиться с решением текущих хозяйственных вопросов. Составлялись и

рассылались бесчисленные циркуляры и распоряжения, но положение на дорогах не улучшалось.

В сентябре 1920 года по решению пленума ВЦСПС учрежден Центральный комитет Союза транспортных рабочих (Цектран), объединивший Всероссийский союз работников железнодорожного транспорта (1250 тыс. человек) и Всероссийский союз работников водного транспорта (250 тыс. человек). Председателем Цектрана был избран Я.Э. Рудзутак. Цектран в своей деятельности стремился к выработке единой с НКПС политики. На дорогах эту работу осуществляли дорпрофсожи.

В октябре 1922 года, в связи с разукрупнением СибОПСа и вывода из его состава Управлений водного транспорта, Цектран снова разделился на Всероссийские союзы железнодорожного и водного транспорта.

Поистине черным для Советской России стал 1921 год. На молодую республику, изнуренную гражданской войной, обрушилась новая напасть — небывалая засуха. Голод охватил три десятка губерний с населением свыше 30 миллионов человек. Помощь голодающим становилась общегосударственной задачей.

Несмотря на то, что железные дороги Сибири переживали трудное время, а сами железнодорожники и их семьи тоже недоедали, были раздеты и разуты, они не могли не откликнуться на призыв о помощи и приняли участие в «неделях красного пахаря», когда в свободное от основной работы время помогали сельчанам в ремонте сельхозинвентаря. Омские железнодорожники в сентябре 1921 года даже удлинili себе рабочий день на два часа, чтобы дать возможность части рабочих трудиться на селе.

Железнодорожники Новониколаевска также проводили шефскую работу в деревне.

Но главная задача железнодорожников была, конечно, в другом — в доставке хлебных грузов из Сибири в центральные районы. Сибирский хлеб стал одним из основных условий спасения завоеваний Октября.

Однако сама магистраль оказалась не готова к осуществлению столь серьезной задачи. Начавшееся возрождение железнодорожного транспорта в Сибири приостановилось. Материалы для ремонта подвижного состава истощились. К октябрю 1921 года половина паровозов и пассажирских вагонов, четвертая часть товарных вагонов были неисправными. Но главное — не хватало топлива.

Зима 1921—1922 годов выдалась, как назло, холодной и вьюжной...

На железнодорожных станциях Сибири скопился 41 миллион пудов зерна и продовольствия, но их еще нужно было вывезти, доставить в европейскую часть России.

Сделать это можно было только по железной дороге.

А дорога имела самый печальный вид: повреждение путей, депо и станционных построек, топливный кризис, эпидемии тифа и холеры, деятельность банд и контрреволюционных групп — все это парализовывало Сибирскую магистраль и до крайности затрудняло ее работу. Аппарат же СибОПС в этой исключительно сложной обстановке с возложенными на него задачами не справлялся.

Наркомат путей сообщения и партийные органы, центральные и местные, прилагали немало усилий, чтобы установить причины сбоев на железных дорогах Сибири и помочь выправить положение дел. В последнее время их пристальное внимание привлек СибОПС.

Почти все проверяющие сходились в одном: железные дороги Сибири к продовольственным перевозкам готовы, штат СибОПСа в состоянии справиться с поставленными задачами, нужно только помочь с топливом. На основании этих выводов СТО в декабре 1921 года направил в Сибирь свою комиссию по топливу под председательством Р.И. Берзина.

Комиссия пришла к заключению, что топливные органы и копи Сибири работают неудовлетворительно — постановления СТО о заготовке топлива в Сибири не выполнены, на магистрали огромный перерасход топлива (только за ноябрь 1921 года — 8000 куб. сажень дров). Основные причины перерасхода кроются в несогласованности между ведомствами и массовых хищениях дров и угля в пути. Обсудив разнообразные вопросы и детально проанализировав причины топливного кризиса на Сибирской магистрали, комиссия установила основной и дополнительный планы снабжения железных дорог сибирским углем — соответственно 6654 тыс. пудов и 590 тыс. пудов. Она провела испытания качеств углей Кузнецкого бассейна и запретила СибОПСу грузить уголь для других потребителей до 1 января 1922 года, пока не будет отправлено все топливо для железных дорог. Чтобы предотвратить хищения, комиссия поставила перед Сибревкомом вопрос о необходимости сопровождать угольные маршруты.

К концу 1921 года положение с продовольствием в Советской республике еще более ухудшилось — хлебные запа-

сы Украины и Ставрополя к этому времени истощились почти полностью. Вся надежда оставалась на сибирский хлеб, и вывоз его становился народнохозяйственной задачей государственного значения. Поэтому одновременно с комиссией Берзина СТО вынужден был создать еще одну — по вывозу хлеба из Сибири. Возглавил ее заместитель наркома Рабоче-Крестьянской Инспекции (РКИ) В.А. Аванесов.

В начале 1922 года СТО поставил перед железнодорожниками Сибири боевую задачу: вывезти в течение января 6 млн пудов хлеба и 750 тыс. пудов мяса. Для выяснения реальных запасов продовольствия в Сибири снова была создана комиссия, третья по счету, из представителей Наркомпрода, ВЦСПС, РКИ и Наркомата путей сообщения.

Учитывая опыт предыдущих комиссий и инспекций, СТО пришел к выводу, что без глубокого анализа состояния железнодорожного транспорта Сибири, всенародной поддержки и помощи невозможно решить продовольственную проблему России, вдохнуть жизнь в Сибирскую магистраль. Поэтому было принято решение создать четвертую комиссию — особую, комплексную, которая в конце концов положила бы начало возрождению железных дорог Сибири. ЦК РКП (б) предложил на должность председателя комиссии уполномоченного СТО Ф.Э. Дзержинского, который в тот период возглавлял не только ВЧК (ОГПУ), но и Наркомат путей сообщения. Комплексная комиссия получила название «Экспедиция Дзержинского».



Разрушенный мост через Иртыш

Вместе с экспедицией из сорока человек Дзержинский выехал в Сибирь 5 января 1922 года, а возвратился в Москву 8 марта.

По предложению Дзержинского Сибревком принял меры для решения целого ряда вопросов: о порядке разгрузки вагонов, о высвобождении вагонов, занятых под жилье, об оплате хлебом за погрузку продовольствия, о возвращении СибОПСу паровозов из Дальневосточной республики, об увеличении угледобычи и подвозе угля к железнодорожным станциям, отпуске СибОПСу обмундирования и т.п.

Как уже упоминалось, зима 1921—1922 годов выдалась очень снежной. Железные дороги Сибири оказались к этому неподготовленными. Сказались тяжелые последствия разрухи, небывалый натиск стихии. От созданной при СибОПСе «снегоотройки» проку было немного, и вся тяжесть устранения последствий февральских буранов легла на экспедицию. А бураны в ту зиму действительно выдались свирепыми: многие станции и поезда замело до крыш, некоторые участки представляли собой сплошные сугробы высотой более двух метров. На участках Юрга — Кольчугино, Алейск — Барнаул, на Южно-Сибирской и Славгородской линиях, на перегонах участка Тайга—Мариинск железнодорожное сообщение было прервано на две недели.

Наведение порядка жесткой рукой не смогло не сказаться. Совместным приказом Сибревкома и экспедиции Дзержинского с 1 февраля 1922 года было введено военное положение на 19 железнодорожных станциях магистрали, в том числе Омске, Татарске, Купино, Новониколаевске, Барнауле, Топках, Тайге, Славгороде.

На железных дорогах Сибири стало вводиться правильное формирование поездов по разрядам и роду преобладающих грузов: скорые, вспомогательные, топливные, продовольственные, воинские, почтово-пассажирские, с порожняком, товарные, транзитные, сборные, хозяйственные. Переход на хозрасчет способствовал увеличению грузооборота. Для его дальнейшего оживления и оказания помощи в перевозке грузов при НКПС в начале 1922 года был создан транспортный трест. В Новониколаевске находилось Сибирское районное управление треста, а его конторы — в Омске, Томске и Барнауле.

Помогли улучшению порядка и работы магистрали чисто организационные решения. И главным из них было создание Правления Сибирских железных дорог. Оно было образовано в

октябре 1922 года в Новониколаевске на основании Постановления Совета Труда и Оборона.

Перестройка управления вызывалась необходимостью организации работ на общих началах новой экономической политики. Восстанавливалась платность перевозок, как частных, так и государственных, дороги переходили на хозрасчет, имели право развивать коммерческую самостоятельность, им предоставлялись обширные рамки для осуществления собственной деятельности. Но не только экономические условия подвигли на реорганизацию. Печальный опыт наглядно убедил: железная дорога является единым целым организмом, подчиняющимся единой воле, единоначалию, всякое растаскивание этого организма губительно.

Жизнь постоянно вносила свои коррективы, и вскоре наличие двух руководящих органов — Сибирского округа путей сообщения и Правления Сибирских железных дорог — становится причиной несогласованности и разноречивости распоряжений. Особенно остро это почувствовалось, когда произошла смена руководства и председателем Правления вместо С.Т. Ковылкина (бывшего начальника СибОПСа) был назначен И.П. Павлуновский, профессионал, человек решительный и упорный в достижении цели. Во избежание дублирования новый председатель вскоре после вступления в должность издает приказ о разграничении функций между Округом и Правлением. В приказе конкретно оговаривались главные условия: по технически-административной части все линии подчиняются Округу, по части финансово-коммерческой — непосредственно Правлению.

Наркомат же в своем неумеренном увлечении реформаторством попытался навязать Правлению еще и реорганизацию хозяйственных единиц, но эта идея встретила резкое возражение И.П. Павлу-



**Сошедший с рельсов
и брошенный паровоз**

новского. На постоянном совещании при замнаркомпути Л.П. Серебрякове Павлуновский сказал: *«При всей нашей бедности зарплату мы пока что выплачиваем своевременно. Мы считаем, что первой нашей задачей является создание правильного исполнительного аппарата. Мы начинаем календарную программу административно-организационной реформы. Докладчик рекомендует включить в нее и реформы производственных ячеек, но мне это представляется крайне опасной мерой. Если до сих пор транспорт и работал, то лишь потому, что мы основных производственных ячеек не трогали...»*

Тем не менее в сети линейных отделов, подчиненных Правлению, продолжали происходить сбои в работе, и возникла ситуация, когда «ни отдела, ни дорог». Требовались еще более крупные линейные отделы с большими правами и большей ответственностью. Летом 1923 года восемь линейных отделов были укрупнены до четырех: Омский (Челябинск, Тюмень, Татарская), Томский (Барабинск, Боготол, Томск, Топки), Барнаульский и Иркутский.

К тому времени СибОПС окончательно себя дискредитировал. Его громоздкая структура с непомерно раздутым штатом делала эту организацию неэффективной.

Поэтому с 1 января 1924 года проведена еще одна реорганизация управления Сибирскими железными дорогами, утвержденная НКПС. Отныне Сибирский округ путей сообщения упразднился, часть его сотрудников переводилась в технико-инспекторский отдел Правления и во вновь организованные Управления Сибирских железных дорог.

Правление Сибирских железных дорог просуществовало недолго, но внесло свой вклад в восстановление железнодорожного транспорта. В январе 1925 года приказом НКПС оно ликвидируется, поскольку свои правления были организованы во главе каждой железной дороги. Таким образом, руководству дорог в полном объеме возвращались привычные административно-хозяйственные функции, и при этом восстанавливалась традиционная, проверенная временем и наиболее рациональная схема: Наркомат — Дорога — Предприятие.

Заметно активизировалась деятельность профсоюзов. Еще летом 1922 года на Омской и Томской дорогах осуществился переход на добровольное членство, и теперь на собраниях и конференциях рабочие обсуждали насущные вопросы производственной жизни своих предприятий. Тем не менее частые изменения структуры и форм управления железнодорожным

транспортом, происходившие в те годы, дублирование комитета профсоюзов функций администрации, временное объединение с профсоюзом водников — все это привело к тому, что дорпрофсожи долго не могли найти свое место в управлении низовыми профсоюзными организациями железнодорожников. Одно время даже возникал вопрос о целесообразности их существования. И все же в начале 1924 года дорпрофсожи были созданы и на Омской, и на Томской дорогах и продолжают свою деятельность по сей день.

К 1925 году на Омской дороге полностью восстановили все мосты, линии связи, водокачки. Часть из них была построена заново. Капитально ремонтировались пути, пополнялось оборудование депо. Такие же работы проводились и на Томской дороге.

Не остались в стороне и вопросы соцкультбыта. В качестве примера можно привести опять-таки Омскую дорогу. В 1925 году здесь имелось 8 клубов, 12 читален, 102 красных уголка; в этих учреждениях проводилась большая культурно-просветительская работа. Дополнительно на станциях Исилькуль и Омск началось строительство рабочих клубов. Одновременно на крупных станциях дороги строились школы, бани.

Центральные районы страны по-прежнему нуждались в хлебе, лесе и угле. Поэтому необходимо было не только восстанавливать собственное хозяйство, но и строить новые железные дороги. В первую очередь это касалось жизненно необходимых направлений, где преимущественной загрузкой были бы хлеб, лес, уголь, соль.

Вопрос о строительстве дороги, соединяющей Павлодар с Сибирской магистралью, впервые поднимал еще в 1905 году купец Деров. Основным мотивом его ходатайства к властям о сооружении частной дороги явилось облегчение использования принадлежащих ему Экибастузских копей с запасом коксующихся углей 640 млн тонн. Образованное Деровым горное промышленное общество для эксплуатации Экибастузских копей провело к Вознесенской пристани на Иртыше железнодорожную ветку протяженностью 115 верст. От пристани уголь вниз по реке доставляли в Омск для нужд Сибирской магистрали.

Работы по строительству начались только в 1914 году акционерным обществом Нехорошева. К 1919 году линию протянули до станции Славгород. А в январе 1920 года вся Кулундинская ветвь от Татарской до Славгорода передана в состав Омской железной дороги.

Дальнейшее строительство задерживалось из-за отсутствия рельсов. Возникло предложение разобрать отдельные участки дороги, в том числе и второго пути магистрали, а рельсы использовать на строительстве новых линий. Но идея «тришкина кафтана» не нашла поддержки. В защиту Сибирской магистрали выступил ряд влиятельных инженеров, строителей, и вопрос о такой мобилизации рельсов для сооружения железнодорожных линий меридионального направления был отклонен.

Строителям пришлось обходиться своими средствами, изыскивать собственные резервы, месяцами концентрировать необходимые материалы (рельсы, шпалы, конструкции мостов), вследствие чего строительство линии Славгород — Павлодар закончилось только в 1924 году.

Из-за недостатка материалов задержалось строительство и другой важной линии Петропавловск — Кокчетав — Боровое, хотя работы были начаты в 1911 году. Участок сдавался частями и во временную эксплуатацию, процесс этот растянулся на несколько лет. Полностью участок Петропавловск — Боровое передан Омской дороге в октябре 1927 года.

С вводом в эксплуатацию этих двух линий страна получила надежные подъездные пути к казахстанскому хлебу.

Шаги пятилеток

В преддверии первых пятилеток народное хозяйство страны сумело преодолеть последствия разрухи и начало постепенно наращивать темпы своего развития. В первую очередь это оживление захватило восточные регионы — Урал и Сибирь. На повестке дня стояло создание Урало-Кузнецкого промышленного комплекса, в состав которого должны были войти Магнитогорский и Кузнецкий металлургические комбинаты и ряд предприятий угольной промышленности. Соответствующие задачи ставились и перед железнодорожным транспортом, в частности, перед Омской и Томской дорогами. Однако задачи эти, к сожалению, не всегда поддавались оперативному решению. Бывало и так, что увеличение каких-либо одних перевозок происходило за счет уменьшения других.

К примеру, путем чрезвычайных мер удалось к лету 1927 года полностью вывезти в центральные районы страны скопив-

шиеся на станциях хлебные грузы, но за счет ограничения вывозки других грузов. Возникли осложнения в доставке топлива из Кузбасса.

Важнейшие отрасли народного хозяйства продолжали испытывать затруднения из-за несвоевременного подвоза топлива, сырья и оборудования, т.е. железнодорожный транспорт продолжал оставаться узким местом в народном хозяйстве страны и задерживал дальнейшее развитие экономики Сибири. Для улучшения положения государство в 1926—1929 годах изыскало возможности вложить в его развитие более трех миллиардов рублей. Строились новые линии и ветки, на грузонапряженных участках укладывались вторые пути, что значительно повысило пропускную способность дорог и позволило обеспечить перевозку народнохозяйственных грузов для Магнитогорского и Кузнецкого металлургических комбинатов, Челябинского тракторного завода и других предприятий Урала и Сибири.

Томская дорога обслуживала грандиозный по своим масштабам и геологическим запасам Урало-Кузнецкий промышленный комплекс, созданный на основе кооперированного использования высокосортных каменных углей Кузбасса и богатых железорудных месторождений Южного Урала.

Большую часть территории занимал Кузнецкий каменно-угольный бассейн, с востока, юга и запада окаймленный горными массивами с месторождениями железа, марганца, полиметаллов, золота и других полезных ископаемых. Угольная, металлургическая и химическая промышленность Кузбасса играла заметную роль в экономике страны.

В городах Барнауле, Томске, Бийске развивается обрабатывающая промышленность. Что же касается Новосибирска, то здесь находились многие промышленные производства широкого спектра.

Восточно-Казахстанская область считалась одним из важных горнодобывающих районов страны, получившем свое развитие за счет ископаемых богатств Рудного Алтая. Кроме того, там было развито животноводство, а северные районы Семипалатинской области, примыкающие к железной дороге, производили пшеницу и славились бахчеводством.

Существенное значение для развития перевозок по Западной Сибири имело узловое соглашение между Омской и Томской дорогами от 21 июля 1926 года об общем пользовании станцией Новосибирск, находящейся в исключительном распоряжении Омской железной дороги.

Соглашение имело целью объединить работу по перевозке грузов и пассажиров по обеим дорогам для достижения *«возможно большей простоты прохождения через узел грузов»* и *«сокращения расходов по операциям передачи грузов и пассажиров двух примыкающих к узловой станции дорог путем возложения ведения общего дела передаточного пункта на одну из дорог, примыкающих к узлу, а именно — на Омскую»*.

В 1928 году НКПС разработал в соответствии с директивами ЦК ВКП(б) план реконструкции железнодорожного транспорта страны. Предусматривался переход на современный вид подвижного состава, автоматическую сцепку вагонов, автоматическое торможение.

Паровозные депо и механические мастерские на Омской и Томской железных дорогах существовали со времен постройки сибирской магистрали без каких-либо коренных изменений. Ни своим расположением, ни размерами они никак не соответствовали новым масштабам работы дорог. Малые площади депо и мастерских, недостаток стойл, устаревшее оборудование, размещенное в тесных цехах без соблюдения специализации и поточности — все это создавало дополнительные трудности в работе. В итоге ремонт производился медленно, а процент неисправных паровозов значительно превышал допустимую норму.

Реконструкция сибирских магистралей представлялась делом многотрудным, и не только из-за огромного объема работ и сжатых сроков исполнения. Вновь и вновь приходилось ссылаться на техническую отсталость всех элементов железнодорожного транспорта — рельсы облегченного типа, недостаточное количество шпал на один погонный километр пути, некачественный балласт. В эксплуатации были преимущественно двухосные вагоны грузоподъемностью 16,5 тонны, четырехосные составляли всего лишь шесть процентов вагонного парка. Данные приведены по железным дорогам страны в целом. Что же касается Сибири, то здесь указанные технические показатели еще ниже — за счет урона, нанесенного железнодорожному хозяйству в результате гражданской войны.

Сложная международная обстановка, развивающееся народное хозяйство страны настоятельно требовали повышения темпов индустриализации. Одну из ключевых ролей здесь должен был сыграть железнодорожный транспорт.

Поэтому на Омской и Томской дорогах поощрялась любая инициатива каждой отдельной группы рабочих, изъявивших желание заняться ремонтом подвижного состава.

В апреле 1929 года коллектив Омской железной дороги в числе передовых железных дорог страны включился в социалистическое соревнование. В 1928/29 хозяйственном году сибирским железнодорожникам удалось улучшить такой важный показатель, как среднесуточный пробег паровоза. На повестке дня стояла борьба за еще один важнейший показатель — оборот грузового вагона. Анализ работы железных дорог Транссибирской магистрали показал, что в 1928/29 году первое место заняла Томская дорога, а второе — Омская.

И все же, несмотря на принимаемые меры, железнодорожный транспорт Сибири заметно не поспевал за бурно развивающимся индустриальным Кузбассом. Грузопоток через Новосибирский железнодорожный узел с 1928 по 1930 год возрос почти вчетверо, а пропускная способность железных дорог, ведущих из Кузбасса, за тот же период увеличилась незначительно.

Создание Урало-Кузнецкого металлургического комплекса и техническая реконструкция железнодорожного транспорта еще больше обострили проблему кадров для Западной Сибири. На железных дорогах региона имелся солидный костяк кадровых рабочих, но крайне незначительной была прослойка ИТР, особенно среди командного состава. Так, в 1930 году общая обеспеченность кадрами специалистов сибирской промышленности и транспорта составляла всего 2,3 процента.

В 1930 году наметился ряд крупных мероприятий по улучшению подготовки инженерно-технических кадров в Сибири. Началась реорганизация вузов. В 1930 году от Томского технологического института отпочковались два самостоятельных вуза: Сибирский институт инженеров транспорта (СИИТ) и Сибирский строительный институт (СИБСТРИН).

В 1932 году СИИТ был разделен на два транспортных вуза — Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (ТЭМИИТ) и Новосибирский путевый институт инженеров транспорта (НПИИТ). Позже он стал именоваться НИВИТ (Новосибирский институт военных инженеров транспорта) — единственный в стране вуз, выпускающий специалистов такого профиля. С 1953 года он получит название Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ), позже обретет статус академии, еще позже — университета и станет именоваться Сибирским государственным университетом путей сообщения (СГУПС). Что касается ТЭМИИТа, то в 1961 году, в связи с объединением Омской и Томской дорог, он будет

переведен в Омск и получит название «Омский институт инженеров железнодорожного транспорта» (ОмИИТ), а позже превратится в университет (ОмГУПС).

Выполняя требование директивных органов сделать обучение техническому минимуму всеобщим и обязательным, Наркомат путей сообщения разработал единую систему технического обучения рабочих без отрыва от производства. Организованы были школы мастеров социалистического труда (ШМСТ). На железных дорогах Западной Сибири обучением техминимуму были охвачены тысячи рабочих. Исправно поставлял кадры и Томский железнодорожный техникум.

Срочного улучшения требовали и социальные условия, в которых оказались железнодорожники и их семьи. Особенно это касалось строительства жилья, школ, больниц. Из-за нехватки жилплощади многим рабочим вместе с семьями приходилось жить в вагонах, большая часть специалистов из-за неудовлетворенности условиями жизни и работы стала увольняться, текучесть кадров превысила 50 процентов. НКПС вынужден был принять специальное решение перебросить на отдельные участки эксплуатационные полки железнодорожных войск для того, чтобы восполнить нехватку кадров.

В 1930 году для Омской, Томской и еще нескольких дорог в порядке эксперимента решением объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) обезличенная езда на паровозах была отменена; а спустя два месяца постановлением СНК СССР от 25 февраля 1931 года она отменялась на всех дорогах сети. Вместо нее вводилась так называемая спаренная и строенная езда, при которой за каждым паровозом закреплялось по две или три бригады.

Особое внимание уделялось содержанию и ремонту подвижного состава. До 1933 года во всех паровозных депо ремонтировались и вагоны, при этом депо находились в оперативном подчинении начальнику станции. Теперь эта производственная схема претерпевала серьезные изменения. В декабре 1930 года основные и оборотные депо выделялись из ведения станций в самостоятельные производственно-хозяйственные единицы.

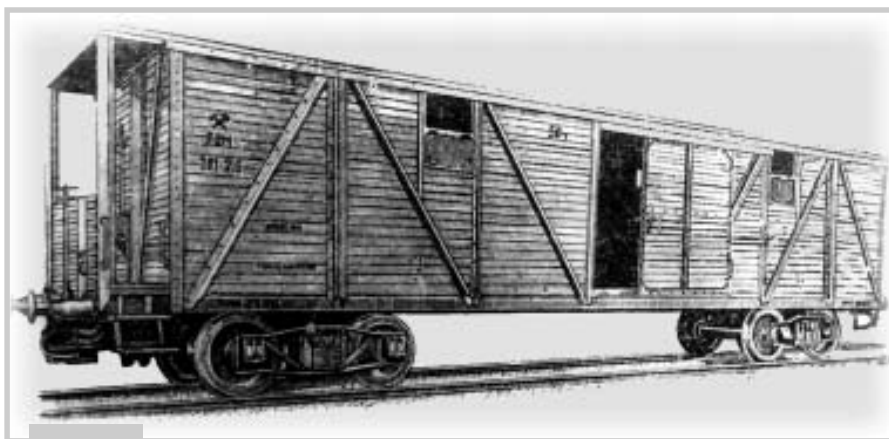
В июне 1931 года Пленум ЦК ВКП(б) Совет Труда и Обороны утвердил мероприятия по модернизации тягового хозяйства, реконструкции депо, станций, разъездов и хозяйств других служб на дорогах восточного региона, в том числе Омской и Томской, а также усилению водоснабжения сибирских железных дорог.

С момента возникновения железнодорожного сообщения на всех дорогах Сибири наиболее сложной проблемой остава-

лось снабжение водой паровозов и поселков. В морозные зимы местные водопроводы не могли работать без подогрева, так как вода в трубах замерзала и трубы ломались. Железнодорожникам линейных станций приходилось выпиливать на реках и озерах лед, подвозить его к домам и складывать штабелями во дворах и у погребов. Для водоснабжения паровозов такой способ, естественно, не годился, слишком много потребовалось бы льда. Поэтому строительство продольных водоводов на дорогах Урала и Западной Сибири было единственно правильным, хотя и дорогостоящим решением.

Попутно осуществлялось водоснабжение железнодорожных станций и пристанционных сооружений. Строились водонапорные башни, многие из которых возвышались и по сей день. Там, где по каким-то причинам их нельзя было построить, воду возили бочками из ближайших водоемов на лошадях. В целом же вопросы эти находились в ведении отделов водоснабжения и санитарно-технических устройств дороги, которые и отвечали за обеспечение водой и исправное содержание водопроводных сетей и сооружений.

При подведении итогов развития народного хозяйства страны за 1931 год отмечалось, что промышленность, успешно выполнив задания 1931 года, завершила первый пятилетний план досрочно, за 4 года и 3 месяца. Свой вклад в общее дело внесли и сибирские железнодорожники, обеспечившие необходимый объем перевозок качественно и в срок. Так, важнейший эксплуатационный показатель — среднесуточный пробег паровоза — составил в 1931 году по Омской дороге 125 км, по Томской — 155 км.



Крытый тормозной вагон грузоподъемностью 50 т. 1926 г.

Немаловажную роль в повышении показателей эксплуатационной работы паровозников призвано было сыграть наставничество, институт которого на Томской железной дороге существовал еще с середины 1920-х годов, но в большинстве случаев носил формальный характер.

В соответствии с новой схемой управления на местах машинисты-наставники передавались в ведение начальников отделов локомотивного хозяйства, что давало возможность руководству депо больше времени уделять непосредственно ремонту паровозов и улучшению их технического состояния.

Принцип персональной ответственности был положен в основу работы железнодорожников и других профессий. Теперь в мастерских депо станки и механическое оборудование закреплялись за конкретными работниками, имена их указывались на табличке у каждого станка; ходовой инструмент выдавался также под личную ответственность.

Заметно улучшилось положение дел и по вагонному парку. Слесари по ремонту вагонов объединялись в отдельные бригады по видам работ. Специальные бригады слесарей обслуживали вагоны на линии. Благодаря только этим мероприятиям процент «больных» вагонов уже в первой половине 1932 года снизился до 2,6 при норме 3,5.

Во многих депо Омской и Томской дорог возник дефицит ресурсов, который особенно ощущался во время осенне-зимних перевозок, когда требовалось большое количество материалов и запасных частей для ремонтных работ.

Коллектив депо Топки завоевал всесоюзное первенство в борьбе за звание «Лучшее депо в СССР» и получил всеобщее признание среди железнодорожников всей страны. В депо побывало свыше 100 бригад из различных железнодорожных предприятий, которые внимательно изучали передовой опыт топкинцев, стремясь перенять его. В ходе конкурса на лучшую дорогу, депо и паровозную бригаду топкинцы посылали «буксирные бригады» соседним станциям и дорогам, щедро делясь своим опытом и помогая отстающим коллективам выйти из прорыва.

На отремонтированных своими силами локомотивах паровозные бригады заметно улучшили эксплуатационные показатели поездной работы. Машинисты депо Барабинск добились увеличения технической скорости более чем на 10 км/час и водили поезда весом 2000 тонн, в то время как обычно техническая скорость выполнялась на уровне 21 км/час при весовой норме

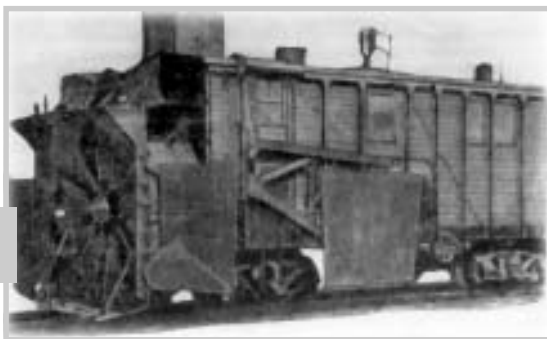
1800 тонн. Это новаторство помогло увеличить пропускную способность станции Барабинск с 18 до 30 пар поездов.

За годы первой пятилетки продолжалась укладка второго пути на всем протяжении линии Челябинск — Омск, проводились работы по смягчению профиля пути. Для увеличения пропускной способности на дорогах вводилась автоматическая блокировка, автосцепка, автоторможение. Паровозный парк пополнялся мощными локомотивами, вагонный — большегрузными вагонами. Значительной реконструкции подверглись крупные узловые станции, в том числе Омск и Новосибирск. Вошли в строй действующих железнодорожные станции Инская и Новокузнецк. На ряде станций построены или реконструированы десятки зданий, других сооружений. Локомотивное и вагонное хозяйство переводилось на современную техническую основу.

Крупным достижением сибирских строителей стало возведение второго моста через Обь на линии Обь — Проектная. Мост строился у Новосибирска, километрах в пяти выше по течению от старого моста и представлял собой сложное инженерное сооружение длиной свыше 900 метров, имевшее восемь металлических и восемь каменных арочных пролетов. Русловые опоры должны были покоиться на кессонных основаниях, широкую заболоченную пойму правого берега реки предстояло пересечь высокой грунтовой подходной насыпью.

Требовался колоссальный объем работ, а квалифицированных рабочих — каменщиков, клепальщиков, кессонщиков — не хватало. И тем не менее мост был остро необходим, по нему предстояло пройти главному железнодорожному пути, связывающему в единое целое металлургические и топливные базы Урала и Сибири.

Работы по сооружению опор начаты в декабре 1930 года. Работы проводились круглосуточно, в три смены. На льду реки в обычные для Сибири морозы собирались тепляки, в которых пропаривались промерзшие строительные материалы. До начала ледохода предстояло собрать и опустить на дно реки



**Роторный
снегоочиститель типа
Лесли. 1933 г.**

восемь кессонов, а затем возвести на них опоры. Окончания строительства ждали металлурги Урала и Сибири, горняки Кузбасса, так как задержка могла сорвать пуск в эксплуатацию новых цехов и рудников. Возведение опор моста закончено в сентябре 1931 года, а 7 января 1932 года по мосту открылось временное движение.

Остается добавить, что на железных дорогах сибирской магистрали основные работы по строительству и реконструкции проводила организация «Сибстройпуть». Вообще же за годы первой пятилетки более шестидесяти процентов построенных линий приходилось на восточные районы страны. Народный комиссар путей сообщения А.А. Андреев объявил благодарность руководству «Сибстройпути» за ударную работу, обеспечившую увеличение пропускной способности железных дорог Сибири и Дальнего Востока.

* * *

В 1933 году страна приступила к реализации планов второй пятилетки по развитию и дальнейшей реконструкции народного хозяйства. Все это в полной мере касалось и работников железнодорожного транспорта, но в этой отрасли отставание пока еще не удавалось преодолеть.

Промышленные предприятия Сибири и Урала развивались быстрее, нежели транспорт, железные дороги попросту не поспевали за гигантами индустрии и не могли справиться с резко возросшими объемами перевозок народнохозяйственных грузов. И это несмотря на то, что в 1933 году грузооборот Омской дороги вырос на три процента по сравнению с предыдущим годом, а на Томской — на шесть процентов. Одной из причин недоработки дорог являлось неудовлетворительное состояние путевого хозяйства, в частности, рельсового: с увеличением количества паровозов тяжелого типа увеличился общий вес поездов, а значит — и износ рельсов. Облегченные рельсы, уложенные в начале века, не выдерживали нагрузок.

Недостатки в работе железнодорожного транспорта выявились серьезные, проистекающие не только от слабости материальной базы, но и от неумелого руководства на местах. В связи с этим в 1933 году был принят «Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР». По линии ЦК ВКП(б) и СНК СССР были также приняты постановления: «О работе железнодорожного транспор-

та», «О пересмотре органов управления железнодорожного транспорта», «О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте».

В данных постановлениях определены конкретные меры по устранению организационных промахов в управлении железнодорожным транспортом, упущений в системе заработной платы, в основе которой все еще находилась пресловутая уравниловка, недостатки в практике нормирования труда, работе основных звеньев железнодорожного хозяйства.

Созданные для решения насущных задач политотделы не всегда объективно оценивали положение дел и общую обстановку, многие руководители политотделов оказались виновными в массовых репрессиях, проводимых на транспорте.

Высказанный И.В. Сталиным тезис об обострении классово-вой борьбы в условиях победившего социализма послужит теоретическим обоснованием для нарушений социалистической законности и необоснованных репрессий, что нанесет тяжкий ущерб прежде всего кадрам. Многие талантливые руководители и командиры дорог, отделений станут жертвами репрессий. В 1937 году только на Томской дороге свыше 100 человек будут сняты с командных постов *«как классово-враждебные элементы»*. Жертвами беззакония окажутся начальник дороги А. Ваньян, его заместитель А. Торобов, начальник политотдела дороги Л. Туровцев и многие другие...

Весной 1934 года Сибирь посетил М.И. Калинин и принял участие в работе пленума Западно-Сибирского крайкома ВКП(б). Он побывал также на строительстве Кузнецкого металлургического завода и выступил на собрании рабочих Новосибирского железнодорожного узла, призвав железнодорожников выполнить принятые обязательства и добиться того, чтобы депо и здешний железнодорожный узел стали примером для всей магистрали. Тем более, что по распоряжению НКПС Управление Томской железной дороги с 3 марта 1934 года было переведено в Новосибирск.

Устанавливались новые границы дороги: на запад до станции Чулымская (включительно), на юг — до станции Семипалатинск (исключительно), на восток — до станции Ачинск (включительно).

В новых границах Томской железной дороги образовалось пять эксплуатационных отделений: Новосибирское, Тайгинское, Инское, Топкинское и Барнаульское. В том же году на Томской вместо эксплуатационных районов создаются отделы службы эксплуатации. Кроме того, дороге была передана вся Кузбас-

ская железная дорога и два отделения Омской — Новосибирское и Барнаульское.

С именем М.И. Калинина связано в этот период еще одно примечательное событие: слесарь Омского локомотивного депо И.С. Осипов в числе первых сибирских железнодорожников был удостоен звания Героя Труда постановлением ВЦИК *«за особые заслуги в области производства, научной деятельности, государственной или общественной службы»*.

Полутора годами раньше высокого звания Герой Труда был удостоен работник станции Бийск Томской железной дороги П.И. Бабенко — также за высокие производственные показатели.

Во второй пятилетке локомотивные парки Омской и Томской железных дорог стали пополняться новыми, более мощными паровозами серии ЭУ для грузовых перевозок и пассажирскими — серии СУ. На дорогах продолжало шириться соревнование за лучшее содержание и использование паровозов, качество их ремонта и снижение простоя во время ремонта. В 1934—1935 годы по инициативе начальника депо Тайга Н. Преснякова разработана и внедрена качественно новая технология ремонта паровозов комплексными бригадами с предварительной заготовкой запасных частей и с применением взаимозаменяемых узлов и деталей. Прежде паровозы на промывке ремонтировались 48–60 часов. Тайгинцы же, применив разработанную ими технологию, сократили время на ремонт в два–три раза и стали выпускать из промывки по два паровоза в смену при отличном качестве ремонта.

Впоследствии опыт работы комплексных бригад депо Тайга лег в основу приказа народного комиссара путей сообщения «О введении новых технических норм и нового технологического процесса в области ремонта и эксплуатации паровозов». Приказ этот на протяжении ряда лет являлся главным документом, регламентирующим работу паровозного хозяйства.

В ту памятную весну 1934 года вся страна следила по газетам и радиопередачам за беспрецедентной эпопеей спасения челюскинцев. Подготовка к встрече героев Арктики, которые возвращались в Москву поездом из Владивостока, вызвала небывалый всплеск патриотических чувств. На железных дорогах Сибири соревновались за право вести и сопровождать поезд, в котором будут ехать челюскинцы. В итоге на многих участках Транссибирской магистрали поезд с героями Арктики вместо кондукторов сопровождали лучшие диспетчеры, лучшие дежурные по станции, лучшие стрелочники. Всем хотелось пообщаться с прославленными героями, эталоном мужества советских лю-

дей. На станциях по пути следования встречи с челюскинцами выливались в летучие митинги.

Планы второй пятилетки предусматривали большой объем работ по развитию транспорта Сибири и Дальнего Востока: строительство новых железнодорожных линий, укладку вторых путей на значительных полигонах магистрали. Невзирая на отдельные проблемы и отставание в перевозке грузов, ничто не предвещало серьезных «проколов». И вдруг как гром среди ясного неба: Томская дорога, одна из важнейших магистралей, в четвертом квартале 1934 года получила оценку «худшая дорога сети». План по погрузке в пределах фактических границ дороги был выполнен на 80 процентов, оказались не вывезенными 840 тыс. тонн каменного угля, 80 тыс. тонн металла, 125 тыс. тонн хлеба. Это были серьезные недоработки, причины которых крылись не только в объективных трудностях — отставании тягового и путевого хозяйств, но и в неумелом руководстве.

Наркомат путей сообщения, местные партийные и советские органы предприняли ряд организационных мер по выведению дороги из глубокого кризиса и укреплению ее руководящими кадрами. НКПС пополнил локомотивный парк дороги паровозами, запасными частями, материалами, увеличилось количество вагонов. В отстающие депо были переброшены с центральных магистралей ремонтные поезда, квалифицированные кадры. Тем не менее, несмотря на помощь, Томскую дорогу еще долго лихорадило, и она не выполняла производственные планы по основным показателям.

Новые локомотивы, новые достижения

Третий год второй пятилетки, 1935-й, ознаменовался для железнодорожников страны решительной отменой так называемого «предельчества». Существовала в то время некая «теория предела». Суть ее заключалась в том, что на транспорте, да и в других отраслях народного хозяйства имеют место предельные параметры, превышение которых чревато тяжелыми последствиями.

К примеру, на Омской дороге в конце первой пятилетки средний вес поезда составлял 1150 тонн, длина состава — 115 осей, участковая скорость движения — 13,5 км/час, оборот вагона — 8 суток, среднесуточный пробег паровоза — не более

150 км. Такие показатели выдавались как предельные. Влияние производительности труда, дисциплины, организованности, сознательности и прочих «эмоциональных» факторов в расчет не принималось. Возобладала чисто механистическая точка зрения.

Становилось очевидным, что теория «предельчества» превратилась в тормоз технического прогресса на железных дорогах страны. В июле 1935 года в Москве по инициативе СНК СССР было проведено Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта. По его итогам в НКПС состоялось специальное совещание с участием линейных командиров и передовиков производства. Речь шла об улучшении использования локомотивного парка. Впервые на конкретном материале были остро поставлены вопросы о графической работе паровозов в грузовом движении, технической скорости, весовых нормах и ускорении оборота локомотивов.

Сетевое совещание дало возможность вскрыть на местах огромные резервы. Устаревшие нормы на технические операции были пересмотрены. За счет внедрения поточности и параллельности отдельных операций, механизации пескоподачи и углеснабжения нормы на экипировку паровозов удалось значительно уменьшить. Это в свою очередь дало возможность увеличить полезную работу паровозов на два часа и более в сутки и поднять среднесуточный пробег на 40-50 км. Только на Омской дороге парк действующих локомотивов удалось сократить на 15 единиц — исключительно за счет увеличения полезной работы паровозов. Сама жизнь опровергала теорию «предельчества».



Плуговой однопутный снегоочиститель. 1935 г.

В ноябре 1935 года в Москве состоялось Первое Всесоюзное совещание стахановцев промышленности и транспорта, на котором выступил И.В. Сталин. Касаясь работы железнодорожного транспорта, он сказал:

«Взять, например, Наркомат путей сообщения. В центральном аппарате этого Наркомата недавно существовала группа профессоров, инженеров и других знатоков дела — среди них были и коммунисты, — которая уверяла всех в том, что 13-14 километров коммерческой скорости в час является пределом, дальше которого нельзя, невозможно двигаться, если не хотят вступить в противоречие с «наукой об эксплуатации». Это была довольно авторитетная группа, которая проповедовала свои взгляды устно и печатно, давала инструкции соответствующим органам НКПС и вообще являлась «властителем дум» среди эксплуатационников. Мы, не знатоки дела, на основании предложений целого ряда практиков железнодорожного дела в свою очередь уверяли этих авторитетных профессоров, что 13-14 километров не могут быть пределом, что при известной организации дела можно расширить этот предел. В ответ на это эта группа вместо того, чтобы прислушаться к голосу опыта и практики и пересмотреть свое отношение к делу, бросилась в борьбу... Понятно, что нам пришлось дать этим уважаемым людям слегка в зубы и вежливо выпроводить их из центрального аппарата НКПС (Аплодисменты). И что же? Мы теперь имеем коммерческую скорость в 18-19 километров в час (Аплодисменты)».

После такого выступления с «предельчеством» было покончено раз и навсегда.

1935 год выдался урожайным на рекорды. Не успели смолкнуть фанфары по поводу выдающегося трудового достижения шахтера Алексея Стаханова, как страна услышала новое имя — Петр Кривонос. Паровозный машинист Донецкой железной дороги первым на транспорте при вождении грузовых поездов увеличил форсировку котла паровоза, благодаря чему техническая скорость локомотива значительно возросла. Почин П. Кривоноса был подхвачен, и возникло массовое движение за скоростное вождение поездов с наиболее рациональным использованием мощности паровозов.

7 декабря 1935 года машинист депо Омск Л. Иовлев при сорокаградусном морозе провел поезд весом 2135 тонн при норме 1560 тонн и технической скорости 48,5 км/час вместо 32-х.

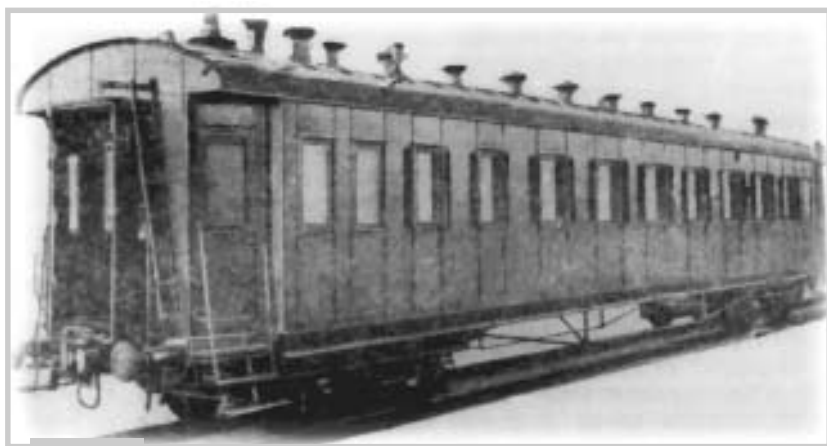
Стахановско-кривоносовское движение захватило не только паровозников, но и работников других служб.

На сетевом совещании 1935 года принято решение создать на железных дорогах отделения локомотивного хозяйства и возложить на них руководство эксплуатацией паровозов — с передачей в ведение этих отделений устройств водоснабжения, топливного хозяйства и электростанций. На отделения паровозного хозяйства решено было также возложить ремонт деповских зданий и сооружений. Эти мероприятия, как показала вскоре жизнь, значительно разгрузили депо.

В этот же период разработана новая технология ремонта паровозов, предусматривающая предварительную подготовку к ремонту; это обеспечивало взаимозаменяемость деталей и узлов локомотива. Указанные меры привели к улучшению почти всех показателей использования паровозов, существенно увеличили их суточный пробег.

В 1935 году на Омской и Томской железных дорогах начало разворачиваться стахановско-кривоносовское движение, направленное на увеличение технической скорости и веса поездов.

Почин П. Кривоноса нашел много последователей среди паровозников, тем более что соответствующее направление провозгласил декабрьский (1935 года) Пленум ЦК ВКП(б): *«По паровозному и вагонному хозяйству стахановско-кривоносовское движение должно быть направлено на повышение качества и сокращение сроков ремонта, бесперебойную выдачу паровозов под поезда, закрепление перехода на полное авто-*



Пассажирский вагон с автосцепкой. 1928 г.

торможение поездов, на повышение технической скорости в большинстве депо сети до уровня, достигнутого передовыми депо, на увеличение среднесуточного пробега паровозов и экономии топлива».

В депо Новосибирск (начальник депо М. Петров) вожаком стахановско-кривоносовского движения стал И. Орлов, машинист паровоза ФД. Мощные локомотивы этой серии только недавно поступили на дорогу. И. Орлов возглавлял комсомольско-молодежную колонну из пяти локомотивов. Машинисты колонны довели среднесуточный пробег своих паровозов до 700 км. Несмотря на суровые морозы, комсомольцы перевыполняли все технические показатели. При этом машинист Орлов и его напарники Г. Зиновьев и Т. Гаврилов водили тяжеловесные поезда без толкачей.

Движение за 700-километровый среднесуточный пробег паровоза нашло в депо Новосибирск немало последователей. Кстати, в 1935 году здесь работал заместителем начальника депо Константин Заслонов, один из руководителей партизанского движения в Белоруссии в годы Великой Отечественной войны, погибший в бою с немецко-фашистскими захватчиками и посмертно удостоенный звания Героя Советского Союза...

Группа новосибирских машинистов И. Ишков, Н. Коротков, И. Белых, Н. Таранин, Ф. Ярмощук, Г. Вяткин и А. Мерзляков выступила в печати с призывом ко всем железнодорожникам Томской присоединиться к движению «семисотников».

В депо Эйхе (Инская) машинист Г. Серебряков, как один из лучших стахановцев-кривоносовцев, получил в качестве поощрения новый паровоз. В августе 1935 года за выдающиеся трудовые успехи большая группа передовиков железнодорожного транспорта была удостоена высоких правительственных наград, в том числе начальник паровозного депо Топки Р. Квятковский, начальник станции Чулымская А. Шевченко.

В конце 1935 года в депо Барабинск и Рубцовка поступили первые паровозы СОК с конденсацией пара. Коллективом депо Рубцовка в рекордно короткий срок была освоена новая технология ремонта этих локомотивов.

В связи с тем, что стахановско-кривоносовское движение на Омской и Томской охватывало все большее число железнодорожников различных специальностей, от машиниста до стрелочника, встал вопрос о научном обобщении передового опыта. Профессор Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта Н.И. Карташов, заслужен-

ный деятель науки, призвал ученых коллег пойти на производство, чтобы начать изучение методов работы стахановцев, обобщить их и сделать достоянием трудящихся, независимо от того, в каких отраслях народного хозяйства этот ценный, идущий от практики опыт мог бы быть применен. Но в первую очередь, конечно, имелся в виду железнодорожный транспорт Западной Сибири.

В результате исследований ученые института издали отдельными брошюрами полтора десятка лекций стахановцев-кривоносовцев «школы профессора Карташова». Следующим этапом явился выход в свет отдельных брошюр о передовых методах труда вагонников, путейцев, связистов, ремонтников и др. Возникла и обратная связь: сотрудничество ученых с производственниками в свою очередь обогащало и науку.

С 1 января 1936 года в депо Новосибирск впервые на дороге введена теплая промывка с циркуляционным охлаждением паровозных котлов, что значительно ускорило и улучшило качество ремонта локомотивов.

Новый трудовой подъем среди рабочих и служащих Омской и Томской, как и среди всех железнодорожников страны, вызвало учреждение Дня железнодорожника (Постановление ЦИК СССР от 28 июня 1936 года) — календарной даты, в



Митинг в честь отправки челюскинцев в Москву из Владивостока. 1934 г.

которую отныне следовало отмечать профессиональные заслуги работников железнодорожного транспорта и достижения отрасли. Было установлено, что праздник отмечается ежегодно, в первое воскресенье августа.

Интересна история этого праздника. Он был учрежден в России еще в 1896 году и приурочен к 25 июня — столетию со дня рождения императора Николая I, при котором началось строительство железных дорог в стране. В этот день центральные и местные учреждения транспорта не работали, а в Петербурге организовывался праздничный ужин с концертом в зале Павловского вокзала Царско-Сельской железной дороги. После Октябрьской революции праздник был упразднен.

В связи с увеличением пропускной способности Омской и Томской дорог, обеспеченной строительством вторых путей, увеличилась и их провозная способность. Произошло это благодаря введению в эксплуатацию новых, более мощных локомотивов. В 1936—1937 годы Омская и Томская дороги перешли на широкое обслуживание поездов паровозами серии СОК с конденсацией пара. Конструктивная особенность этих локомотивов заключалась в том, что отработанный пар не выходил наружу, впустую обогревая атмосферу, а конденсировался в особых камерах и в виде теплой воды вновь поступал в систему парообразования. При таком режиме пробег паровоза без дозаправки водой увеличивался в 2–2,5 раза и достигал 100–120 км, что позволило производить набор воды только в пунктах оборота. Таким образом, появилась возможность использовать паровозы СОК на пустынных и засушливых участках со слабо развитой системой водоснабжения.

Новая, более совершенная и сложная техника повлекла за собой необходимость коренной перестройки всего деповского хозяйства. В основных депо дороги — в Петропавловске, Омске, Барабинске — создавались турбинно-редукторные и секционные цехи, оборудованные подъемно-транспортными приспособлениями и стендами для испытаний.

Мощные паровозы и большегрузные четырехосные вагоны, которыми пополнился парк железных дорог Западной Сибири, привели к существенному увеличению веса поездов, а это повлекло за собой больший расход на паровозах смазки. Наряду с усилением смазочного хозяйства возникла проблема более экономного расходования дорогостоящих масел. В депо Петропавловск, Омск, Барабинск были сооружены специальные установки для приготовления более экономичной эмульсионной смазки.

Используя преимущество паровозов с конденсацией пара, лучшие машинисты дороги наглядно продемонстрировали, какие возможности таятся в этих локомотивах.

Вместе с тем паровозы СОК имели один существенный конструктивный недостаток, который давал о себе знать при низких температурах. На морозе трубки секций холодильника перемерзали и ломались, а вода, получаемая из выхлопного пара, сочилась наружу. Паровоз примерзал своими колесными парами к рельсам, и, чтобы сдвинуть его с места и запустить в работу, приходилось кайлить лед под колесами. Если учесть, что крепкие морозы в Западной Сибири держатся по несколько недель кряду, можно представить, какие проблемы возникали у эксплуатационников с паровозами этой серии.

В директивах второго пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства указывалось на необходимость реконструкции важнейших железнодорожных линий и электрификации 5 тыс. км дорог. В числе этих пяти тысяч километров впервые в Сибири был электрифицирован трудный по профилю участок Белово — Новокузнецк протяженностью 141 км.

В апреле 1936 года организовано первое на дороге электровозное депо Белово. Для этой цели выделили цех подъемочного ремонта паровозов, который только что был построен, но ремонт в нем еще не производился, и одну из секций, где прежде проводили технический осмотр паровозов. В депо прибыли дипломированные специалисты, а в конце года стали поступать электровозы серии ВЛ19 производства московского завода «Динамо».

Весной 1937 года ремонтная база в депо Белово была полностью подготовлена к пуску в эксплуатацию электротяги на участке Белово — Новокузнецк. Большая заслуга в освое-



Паровоз Е

нии эксплуатации и ремонта электровозов принадлежала первому начальнику электровозного депо Белово А. Пименову.

1 апреля 1937 года со станции Белово на станцию Усыты (Прокопьевск) отправился первый поезд с электровозом ВЛ19-22 под управлением машиниста Г. Величко. Это событие стало началом важнейшего этапа в развитии железных дорог Сибири — электрификации.

На повестке дня стояла новая важная задача — переподготовка кадров. На Томской, Омской и других смежных дорогах, которым электрификация еще только предстояла, работали опытные тяговики с большим стажем, но водили они только паровозы, и далеко не все из них были морально готовы пересест на электровоз, не говоря уже о специальных знаниях и навыках. Эти ощущения очень точно передал в своих воспоминаниях машинист депо Белово Г. Величко:

«Прощались мы с паровозом, и началась для нас новая жизнь. В институтских аудиториях пришлось постигать смысл и значение новых для нас слов — «вольт», «ампер», «пантограф», «коллектор»... Времени в обрез, но поначалу мы, опытные машинисты, чувствовали себя на электровозе, как на бочке с порохом. Электричество — это тебе не пар. Где идет ток, а где не идет — ничего глазу не видно. Но в конце концов кое в чем все же разобрались...»

Освоив новую технику, локомотивные бригады включились в движение стахановцев-кривоносовцев, которое приобретало все больший размах. Так, машинист депо Барнаул Н. Кузнецов со своей бригадой довел пробег закрепленного за ним паровоза до 6,5 тыс. км без промывочного ремонта и до 100 тыс. км без подъемочного ремонта.

Машинист депо Новосибирск И. Ишков выступил инициатором внедрения полного хозрасчета на паровозах.

За проявленную инициативу и выдающиеся производственные показатели многие железнодорожники Томской удостоились высоких правительственных наград, нагрудных значков «Почетному железнодорожнику». Машинисты И. Ишков и И. Орлов стали кавалерами ордена Ленина.

Весной 1937 года приказом НКПС во всех основных депо вместо должности машиниста-наставника вводилась должность машиниста-инструктора — для воспитания и обучения локомотивных бригад. Вводилась также должность приемщика НКПС — для приемки локомотивов из ремонта, главного инженера службы и главного инженера депо.

За высокие показатели в соревновании машинист паровоза депо Эйхе В. Гаршин и бригадир комплексной бригады по ремонту паровозов того же депо Ф. Калинин первыми на дороге были награждены знаками «Почетному железнодорожнику».

В 1939 году машинист депо Барабинск В. Голенков установил всесоюзный рекорд пробега паровоза СОК без набора воды. По его примеру машинист В. Янудин (также депо Барабинск) осуществил безостановочный пробег своего паровоза той же серии от Чулымской до Татарской за семь часов.

В 1940 году на дорогу стали поступать мощные пассажирские паровозы серии ИС, а к концу года локомотивный парк Томской почти полностью был заменен могучими ФД, ИС и СО.

К концу 1940 года в депо Новосибирск родился еще один почин, получивший широкий резонанс на всех дорогах сети, и принадлежал он молодому машинисту Николаю Лунину. Еще в ремесленном училище Лунин получил профессию слесаря и, детально изучая свой локомотив, одновременно присматривался к работе слесарей-ремонтников в паровозном депо, а вскоре и сам стал ремонтировать паровозные детали.

Машинист обратил внимание на то, что крупные детали паровоза редко выходят из строя сразу, серьезной поломке обычно предшествует мелкая неисправность, не устраненная своевременно. Сложилось так, что паровозные бригады не занима-



Паровоз СО (Серго Орджоникидзе)

лись текущим ремонтом. Отработает паровоз положенное время, станет на промывку, тут бригада и предъявляет рапорт — длинный перечень дефектов и неполадок, который нередко содержал в себе до 70 и более пунктов.

Лунин решительно отверг принципы «машинистов-белоручек», умеющих только водить поезда. Он и его бригада стали выполнять мелкий ремонт своего паровоза самостоятельно, осматривая его на каждой остановке и тем самым предупреждая возникновение крупных поломок. Результаты превзошли все ожидания. Резко сократился объем работ во время промывочного ремонта, увеличился срок службы деталей паровоза и, значит, всей машины в целом. Уменьшились расходы на ремонт и запчасти, всегда исправные механизмы стали потреблять меньше смазки, сократился расход топлива.

За трудовые успехи Н.А. Лунин в январе 1941 году награжден знаком «Почетному железнодорожнику». Ему передан юбилейный трехтысячный паровоз серии ФД21, выпущенный Ворошиловградским паровозостроительным заводом.

Метод работы Н. Лунина быстро распространился по всей стране. Последователи его нашлись и в промышленности, и в сельском хозяйстве, ибо повышалась не только техническая культура производства, но и значительно увеличился выпуск продукции за счет более эффективного использования техники и экономии материалов.

В числе первых последователей Н. Лунина оказался старший машинист депо Инская П. Шолкин, который принял со своей бригадой на полное эксплуатационное и ремонтное содержание прикрепленный к ним паровоз серии ФД.

Наиболее широкое распространение лунинское движение получит в годы Великой Отечественной войны. В ноябре 1943 года Н.А. Лунину присвоено звание Героя Социалистического Труда. Дом, где он жил в Новосибирске, украшает мемориальная доска, а его паровоз ФД21 № 3000 навечно застыл на пьедестале перед станцией Новосибирск-Главный как памятник трудовой славы новосибирских железнодорожников.

Вагонная служба

Летом 1933 года решением НКПС управления тяги на всех дорогах сети разделены на локомотивную и вагонную службы. Депо освободили от ремонта вагонов и передали эти функции вновь организованным участкам вагонного хозяйства.

Вызвано это было неудовлетворительным состоянием вагонного парка дорог. Среди вагонников Омской и Томской дорог не было даже ни одного инженера, а само хозяйство находилось в плачевном состоянии.

Прежде материальная и техническая база у вагонников была общая с паровозниками, теперь же, отделившись, они оказались обделенными.

Не только текущий, но и плановый ремонт приходилось проводить под открытым небом с применением простейшего инструмента и без какой-либо механизации, попросту говоря, с помощью лома и кувалды. Даже крупнейший на дороге ремонтный вагонный пункт — Омский — не имел крытого помещения для планового ремонта, который делали непосредственно на путях, примыкающих к вагонным сараям, независимо от времени года и погоды. Оборудование собственных мастерских вагонников было весьма примитивным и состояло из кустарных станков для обточки самой ответственной части колесной пары — осевой шейки. А часто и таких станков не было, и шейки обрабатывались слесарями вручную напильниками или наждачной шкуркой.

Для ремонта пассажирских вагонов строились кирпичные корпуса на 10 стойл, крытые железом по деревянным стропилам. Для ремонта товарных вагонов использовались дощатые сараи на 8 стойл, но даже таких примитивных сооружений не хватало. К примеру, на Томской дороге было всего 8 сараев: на станциях Новосибирск, Тайга, Томск, Болотная и Барнаул общей вместимостью 83 вагона.

Для ремонта вагонов, отцепленных в пути следования, были оборудованы вагоны-летучки, в которых имелся набор простейших инструментов и запасных частей, бригада ремонтных рабочих. По требованию вагонников эти мастерские на колесах отправлялись со сборными поездами на линейные станции, где и производился ремонт отцепленных вагонов. При этом подъемка вагонов для смены букс и колесных пар осуществлялась вручную паровозными домкратами, выкатка и подкатка колесных пар — также вручную, с помощью деревянных ваг.

Количество неисправных вагонов на Омской и Томской железных дорогах было велико. Десятки тысяч тонн важных грузов — угля, кокса, руды, металла, оборудования, хлеба — из-за отсутствия исправных порожних вагонов не могли быть доставлены вовремя к месту назначения. Это приводило к серьезным затруднениям в работе промышленности. Техни-

ческие неисправности вагонов вызывали даже серьезные крушения поездов.

Наркомат путей сообщения разработал план укрепления производственно-технической базы вагонного хозяйства, который предусматривал строительство только на Омской дороге в течение 1935 — 1936 годов семи вагоноремонтных пунктов, каждый в составе вагоноборочного, слесарно-механического цехов, кладовой запчастей и материалов, концевой котельной пункта и центральной котельной.

Два вагоноремонтных депо (Омск и Петропавловск) вступили в строй уже в начале 1936 года. Следом начали вступать в эксплуатацию автоконтрольные пункты. Вагонное хозяйство получило современные станки: токарно-винторезные, сверлильные, болторезные, строгальные. Получено также новое оборудование: станки для ремонта колесных пар, прессы для испытания упряжи, молоты «Беше», компрессорные установки, кузнечное и электросварочное оборудование. В вагонное хозяйство пришли дипломированные специалисты с высшим и средним техническим образованием на должности ИТР, новые рабочие высокой квалификации. Все это положило начало коренной реконструкции вагонного хозяйства и позволило покончить с кустарными методами.

Только в течение 1935 года Омская и Томская дороги получили 80 тыс. новых вагонов — в большинстве своем большегрузных, оборудованных автоматическими тормозами и автосцепкой. Перед вагонниками со всей остротой встала задача обеспечить в процессе эксплуатации качественный уход за



Паровоз ИС (Иосиф Сталин)

вагонами. Другим важным событием, имевшем большое значение для всего железнодорожного транспорта, явился перевод всех товарных поездов на автоматическое торможение, оборудование вагонов автосцепкой, замена упряжи старых типов на объединенную, сварных тележек «Даймонд» — на болтовые.

В 1936 году в Москве по линии НКПС состоялось Всесоюзное совещание инженерно-технических работников и передовиков производства. Главнейший вопрос, стоявший на повестке дня, — безотцепочный ремонт вагонов как составная часть их общего текущего ремонта. Улучшение качества ремонта и ухода за вагонами в пути следования резко снизили отцепки вагонов от поездов. К 1940 году количество отцепок вагонов для ремонта уменьшилось более чем вдвое по сравнению с 1935 годом.

В 1936 году в связи с коренной реконструкцией вагонного хозяйства началась специализация ремонтных работ. На дорогах построены и оборудованы вагоноремонтные пункты, пункты ремонта тормозных приборов, ремонта колесных пар, заливки подшипников, ремонта рессор, ремонта упряжи.

1939 год на Томской ознаменовался новыми крупными достижениями. Так, мастер безотцепочного ремонта вагонов Инского вагонного участка Ф. Лыков выступил с инициативой производить укрупненный безотцепочный ремонт вагонов с выдачей гарантийных путевок на поезда. Опыт мастера-стахановца стал успешно внедряться в депо, и парк неисправных вагонов в прежде отстающем подразделении резко уменьшился.

В 1939—1940 годы на дороге развернулось соревнование за улучшение состояния буксосмазочного хозяйства, за обслуживание поездов без сплошной доливки букс. В печати того времени встречалось имя А. Пахомовой, лучшей работницы концепропиточного пункта Инского вагонного участка.

Мощность вагоноремонтной базы в течение второй и третьей пятилеток непрерывно нарастала, о чем красноречиво свидетельствует рост числа стойл по ремонту товарных вагонов от 27 в 1933 году до 176 в 1939 году. Всего же в вагонном хозяйстве Томской в 1940 году имелось 10 вагонных депо, из них 2 — пассажирских.

В 1936 году приказом НКПС по сети дорог из службы движения выделены грузовая и пассажирская службы.

Грузовой службе вменялось в обязанность обеспечение государственного плана перевозки грузов, снижение простоя вагонов под грузовыми операциями, обеспечение плана маршрутных перевозок, организация и обеспечение своевременной

выгрузки вагонов, обеспечение сохранности перевозимых грузов и т. д.

В том же году, одновременно с организацией грузовой службы, на Томской создается дорожно-транспортная экспедиционная контора (ДорТЭК). В задачу ДорТЭКов входило транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий, организаций и населения, организация завоза и вывоза грузов с мест общего пользования, обеспечение доставки грузов «от склада грузоотправителя до склада грузополучателя».

В непосредственном подчинении ДорТЭКу организуются Новосибирская, Барнаульская, Бийская и Томская ТЭК. Кроме того, на дороге создаются районные погрузочно-разгрузочные конторы: Новосибирская, Томская, Топкинская, Новокузнецкая, Барнаульская, Рубцовская и Беловская.

Первым начальником грузовой службы Томской был назначен В. Оборотов, впоследствии начальник дороги. Вводятся должности линейных помощников начальника грузовой службы и зам. начальника станции по грузовой работе (1937 год). Начинается приобретение первых погрузочно-разгрузочных механизмов — ленточных транспортеров, кранов на железнодорожном ходу и т. д. Каждая из станций имела погрузпункты. Конторы отвечали за погрузку, выгрузку, сортировку грузов из вагонов и автогужевого транспорта на грузовых дворах и подъездных путях. Здесь же проводилась подготовка вагонов под погрузку (промывка, очистка), ремонт хлебных щитов, уборка снега с грузовых дворов и другие бестоннажные работы. Прежде этим занималось «СоюзтрансAGENTство», имевшее собственный гужевой или автомобильный транспорт и штат грузчиков.

Указанные нововведения позволили резко увеличить объем перевозок в соответствии с требованиями времени. К 1941 году Томская железная дорога по объему перевозок вышла на одно из первых мест среди дорог сети.

К концу второй пятилетки на дороге впервые стала меняться маршрутизация перевозок, явившаяся одним из важнейших средств ускорения оборота вагонов, сокращения сроков доставки грузов и уменьшения работы на сортировочных и участковых станциях. С момента организации погрузочных контор перевалка грузов производилась в основном вручную либо с применением средств примитивной механизации — лопат, тачек, ломов, домкратов и т. д. С 1938 года на подъездных путях начали применяться первые механизмы-транспортеры и паровые краны на железнодорожном ходу, в результате чего уровень механизации к 1941 году заметно повысился. К тому

времени маршрутизацией было охвачено более сорока процентов грузоперевозок.

На пассажирскую службу приказом НКПС возложено оперативное руководство пассажирскими перевозками и создание условий для культурного обслуживания пассажиров. В ведении пассажирской службы находились резервы проводников вагонов и конторы обслуживания пассажиров. Чтобы лучше понять, какие перемены происходили на сибирских магистралях со времени пуска их в эксплуатацию, вернемся к началу века. Как в те годы железнодорожники встречали своих пассажиров, как осуществлялись перевозки? К примеру, на вокзале станции Обь в зале III класса на стене, рядом с расписанием движения поездов, висели икона и термометр. Стояли деревянные скамьи, имелась конторка с письменными принадлежностями для жалобной книги, по стенам были развешаны керосиновые лампы. Рядом с буфетной стойкой находился бачок с кипяченой водой...

Большинство станций Сибирского пути не имели перронов, платформ, переходных мостов. Посадка производилась непосредственно с земли. Составы пассажирских поездов формировались из 7-8 двухосных вагонов с деревянными кузовами. Освещение свечное, постельные принадлежности отсутствовали, не было даже кипятка. Длина поезда не превышала 180 м, вес — 400 тонн. В обращении находилось по одному-два поезда в сутки.

Все производственные процессы на вокзалах выполнялись вручную, только компостер считался механическим. Вокзалы были деревянные, строились без учета пассажиропотока и выглядели более чем скромно.

В 1936 году на Новосибирском отделении, а в 1937 году — на Новокузнецком, Тайгинском и Барнаульском создавались пассажирские отделы с подчинением начальнику службы. Для улучшения обслуживания пассажиров, особенно транзитных, были открыты комнаты матери и ребенка, комнаты отдыха, буфеты, организована предварительная продажа билетов.

В те годы происходило поистине эпохальное событие — шло строительство пассажирского вокзала Новосибирск-Главный, крупнейшего на востоке страны и третьего по величине на сети железных дорог. Ныне это величественное сооружение, общая площадь которого составляет 28 тыс. квадратных метров, является, наряду с театром оперы и балета, историко-архитектурным символом Новосибирска, памятником архитектуры федерального значения. История его проектирова-

ния и строительства полна неожиданностей, подчас драматических.

В конце 1929 года дирекция Омской железной дороги, в ведении которой находилась тогда станция Новосибирск-Пассажирский, объявила всероссийский конкурс на лучший проект железнодорожного вокзала в Новосибирске. Конкурсное рассмотрение проектов состоялось в мае 1930 года в Москве, в состав жюри входили представители Новосибирского горсовета. Первую премию получил проект инженера Волошинова, этот вариант и был принят за основу последующей разработки, которую поручили Киевскому филиалу института «Гипротранс». Непосредственным сооружением вокзала должен был заниматься трест «Сибжилстрой», планировкой привокзальной площади — трест «Сибжелдорстрой».

В архитектурном проекте инженера Волошинова здание вокзала своими контурами походило на паровоз, однако первоначальный вариант так и не был полностью реализован. Начались обвинения в гигантомании, в неоправданном завышении объемов работ. Переделкой проекта занялся инженер Гордеев (трест «Сибстройпуть»), после чего проект рассматривался еще несколько раз и получил окончательное одобрение НКПС только в марте 1934 года, и то с целым рядом оговорок и дополнительных условий.

Осложнения возникали и в процессе самого строительства. Трест «Сибжелдорстрой» приступил к работе с начала 1931



Паровоз ФД (Феликс Дзержинский)

года, имея первоначальный проект, который спустя несколько месяцев был забракован. Строительство законсервировали, якобы из-за отсутствия цемента, часть фундамента пришлось разбирать, дальнейшие работы неоднократно корректировались по мере уточнения и последующих разработок проекта. Первая очередь вокзала сдана в эксплуатацию в 1938 году. Год спустя вокзал целиком вошел в строй действующих.

Печальным парадоксом является то обстоятельство, что некоторые крупные фрагменты здания вокзала, предусмотренные первоначальным проектом инженера Волошинова и исключенные в процессе многочисленных доработок, впоследствии все-таки пришлось достраивать: жизнь подтвердила правоту талантливой архитектора.

С появлением вокзала Новосибирск-Главный открылась новая страница в развитии пассажирского хозяйства и организации обслуживания пассажиров. Непрерывный рост и характер периодичности движения наглядно свидетельствуют о бурном социально-экономическом развитии страны в целом, Омской и Томской дорог в частности. При этом с ростом пассажирских перевозок постоянно улучшались и совершенствовались методы оформления проездных документов пассажиров.

Железнодорожники Омской и Томской дорог неукоснительно выполняли все пункты и положения главного своего регламентирующего документа — «Устава железных дорог СССР»: *«...обеспечивать потребность населения в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом, необходимые удобства для пассажиров, культурное обслуживание их на вокзалах и в поездах, своевременную перевозку и сохранность багажа пассажиров»*.

Надежные пути

Как уже отмечалось, Омская и Томская железные дороги с момента сдачи в эксплуатацию вплоть до начала 1930-х годов имели облегченное верхнее строение пути. Использовались в основном рельсы типа III-A, и лишь два процента главного хода имели рельсы I-A весом 43,6 кг на погонный метр. Появление на дорогах мощных паровозов серии ФД и четырехосных большегрузных вагонов, увеличение веса поездов и скорости их движения потребовали основательного усиления путевого хозяй-

ства — применения рельсов типа I-A и II-A, а также увеличения количества шпал на один километр пути.

Заметную роль в оздоровлении путевого хозяйства и усилении его мощности сыграли путевые машинные станции, существующие на дороге с 1937 года. Станции эти выполняли работы по реконструкции и капитальному ремонту верхнего строения пути, имея в своем распоряжении передвижные компрессорные станции на базе автомобилей ЗИС-5, тяжелые путевые машины, балластеры и струги, пневматические и электрические шпалоподбойки и собственные транспортные средства — в основном мотодрезины. На дистанциях пути появились средства малой механизации — газосварочные и электросварочные агрегаты, рельсорезные станки, винтовые домкраты и т. д. Механизация, большая и малая, позволила путевцам значительно повысить производительность труда и улучшить состояние путевого хозяйства.

Круглосуточное наблюдение за состоянием пути и мелкий текущий ремонт проводили путевые обходчики. Работы по текущему содержанию пути выполнялись вручную, так же как и уборка снега на станциях в зимнее время. Снег лопатами бросали в конные короба или на платформы. При очистке пути от снежных заносов обходчикам зачастую помогали жены-домохозяйки.

Из средств малой механизации использовались электрошпалоподбойки типа «Джексон», рельсорезные станки, однорельсовые вагончики Робеля, мотодрезины «Пионер». При замене загрязненного балласта применялся балластер типа Б-5, для снегоочистки — плуговые однопутные и двухпутные снегоочистители, путевые струги и роторные снегоочистители типа «Лесли», снегоуборочные поезда, применение которых на Томской началось с 1936 года. С этого же времени применялся путевой струг. Летом он производил очистку и нарезку кюветов, оправку балластной призмы, разравнивание грунта и балласта; зимой — очистку станционных путей от снега, колку льда.

В целом же, подводя итоги работы путевого хозяйства обеих дорог в предвоенные годы, следует отметить, что главным здесь являлось формирование путевых машинных станций, путевых колонн, которые проводили плановый ремонт пути. Была также утверждена классификация капитальных путевых работ, что позволило укрепить наиболее грузонапряженные участки дорог. Кроме того, как уже отмечалось, на главном направлении началась реконструкция пути.

До 1936 года на Омской и Томской дорогах основным источником освещения являлась керосиновая лампа. Что касается энергетического хозяйства, то оно состояло из мало-мощных электростанций, которые вырабатывали в год чуть больше 3000 киловатт-часов электроэнергии для местного потребления. Кроме стационарных электростанций, использовались локомобили.

В результате общего развития железнодорожного транспорта, с 1935 по 1938 годы только на Томской дороге построено и реконструировано 30 электростанций, при этом выработка электроэнергии увеличилась в 16 раз.

Плановая электрификация сибирских железных дорог началась, как указано выше, с участка Белово — Новокузнецк, проходящего по восточным отрогам Салаирского кряжа. Проектное задание разработало бюро электрификации Томской дороги в институте «Сибгипротранс».

Перед строителями и монтажниками стояла труднейшая задача: за шесть месяцев построить и смонтировать четыре тяговые подстанции, около 400 км контактной сети, 50 км ЛЭП-35, 140 км собственной линии связи, пять дежурных пунктов контактной сети и т.д.

Объект был назван комсомольско-молодежной стройкой. Сюда съехались не только квалифицированные инженеры и техники по электрификации, но и молодые специалисты — выпускники железнодорожных вузов и техникумов Украины, Закавказья, Москвы и Ленинграда, студенты вузов и техникумов, выпускники фабрично-заводских училищ. Многим из них западет в душу девственная и суровая красота природы Кузбасса, и более двухсот человек останутся жить и работать на электрифицированном ими участке, теперь уже в качестве специалистов по эксплуатации. О трудовых буднях тех лет вспоминает начальник монтажной конторы С. Левин:

«Четыре монтажных поезда работали на линии круглые сутки и двигались друг за другом по принципу конвейера. Первый поезд разматывал несущий трос, второй укреплял его, третий раскатывал и укреплял контактный провод, четвертый регулировал натяжение и контролировал все проделанные операции. Работа на линии не прекращалась круглые сутки. Морозными ночами, озаренные светом прожекторов, монтажники своим трудом являли образцы настоящего мужества и героизма.

Трудно удержаться на обледеневшей вышке, когда поезд движется и колючий ветер со снегом перехватывает дыхание. Пальцы примерзают к металлу, губы трескаются от мороза. Если зазеваешься, трос может сбить с восьмиметровой высоты на землю. Но эти трудности никого не останавливали, люди работали, не зная выходных...»

В условиях суровой сибирской зимы 1936—1937 годов электрификаторы установили опоры, смонтировали контактную подвеску и оборудовали тяговые подстанции. В рекордно короткий срок, всего за 10 месяцев напряженной работы электрифицирован первый участок дороги, с 1 августа 1937 года на электротягу удалось перевести на нем все грузовое движение, при этом средний вес поездов повысился с 1200 до 1777 тонн. С 1 августа 1938 года на электротягу переведено и пассажирское движение.

Это было лишь начало электрификации. Главная работа еще предстояла.

* * *

Новые условия эксплуатации дорог потребовали новых средств связи, новых способов осуществления ее при движении поездов. С середины 1920-х годов на дорогах Западной Сибири стали внедряться отечественные жезловые аппараты Д. Трегера, которые со временем полностью вытеснили применявшиеся раньше аппараты английской фирмы Вебб-Томпсон. С того же времени принята в эксплуатацию рельсовая педаль Ф. Матросова; она обладала многими преимуществами перед педалью немецкой фирмы Сименс-Гальске и вскоре также полностью ее вытеснила.

До начала первых пятилеток телефонная связь на дорогах являлась ограниченной по распространению и несовершенной. К примеру, до 1935 года Омская дорога вообще не имела прямой телефонной связи с Москвой, недостаточной была и внутридорожная телефонная связь, что затрудняло оперативное руководство возросшей работой. Только после подвески биметаллических проводов на участке Вагай — Чулымская связь улучшилась.

Местная телефонная связь, как уже отмечалось, имелась только на крупных станциях, таких как Омск, Новосибирск, Тайга. Осуществлялась она с помощью аппаратов зарубежных фирм Эриксон и Гейслер, которые включались в клавишные

телефонные коммутаторы и номерники ограниченной емкости (6-10-20 номеров).

Внутри дорог телефонная связь осуществлялась с помощью аппаратов Морзе. В один провод включались аппараты 7-8 соседних станций, при этом сеансы связи происходили поочередно.

Телефонная связь между линейными станциями происходила посредством телефонов Гаггингера (фонопоров) с фоническим вызовом станций при помощи условного кода. В один провод также включались 7-8 соседних станций. В дальнейшем на дорогах Западной Сибири получили распространение отечественные телефоны «Красная заря».

Управление дороги не имело прямой телефонной связи со станциями, удаленными более чем на 80-90 км. Связь с остальными станциями происходила в основном почтовой корреспонденцией. Воздушные линии связи между станциями имели всего 5-6 проводов. Общая протяженность воздушных линий Омской и Томской дорог составляла 2430 км.

Дальнейшее развитие связи в годы первых пятилеток непосредственно связано с внедрением станции Омск-Сортировочный, осуществлявшая переработку почти всего четного грузового потока.

Дальнейшим усилением технической оснащенности станций явилось строительство электрической централизации стрелок и сигналов на важнейших узлах. С 1935 по 1938 год электрической централизацией оборудовано несколько станций — Омск-Пассажирский, Татарская и др. Появились резервы пропускной способности станций и перегонов, что, в свою очередь, повысило безопасность движения поездов.

К этому же периоду относится внедрение быстродействующих аппаратов «Бодо», с помощью которых осуществлялась связь с соседними дорогами и между всеми отделениями Омской дороги. На многих железнодорожных узлах телефонные станции с местными аккумуляторными батареями заменены более усовершенствованными станциями с центральными батареями. В 1935—1937 годах автоблокировкой оборудован на дороге участок Новосибирск — Чулымская.

Первая высокочастотная связь Москва — Новосибирск — Хабаровск сдана в эксплуатацию в годы второй пятилетки. Монтер И. Пехов, принимавший непосредственное участие в строительстве, позже награжден орденом Ленина, стал почетным железнодорожником и заслуженным рационализатором.

До 1938 года ни Омская, ни Томская дороги не имели в своем составе строительных организаций. Мелкие объекты воздвигались и ремонтировались местными силами и хозяйственным способом, когда вертикальным транспортом служит заплочная «коза» и деревянный кран-укосина, а горизонтальным — ручная тачка и лошадь. В отдельных случаях привлекались подразделения регионального треста «Сибстройпуть», но тот за такие работы брался крайне неохотно, потому что занимался более важным и ответственным делом — строительством новых линий и вторых путей.

В декабре 1938 года приказом НКПС на каждой дороге страны созданы строительно-монтажные конторы, которые действовали на полном хозрасчете и подчинялись непосредственно начальникам дорог. В приказе наркома говорилось: *«Возложить на строительно-монтажные конторы производство преимущественно нижелимитных работ по небольшому строительству жилых домов, путевых зданий, бань, пескоподач, шлакоуборок, тупиков, разъездов, мелких искусственных сооружений и других небольших объектов. Начальник дороги в отдельных случаях может возлагать на строительно-монтажные конторы капитальный и средний ремонт технических и служебных единиц и сооружений».*

Во исполнение приказа наркома в марте 1939 года на Томской дороге создана строительно-монтажная контора «Дорстрой», в состав которой входило семь прорабских пунктов: Инской, Беловский, Топкинский, Новосибирский, Тайгинский, Барнаульский и Рубцовский.

Омская строительно-монтажная контора имела в своем составе шесть прорабских пунктов: Омский, Ишимский, Петропавловский, Боровский, Акмолинский и Славгородский.

До конца года прорабские пункты выполняли работы на многочисленных мелких объектах, в основном достраивая то, что не успел сделать «Сибстройпуть» в 1938 году. Проводились работы по переустройству предприятий локомотивной и вагонной служб, широко велось жилищное строительство.

1940 год стал для строителей годом реорганизаций и перестроек. Планировались крупные объемы работ по капитальному строительству; доукомплектовывались недостающими рабочими кадрами и техническим персоналом; началось обновление строительных механизмов и хозяйственных подсобных предприятий. Эти работы перешли и на 1941 год, но дальнейшее их развитие прервала война.

Любая железная дорога представляет собой сложное разветвленное хозяйство, в котором задействованы огромные материальные ценности. Декретом от 28 июня 1918 года Совнарком национализировал железные дороги страны, и все эти ценности стали собственностью государства, подлежали учету и, как водится, нуждались в пополнении и ремонте, когда дело касалось подвижного состава, сопутствующей техники и расходуемых материалов. Иначе говоря, отделы снабжения призваны были стать источником жизнеобеспечения всех без исключения служб железных дорог.

В годы первой пятилетки при Управлениях Омской и Томской дорог имелись хозяйственно-материальные отделы (ХМО). Они объединяли следующие группы: плановую, металлов, оборудования и инструментов, лесных и строительных материалов, топлива и смазки, верхнего строения пути и шпал, а также группы спецодежды, форменного обмундирования и прочих материалов, складского хозяйства, инспекторскую и мобилизационных запасов. Приведенный перечень наглядно свидетельствует о функциях служб снабжения.

Все изменения в работе железнодорожного транспорта немедленно учитывались службой снабжения, которой приходилось на ходу перестраиваться. К примеру, в 1936 году приняты на снабжение только что организованные по приказу НКПС путевые машинные станции, а также школы, в которых обучались дети железнодорожников. Совершенно новые, никогда прежде не применяемые материалы потребовались в связи с начавшейся электрификацией Томской железной дороги. Развитие телефонной и телеграфной связи в годы второй пятилетки вызвало резкое увеличение поставок кабельной продукции, телефонной и телеграфной аппаратуры и т.д.

В 1940 году хозяйственно-материальный отдел Томской железной дороги реорганизован и разделен на службу материально-технического обеспечения и контору «Дортехснаб». Задачей службы снабжения являлось определение и разработка материальной потребности дороги, составление планов снабжения и всей материальной отчетности. «Дортехснаб» имел более «приземленные» функции: в ведении этой конторы находились материальные склады дороги и все подсобные предприятия.

На Томской железной дороге планово-экономический отдел как самостоятельное подразделение, подчиняющееся непосредственно начальнику дороги, организован в 1935 году. До этого времени отдельные показатели планировались отраслевыми службами. Отделу вменялось в обязанность планирование следующих показателей: объемов работы, использования подвижного состава, эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок, контингента работающих и производительности труда, капитальных вложений и капитального ремонта, показателей по труду и общим расходам подсобных предприятий.

Плановые показатели разрабатывались в соответствии с контрольными цифрами НКПС поквартально, перспективного (годового) плана в то время еще не было. Плановые показатели доводились до отраслевых служб Управления дороги — локомотивной, вагонной и др., а те, в свою очередь, разрабатывали их и доводили до хозяйственных единиц. Нельзя не отметить, что в то время отношение к плану, контроль за его выполнением являлись по сути формальными, поскольку план не являлся документом к действию, и у руководства не было эффективных рычагов, способных повлиять на его выполнение.

Резкое увеличение объема перевозок во второй и третьей пятилетках поставило руководство дороги перед необходимостью изыскивать резервы роста основных показателей в работе подвижного состава. Прежде всего следовало обратить внимание на оборот грузового вагона. Размеры этого показателя в плане были резко ограничены — за счет ужесточения, главным образом, простоя под грузовыми операциями на станциях. По распоряжению НКПС на многие крупные станции бросили дополнительные силы, например, студентов третьих и четвертых курсов, они контролировали погрузку и выгрузку каждого вагона, простаивающего на станциях, и внедряли маршрутизацию перевозок по разработанному к этому времени методу новосибирского диспетчера Н. Осипова.

Принятые меры не замедлили сказаться, время оборота грузовых вагонов заметно сократилось. Впрочем, работа в этом направлении никогда не прекращалась, потому что на железных дорогах всегда ощущается дефицит подвижного состава, а сокращение времени на погрузочно-разгрузочные работы как бы увеличивает количество порожняка.

Планово-экономический отдел скрупулезно учитывал все потери, возникающие не только от простоя вагонов, но и от бездумного составления маршрутов. Путем анализа цифровых данных выявлялись нерациональные перевозки — встречные, излишне дальние или, напротив, слишком короткие, кружные и т. д. Результаты сопровождались доказательными выводами, рекомендациями и доводились до сведения оперативных работников — для их изжития при разработке месячных планов погрузки и ежедневном планировании работы диспетчеров-движенцев.

Таким образом, в успехах Томской железной дороги немалая заслуга принадлежит плановикам и экономистам.

Финансовые органы существовали на Сибирской железной дороге с момента окончания строительства и сдачи дороги в эксплуатацию. Шло время, менялись названия дорог и их границы, претерпевала изменения и финансовая служба, но основное ее назначение — руководство всей финансовой деятельностью дороги, финансовым планированием, бухгалтерским учетом и отчетностью, равно как и порядок подчиненности службы непосредственно начальнику дороги — оставались неизменными.

Независимо от структурных изменений дорог и форм управления (Округ, Управление, Правление) функционировали счетно-финансовые службы и службы (отделы) сборов, включающие в себя штат линейных ревизоров и ревизоров-инструкторов по станционному счетоводству. Службы сборов были подведомственны Финансовому управлению НКПС.

На линиях, в линейных отделах, а позже в эксплуатационных районах действовали счетные части, а с 1931 года — планово-финансовые отделы, в ведении которых находились ревизоры по учету и отчетности.

В эксплуатационные районы входили все хозяйственные единицы, в них сохранились линейные конторы со счетной частью, которые и вели работу по учету и финансовой отчетности. И хозяйственные единицы, и эксплуатационные районы работали по незаконченной отчетности — без балансов. Баланс составлялся только в Управлении дороги.

В июне 1936 года в соответствии с приказом НКПС «О мерах по внедрению хозрасчета и укреплению финансовой дисциплины на железных дорогах» была проведена существенная перестройка финансовой службы. В Управлении дороги, службах и хозяйственных единицах были образованы самостоятельные бухгалтерии, руководимые глав-

ными (старшими) бухгалтерами. Хозяйственные единицы переводились на хозрасчет, им выделялись оборотные средства, открывались расчетные счета в банках, что означало перевод на самостоятельный баланс. Подобные структуры просуществовали до 1958 года.

* * *

Первое упоминание о медицинском учреждении, применительно к началу строительства моста через реку Обь у деревни Кривощекково, относится к 1893 году. Именно тогда на станции Обь был открыт переселенческий или, как его называли, врачебно-питательный пункт. Здесь оказывали первую помощь строителям и местному населению, а иногда на короткое время даже размещали ссыльных под охраной полиции. Инженер-изыскатель Г. Будагов, производитель работ на строительстве моста через Обь, как уже отмечалось, одновременно являлся попечителем приемных покоев на переселенческом пункте и маленькой железнодорожной больницы на 10 коек.

В 1915 году приемный покой переселенческого пункта преобразовался в больницу на 150 коек. На Новониколаевском железнодорожном узле было два врачебных участка, которые обслуживали железнодорожников и население. Именно здесь, как свидетельствуют больничные архивы, в декабре 1919 года более месяца лечился от сыпного тифа Ярослав Гашек, впоследствии известный чешский писатель, автор знаменитого романа «Похождения бравого солдата Швейка». Лечащим врачом его был сам заведующий И. Абридин, а ухаживала за больным работник армейской газеты А. Львова, которая позже стала женой писателя.

В 1920-е годы на Новониколаевском узле имелось три врачебных участка с границами обслуживания Новониколаевск — Чулымская, Новониколаевск — Болотная и сам Новониколаевский узел. Участковые врачи обслуживали железнодорожных рабочих и служащих, их семьи и учащихся двух железнодорожных училищ. Первая хирургическая помощь оказывалась в перевязочной, зубные врачи из-за недостатка помещений работали в приемном покое.

На Новосибирском участке была организована урологическая помощь — исключительно благодаря энергии и настойчивости В.П. Цветкова, впоследствии заслуженного врача РСФСР, отдавшего дорожной больнице свыше 50 лет.

В 1922 году дорожная больница имела в стационаре три отделения — хирургическое на 35 коек, терапевтическое на 40 коек и акушерско-гинекологическое на 25 коек. Отделения размещались в деревянных домах барачного типа и разбросаны были по разным кварталам.

Прошло два года, но положение дел не улучшилось. Лечебные отделения продолжали находиться в старых деревянных бараках около тоннеля. Некоторые специалисты вынуждены были принимать больных у себя дома. И только в 1926 — 1927 годах, когда народное хозяйство преодолело последствия разрухи и начало наращивать темпы своего развития, на железных дорогах страны возросли объемы перевозок и стал увеличиваться контингент рабочих и служащих, началось расширение специализированной медицинской помощи, в том числе и на Новосибирском узле. Из месяца в месяц работы медикам прибавлялось, и проблема новых помещений встала со всей остротой. Начали ремонтировать помещения больниц и амбулаторий, строились новые здания, расширялись и благоустраивались старые. За семь лет, с 1922 по 1929 год, на Томской железной дороге было построено пять новых больниц, а число больничных коек увеличилось в два раза. Существовал дорздравотдел, в каждом санэпидотделе имелись санитарно-гигиенические лаборатории, подвижные и стационарные, где, кроме санитарных, были задействованы и другие врачи-специалисты.

28 апреля 1931 года СНК СССР постановил передать руководство здравоохранением на дорогах страны Наркомату путей сообщения. Это дало возможность укрепить профессиональными медиками дорсанотделы Томской железной дороги (впоследствии врачебно-санитарные службы). Росло количество больничных коек на дороге.

В 1935 году дорожная больница при Новосибирском узле получила статус клинической. Одной из первых здесь обосновалась кафедра хирургии, возглавляемая профессором В. Мышом, клиницистами работали профессора мединститута И. Брегадзе, Г. Подопригора, Н. Горизонтов. Хирурги больницы впервые выполнили операцию на сердце с наложением швов.

Усиление материальной базы в годы первых пятилеток позволило здравоохранению на дороге больше внимания уделять профилактике заболеваний.

Особой заботой медиков пользовались женщины и дети. В 1940 году на Томской железной дороге имелось 14 детских консультаций, детские отделения больниц получили дополнитель-

ные койки, и число их увеличилось до 120. Было организовано пять комнат матери и ребенка, построено 16 родильных домов, оборудовано 11 женских консультаций.

Главным медицинским органом на сети дорог являлось Медсануправление отдела путей сообщения Наркомздрава РСФСР, которое осуществляло санитарный надзор на железнодорожном транспорте. Территория дороги делилась на санитарные районы, протяженность каждого составляла 500 км. Пристальное внимание уделялось санитарному надзору на местах, для чего по всей дороге были созданы органы надзора и профилактики по борьбе с социальными, чаще всего инфекционными заболеваниями.

Дорожные отделы здравоохранения на местах (дорздравотделы) постоянно проводили жилищно-санитарный надзор, суть которого заключалась в контроле состояния источников водоснабжения, устройств ассенизации, организации дезинфекционных отрядов, санитарном просвещении населения и т. д.

На Омской железной дороге организация здравоохранения также происходила в сложных условиях, потому что вначале не было ни помещений, ни специалистов, ни оборудования, и многое приходилось начинать на пустом месте, «с нуля».

Железнодорожная больница на станции Омск открыта в 1896 году. Размещалась она в деревянном доме, имела 20 коек, медперсонал состоял из двух человек — врача и фельдшера. В 1903 году больница переехала в новое здание на 83 койки (ныне это онкорadiологический корпус дорожной больницы). С 1923 года начал функционировать здравотдел Омской железной дороги. К концу 1924 года на всей дороге имелось четыре больницы с общим количеством коек 230, а Омская железнодорожная больница имела 115 коек (общетерапевтические, хирургические, гинекологические и так называемые «заразные»). В то время затраты на здравоохранение вдвое превышали до-революционные.

С конца 1925 года в Омской дорожной больнице начало работать заново оборудованное глазное отделение на 15 коек и подвижной зубной кабинет.

В 1926 году на Омской дороге имелось два врачебных участка, восемь фельдшерских пунктов и пять центральных амбулаторий, в том числе Омск-город и Омск-станция. В 1932 году завершено строительство двухэтажного корпуса больницы, с вводом которого количество коек значительно увеличилось.

С началом Великой Отечественной войны большая часть медицинских работников Омской и Томской дорог ушла на фронт.

* * *

Высшие учебные заведения, поставляющие дипломированных специалистов для железнодорожного транспорта Сибири, поименованы в начале этой главы. Говоря же о начальном и среднем образовании, необходимо вернуться в 1920-е годы.

Еще кое-где слышались отголоски гражданской войны, но уже начиналось массовое движение за ликвидацию безграмотности. Захватило оно и железнодорожников Западной Сибири. В Управлениях железных дорог образуются отделы просвещения, на станциях и при крупных предприятиях — школы по ликвидации безграмотности, «ликбезы». Тысячи железнодорожников разного возраста посещали их после работы, получая начальное образование.

Со временем образование в школах становилось неполным средним, семилетним. Строились школьные здания, и не одноэтажные деревянные, как прежде, а двухэтажные каменные — на станциях Татарская, Чулымская, Купино, Болотная, Тайга, Топки, Белово и др. Одной из первых в 1927 году построена школа в Новосибирске на улице Владимировской, в самом центре скопления деревянных хибар, прозванного в народе «Нахаловкой». В школе имелся просторный актовый зал, где железнодорожники узла проводили собрания и торжественные мероприятия.

В 1930-е годы строительство школ продолжалось на всех крупных станциях Омской и Томской дорог: Омск, Новосибирск, Барнаул, Черепаново, Новокузнецк, Тогучин, Искиткуль, Называевская. В 1937 году на станции Инская завершилось строительство трехэтажной школы на 960 мест, ставшей со временем одним из лучших общеобразовательных учреждений на Томской, а потом и Западно-Сибирской железной дороге.

К началу 1937/1938 учебного года на станции Сокур сдана новая школа, возведенная на месте старой деревянной, без коммунальных удобств. Строители из Москвы привезли с собой не только нужные стройматериалы, которых нельзя было достать на месте, но и всю необходимую школьную атрибутику: от парт и классных досок до учебников и наглядных пособий.

Развивающимся хозяйствам железных дорог постоянно требовались все новые и новые специалисты. В дополнение к старейшему в Сибири Томскому железнодорожному техникуму, организованному в 1921 году на базе технического железнодорожного училища, в 1930 году открыт еще один железнодорожный техникум, на этот раз в Омске. Однако дорогам нужны были не только дипломированные инженеры и техники, но и квалифицированные рабочие. Подготовкой их занимались школы фабрично-заводского обучения (ФЗУ), а позже — профтехучилища. Первые из них возникли на Томской железной дороге еще в 1922 году и со временем стали настоящей кузницей кадров для железнодорожного транспорта. К 1940 году их насчитывалось уже двенадцать: в Омске, Новосибирске, Барабинске и на ряде других станций. Выпускники училищ ежегодно пополняли рабочие коллективы дорог и успешно трудились во всех службах.

Перечисляя общеобразовательные учреждения, нельзя не коснуться учреждений дошкольного воспитания — детских садов. Появились они на железных дорогах в 1920-е годы и, работая, как правило, с 8 до 17 часов, призваны были освободить матерей для производственной деятельности. В сегодняшнем понимании это были просто летние площадки при школах, клубах, красных уголках. Роль воспитателей исполняли женщины-активистки без какого-либо педагогического образования, которые, как умели, старались занять детей — читали с ними книжки, разучивали песни и стихи, водили на прогулки и т. д. Своеобразно был решен и вопрос питания — по принципу складчины. Дети приносили с собой из дому кто что мог: хлеб, молоко, овощи.

С течением времени эти самодеятельные группы обрели собственные помещения и постепенно преобразовывались в стационарные круглогодичные детские сады и ясли. Первые из них открылись в 1925 году при Управлениях Омской и Томской дорог, следом — на станции Тайга, в Томске, Исилюле, Болотной, Алтайской, Рубцовке и др. К началу 1930 года детских учреждений насчитывалось уже полтора десятка, число воспитанников перевалило за четыре сотни. При этом под дошкольные учреждения приспособлялись пустующие дома, служебные помещения и даже хозяйственные постройки. Бюджетных средств, как всегда, не хватало, активистки устраивали благотворительные концерты, вечера, спектакли, проводили лотереи, собирали добровольные пожертвования. Часть своей зарплаты отчисляли и

сами железнодорожники. В общем, как говорится, с миру — по нитке.

В 1936 году ЦИК и Совнарком СССР приняли постановление о возвращении общеобразовательных школ в систему НКПС. Наркомату путей сообщения передавались общеобразовательные школы, в которых учились дети железнодорожников, а затем дошкольные и внешкольные учреждения.

Для руководства системой образования при Управлениях дорог организованы специальные отделы — доршколы. К моменту их появления на обеих дорогах функционировали уже два техникума, около 120 школ, преимущественно начальных, 56 дошкольных учреждений, Новосибирское и Омское училища помощников машинистов, Барабинское железнодорожное училище. Новосибирский и Томский институты инженеров железнодорожного транспорта подчинялись непосредственно Главному управлению учебными заведениями НКПС. Всего же к началу 1941 года на Омской и Томской железных дорогах насчитывалось более 250 общеобразовательных школ, свыше 100 детских дошкольных учреждений, два техникума, техническая школа и пять железнодорожных училищ. Не будет преувеличением сказать, что основа образовательной системы на железнодорожном транспорте Западной Сибири заложена именно в годы довоенных пятилеток.

Первая техническая библиотека создана при Управлении Томской железной дороги в 1921 году. Начальный книжный фонд ее составлял 4000 томов. В 1934 году Управление дороги переведено в Новосибирск, вместе с ним переехала и библиотека.

На Омской железной дороге техническая библиотека существовала при Управлении дороги с 1920 года. Первая линейная техническая библиотека открылась на станции Тайга в 1927 году.

В довоенные годы открыты библиотеки на станциях Барнаул, Рубцовка, Промышленная, Болотная, Новокузнецк, Белово. В их задачи входило обеспечение технической литературой и методическими пособиями техникумов, профтехучилищ и промышленных предприятий системы НКПС. Такое положение дел сохранилось в технических библиотеках до начала войны.

* * *

Основное внимание профсоюзных организаций железнодорожного транспорта в 1920—1926 годах сосредоточивалось

на проблемах привлечения членов профсоюза к решению задач восстановления хозяйства, повышения уровня дисциплины и производительности труда. В то же время профсоюзные организации Омской и Томской железных дорог принимали деятельное участие в обеспечении охраны труда, улучшении условий производственного быта, медицинского обслуживания железнодорожников, в развитии сети оздоровительных учреждений и строительстве жилья.

В решении этих проблем значительную роль сыграли коллективные договоры, заключаемые между администрацией железных дорог, предприятий и комитетами профсоюза на основе точного учета производственных возможностей. Они гарантировали работникам твердую норму выработки и установленный минимум заработной платы. Проекты коллективных договоров, ход их выполнения обсуждались на заседаниях дорожных, участковых и местных комитетов профсоюза, на общих собраниях и конференциях рабочих и служащих с заслушиванием докладов начальников дорог и предприятий. Заработная плата железнодорожников к концу восстановительного периода возросла в три раза и достигла довоенного уровня.

Дорожные профсоюзные организации входили в биржи труда и посреднические бюро, занимались переобучением безработных членов союза, оговаривали в коллективных договорах преимущественное право членов профсоюза на трудоустройство, добивались обеспечения людей, потерявших работу, пособиями за счет средств социального страхования.

В решении вопросов обеспечения занятости железнодорожников профсоюзные комитеты проявляли принципиаль-



Средняя школа №128 на ст. Инская (постройки 1937 г.)

ность и твердость. Например, президиум дорпрофсожа Томской железной дороги не дал согласие администрации на сокращение двух бондарей в мастерских на станции Бийск, так как, по мнению членов президиума, остающийся один бондарь не мог обеспечить потребный объем работы. Прием со стороны новых работников на предприятия, в том числе переводом с других железных дорог, допускался только при согласии дорожного комитета профсоюза.

Комитеты профсоюза занимались организацией работы транспортной потребительской кооперации и касс взаимопомощи, обеспечением железнодорожников топливом и осветительным керосином, спецодеждой и обувью, культурно-массовым обслуживанием работников и членов их семей, ликвидацией неграмотности, оказывали финансовую помощь школам и техническим училищам. Дорпрофсож Томской железной дороги учредил профсоюзные стипендии студентам Томского технологического института.

Существенные изменения произошли в организационной деятельности профсоюзных организаций. В эти годы был завершен переход на индивидуальное членство работников дорог в профсоюзе, практически стал на деле осуществляться принцип «Перевод профсоюзной работы на путь нормальной рабочей демократии», провозглашенный еще в 1921 году на Первом Всероссийском съезде объединенного союза железнодорожников и водников. Профсоюзные органы, как правило, стали избираться (а не назначаться) на общих собраниях, конференциях, съездах, регулярно отчитываться о своей работе перед членами профсоюза. Работники дорпрофсожей, участковых комитетов большую часть времени находились непосредственно в низовых профсоюзных звеньях, учили и инструктировали актив. Большую работу месткомы предприятий проводили среди женщин-работниц. К 1925 году 90 процентов из них стали членами профсоюза.

Переход от восстановления к реконструкции транспорта поставил перед профсоюзом новые задачи. Восьмой (март 1926 г.) и девятый (июль 1931 г.) Всесоюзные съезды профсоюза железнодорожников вывели в центр внимания профсоюзных организаций вопросы, в первую очередь, производственного характера: дальнейший подъем работы транспорта, повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок, укрепление трудовой дисциплины, развитие социалистического соревнования и одной из конкретных его форм — ударничества, внедрение передового производственного опыта.

Профсоюзные организации Омской и Томской железных дорог активно включились в эту работу. Вопросы производственной деятельности бригад, смен, предприятий, дорог в целом регулярно рассматривались на заседаниях комитетов профсоюза, собраниях и конференциях. На предприятиях железных дорог ширилось движение ударников, ударных бригад, была поддержана и распространялась инициатива «От ударных бригад к ударным фабрикам и заводам», развивались изобретательство и рационализаторство, объявлялась беспощадная борьба с нарушениями дисциплины, разгильдяйством, бесхозяйственностью.

Большое распространение на предприятиях получили производственные совещания. Созданные при райпрофсожах, дорпрофсожах, Центральном комитете профсоюза секции работников ведущих профессий вовлекали рабочих в соревнование, управление производством, разработку и внедрение предложений по совершенствованию организации и оплаты труда, культуры и быта железнодорожников.

В 1928—1930 годах профсоюзным организациям Омской и Томской железных дорог пришлось более настойчиво и предметно заниматься вопросами качества ремонта подвижного состава, железнодорожных путей, других обустройств, обеспечения безопасности движения поездов. Дело в том, что в этот период железные дороги захлестнула аварийность. Участились случаи схода с рельсов паровозов и вагонов, столкновений, порчи паровозов в пути следования, других видов брака в работе. Состояние безопасности движения поездов, задачи профсоюзных организаций дорог по улучшению качества ремонта паровозов и эффективности их использования, повышению уровня выполнения графика движения поездов, особенно пассажирских, дважды обсуждались на заседаниях президиума Западно-Сибирского краевого Совета профсоюзов. Серьезную тревогу по этому поводу выразил в своей телеграмме крайсовпрофу и профсоюзным организациям дорог председатель ВЦСПС Н.М. Шверник.

В июне 1933 года произошло слияние Народного Комиссариата труда с Всесоюзным Центральным Советом профсоюзов. Все функции наркомата и его органов на местах были переданы профсоюзам, в том числе: социальное страхование, охрана труда, контроль за соблюдением трудового законодательства, за рабочим снабжением и торговыми организациями.

Наряду с этим дорожные профсоюзные организации концентрируют свое внимание на решении жилищных проблем

железнодорожников. По настоянию Центрального комитета профсоюза на транспорте была разработана программа строительства и благоустройства жилых поселков на узловых и линейных станциях. При дорпрофсожах и райпрофсожах создавались посты, контролировавшие ход выполнения программы. В годы второй пятилетки на дорогах осуществлялись меры по улучшению торгово-бытового обслуживания работников. Вместо транспортной потребительской кооперации были образованы отделы рабочего снабжения. По инициативе профсоюзных организаций создавались сельские подсобные хозяйства, организовывались железнодорожные совхозы.

Одним из серьезных последствий массовых репрессий тридцатых годов стали кадровые проблемы на транспорте.

О серьезности кадровой проблемы на Томской железной дороге свидетельствуют такие факты. В аппарате Управления дороги на 394 инженерно-технических должностях работали 55 специалистов с высшим и 66 со средним специальным образованием, остальные — практики, из них 71 имел начальное образование. Из 448 председателей комитетов профсоюза высшее образование имели четверо, среднее — 39, 405 — начальное, 1639 профорганизаторов из 1742 были с начальным образованием.

В 1938 году Центральные комитеты профсоюзов работников железных дорог обратились ко всем машинистам, работавшим не по специальности, в том числе в аппаратах управления и профсоюзных органах с призывом — вернуться на паровоз! К реверсам паровозов встали председатели дорпрофсожей, райпрофсожей, крупных месткомов.

В тридцатые-сороковые годы происходили существенные изменения в структуре отраслевого профсоюза. В сентябре 1934 года пленум ВЦСПС принял решение о разукрупнении профсоюзов, мотивируя этот шаг необходимостью улучшения профсоюзного обслуживания, приближения руководящих органов профсоюзов к производству. На железнодорожном транспорте было создано шесть самостоятельных профсоюзов, в том числе профсоюз рабочих железных дорог Востока и Дальнего Востока, в который вошли профсоюзные организации Омской и Томской железных дорог. Эта структура существовала до 1948 года.

Руководство партии и страны рассматривало профсоюзы, главным образом, в качестве мощного органа мобилизации трудящихся на выполнение пятилетних планов. Профсоюзные органы от Центральных до местных комитетов в основном занима-

лись производственными делами, организовывали соревнования, проводили смотры и слеты ударников и стахановцев, декады, месячники стахановских рекордов.

Наряду с этим в соответствии с решениями VI пленума ВЦСПС (апрель–май 1937 г.) в профсоюзах всей страны, в том числе и на железнодорожном транспорте, осуществлялись меры по восстановлению уставных организационных принципов деятельности — в частности, была ликвидирована практика кооптации при формировании руководящих профсоюзных органов, восстановлена их выборность на демократических началах, утраченная в период массовых чисток и репрессий. Так, например, все председатели, члены президиумов, 92 процента членов Центральных комитетов профсоюзов железнодорожников были в эти органы кооптированы. После выхода постановления ВЦСПС во всех низовых и дорожных организациях проведены отчетно-выборные профсоюзные собрания, конференции, в сентябре–октябре 1937 года состоялись съезды профсоюзов.

В 1940-м и последующие годы профсоюзные организации Томской и Омской железных дорог проводили большую работу по распространению лунинского движения.

Женский труд в неженских профессиях

Первой женщиной машинистом на Омской дороге стала в 1936 году М. Горбач-Баневич. На участке Омск — Татарская она провела поезд, вес которого почти вдвое превышал норму, за что нарком наградил ее знаком «Почетному железнодорожнику». Помощник машиниста В. Панина была награждена знаком «Ударнику Сталинского призыва», а кочегар В. Плотникова — именными часами.

Важное значение имело распространение опыта стрелочницы А. Неудахиной, участницы Первого Всесоюзного совещания стахановцев промышленности и транспорта (1935 год). Работая на станции Омск-Пассажирский, А. Неудахина обратилась через печать ко всем стрелочникам Транссибирской магистрали с призывом работать по-стахановски, по-кривоносовски. В своем обращении Неудахина писала:

«...Чтобы стрелочнику стать стахановцем-кривоносовцем, для этого надо:

1. Быть бдительным и дисциплинированным, как часовому у порохового склада.

2. Чтобы стрелки были... чистехоньки и всегда в полном порядке.

3. Работать с душой и умом, честно и добросовестно, без аварий и крушений.

4. Надо не только по теории сдать государственный техминимум на «отлично», но и на практике знать весь механизм стрелки.

5. Правила сигнализации знать на «отлично».

6. Не только самому работать хорошо, но и учить, воспитывать отстающих».

Почин Неудахиной был широко подхвачен, на станциях дороги развернулось движение «За образцовую стрелку», «За стахановскую стрелку». Политотдел, профсоюз и спортивное общество «Локомотив» Омской организовали лыжный поход до Новосибирска с целью пропаганды и разъяснения опыта А. Неудахиной.

Говоря о стрелочниках, нельзя не упомянуть Е. Попову, работавшую на станции Инская, которая в 1936 году стала первой на дороге женщиной-оператором механизированной горки.

В ноябре 1938 года в депо Барнаул впервые на Томской дороге открылись женские курсы помощников машиниста. Вспоминает В. Калугина: *«Шесть месяцев я упорно училась на этих курсах. И вот настал долгожданный день, когда меня назначили помощником машиниста. Радужно встретил меня на паровозе механик тов. Саксонов. В первые же дни я помогла ему навести порядок на локомотиве, а он начал меня знакомить с техникой управления машиной.*

С тех пор прошло полгода. Я крепко полюбила паровоз. Ухаживаю за ним заботливо и внимательно. Ни одной аварии мы не допустили, ни одного брака в работе...»

Те же курсы в Барнауле окончила А. Порватова и стала работать помощником машиниста, а позже, окончив курсы машинистов, работала машинистом и старшим машинистом паровоза серии ЭМ743-23 имени 8 Марта, который полностью обслуживали три женские бригады.

К концу 1939 года в Барнаульском депо работали помощниками машиниста 28 женщин. В течение того же года 87 женщин Барнаульского отделения овладели другими железнодорожными профессиями и успешно трудились.

Годы первых пятилеток проходили в обстановке напряженного созидательного труда и озаменовались для западно-

сибирских железнодорожников крупными производственными достижениями. Однако творческим и производственным планам сибирских железнодорожников, как и всего советского народа, не суждено было осуществиться. Приближалось 22 июня 1941 года...

Великая Отечественная

Война! Это слово неожиданно ворвалось в жизнь сибиряков. По всем городам и поселкам прошли стихийные митинги, где собравшиеся осуждали вероломную фашистскую агрессию, клялись до последней капли крови защищать свою Родину, не покладая рук работать над укреплением ее обороноспособности.

Такие митинги прошли на всех предприятиях Томской и Омской железных дорог. Тысячи железнодорожников разных возрастов и профессий обратились в военкоматы с просьбой направить их добровольцами на фронт.

Вот как описывала «Советская Сибирь» от 23 июня 1941 года реакцию железнодорожников на объявление войны: *«С чувством высокого долга и ответственности перед страной встретил правительственное сообщение об объявлении войны многотысячный коллектив Томской железной дороги. На крупных узлах, на маленьких линейных станциях и разъездах — всюду с утроенной энергией исполняют транспортники свои трудовые обязанности, обеспечивают бесперебойное движение поездов. На многочисленных митингах, состоявшихся вчера днем и вечером, железнодорожники продемонстрировали свое единство и сплоченность, заявили свою готовность выполнить любое задание партии и правительства, помочь доблестной Красной Армии вдребезги разбить зарвавшегося агрессора, посягнувшего на священные рубежи советской земли».*

На митинге предприятий Новосибирского узла присутствовало свыше тысячи человек. В выступлениях звучали решимость бороться с врагом, уверенность в скорой победе Красной Армии.

Многолюдные митинги состоялись на станциях Белово, Тайга, Барабинск. На них пришли практически все рабочие и служащие железнодорожных предприятий. Как сообщила газета «Железнодорожник Кузбасса», 23 июня 1941 года прямо

на митинге коллектива паровозного депо Инская 300 рабочих написали заявления о приеме их добровольцами в Красную Армию.

От мужчин не отставали и женщины. 23 девушки-комсомолки во главе с секретарем комитета ВЛКСМ станции Омск-Пассажирский И. Лониной в первые же дни войны подали в военкомат коллективное заявление. Они писали: *«Просим принять нас в ряды действующей Красной Армии, которая призвана уничтожить фашистских поджигателей войны. Мы заверяем партию и правительство, что вместе с доблестной Красной Армией будем мужественно защищать нашу социалистическую Родину. Пусть знают фашистские собаки, что великий советский народ сумеет отстоять свою национальную независимость, разгромить врага».*

Машинисты депо Новосибирск Н. Коротков и И. Девятухин заявили, что *«будут чувствовать себя на паровозе, как на танке!»*. Призывали всех машинистов проявить максимум дисциплины и ответственности, приходиться к машине за несколько часов до поездки, чтобы приготовить все необходимое, экономить каждый грамм угля. Сами они только за одну поездку экономили более тонны угля. Коротков заявил корреспонденту «Советской Сибири», что его экипаж готов пойти на любой участок работы, водить паровозы любой серии, в любом направлении. Если придется идти на фронт, они готовы. В семье каждого паровозника найдется кому заменить их на транспорте. Например, шестнадцатилетний сын Девятухина ездит с отцом как кочегар. *«Все мы сейчас — наши дети, наши жены, все наши близкие — живем одной мыслью: все силы на борьбу с фашистскими разбойниками. Все для обороны Родины! Все для победы над фашистскими гадами!»*

Война потребовала перестройки. Прежде всего, необходимо было обеспечить быструю доставку военных грузов по назначению, бесперебойную работу всех транспортных служб, мобилизовать железнодорожников на самоотверженный труд по обеспечению потребностей в перевозках фронта и тыла.

В первые же часы войны в Народный комиссариат путей сообщения были вызваны все заместители наркома, руководители управлений, ведущие специалисты. Объявлена перестройка работы в военных условиях. На следующий день 23 июня был подписан приказ наркома о введении с 18 часов 24 июня на 44 дорогах воинского графика движения поездов.

В графике предусматривалось первоочередное продвижение воинских эшелонов и транспортов, максимальное исполь-

зование пропускной способности линий, обеспечение четкой работы станций. В отличие от графика мирного времени воинский был параллельным, то есть время хода по перегонам и стоянки на станциях по техническим нуждам приняты для всех поездов одинаковыми. Это позволило предусмотреть в графике максимальное количество поездов. Весовые нормы воинских эшелонов и транспортов были унифицированы, размеры пассажирского движения, как дальнего, так и пригородного, сокращены до минимума. Воинский график позволил правильно рассчитать и перераспределить технические средства и кадры с учетом загрузки тех или иных направлений, стал основой перестройки эксплуатационной работы.

Одновременно с введением воинского графика осуществлялся весь комплекс мероприятий по выполнению массовых воинских перевозок. По приказу НКПС руководители железных дорог и политотделов к 14 часам 23 июня командировали на крупные узлы и сортировочные станции специалистов из управлений дорог и политработников для организации бесперебойного пропуска поездов.

Надо отметить, что перестройка железнодорожного транспорта на военный лад не заняла много времени. Вступило в действие так называемое «Мобилизационное наставление по работе в военное время», разработанное по секретным инструкциям еще до войны и хранившееся во всех подразделениях железнодорожного транспорта.

На Томской и Омской железных дорогах мобилизация прошла в очень короткие сроки: сказались учебные мероприятия, регулярно проводившиеся до войны во всех подразделениях. Сработала четко система связи и оповещения.

Когда 22 июня 1941 года была получена телеграмма с объявлением мобилизации, то передача ее по всем связевым каналам была произведена за 24 минуты вместо плановых 29. Раньше планового закончилась доставка правительственной телеграммы руководителям отделений.

23 июня уже на всех станциях Омской и Томской дорог были введены новые графики и расписания движения поездов, подготовлен подвижной состав под погрузку военных грузов, начата подготовка к приему раненых и эвакуированных. На крупных станциях формировались постоянные и временные военносанитарные поезда, создавались продовольственные и медицинские пункты, санпропускники.

В связи с вынужденным в военных условиях размещением производительных сил в стране особую роль стали играть

железнодорожные магистрали Урала, Сибири и Средний Азии. Грузонапряженность их намного возросла. В III квартале 1941 года по сравнению с первым полугодием суточная погрузка только на Томской дороге увеличилась на 38 процентов.

Правительство, оценивая сложившуюся ситуацию, изменило распределение капиталовложений в транспорт. Основные средства стали выделяться на строительство и поддержку линий прифронтовых и тыловых территорий, в том числе узлов и магистралей Урала и Сибири, где сосредоточилась основная военно-промышленная база страны.

Задача состояла в том, чтобы мобилизовать все население на борьбу с врагом. 30 июня 1941 года совместным решением Президиума Верховного Совета, ЦК ВКП(б) и СНК СССР был образован Государственный Комитет Обороны (ГКО), в руках которого сосредоточивалась вся полнота власти. В целях быстрого развития военной экономики был создан ряд Наркоматов и Управлений, изменена структура государственных и партийных органов, усилена централизация, повышена роль партийных организаций в решении хозяйственных вопросов. «Все для фронта, все для победы!» — стало боевым повседневным лозунгом.

Со всей ответственностью отнеслись к перестройке в военных условиях железнодорожники Западной Сибири. Огромные трудности были связаны с тем, что Омской и Томской железным дорогам предстояло, кроме воинских перевозок на запад, осуществить значительные эвакуационные перевозки на восток. О масштабах этих перевозок свидетельствует увеличение погрузки и выгрузки на дорогах в конце 1941 года в



Митинг в паровозном депо Инская. Июль 1941 г.

несколько раз по сравнению с довоенными. Узлы и станции работали с большим напряжением: выгрузка на Омском и Новосибирском узлах в сентябре-октябре 1941 года возросла в 3 раза, на Кемеровском, Томском, Барнаульском, Рубцовском, Новокузнецком — в 1,5-2 раза. В отдельные дни станция Чулымская пропускала в 2-3 раза больше поездов, чем в мае 1941 года.

Перевозки, не имевшие оборонного значения, были сокращены до минимума. Встала проблема площадей для размещения эвакуационных пунктов, санпропускников, продовольственных распределителей. Возникла необходимость в строительстве дополнительных подъездных путей от станций к предприятиям. Потребовалось увеличение мощности электрооборудования и водоснабжения.

В мобилизации железнодорожников на выполнение этих задач активно участвовали Новосибирский и Омский обкомы, Алтайский крайком партии, политотделы Томской и Омской дорог.

На состоявшемся 6 сентября 1941 года в политотделе Томской дороги совещании партийно-хозяйственного актива было отмечено, что дорога справится с объемом военных перевозок в том случае, если партийные организации и политотделы сумеют мобилизовать все имеющиеся резервы, развернуть и возглавить социалистическое соревнование.

Лунинское движение

Широкое распространение получило лунинское движение, подхваченное в годы войны не только на железных дорогах Сибири, но и по всей стране.

С началом войны члены паровозной бригады Н.А. Лунина объявили себя мобилизованными на помощь фронту и рассматривали свою бригаду как красноармейское боевое отделение с железной воинской дисциплиной. Газета «Гудок» писала в те дни: *«Лунин, Ласточкин, Чижов, их боевые помощники и кочегары взяли себе за правило совершать удлиненные рейсы без набора воды. «В военной обстановке выигрыш во времени решает успех», — говорил Лунин Н.А. Локомотив Лунина и его товарищей пробегает между промывками вдвое больше, чем положено по норме, экономит десятки тонн угля, материалы, средства. В депо паровоз заходит редко и ненадолго.*

«Мы хоть сейчас готовы пересестъ на бронепоезд», — говорит Н. Лунин».

Такое самоотверженное отношение к труду свойственно было многим железнодорожникам.

На Томской дороге — родине лунинского движения — к концу июля 1941 года последователями Лунина и его бригады стали три четверти паровозных бригад, в августе — уже более восьмидесяти процентов. Пробег паровозов между промывками увеличился в среднем до 6390 км при норме 4 тыс. км. За 11 месяцев 1941 года машинисты-лунинцы Томской дороги сэкономили на рабочей силе и материалах 1451723 руб.

Достоинство нес трудовую вахту и сам Лунин со своей бригадой. В дни предоктябрьского соревнования 1941 года он завершил 100-тысячекилометровый пробег паровоза ФД-21-3000 без подъемочного ремонта. 7 января 1942 года НКПС издал специальный приказ «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны». Создавались лунинские школы, где изучались приемы работы машиниста-новатора, читалось множество технических лекций, докладов, проводились консультации и даже устраивались конференции для популяризации достижений самого Лунина и его последователей, которые щедро делились своим мастерством с товарищами.

В 1942 году дорожным Домом техники организованы постоянно действующие лунинские лектории, где с целью обмена опытом выступали лучшие лунинцы дороги. К марту 1942 года на сибирских магистралях имелось 1417 лунинских паровозных бригад.

Выступая на VI пленуме Новосибирского обкома ВКП(б) 13 января 1942 года, начальник дороги Т.Г. Пушкин сказал: *«В результате бережного отношения к локомотивам резко сократился объем ремонтных работ, общее число записей ремонта сократилось в три раза. Значительно уменьшилось число комплексных бригад, и в то же время сократился простой паровозов на промывочном ремонте. Так, например, по мощным паровозам ФД простой на промывочном ремонте сокращен более чем на час. За истекший год в результате уменьшения количества промывочных ремонтов лунинцы Томской железной дороги сэкономили более полутора миллионов рублей. Значительно улучшилось общее состояние паровозного парка. Последователи Н.А. Лунина не только приняли на вооружение его метод, но и обогатили своими достижениями».*

Машинист паровозного депо Омск Н. Поляков в первые годы войны руководил паровозной колонной, коллектив которой только за один год провел 2620 поездов повышенного веса, совершил 1810 рейсов без захода паровозов в депо, увеличил среднесуточный пробег паровозов в среднем на 41 км. Машинист паровоза депо Барабинск В. Голенков в совершенстве освоил лунинский метод на паровозе СОК, он — инициатор «безводных рейсов» и увеличения пробега паровоза между подъемными ремонтами.

Н. Кузнецов и В. Михеев, машинисты паровозного депо Барнаул, довели пробег своего паровоза без подъемного ремонта до 100 тыс. км, сэконобив при этом 470 тонн топлива и 12 тыс. рублей.

И. Кондратенко, машинист электровоза депо Белово, за счет лунинского ухода за электровозом ВЛ-19 добился пробега между подъемными ремонтами 150 тыс. км при норме 75 тыс. км.

Большое значение имела организация обучения членов паровозных бригад слесарному делу, которая широко развернулась уже в 1941 году. В короткий срок при всех депо организованы курсы по обучению паровозников навыкам по уходу за паровозом, по его ремонту. Над паровозными бригадами взяли шефство ведущие инженерно-технические работники депо, высококвалифицированные слесари по ремонту паровозов. Это дало возможность освоить слесарную специальность почти всем машинистам, помощникам машинистов, значительно выросло количество кочегаров, приобретших специальность слесаря. К началу 1944 года 94 процента паровозных машинистов и 60 процентов их помощников имели слесарную квалификацию 5 разряда и выше, что вполне обеспечивало быстрое и качественное проведение ремонта паровозов самими паровозными бригадами.

В каждом депо были заведены доски показателей достижений лунинцев. На видных местах помещались витрины и Доски почета, куда заносились имена передовиков. В годы войны впервые на Томской дороге введен хозрасчет на паровозах, который предусматривал материальную заинтересованность работников во внедрении лунинских методов.

В конце января 1942 года на станции Новосибирск готовились к отправке три необычных состава с углем. Лучшие машинисты дороги Лунин, Орлов, Гулюк, Шолкин, Кучурин, Яковлев готовились вести их прямым рейсом на фронт.

Узнав о маршруте, многие рабочие в депо просились в поездку. Подобраны в бригаду были лишь самые надежные и испытанные паровозники. С Орловым на паровозе ехала помощником машиниста его жена. На других машинах ехали несколько женщин-кочегаров. *«Задание будет выполнено! Наш уголь в ближайшие дни доставим на фронт. Мы откроем путь десяткам таких маршрутов»*, — говорил от имени отъезжающих Лунин.

В апреле 1942 года за коренное усовершенствование метода эксплуатации паровозов, обеспечившее значительное увеличение суточного пробега и срока службы паровоза, машинисту-новатору Н.А. Лунину присуждена Государственная премия. В приказе наркома путей сообщения говорилось, что *«лунинский метод, будучи еще в мирное время важнейшим рычагом повышения культуры и организованности в работе транспорта, в условиях войны оказался ценнейшим оборонным резервом»*.

Патриотический подъем породил новые формы соревнования. С самого начала войны приняло широкий характер движение «двухсотников», т.е. рабочих, выполнявших по две нормы в день. Железнодорожники поставили цель работать не только за себя, но и за товарища, ушедшего на фронт. Только на Омской железной дороге на 1 декабря 1941 года работало более 5 тыс. «двухсотников» и «трехсотников».

По методу Николая Лунина работали не только машинисты, но и представители самых различных железнодорожных профессий — путеобходчики, стрелочники, машинисты водокачек и компрессоров, слесари депо и различных ремонтных мастерских. Они называли себя «лунинцами», чьей отличительной чертой были не только высокие показатели производительности труда, но и бережная эксплуатация механизмов и оборудования, заботливое отношение к ним с целью предупреждения износа. Своими силами они также выполняли необходимый ремонт.

Старший стрелочник станции Новосибирск Н. Соколов первым на дороге перенес лунинский метод на стрелочные посты. Он стал инициатором соревнования стрелочников за лучшее обслуживание и содержание в исправности своего хозяйства. Стрелочники-лунинцы стали появляться на каждой станции дороги, уже к апрелю 1944 года их насчитывалось 308 человек. На ряде станций они под руководством командиров-путейцев своими силами производили замену шпал, крестовин и других ответственных деталей пути.

Большая часть поездных вагонных мастеров и электромонтеров пассажирского вагонного участка Новосибирск освоили по две профессии. В 1942 году состоялся переход на обслуживание бригадами по два человека вместо прежних четырех. В результате высвободилось более пятидесяти рабочих.

Получив достаточный опыт в работе и практические навыки, поездные вагонные мастера взяли на себя дополнительные обязательства — выполнять весь текущий ремонт вагонов. В этом им помогали проводники вагонов — лунинцы Новосибирского пассажирского резерва. Таким образом, совместными усилиями только в ноябре-декабре 1942 года было отремонтировано 128 вагонов без отцепки. Проводники-лунинцы принимали активное участие в ремонте вагонов и в пути следования.

Широкую известность на обеих дорогах получил опыт паровозного депо Промышленная, которое железнодорожники называли «крепостью обороны». Каждый рабочий депо давал в смену не менее двух норм, локомотивы выходили лишь с высоким качеством ремонта. Рабочие депо говорили: *«Мы заступили на вахту 22 июня и окончим ее тогда, когда след последнего фашистского пса остынет на нашей земле»*.

Да, патриотизм и самоотверженный труд на благо страны воспринимались у советских людей как должное, особенно среди железнодорожников, которые и в мирное время отличались особой ответственностью и дисциплинированностью. Качества



Воинские эшелоны

эти были присущи не только самим работникам транспорта, но и членам их семей.

Так, осенью 1941 года путевой обходчик Алейской дистанции пути А. Ксенофонтов объявил, что проведет планово-предупредительный ремонт и подготовку к зиме на вверенном ему участке дороги только силами своей семьи. Совместное постановление политотдела и дорпрофсожа Томской дороги одобрило эту инициативу и обязало довести ее до каждого путевого обходчика и путейца. Имена самого А. Ксенофонтова и членов его семьи занесены в Книгу почета Томской железной дороги.

Много новых инициатив породила подготовка к первой военной зиме. Трудности, недостатки военного времени уже давали о себе знать. Поэтому тревога за работу в зимний период не покидала не только руководителей, организаторов работы транспортных служб, но и всех рабочих. Еще 30 июля 1941 года, накануне Дня железнодорожника, когда, казалось бы, еще очень далеко было до зимы, Н.А. Лунин заявил, что его бригада уже через месяц своими силами подготовит паровоз к зиме. Он предложил это же сделать и другим паровозным бригадам, потому что каждому железнодорожнику в условиях войны нужно взять на себя обязательство работать за двоих-троих.

Призыв Лунина не остался не услышанным. В августе все паровозники начали осмотр своих машин, собственными силами подготовили их к зиме. Последователи Лунина, машинисты Инского паровозного депо П. Шолкин, П. Гулюк, М. Ширяев решили не только отремонтировать и отеплить свои паровозы, но и обеспечить их всем необходимым для работы в зимних условиях. Они без затрат государственных средств и материалов изготовили запчасти и инвентарь, с помощью жен отремонтировали старую зимнюю спецодежду и отказались от получения новой. Инициатива машинистов была поддержана не только железнодорожниками, но и рабочими других предприятий Новосибирска и области.

* * *

4 июля 1941 года издан приказ начальника Томской железной дороги Т.Т. Пушкина «Об организации собственного производства запасных частей и деталей в депо Томской железной дороги», в котором до 25 июля намечалось организовать в паровозных депо Новосибирск, Инская, Тайга, Промышленная, Барнаул и в электровозном депо Белово производство чугунного и медного литья для изготовления запасных частей и дру-

гих деталей для нужд дороги. К 20 июля в паровозном депо Тайга решено было организовать месячные курсы по подготовке 25 литейщиков-формовщиков. Начальникам паровозных депо вменялось в обязанность произвести отбор работников для обучения на курсах. Организацию же курсов и обучение осуществляли тайгинцы. Начальником паровозного депо Тайга в военное время был Александр Яковлевич Шалашов.

5 августа 1941 года газета «Железнодорожник Кузбасса» опубликовала обращение мастера механического цеха Прокопьевского вагонного участка А. Саламатина. Он призвал железнодорожников по-хозяйски отнестись ко всем деталям и механизмам: *«Мы стремимся к полному отказу от централизованного снабжения частями и материалами... Начали с организации тщательной технической проверки деталей, поступающих после разборки вагонов. Дело в том, что раньше вследствие недостаточно строгого контроля выбрасывались в утиль детали, которые еще можно было с успехом восстановить. Мы наладили хорошую проверку качества деталей. Рядом с помещением цеха устроили инспекторскую площадку. Сюда поступают все детали. Мастер и бригадиры после тщательной проверки определяют их годность. Пригодные детали и те, которые можно восстановить, укладываются на определенном стеллаже. Особое место отведено также совершенно испорченным, которые, однако, можно употребить на поковки. В утиль, на переплавку попадают лишь такие детали, которые не годятся даже для поковок.*

Тщательный контроль качества старых деталей, как показал опыт, позволил получить их для восстановления гораздо больше, чем было раньше. Болт или гайку с испорченной резьбой раньше обычно выбрасывали. Теперь деталь нагревалась и резьба восстанавливалась. Ремонтники научились восстанавливать подвесные валики, буксы, контрвалы, головки автосцепок, фрикционные стаканы. Словом, все части, которые обычно снимались с вагона в процессе ремонта».

В 1942 году отказались от централизованного снабжения деталями и дефицитными материалами паровозное депо Петропавловск, Ишимская и Барабинская дистанции связи, вагонные депо Тайга, Инская и некоторые другие. В короткие сроки на Тайгинском, Новосибирском, Омском, Барабинском, Барнаульском и других отделениях руками новаторов производства построены 20 чугунолитейных и 12 меднолитейных цехов, небольшие прокатные установки, которые на 75 процентов удовлетво-

ряли потребности предприятий дорог в необходимых деталях, литье, мелком прокате, ранее получаемых с заводов НКПС.

Вопросы экономии и мобилизации внутренних резервов на обеспечение выполнения государственных планов народно-хозяйственных и воинских перевозок с первых дней Великой Отечественной войны встали в центр внимания дорожных профсоюзных организаций.

В апреле 1942 года при управлениях дорог образованы комиссии по мобилизации внутренних ресурсов, в состав которых включались ученые транспортных вузов и специалисты транспорта, на отделениях — бригады специалистов для оказания помощи рационализаторам и изобретателям в разработке и реализации предложений по улучшению использования имеющихся трудовых и материальных ресурсов, увеличению пропускной способности участков, узлов и станций, развитию ремонтной базы предприятий.

В результате отказа дорог от поставок деталей и запчастей нескольких сот наименований, удешевления их производства расходы на них только по паровозной и вагонной службам сократились в несколько раз.

Особенно большие трудности в снабжении запчастями и материалами испытывало единственное в Сибири электровозное депо Белово. Это депо в 1941 году имело всего 30 электровозов ВЛ-19. Из них около 10 постоянно находились в состоянии ремонта или в ожидании его из-за отсутствия оборудования и запчастей. Обстоятельства вынудили освоить в депо производство не только запасных частей, но и многих дефицитных деталей и материалов. Уже в 1942 году в депо было налажено производство малых шестерен, валов тяговых двигателей, порошка для алюминиевых разрядников, изготавливали тафтяную и миканитовую ленту, кембрик, электропрессшпан. Изыскивались возможности получения материалов и необходимого оборудования на местных заводах в Кемерове, Новосибирске, Томске. В результате наличный парк электровозов содержался в рабочем состоянии все годы войны.

В 1941—1942 годах на станциях Белово и Тайга организованы цеха по производству из местного сырья строительных материалов: из проволоки и обрезки железа изготавливались гвозди, болты, гайки, скобяные изделия, фасонные части и детали для сантехнического производства. Путем обжига в особой печи из местных цветных глин получали сухие краски. На станции Итатка был организован лесозаготовительный пункт с годовой производительностью до 600 кубометров круглого леса, дове-

денной к 1945 году до 3000 кубометров различной строительной древесины.

На Томской дороге был создан завод по выпуску дефицитного карбида кальция, значительно расширено производство шпал и ремонт рельсов. Мастерские службы связи производили ремонт манометров, пирометров и других приборов. В паровозном депо Омск под руководством ветерана труда 75-летнего мастера цеха точных приборов П. Свешникова было освоено изготовление измерительных приборов и инструментов, которые до войны получали с заводов. Теперь цех обеспечивал нужными приборами всю дорогу.

Железнодорожный транспорт страны работал в сложных условиях. Немецко-фашистские войска к концу 1941 года оккупировали огромную территорию, на которой находилось более сорока процентов железных дорог. Подсчитано, что с июня по декабрь 1941 года гитлеровцы произвели 5929 авианалетов на прифронтовые дороги — в среднем по три десятка налетов в день. Потери и разрушения были огромны, и это не могло не отразиться на работе железнодорожной сети Урала и Сибири. Из-за постоянной перегрузки образовывались «пробки» на узловых станциях, сокращалась суточная погрузка. Железнодорожникам приходилось проявлять чудеса изобретательности и прилагать весь свой профессионализм, чтобы выходить из труднейших положений и обеспечивать продвижение к фронту воинских эшелонов и прием грузов с эвакуированных предприятий. Однако поток поездов все увеличивался. На Новосибирском, Омском, Томском узлах он вырос к началу 1942 года почти втрое, соответственно увеличились затраты труда и времени на разгрузку.

Работы велись на пределе сил и возможностей. Железнодорожники Омской и Томской дорог понимали, что именно от них зависит бесперебойная поставка на фронт войск, техники, горючего, вооружения и боеприпасов, продовольствия и других грузов. При этом не должны задерживаться тыловые перевозки. К осени 1941 года среднесуточная скорость движения воинских эшелонов на Омской и Томской дорогах составила от 700 до 900 км при плановом задании около 700 км. Отдельные паровозные бригады с помощью диспетчеров доводили скорость движения поездов до 1000-1200 км в сутки.

Дополнительные трудности для железнодорожников создавал встречный поток эвакуируемых предприятий. Томская дорога и в довоенный период имела большое значение в транспортных связях страны, являясь одной из крупнейших желез-

нодорожных магистралей Советского Союза. Только с июля по ноябрь 1941 года в восточные районы перебазировано 1523 крупных предприятия. Западная Сибирь приняла большую часть из них. На крупных железнодорожных станциях работали специальные уполномоченные по эвакуации, создавались базы для разгрузки и хранения оборудования, перевезенного из прифронтовой полосы. Всего за годы войны с Запада на Восток страны перевезено около 1,5 млн вагонов, или 30 тыс. поездов с эвакуируемыми грузами и людьми.

В целом перебазирование в восточные районы огромного количества людей и материальных ценностей было организовано в сжатые сроки. Западносибирские железнодорожники внесли в это свой достойный вклад. Только в Новосибирск в 1941—1942 годах прибыли десятки предприятий с Запада, производящие оружие и боеприпасы, электроприборы и инструменты. В Бердске разместились оптический и инструментальный заводы Наркомата авиапромышленности. Ряд авиапредприятий разместили на территории самолетостроительного завода (ныне завод им. Чкалова). На свободные площади других новосибирских предприятий перебазировались металлургический и машиностроительные заводы.

Первая военная зима выдалась чрезвычайно трудной. Донбасс, эта «всесоюзная кочегарка», был оккупирован. Основной массе оборонных предприятий и сети железных дорог пришлось переориентироваться на кузбасский и карагандинский уголь. Кроме того, уже к началу 1942 года Кузбасс давал половину всего выплавляемого в стране металла, более одной трети производимого кокса и не менее половины азота. В этой связи очевидна та огромная роль, которая отводилась железнодорожникам Омской и Томской магистралей в доставке важнейших грузов оборонным предприятиям Урала, Сибири и Центральной России. Однако западносибирские дороги оказались на первых порах не готовыми к резкому увеличению объема перевозок — в основном, из-за перегрузки главных транспортных направлений и нехватки подвижного состава.

Государственный Комитет Обороны принял ряд чрезвычайных мер. Управлениям дорог было разрешено временно задерживать поезда с несрочными грузами, разгружать вагоны с грузами без документов, сокращать движение пассажирских поездов. Это помогло в октябре-ноябре 1941 года осуществить объемные перевозки войск и оружия в районы Москвы, Ростова, Тихвина, где в это время шли ожесточенные бои.

30 ноября 1941 года Совет Народных Комиссаров СССР принял специальное постановление, в котором указывалось на необходимость организации дополнительно 200 кольцевых маршрутов для перевозки угля и кокса из Кузбасса.

К декабрю 1941 года удалось сформировать только 91 маршрут. Кроме того, скорость движения угольных составов вместо обычных 400 км в сутки по Омской железной дороге составила 280 км, по Томской чуть больше, но все равно этого было недостаточно. На подходе к станциям постоянно скапливались поезда, и эти заторы приводили к тому, что предприятия недополучали уголь и кокс, в то время как на шахтах Кузбасса не отправленными оказывались миллионы тонн угля.

Новосибирский и Омский обкомы ВКП(б) пытались разрешить эти проблемы. Большая группа партийных и хозяйственных работников была направлена для организации погрузки маршрутных поездов и решения вопросов размещения оборудования эвакуированных заводов.

На станциях создавались добровольные дружины по отгрузке угля, очистке вагонов. Железнодорожники Кемерово, Прокопьевска, Новокузнецка, Анжерской вместе с шахтерами и металлургами, применяя передовые методы в работе, организовали скоростную отправку угля, кокса и металла. Успешней других погрузку угля, кокса, продукции химзаводов проводили на станции Кемерово. Тем не менее эти отдельные достижения не могли изменить общей картины. Чтобы не допустить перерывов в движении поездов из-за острой нехватки угля, в феврале 1942 года Государственный Комитет Обороны разрешил НКПС в течение марта использовать для своих нужд перевозимый уголь и мазут любого потребителя. В марте 1942 года по распоряжению ГКО для укрепления единого централизованного руководства движением поездов было создано Центральное управление движения.

Народным комиссаром путей сообщения был назначен заместитель наркома обороны, начальник тыла Красной Армии генерал А.В. Хрулев. В марте-апреле 1942 года, согласно решению ЦК ВКП(б) и СНК СССР увеличены нормы продовольственного обеспечения машинистов, повышена зарплата поездным бригадам, составителям поездов, сцепщикам, начальникам станций, депо, отделений и другим категориям работников железнодорожного транспорта. НКПС представлялось право выплачивать ежемесячные премии линейным работникам за выполнение планов перевозок.

Важную роль в усилении работы железнодорожного транспорта сыграло распоряжение правительства о перемещении в апреле-мае 1942 года значительной части подвижного состава с западных дорог на восточные и введение нового летнего графика движения поездов, составленного с учетом почти годового опыта военного времени. С первых же недель работы по новому графику заметно увеличился вес поездов, активизировались погрузочно-разгрузочные работы. К примеру, на Томской железной дороге силами двух тысяч железнодорожников и членов их семей, объединенных в общественные бригады, в апреле 1942 года было погружено и выгружено более 6 тыс. вагонов, обработано на складах около 22 тыс. тонн грузов.

Одним из важных видов соревнования стала борьба за экономию топлива, развернутая паровозными бригадами. Машинист депо Промышленная М. Кучурин еще до войны разработал приемы экономного расходования угля. В военные годы это начинание приобрело особую актуальность. М. Кучурин и машинист депо Рубцовка Ф. Левичев призвали паровозников экономить ежемесячно не менее 20 тонн угля. М. Кучурин в июле 1941 года сэкономил 25 тонн, а в августе — 31 тонну топлива. Во всех депо было введено новое положение о премировании локомотивных бригад за экономию угля.

На сети железных дорог возникло движение «двадцатитонников», позволившее сэкономить не один десяток тысяч тонн угля.

В первый год войны узким местом практически на всех станциях были погрузочно-разгрузочные работы. Бронь, освобождающая от призыва в армию, на грузчиков не распространялась, и с первых же дней войны большая часть из них была мобилизована на фронт. А женщины, старики и подростки, пришедшие в бригады грузчиков, никак не могли заменить здоровых и крепких молодых мужчин. Поэтому задания на погрузочно-разгрузочные работы, как правило, не выполнялись в должном объеме и в срок. Вместе с тем их объем в связи с изменившимся характером перевозок непрерывно возрастал.

Коллектив станции Искитим, руководимый Ф. Ермачковым, выступил инициатором создания бригад так называемых «общественных грузчиков», состоящих из самих железнодорожников, работников станций и членов их семей. Они назначали дежурных, которые круглосуточно следили за тем, чтобы груженные вагоны не простаивали на разгрузке, а порожняк — на погрузке. Кроме того, «общественные грузчики» непосредственно участвовали в погрузо-разгрузочных работах — вме-

сте с теми, кто занимался этим по долгу службы. По примеру искитимцев подобные бригады в короткое время были созданы на Томской и Омской дорогах.

Диспетчерская служба, со своей стороны, делала все, чтобы ускорить продвижение поездов, обеспечивая им «зеленую улицу». Диспетчеры Инского отделения только в марте-апреле 1942 года пропустили по своим участкам 1393 поезда в режиме «красной стрелы», обеспечив при этом среднесуточный пробег порожняка в Кузбасс под загрузку углем свыше 800 км при норме 600 км.

Суровые реалии военного времени приучали железнодорожников там, где только возможно, обходиться собственными силами. Связисты заготавливали в лесу столбы для ремонта телеграфно-телефонных линий, строители и ремонтники изыскивали на месте и заготавливали своими силами стройматериалы. Часто подключались к этой работе члены семей железнодорожников.

К осени 1942 года действующая железнодорожная сеть страны сократилась более чем на 40 тыс. км, это значительно сузило базу маневрирования подвижным составом. Парк паровозов уменьшился на 14 процентов, а товарных вагонов — на 21 процент, что отрицательно сказалось на эксплуатационных показателях железнодорожного транспорта. В 1942 году — первом квартале 1943 года железные дороги страны получили всего восемь новых паровозов, так как их производство не было обеспечено металлом. Поэтому ГКО принял в ноябре 1942 года решение восстановить в условиях военного времени производство паровозов и вагонов. Это сыграло в дальнейшем большую роль в расширении парка локомотивов.

В это же время центральные газеты отмечали, что железнодорожники Урала и Сибири не справлялись с перевозками в Европейскую часть страны угля, кокса, металла, военной продукции. В январе 1943 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли специальное постановление «Об улучшении работы дорог Урала и Сибири». Чтобы облегчить урало-сибирским магистралям задачу снабжения фронта, НКПС было разрешено сократить до 1 марта 1943 года размеры пассажирского движения. В целях увеличения пропускной способности дорог этого направления советское правительство направило сюда половину всех средств, отпущенных на капитальное строительство на железнодорожном транспорте. Для оказания помощи местным органам и принятия необходимых мер на месте на железные дороги Урала и Сибири был командирован секретарь ЦК ВКП(б) А.А. Андреев.

Решающая сила

К началу Великой Отечественной войны все службы и отделы западносибирских железных дорог были полностью укомплектованы рабочими, инженерами и техниками. А службы, такие, как паровозная, движения, даже подготовили некоторый резерв. Более 70 процентов руководящих работников имели высшее и среднее образование, большой практический опыт работы на транспорте. Железнодорожники учились на различных курсах, в школах и техникумах, повышая свои знания и профессиональное мастерство. В целом накануне войны обеспечивалось квалифицированное руководство дорожными предприятиями и выполнение ими производственных задач.

Великая Отечественная война потребовала величайшего напряжения, мобилизации всех сил и средств на разгром врага. Миллионы советских людей были призваны в Красную Армию. На фронт ушло и большое количество железнодорожников. Несмотря на систему бронирования работников основных профессий, в 1941—1942 годах с предприятий Омской и Томской железных дорог ушли на фронт сотни машинистов паровозов, их помощников, кочегаров, слесарей, кондукторов, сцепщиков вагонов и т. д. К примеру, только по Томской дороге за первые три месяца войны на фронт ушли добровольцами 3500 комсомольцев. По указанию ГКО с 18 мая 1942 года мобилизация работников железнодорожного транспорта на военную службу была прекращена, однако не менее трети железнодорожников уже находились на фронтах Великой Отечественной.

Кроме мобилизации в армию, из состава железнодорожников Омской, Томской, Красноярской и других магистралей сформировались военно-эксплуатационные отделения (ВЭО), предназначенные для работы на прифронтовых дорогах, а также другие специальные группы и поезда. В первое ВЭО, скомплектованное только на Томской дороге в 1942 году, направлено 960 железнодорожников разных специальностей. В том же году сформированы несколько мостовосстановительных поездов и особых паровозных колонн, куда было выделено около 1800 человек. В распоряжение горкомов и райкомов партии с Томской дороги было откомандировано 39 политработников. Всего за годы войны для восстановления прифронтовых дорог и в различные спецформирования НКПС было направлено около 20 процентов рядового и 25 процентов командно-техни-

ческого состава сибирских магистралей. Если учесть при этом массовые мобилизации в Красную Армию, то окажется, что состав железнодорожников обновился за годы войны на 70-75 процентов. Происходило это, главным образом, за счет женщин и подростков, преимущественно из семей железнодорожников.

Дорожные комитеты профсоюза в 1941—1942 годах, а затем и в последующие военные годы неоднократно рассматривали вопросы подготовки кадров массовых профессий, в том числе обучения железнодорожным специальностям молодежи и женщин. Значительную роль в подготовке кадров сыграли различные курсы, школы передового опыта, организуемые непосредственно на производстве. За годы войны производственные курсы, школы повышения квалификации на Томской железной дороге окончили 13 тысяч человек. Профсоюзные организации активно участвовали в организации обучения работников вторым и смежным профессиям.

Не прошло и недели после начала войны, как к начальнику пассажирского отдела Новосибирского отделения Томской железной дороги А. Грачеву явилась целая делегация домохозяек — жен железнодорожников. Они заявили, что в дни тяжелых испытаний не могут отсиживаться дома, и попросили помочь им освоить какую-нибудь железнодорожную профессию. В начале июля 1941 года на курсах и в производственных кружках Новосибирского узла обучалось уже более двухсот женщин. Они успешно осваивали не только профессии обходчиков, кондукторов, но и диспетчеров, машинистов, электриков, кочегаров.

Немало женщин оказалось и среди последователей Лунина. В депо Барабинск снискала известность комсомолка Е. Новицкая, которая водила поезда на повышенных скоростях, экономила топливо и ремонтировала свой локомотив силами бригады. В этом же депо в музее трудовой славы увековечены имена паровозниц А. Фильчаковой, П. Гемоновой и многих других, заменивших на паровозах ушедших на фронт мужчин. Тяжелые грузовые составы на мощных паровозах серии ФД водили женщины-машинисты депо Тайга.

Женщинам было невероятно трудно нести на себе груз мужских профессий, которые требовали прежде всего физической крепости и силы. Находящиеся рядом мужчины как могли помогали им. Из воспоминаний Г. Величко — известного машиниста локомотивного депо Белово: *«Всех троих моих помощников — Плотникова, Курочкина и Захарова — призвали в армию. Начальник депо Александр Александрович Шепелев ска-*

зал: «Даем вам в помощники трех девушек. Ваша обязанность, как старшего машиниста, обучить их и обеспечить устойчивую работу электровоза». Вера Владимировна, Таисья Родионова, Александра Юрьева были старательными девушками. Недаром к концу войны все трое сами водили поезд. Но первое время... Вы знаете, что такое колодка? Весит она шестнадцать килограммов, и надо поднять ее на вытянутую руку, чтобы затолкнуть в башибак. Вот и попробуй поручи это девчонке, даже самой старательной. Приходилось все делать самому. Бывало, за смену так вымотаешься, что идешь домой, а земля из-под ног уходит...»

Увеличилось в коллективах железнодорожников число неопытной молодежи. До войны труд подростков на железной дороге использовался очень ограниченно. Но уже в первые месяцы войны из-за нехватки кадров рабочие в возрасте до 18 лет появились среди кочегаров, слесарей, путевых обходчиков и даже среди помощников машинистов.

В результате набор учащихся уже в 1942 году был значительно увеличен. В начале 1944 года в железнодорожных училищах и школах ФЗО Томской дороги обучалось около 3 тыс. человек, Омской — около 2,5 тыс.

За годы войны состав кадров на железной дороге сильно помолодел. Если в мае 1941 года на Омской дороге работало примерно 34 процента рабочих в возрасте до 25 лет, то на 1 января 1948 года — более 40 процентов. Причем около 17 процентов рабочих имели стаж до 1 года.

Большую помощь железным дорогам Сибири оказывали студенты транспортных вузов, техникумов, курсанты технических школ, учащиеся дневных школ, которые работали на транспортных предприятиях не только в каникулы, но и в течение учебного года, участвуя в очистке путей от снега, в разгрузке и погрузке вагонов, в ремонте, на строительстве и т. п. В целях более широкого и организованного привлечения молодежи на транспорт в 1942 году был издан приказ НКПС «О подготовке из учащихся 9–10-х классов железнодорожных школ железнодорожников массовых профессий», которым Управления дорог и их школьные отделы обязывались организовать обучение школьников различным специальностям без отрыва от занятий в школе.

Вернулись в строй и ветераны. На митинге коллектива депо Новосибирск машинист компрессора И. Царев признался, что подал было заявление об увольнении с работы по старости и хотел перейти на инвалидность, но теперь возвращается об-

ратно, чтобы приложить весь свой опыт и знания для быстрой победы над врагом.

В июле 1941 года в узловой партком станции Топки пришел бывший машинист, пенсионер В. Рогатин. Он сказал: *«Пятьдесят лет я водил поезда. Теперь мне семьдесят два, но в этот грозный час я готов стать у реверса паровоза, чтобы водить поезд со снаряжением для Красной Армии. Прошу принять меня на работу в паровозное депо».*

Отказался от заслуженного отдыха машинист Барнаульского паровозного депо В. Кривенко, который еще в октябре 1915 года при открытии Алтайской железной дороги провел первый пассажирский поезд из Барнаула до Новониколаевска.

Многим молодым рабочим в годы войны дал путевку в жизнь слесарь паровозного депо Тайга Н. Пахомчик. В 1939 году он ушел на пенсию, но не прерывал связи с родным коллективом, участвовал в обучении паровозников слесарному делу, чтобы они могли с полной отдачей работать по методу Н. Лунина. Незадолго до войны Н. Пахомчик был отмечен в приказе наркома путей сообщения и награжден знаком «Почетному железнодорожнику». С началом войны Пахомчик пришел в цех и встал к верстаку на полный рабочий день без скидок на возраст. Только за вторую половину 1941 года он обучил слесарному делу 75 машинистов.

Большинство старых рабочих самоотверженно трудились все годы войны. Они не жаловались на старческие недуги и трудности и являли собой пример выполнения гражданского долга перед Родиной.

С 1942 года для повышения теоретического уровня обучения новых рабочих стал практиковаться так называемый комбинированный метод подготовки кадров, сущность которого состояла в том, что индивидуально обучающиеся по одной профессии в конце курса объединяются в группу для теоретического обучения. Позднее, в 1944 году этот опыт был закреплен приказом по НКПС и рекомендован для других дорог как более эффективный.

Большой вклад в подготовку кадров с отрывом от производства вносила постоянно действующая с 1934 года техническая школа паровозных машинистов станции Тайга, которую окончили многие паровозники сибирских магистралей, ставшие впоследствии знаменитыми, — Н. Лунин, П. Шолкин, Г. Орлов и др. Тайгинская школа и до войны славилась высоким уровнем подготовки кадров, имела прекрасно оборудованные учебные кабинеты и мастерские, широкий набор инструментов и на-

глядных пособий. Это позволило ей и в годы войны обеспечивать достаточно высокое качество обучения профессии и более или менее сносное существование и учащимся, и преподавателям. В школе имелась столовая, обеспечивающая трехразовое питание, общежитие на 300 человек. В основном здесь учились помощники машинистов, кочегары, машинисты углеподъемных кранов, водоснабженцы, дежурные по станции и др. Школа ежегодно выпускала 500-600 человек (в довоенный период в пределах 300-350 чел.). Из этого числа женщины составляли 20-25 процентов.

В годы войны перед школой встала задача подготовки литейщиков. В результате в кратчайший срок выпущено было 200 человек, что дало возможность наладить нормальную работу по обеспечению запасными частями всей Томской железной дороги.

Процесс обучения в годы войны стал более интенсивным, учебные программы претерпели ряд изменений. Новички, впервые пришедшие на железнодорожный транспорт в 1942 году, становились к реверсу паровоза уже через год-полтора. Конечно, это была спешка, но спешка вынужденная, при которой качество подготовки оставалось достаточно высоким.

Чаще всего сокращение сроков обучения происходило за счет уменьшения курса теории. Учащиеся это хорошо понимали, и многие осваивали теорию самостоятельно. Успеваемость была, как правило, не ниже, а подчас даже выше довоенных показателей.

Мастерские использовались не только для обучения кадров, но и оказывали большую помощь производству в изготовлении запасных частей, инструментов. Например, только в 1941 году в мастерских школы было изготовлено и передано производству: слесарного инструмента — 1000 шт., запасных частей к паровозам — 560 шт.

Конечно, не все специалисты, подготовленные ускоренными методами, получали высокую квалификацию, необходимую для профессиональной работы на железнодорожном транспорте, но выручал институт наставничества, введенный на Омской и Томской железных дорогах еще в 1920-х годах.

Неоценимую помощь в обобщении и внедрении опыта новаторов, рационализаторов, изобретателей, в решении многих сложных транспортных проблем оказывали железнодорожникам ученые-транспортники Томска и Новосибирска эвакуированных в Сибирь железнодорожных институтов Москвы и Днеп-

ропетровска. Они выступали в лекториях, преподавали в техникумах и школах передовых методов, проводили научно-технические конференции, своими усилиями также обеспечивая ускоренную подготовку кадров для железных дорог в условиях военного времени.

Коренной перелом

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года все рабочие и служащие железных дорог объявлялись мобилизованными на период войны и закреплялись для работы на транспорте. Ответственность за проступки по службе они обязаны были нести наравне с военнослужащими Красной Армии.

Спустя десять дней НКПС утвердил новый Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР, в котором указывалось, что *«воинская дисциплина на железнодорожном транспорте состоит в сознательном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, беспрекословном и точном выполнении приказов и распоряжений своих начальников и имеет целью укрепить в каждом работнике железнодорожного транспорта сознательное отношение к труду как к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства»*.

Вся ответственность за выполнение новых директив на местах легла на территориальные партийные и советские организации. Что касается политотделов железных дорог, то их деятельность несколько ограничивалась, так как они во многом дублировали распоряжения руководителей производств.

Внимание руководства страны к труженикам транспорта, победа Красной Армии под Сталинградом и Курском вдохновляли железнодорожников, побуждали их становиться на фронтовую вахту. В этом плане особенно отличились коллективы углепогрузочных станций Прокопьевск, Ленинск-Кузнецкий, Анжерская. Диспетчер треста «Прокопьевскуголь» И. Лычаков и маневровый диспетчер станции Прокопьевск Ф. Шишов впервые применили единую технологию в работе станции и шахт. Используя новаторские методы, прокопьевские железнодорожники ускорили оборот вагонов до 5-7 часов при норме 14, что позволило дополнительно перевезти сотни тысяч тонн коксующегося угля. В 1943—1945 годах коллектив

станции Прокопьевск трижды награждался переходящим Красным знаменем Государственного Комитета Оборона, восемь раз Красным Знаменем Управления и дорпрофсожа Томской железной дороги.

На железных дорогах Западной Сибири получили широкое распространение такие новые формы социалистического соревнования, как движение фронтовых бригад, смен и колонн, «двухсотников» и совместителей профессий. Особенно массовым стало движение «тяжеловесников» и «кольцевиков». Машинист депо Новосибирск Г. Казадаев со своей бригадой совершил рейс по кольцу Новосибирск — Чулымская — Болотное — Новосибирск, ускорив оборот паровоза за счет сокращения времени на стоянках и в оборотных депо на 5 часов 15 минут. Применение опыта Г. Казадаева в депо Новосибирск позволило увеличить среднесуточный пробег локомотива на 52 км. Успешно работали Инской вагонный участок, станция Прокопьевск, паровозные депо Инская, Тайга, Топки и др. Этим и другим предприятиям присуждены переходящие Красные знамена не только дороги и дорпрофсожа, но и городских и областных комитетов ВКП(б).

1943 год явился годом коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны. Как на фронтах, так и в тылу советские люди добились успехов. К началу 1943 года на многих предприятиях, ранее выпускавших мирную продукцию, было освоено производство оборонной продукции. Металлургическая промышленность Урала, Сибири и Казахстана все полнее снабжала оборонные заводы металлом для производства военной техники. Эвакуированные на восток заводы давали военной продукции в два-три раза больше, чем до войны.

Значительно улучшились показатели работы Омской и Томской дорог. Росла интенсивность движения. Объем перевозок в 1943 году увеличился на 75–90 процентов по сравнению с предыдущим годом. Вес поездов на линии Челябинск — Новосибирск вырос с 2500 до 3000 тыс. тонн, а именно на этом направлении осуществлялось около 10 процентов всей поездной работы сети дорог страны.

Увеличению объема грузоперевозок способствовало проведение, в соответствии с военно-хозяйственным планом страны, крупных организационно-технических мероприятий. Была увеличена пропускная способность важнейших железнодорожных линий и узлов (Челябинского, Свердловского, Новосибирского, Омского и др.) и подъездных путей промышленных предприятий. Правительство увеличило ассигнования на развитие

железнодорожного транспорта и улучшение материально-бытового положения железнодорожников, перед которыми, как и в начале войны, стояли сложные задачи. Сейчас не надо было заниматься перевозкой эвакуированных, как в 1941—1942 годах, но возникла необходимость обеспечивать все возрастающие потребности в перевозках вступающих в строй предприятий. По мере освобождения временно оккупированных территорий вставала задача восстановления народного хозяйства городов и сел, промышленных предприятий, узлов и станций.

7 февраля 1943 года ГКО принял постановление «О мерах неотложной помощи черной металлургии», которое обязывало первых секретарей Кемеровского, Новосибирского и других обкомов партии оказывать ежедневную помощь предприятиям черной металлургии, особенно по обеспечению их топливом, сырьем, электроэнергией. Для улучшения обслуживания КМК и увеличения перевозок угля, металла, руды на Томской дороге было создано дополнительно 15 кольцевых маршрутов. Омская, Красноярская и другие соседние дороги должны были в срочном порядке предоставлять в распоряжение Томской магистрали вагоны для погрузки угля и металла, а Пермская, Свердловская и Оренбургская — формировать и ежедневно отправлять на Томскую дорогу несколько порожняковых маршрутов. Партийным комитетам и начальникам углепогрузочных дорог было предложено увеличить скорость движения угольных маршрутов, улучшить организацию погрузочных работ на подъездных путях и обеспечить быстрое формирование и отправление грузовых поездов.

Четко и бесперебойно работала углепогрузочная станция Прокопьевск, крупнейшая не только в Кузбассе, но и в стране. Она обслуживала 13 шахт Прокопьевского рудника. Здесь ежедневно формировались и отправлялись металлургическим предприятиям Урала и Сибири десятки эшелонов высококачественных углей — около 40 процентов всех груженных составов, отправляемых Новокузнецким отделением.

Большой объем работы выполнялся в годы войны на станции Чулымская Новосибирского отделения, начальником которой был Иван Фокиевич Дудинцев. Это был очень ответственный участок магистрали на стыке Омской и Томской дорог, от четкой работы которого зависел успех всей дороги. Диспетчеры Новосибирского отделения и железнодорожники Чулымской стремились к тому, чтобы станция работала ритмично, беспрепятственно пропуская запланированное количество поездов. Железнодорожники Чулымской, соревнуясь с соседями Омс-

кой дороги, ввели скоростную обработку поездов и обеспечивали их бесперебойный прием и сдачу.

Важным резервом для увеличения перевозок в 1943—1945 годах явилась борьба за максимальное использование подвижного состава, в частности, полное использование грузоподъемности вагонов и ускорение их оборота.

Улучшение использования емкости вагонов позволило железнодорожникам увеличить грузоперевозки на десятки тысяч тонн. Это было особенно важно в 1944 году, когда фронт продвинулся далеко на Запад и перешагнул государственную границу СССР. Коммуникации Красной Армии были сильно растянуты, и требовалось большое напряжение железнодорожников и других транспортных рабочих, чтобы обеспечить фронт всем необходимым. Большие требования к транспорту предъявляла растущая военная промышленность и восстанавливаемое в освобожденных районах хозяйство.

Важное значение для успешного выполнения Томской дорогой плана перевозок имела четкая работа Инского узла. Его коллектив ежедневно формировал и отправлял десятки поездов с углем, коксом, металлом и другими грузами в адрес двадцати двух дорог. Об огромном объеме работы этой станции говорит тот факт, что она пропускала весь грузопоток, идущий по Кузбасской линии, а также часть грузопотока Алтайского направления. Кроме того, Инской узел являлся основным пунктом, через который шли порожняковые составы с дорог Урала и Центра страны в Кузбасс под погрузку угля и металла.

Диспетчер Ф. Кузнецов добился того, чтобы составы порожних вагонов продвигались в Кузбасс по Инскому отделению со скоростью 600–700 км в сутки, вместо 500 км по норме. В статье, опубликованной в газете «Гудок», Ф. Кузнецов писал, что скоростное движение поездов — результат коллективного труда, итог комплексного соревнования вагонников, движенцев, паровозников за выполнение плана перевозок. Он рекомендовал всем диспетчерам страны перенимать опыт станции Инская.

Значительно улучшили работу по продвижению поездов смены маневровых диспетчеров станции Омск-Сортировочный. Здесь также применялись передовые методы формирования и движения поездов, ремонта пути и подвижного состава. В результате в отдельные месяцы передовые смены Омского, Петропавловского, Славгородского, Барабинского и Ишимского отделений Омской дороги на 5–11 процентов сокращали время формирования поездов.

По инициативе передовых паровозных и поездных бригад Омского и Петропавловского отделений в 1944 году начали водить сдвоенные кольцевые маршруты от Чулымской до Петропавловска со скоростью 925 км в сутки. Это позволило Омской дороге при увеличении плана грузоперевозок справиться со своими задачами.

Производительность труда к концу войны значительно возросла, на семь процентов повысился средний вес поезда. На дороге стало больше предприятий, занимавших классные места во Всесоюзном соревновании, и если в 1942 году лишь три коллектива завоевали первое место на сети дорог, то в 1943 году уже 22, а в 1944-м — 27 коллективов Омской дороги были награждены переходящим Красным знаменем ГКО.

За успешное выполнение производственных задач и государственных планов в годы Великой Отечественной войны Томской железной дороге и многим ее предприятиям также неоднократно присуждались классные места и Знамена ВЦСПС и НКПС. По итогам работы в период войны дорога получила на вечное хранение Знамя Государственного Комитета Обороны. Сто пятьдесят один железнодорожник удостоился правительственных наград. Только в 1945 году Томская дорога трижды завоевывала первое место по сети и переходящее Знамя ГКО. Вручено ей было также Знамя ВЦСПС и НКПС.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года *«за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства, выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени»* присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и Молот» Лунину Николаю Александровичу — паровозному машинисту депо Новосибирск, Полякову Николаю Федоровичу — паровозному машинисту депо Омск, Сафронову Ивану Герасимовичу — мастеру депо Тайга.

* * *

С началом войны с большим трудом стали решаться вопросы материально-бытового обеспечения железнодорожников, но тем не менее по возможности они решались. Например, произошло значительное увеличение заработной платы, которая у работников железнодорожного транспорта и до войны была более высокой, чем в других отраслях

народного хозяйства. К концу войны среднемесячная заработная плата работников Томской железной дороги выросла, по сравнению с 1940 годом, с 344 до 590 рублей, или на 63 процента. Наиболее существенное ее повышение, на семьдесят и более процентов, произошло в паровозной службе (с 460 до 749 руб.), вагонной (с 362 до 609 руб.), службе движения (с 319 до 553 руб.). Кроме того, передовики производства получали существенные прибавки в виде денежных и натуральных премий, иногда по несколько раз в год. И все же материальный уровень жизни железнодорожников, как и всех категорий рабочих и служащих в годы войны, значительно снизился. Чтобы обеспечить реальное содержание заработной платы, государство стремилось сохранить низкие цены на централизованные продовольственные товары и другие предметы потребления, распределявшиеся по карточкам. Но действовали другие факторы, снижавшие фактический заработок. Немалую часть средств приходилось вносить в фонд обороны, на выплату военного налога и военных займов. Известно, что за годы войны поступления от населения составили 26 процентов всей суммы государственных доходов.

Рост дефицита промышленных товаров привел к резкому повышению рыночных цен: в апреле 1942 года они выросли в 7 раз относительно довоенных, в апреле 1943 года — в 15 раз и превышали уровень пайковых цен в 20 раз.

В этих условиях имевшиеся у населения деньги в значительной степени обесценивались. Не все категории работников железнодорожного транспорта имели возможность на свою относительно высокую заработную плату обеспечить себя всем необходимым.

В худшую сторону изменились условия жизни и труда. С началом войны увеличился рабочий день, были отменены отпуска, ужесточились требования к соблюдению трудовой дисциплины. И вместе с тем никто не роптал, люди мужественно переносили трудности и лишения. При этом отчеты отметили снижение травматизма на дорогах в годы войны, более чем вдвое уменьшилось количество дней нетрудоспособности. Болезни старались переносить на ногах.

Для экономного расходования резко сократившихся ресурсов советское государство вынуждено было ввести карточную систему, чтобы обеспечить самые необходимые потребности населения в продовольственных и промышленных товарах. В связи с этим устанавливались четыре группы карточек:

- для рабочих и приравненных к ним;
- для служащих и приравненных к ним;
- для иждивенцев;
- для детей до 12 лет.

Существовала дифференциация снабжения по отраслям и профессиям. Работники железнодорожного транспорта обслуживались по второй категории. В первую попадали рабочие и служащие, инженерно-технические работники оборонных предприятий. Вместе с тем, для отдельных категорий железнодорожников устанавливались повышенные нормы выдачи хлеба и других продуктов. Кроме того, администрация предприятий при согласовании с дорпрофсоюзом имела право премировать ударников и передовиков производства дополнительной выдачей промышленных и продовольственных товаров. Лицам, допустившим прогулы и привлекавшимся к ответственности по законам военного времени, нормы снабжения снижались.

Кроме общегосударственного обеспечения по карточкам, все военные годы принимались постановления по линии НКПС и управлений дорог, в которых регулировалось продовольственное снабжение различных категорий работников железнодорожного транспорта. Весной 1942 года был принят ряд постановлений о введении дополнительных продовольственных карточек рабочим и служащим основных профессий, а также руководящим работникам, чей характер деятельности связан с разъездами. Специальным постановлением СНК от 11 марта 1942 года введено дополнительное питание паровозо-поездным бригадам: сверх нормы выдавалось по карточкам каждые сутки 100 г колбасы, 20 г сахара и 20 г табака — так называемый «наркомовский паек». В декабре 1944 года эта норма выдачи была удвоена.

Постановлением Государственного Комитета Обороны от 22 сентября 1942 года все работающие железнодорожники переводились на снабжение по литеру А (особый список). Кроме основной продовольственной карточки, для железнодорожников и членов их семей вводилось дополнительное питание, которое по объему из года в год увеличивалось. К концу войны введено было дополнительное двухразовое питание для детей железнодорожников, страдающих хроническими заболеваниями. С 1 января 1944 до 1 января 1945 года количество дополнительных мясных горячих блюд, выдаваемых работникам железной дороги через сеть производственных столовых и буфетов, утроилось. Ежегодно повышалось и общее количество продуктов питания, выделяемых правительством для фондов снаб-

жения предприятиям железной дороги. Так, обеспечение крупными продуктами с 1942 по 1945 год увеличилось примерно на 40 процентов; мясом — на 150 процентов; жирами — на 110 процентов; сахаром — на 15 процентов.

Обеспечение промышленными товарами, одеждой, обувью было гораздо хуже. Это объяснялось в целом обстановкой в стране. Предприятия, производившие предметы потребления, в годы войны переключились на производство товаров для нужд армии. Резко снизилось их производство для населения. Железнодорожникам приходилось донашивать довоенную одежду и обувь. Однако с конца 1944-го и особенно в 1945 году снабжение и этими видами товаров медленно стало возрастать. Но еще долгие годы и после войны обеспеченность одеждой, обувью представляла большую проблему.

Ветераны вспоминают, что и после войны они носили парусиновые ботинки на деревянной подошве, ватные стеганки с галошами вместо валенок. Ордера на получение одежды и обуви выдавались в основном за ударный труд. Становилось большим событием в семье, когда в награду за труд получали отрез ткани или какой-то предмет одежды, или обувь. Централизованное нормированное снабжение продуктами значительно расширило общественную сеть питания, увеличило количество работающих в ней. Если на 1 января 1940 года на Томской дороге имелось 76 производственных столовых, то на 1 января 1945 года их стало 147.

Переход от открытой торговли к распределительной системе рабочего снабжения, введение продовольственных карточек на продукты, недостаточное и сложное (через большие очереди) их отоваривание в магазинах привели к тому, что многие работники предприятий стали питаться в столовых. Этому способствовало то, что рабочий день каждого был очень напряженным, многочасовым. Люди не уходили сутками из цехов. Поэтому горячее питание в столовых, работающих круглосуточно, помогало организовывать военный быт.

Надо отметить, что столовые часто организовывались в цехах, вблизи рабочих мест, в приспособляемых помещениях. Работникам общепита приходилось применять всю свою изобретательность, чтобы из скудного ассортимента продуктов приготовить вкусные и калорийные обеды. Большую трудность представляло обеспечение санитарного состояния столовых. Постоянно не хватало работников. До войны в столовых и буфетах железной дороги работало 30-40 процентов женщин, в годы войны их стало здесь абсолютное большинство. Отделы рабоче-

го снабжения в годы войны проявляли подлинные чудеса находчивости в изыскании продуктов питания. Централизованных фондов снабжения явно не хватало, приходилось искать различные источники для закупа продовольствия. Большим подспорьем в обеспечении продуктами питания стала организация подсобных хозяйств, развитие индивидуального и коллективного огородничества.

На Томской железной дороге подсобные хозяйства были организованы еще до войны и включали в себя 7 совхозов, которые производили основные сельхозпродукты: крупы, зерновые, овощи, молоко, мясо. Поощрялось коллективное и индивидуальное огородничество — выращивали картофель, капусту, свеклу, морковь и т. д. При паровозных депо Рубцовка, Топки, Алейской дистанции пути и других предприятиях по инициативе местных руководителей были организованы даже небольшие животноводческие фермы.

Совхозы и прочие подсобные хозяйства железной дороги не только обеспечивали своей продукцией фонды рабочего снабжения, но и сдавали частично зерно, мясо, шерсть в счет обязательных поставок государству.

Война с этой стороны не застала железнодорожников врасплох. Им не составило большого труда перейти на самообеспечение продуктами питания. Кроме того, они вносили существенный вклад в формирование фронтовых продовольственных фондов. Железной дороге приходилось обеспечивать продуктами питания не только своих работников и членов их семей, но гораздо большие контингенты людей, в частности, тысячи пассажиров, которых надо было кормить.

С конца 1941 года быстрыми темпами начали создаваться подсобные хозяйства «Дорурса» при различных предприятиях. К 1944 году число их достигло 200 с посевными площадями более 25 гектаров каждое. Кроме того, имелось 142 мелких подсобных хозяйства при школах, пионерских лагерях, детских садах, больницах и т.д. Общая земельная площадь всех подсобных хозяйств Томской железной дороги составляла к этому времени 60 тыс. гектаров (в 1940 году — 25,5 тыс. га).

Быструю и масштабную организацию подсобных хозяйств в годы войны определил довоенный опыт железнодорожников. Существовавшие ранее совхозы помогали в становлении подсобных хозяйств, обеспечивали их семенами, молодняком, квалифицированными советами по уходу за животными, растениями.

В итоге следует отметить, что подсобные хозяйства внесли значительный вклад в обеспечение сельхозпродуктами не только самих железнодорожников и членов их семей, но и других людей, попавших по воле судьбы в зону влияния железной дороги, в том числе и пассажиров.

Война везде давала о себе знать. Резко сократилось количество коммунально-бытовых услуг. Железнодорожники, как и все сибиряки, ощущали ущербность и ограниченность своего быта, который и до войны оставлял желать лучшего.

Основная масса пристанционных бань была построена в начале века, требовала ремонта и имела низкую пропускную способность. Клубы, как правило, были тесны, неудобны, находились в непригодных помещениях. Обеспеченность жилой площадью на одного проживающего в домах железной дороги составляла 5,08 кв. м вместо 9 кв. м по норме. При этом значительную часть жилфонда составляли бараки и ветхие здания временного типа, слабо обеспеченные элементарными видами благоустройства. Водопровод, канализация в поселках и на малых станциях вообще отсутствовали.

С первых же месяцев войны в населенные пункты вдоль сибирских магистралей начался приток эвакуированных. На примере одного только Новосибирска можно судить, какие проблемы возникли по этому поводу у местных властей. В жилых зданиях Томской дороги разместились эвакуированные железнодорожники в количестве около 8500 человек с Северо-Донецкой железной дороги, Мичуринского паровозоремонтного завода, транспортных институтов Днепропетровска, Ленинграда, Москвы. Кроме того, по просьбе властей Новосибирска в жилых домах железной дороги были размещены артисты Ленинградского драматического театра им. Пушкина, Ленинградской филармонии.

Под жилье срочно приспособлялось все, что можно было использовать для этой цели. 13 сентября 1941 года по этому поводу принято постановление правительства «О строительстве жилых помещений для эвакуированного населения», где местным органам власти рекомендовалось возводить жилые постройки упрощенного типа: бараки, полуземлянки и даже землянки. До предела уплотнялись общежития, где устанавливались двухъярусные кровати и нары. Самое живое участие в размещении эвакуированных принимали сибиряки, которые сами терпели неудобства и лишения, но последним делились с прибывшими, оказывали им необходимую помощь и поддержку.

Совместными усилиями с использованием субботников и воскресников уже к началу 1942 года достроено и заселено 2663 кв. метра жилья, в приспособленных пустующих и полуподвальных помещениях оборудовано для размещения эвакуированных семей и молодежных общежитий свыше 17 тысяч кв. метров жилой площади. Выстроено 92 землянки и полуземлянки общей площадью около 5 тысяч кв. метров. К концу войны введено в строй действующих несколько зданий каркасно-засыпного типа. В целом новое строительство велось очень медленно из-за отсутствия материальных средств и рабочей силы в строительных организациях.

Капитальный ремонт также проводился в минимальных размерах. В лучшем случае основное жилье и коммунальные здания подвергались частичному ремонту. Широко практиковался ремонт хозспособом. Это означало, что сами жильцы или работники коммунальных объектов проводили необходимый ремонт. Часто самостоятельно проводилась и заготовка топлива. Жилищным отделом дороги на станции Егозово были организованы самозаготовки угля по договорам с артелями шахт «Карла Маркса» и «Фридриха Энгельса». За годы войны отсюда в результате самозаготовок железнодорожники вывезли свыше 6000 тонн угля.

15 апреля 1944 года вышел специальный приказ начальника Томской железной дороги В.И. Оборотова «Об улучшении материально-бытового обслуживания железнодорожников». Руководителям всех рангов вменялась в обязанность постоянная забота о поддержании нормальных условий жизни и труда своих работников.

В весенне-летний период повсеместно надлежало проводить работы по благоустройству, заготавливать топливо на будущую зиму. Предусматривались также меры по улучшению медико-санитарного обслуживания, обеспечения продуктами питания, одеждой, обувью малолетних детей, семей фронтовиков и железнодорожников, погибших на фронтах войны.

Приказ был доведен до всех отделений и служб дороги.

Вклад в дело Победы

В первые же месяцы войны железнодорожники Омской и Томской дорог приняли самое активное участие в патриотическом движении за создание фонда обороны, в проведении массовых воскресников. Успешно прошел, например, Всесоюзный

воскресник в День железнодорожника — 3 августа 1941 года. На Томской дороге в нем приняли участие 23 тысячи железнодорожников и членов их семей.

На больших и малых станциях, на разъездах и путейских околотках, в цехах депо и на стройках весь день кипела работа. Ремонтировали железнодорожный путь, вагоны, здания цехов, собирали тонны металлического лома, полным ходом шла погрузка металла и выгрузка руды, леса, других грузов. Бок о бок трудились руководители и рабочие, слесари депо и стрелочники, путевые обходчики и паровозники. Вместе с родителями пришли дети, с мужьями — жены. Не уступая молодежи, работали ветераны-пенсионеры и даже инвалиды. За один только день 3 августа на Томской дороге было отремонтировано более ста километров главных и станционных путей, собрано и отправлено на переплавку 54 вагона металлолома.

Бескорыстная работа трудящихся стала в годы войны массовым и обычным явлением. Железнодорожники занимались на воскресниках очисткой и ремонтом путей, подготовкой к зиме производственных зданий, ремонтом паровозов и вагонов. На 1 сентября 1941 года по информации политотдела Новосибирского отделения Томской железной дороги в фонд обороны поступило от воскресников и других видов работ более 580 тыс. рублей. Кроме того, железнодорожники сдали в фонд обороны множество ценных вещей, золотых и серебряных изделий, монет, часов, портсигаров и т.п.

В сентябре 1941 года в преддверии зимы, которая по всем приметам обещала быть суровой, начался сбор теплой одежды для красноармейцев. По инициативе жен работников вагонного депо Инская была организована мастерская по пошиву теплого белья и одежды для нужд армии. Такие же мастерские появились на станциях Тайга, Чулымская, Топки.

Активно пополнялся фонд обороны. Собирались средства на строительство танков, самолетов, военно-морских кораблей. Практически все железнодорожники ежемесячно до конца войны отчисляли одно-, двухдневный заработок, подписывались на многочисленные военные займы и денежно-вещевые лотереи.

К началу 1943 года железнодорожники Томской магистрали на строительство танков и эскадрильи самолетов «За нашу Родину», на подарки воинам Красной Армии собрали 11 млн 747 рублей, а также 7000 кг муки, 2759 кг мяса, 661 кг масла и большое количество других продуктов.

Комсомольцы паровозного депо Новосибирск первыми в городе начали сбор средств на постройку военного корабля «Сибирский комсомолец». Эта инициатива была поддержана Новосибирским обкомом комсомола и политотделом Томской дороги. Вскоре на постройку корабля поступило около 400 тысяч рублей.

К концу 1941 года на всех железных дорогах страны были созданы отделы особых оборонных заказов и в той или иной степени налажен выпуск патронов, снарядов, мин, оружия. Особые задания получили многие предприятия Омской и Томской железных дорог. Только депо Инская, Тайга, Промышленная освоили производство около ста наименований изделий для фронта. Это были минометы, боеголовки для снарядов, финские ножи, зацепки для авиабомб, оси для тачанок и даже удила для лошадей кавалерийских частей...

Новой героической страницей военной истории железнодорожников стало строительство бронепоездов, которые представляли достаточно грозную силу и были на вооружении Красной Армии еще в годы гражданской войны. Эти железнодорожные составы с артиллерийским и пулеметным вооружением, укрытые броней, предназначались для боевой поддержки пехоты и других родов войск, а также для ведения самостоятельных боевых действий в зоне железной дороги. Благодаря своей мобильности в первые же часы начала войны на приграничных участках Львовской и Ковельской железных дорог в бой с противником вступили находившиеся здесь бронепоезда НКВД.

Государственный Комитет Обороны обратился ко всем железнодорожникам страны с призывом принять участие в формировании бронепоездов. Уже в конце 1941 года в Управлении Томской дороги организован соответствующий штаб, который возглавил заместитель начальника дороги А. Шалашов. Первыми начали строительство бронепоезда тайгинцы. По инициативе коллективов паровозного и вагонного депо Тайга работа началась еще в августе 1941 года. Здесь основой бронепоезда стал один из лучших паровозов, который «раздели», чтобы отревизировать все ходовые устройства, а затем заковать в броню, вооружить и подготовить для отправки на фронт.

К строительству грозной боевой машины приступили сугубо мирные люди, которые ни разу не видели бронепоезд вблизи и судить о его устройстве могли лишь по фотографиям и описаниям. Однако рабочая смекалка и горячее желание помочь фронтовикам помогали справиться с поставленной задачей.

Ремонтные бригады дневали и ночевали в мастерских. Жены и дети приносили им обеды и ужины прямо в депо. Вместе с навеской броневых листов, изготовленных на Кузнецком металлургическом комбинате, велись работы по оснащению поезда приборами освещения, отопления, связи, боевой материальной частью. Слесари и ремонтники А. Аширов, Г. Бернацкий, И. Власенко и др. под руководством техника А. Кончухидзе напряженно трудились несколько месяцев, и в конце апреля 1942 года бронепоезд был готов. Назвали его «Лунинец» — в честь прославленного машиниста.

В июле 1942 года бронепоезд «Лунинец», имеющий номер 704, принял свой первый бой в составе 49-го отдельного дивизиона на участке Косторная — Елец. Строительство бронепоездов началось одновременно на нескольких отделениях Омской и Томской дорог.

Тем временем в депо Тайга был построен еще один бронепоезд, получивший название «Железнодорожник Кузбасса», а в паровозном депо Новосибирск строился бронепоезд «Советская Сибирь». В составе Закавказского фронта оба сибирских бронепоезда прошли с боями свыше 10 тыс. км и примерно столько же — на охране южных границ СССР.

За время боев они совершили 1500 огневых налетов на позиции немцев. На Тереке уничтожили 79 танков, 120 автомобилей, много артиллерийских и минометных батарей, наблюдательных пунктов, самолетов и до 6000 солдат и офицеров противника. Сто два человека личного состава бронепоездов были награждены орденами и медалями.

Бронепоезда, эти крепости на колесах, имели официальную аббревиатуру БП, в обиходе же фронтовики ласково называли их «Борисы Петровичи».

На Омской и Томской железных дорогах всего за годы войны построено 11 бронепоездов: «Советская Сибирь», «Железнодорожник Кузбасса», «Сибиряк», «Металлург Кузбасса», «Лунинец», «Омский железнодорожник», «Победа», «Киров», «За Родину», «Сибиряк-барабинец», «Железнодорожник Алтая». Все они были полностью укомплектованы и вооружены железнодорожниками, снабжены всем необходимым.

В 1941 году железнодорожники Московского узла Октябрьской дороги проявили новую патриотическую инициативу — начали строительство для Красной Армии поездов-бань. Поддержанное НКПС и партийными организациями, это движение быстро распространилось по всем дорогам страны. На Омской, Томской магистралях состоялись митинги по поддержке этого

почина. Решено было в короткий срок на свои собственные средства построить несколько передвижных бань для советских воинов, что и было сделано.

Активное участие в оборудовании поездов-бань принимали женщины. Они снабжали поезда постельным бельем, полотенцами, мылом, создавали в них удобства и уют. Уже в начале 1942 года железнодорожники Томской и Омской магистралей отправили на фронт 4 поезда-бани.

Всего за два года войны железнодорожники страны построили для воинов Красной Армии 18 прачечных и дезинфекционных поездов, 58 поездов-бань, которые способствовали улучшению быта фронтовиков.

В мобилизации работников на выполнение заданий по перевозкам воинских и народнохозяйственных грузов важную роль играли культучреждения дорог. Работники, их руководители и специалисты дорог, отделений, предприятий регулярно выступали в клубах и красных уголках, непосредственно в цехах, на участках и линейных станциях с лекциями, докладами, проводили беседы, организовывали демонстрацию кинофильмов, выпуски стенных и радиогазет.

Свой вклад в трудовые достижения коллективов железных дорог, поддержку и распространение передового опыта и ценных инициатив внесли дорожные газеты «Омский железнодорожник» и «Железнодорожник Кузбасса», газеты отделений: Топкинского — «Рельсы Кузбасса», Новокузнецкого — «Магистраль угля», Барнаульского — «Гудок Алтая» и другие. В 1943 году на Томской железной дороге выпущено 558 стенных газет, 639 боевых листков и «молний». Лучшими были «молнии» и боевые листки вагонного участка Тайга, станции Промышленная, стенгазеты: «Паровозник» (депо Бийск), «КИМ» (депо Новокузнецк), «За качество» (депо Рубцовка).

Огромное значение в годы Отечественной войны имела подготовка резервов для Красной Армии. С этой целью по всей стране создана система всеобуча. Не остались в стороне и железнодорожники. Тем более что в их производственных коллективах и до войны в этом отношении проводилась большая работа. На всех крупных станциях существовали военные отделы, военно-учетные бюро. В 1933—1935 годах была налажена система бронирования работников основных профессий. Правительство приняло целый ряд постановлений, освобождавших железнодорожников от призыва в армию. Вместе с тем обучение их военным профессиям шло без отрыва от производства.

Военный отдел дороги в годы войны развернул большую работу по организации военного обучения. Постоянно проводились учения по гражданской обороне в условиях воздушного и химического нападения. По постановлению Новосибирского обкома ВКП(б) 19 августа 1941 года из числа железнодорожников сформирована и обучена без отрыва от производства по особой 240-часовой программе стрелковая дивизия в составе 10734 человек. Дивизия как боевая единица не получила применения, но часть людей из нее была призвана в армию и пройденное обучение не прошло даром, позволило быстро адаптироваться в боевых условиях.

Все дороги Сибири и Дальнего Востока ежегодно выполняли планы подготовки резервов. В 1941—1943 годах было предусмотрено подготовить 30 тысяч лыжников, а фактически обучено более 67 тысяч. План подготовки лыжников на Томской дороге был выполнен на 292,8 процента, а на Омской — на 116,2 процента. В многочисленных кружках готовили резервы связистов, санитаров, медсестер. Работники железнодорожных предприятий были их активными участниками.

Бывшие работники Омской и Томской железных дорог — участники Великой Отечественной войны: К.Ф. Аксенов, Н.А. Бенеш, А.М. Берников, Н.Д. Борисов, В.А. Голоскоков, Н.П. Городничев, А.С. Еремин, И.Н. Калинин, П.П. Кожемякин, М.А. Косяков, Н.П. Леончиков, М.А. Макаров, Х.М. Мухамедиев, Г.И. Новиков, П.Е. Осьминин (посмертно), П.П. Полянский, В.С. Рублевский (посмертно), С.Г. Санников, Е.А. Середкин, Ю.В. Тварковский, М.Ф. Шатило, А.П. Шубин — за ратные подвиги удостоены звания Героя Советского Союза; Н.М. Кова-



Бронепоезд на фронте

ленко, М.Н. Мухомитдянов, В.Л. Соустин, Н.А. Стазаев, Ф.С. Усачев стали полными кавалерами ордена Славы.

Тысячи рабочих, служащих, специалистов и руководителей предприятий наших железных дорог — участников боевых действий, специальных формирований НКПС, тружеников тыла награждены орденами и медалями Советского Союза.

* * *

Война принесла огромные разрушения и потери всему народному хозяйству СССР, в том числе и железным дорогам. Было приведено в негодность 65 тыс. км путей, 13 тыс. мостов, разрушены и выведены из строя тысячи станций, вокзалов, депо. Все это нужно было восстанавливать, для чего требовалась помощь железнодорожников тыловых регионов.

Чтобы ускорить восстановление разрушенных железных дорог, 3 января 1942 года ГКО принял постановление «О восстановлении железных дорог», в котором определялись дороги и направления, подлежащие первоочередному восстановлению. Было организовано Главное управление военно-восстановительных работ, а при фронтах — Управления военно-восстановительных работ фронта. Создавались специальные подвижные восстановительные и эксплуатационные формирования: военно-эксплуатационные отделения, строительные, монтажные и ремонтные подвижные поезда. Постановление предусматривало снабжение восстанавливаемых дорог необходимыми материалами, строительным лесом, рельсами, а также кадрами железнодорожников.

В ноябре 1943 года ГКО обязал все наркоматы, совнаркомы союзных республик, крайисполкомы и облисполкомы к 1 января 1944 года возвратить на освобожденные железные дороги всех ранее эвакуированных железнодорожников, все собранные на 1 апреля 1943 года в фонд обороны средства направить на восстановление железных дорог.

Все эти мероприятия сыграли большую роль в восстановлении и быстром введении в эксплуатацию разрушенных дорог, в возрождении жизни на освобожденной советской земле. Одними из первых, кто принял самое активное участие в восстановлении хозяйства освобожденных дорог, были железнодорожники Юго-Восточной, Томской, Омской, Южно-Уральской, Московско-Донбасской и других магистралей.

Коллективы Тайгинского и Рубцовского отделений Томской дороги организовали специальные бригады по сбору и

ремонту транспортного оборудования, инструментов, сигнальных принадлежностей. Большое количество инструмента, транспортного оборудования и инвентаря отправили на освобожденные дороги железнодорожники станций Белово, Прокопьевск, Топки, Кемерово и других. В паровозных и вагонных депо Омской и Томской дорог были отремонтированы сотни паровозов и вагонов. Кроме того, был проведен сбор денежных средств в фонд восстановления железных дорог.

В помощь возрождаемым прифронтовым железным дорогам работники Томской магистрали оборудовали два ремонтно-восстановительных поезда, специальные ремонтные мастерские, рельсосварочный и подвижной военно-продовольственный пункт и паровозоремонтные колонны. В начале 1943 года на освобожденные дороги с Томской магистрали отправлено девять паровых котлов, семь паровых насосов и шесть электродвигателей. По этому поводу НКПС направил в адрес руководства Томской дороги поздравительную телеграмму, в которой выразил уверенность, что эта помощь будет продолжаться и патриотическое начинание сибиряков найдет поддержку на других дорогах страны.

Газета «Правда» писала о работе железнодорожников Томской магистрали: *«Хорошую инициативу проявили железнодорожники Томской дороги. Они организовали поезд для ремонта и восстановления пути, мостов и других железнодорожных сооружений на военных дорогах... Это прекрасное начинание, которое окажет фронту большую помощь».*

Серьезная поддержка прифронтовым дорогам была оказана и кадрами. Только в 1943 году на эти дороги отправлено около 15000 железнодорожников различных специальностей, т.е. примерно 11 процентов всего состава рабочих и служащих Омской и Томской дорог.

В декабре 1943 года Красная Армия освободила Мелитополь. Город и железнодорожный узел были сильно разрушены. Железнодорожники Мелитопольского узла обратились за помощью к коллективу Барнаульского узла.

Железнодорожники-алтайцы живо откликнулись на обращение мелитопольцев. На митингах и собраниях, состоявшихся в начале февраля 1944 года, было решено взять шефство над Мелитопольским узлом и помочь восстановить станционное и путевое хозяйство, паровозное и вагонное депо. За короткое время алтайцы собрали для Мелитополя большое количество запчастей, различного оборудования, инструментов и стройматериалов, а также продовольствия и одежды.

В конце 1943 и начале 1944 годов из железнодорожников Барнаула, Томска, Рубцовки, Юрги и других станций сформировано военно-эксплуатационное отделение и отправлено в Ленинградскую область, на разрушенную Октябрьскую железную дорогу. В тяжелых материально-бытовых условиях, работая по две смены, часто без отдыха и сна, под бомбежкой вражеской авиации железнодорожники-сибиряки метр за метром восстанавливали поврежденные пути, депо, станции, мосты и обеспечивали движение поездов к линии фронта. Работники ВЭО восстановили и пустили в эксплуатацию часть Октябрьской дороги, участвовали в возрождении Ленинградского и Выборгского узлов, отремонтировали участок Луга—Псков и отдельные перегоны на железной дороге Карельского перешейка.

В начале 1945 года руководство Октябрьской магистрали сообщило на Томскую дорогу о героической деятельности военно-эксплуатационного отделения сибиряков. Почти весь личный состав ВЭО, говорилось в письме управления Октябрьской дороги, занесен в «Книгу подарков матери-Родине». Сотни бойцов и командиров отделения награждены орденами и медалями Советского Союза и почетными знаками железнодорожного транспорта.

Большая помощь была оказана и Донецкой магистрали. Еще дымились пожарища в городах и селах Донбасса, а железнодорожники Южно-Донецкой дороги с помощью работников, посланных с Томской дороги, начали восстанавливать пути, цеха и подвижной состав. Коллектив Омской дороги шефствовал над Северо-Донецкой дорогой.

Вступающие в строй действующих прифронтовые дороги способствовали возрождению жизни и восстановлению хозяйства в освобожденных районах страны, а также успешному наступлению Красной Армии. Командующий 1-м Украинским фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин справедливо отмечал, что *«без быстрого восстановления разрушенных отступающим противником железных дорог было бы несравненно труднее, а подчас просто невозможно решать многие важные задачи наступления»*.

Железнодорожники Томской и Омской магистралей оказали братскую помощь в восстановлении промышленности и сельского хозяйства населению Воронежской, Харьковской и Донецкой областей, героического Сталинграда и других городов.

Освобожденные населенные пункты особенно остро нуждались в топливе. Шахтеры по мере возможности отгружали для этой цели уголь, железнодорожники доставляли его на места, все происходило организованно, по указанию вышестоящего руководства, но были и личные инициативы.

В марте 1943 года машинист депо Новосибирск Н.А. Лунин, о котором уже неоднократно упоминалось, на деньги, выданные ему правительством вместе с удостоверением лауреата Государственной премии, закупил 1000 тонн каменного угля и со своей паровозной бригадой доставил это топливо в Сталинград. Партийные организации Томской дороги горячо поддерживали эту инициативу, и вскоре у Лунина и здесь нашлись последователи: каменный уголь на собственные средства купили для отправки на освобожденные от захватчиков территории паровозные бригады А. Дубинина (депо Новосибирск), Г. Мельникова (депо Барнаул), работники станций Мошково, Анжерская и другие коллективы.

Со своими предложениями выступали и женщины. Еще в марте 1942 года домохозяйки Барабинского отделения Омской дороги вызвались вскопать и засеять дополнительные огороды, а выращенные на них овощи отправить населению только что освобожденных районов Московской, Калужской и других областей. К посевной следующего, 1943 года, тысячи сибирячек подхватили этот почин.



Митинг в день Победы, 9 мая 1945 года.
Снимок сделан из здания облисполкома

Подводя итоги работе Омской и Томской дорог в период Великой Отечественной войны, следует отметить, что годы лихолетья не только укрепили моральный дух сибирских железнодорожников, но и вызвали к жизни много ценных начинаний, которые пригодились и в послевоенный период при восстановлении народного хозяйства страны.

Дальнейшее развитие

Закончилась Великая Отечественная война. Пришла пора залечивать раны и переходить на мирные рельсы.

В марте 1946 года первая сессия Верховного Совета СССР (второго созыва) обсудила и утвердила четвертый пятилетний план. В нем предусматривалось первоочередное восстановление тяжелой промышленности и транспорта, без чего невозможно было бы возрождение и развитие всего народного хозяйства, которое в том же 1946 году намечалось перевести на выпуск мирной продукции.

Огромную роль в восстановлении разрушенного хозяйства на территориях, недавно оккупированных врагом, сыграла Сибирь, ставшая в годы войны основной промышленной и сельскохозяйственной базой государства. Именно отсюда, из Сибири, всю четвертую пятилетку шли на запад нескончаемым потоком уже не эшелоны с военной техникой и живой силой, а составы с топливом, лесом, металлопрокатом, станками и оборудованием для восстанавливающихся заводов, тракторами и комбайнами, сельхозпродуктами и потребительскими товарами. Сибирские железнодорожники ехали заново отстраивать дороги Европейской части Советского Союза, а моряки-дальневосточники — прибалтийские и черноморские порты. Ехали домой демобилизованные солдаты, возвращались в места постоянного проживания многотысячные массы эвакуированных. Шли поезда сплошной линией, вслед друг другу. Из-за изношенности железнодорожного пути скорость их не превышала 40–45 километров в час.

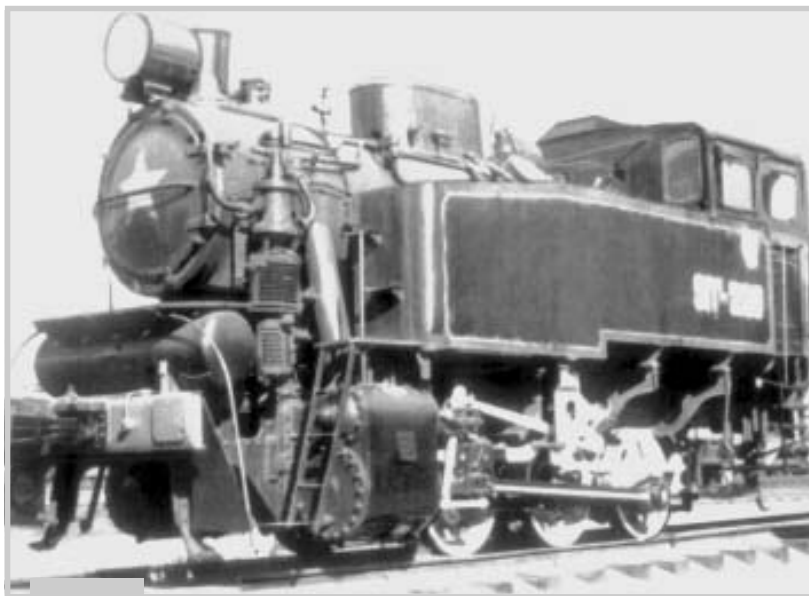
С окончанием войны грузонапряженность и интенсивность движения на Омской и Томской железных дорогах, особенно на главном ходу от Омска до Новосибирска, не только не уменьшились, но еще больше возросли. Неуклонно возрастал объем перевозок, но при существовавшей тогда технической базе железные дороги Западной Сибири с ними едва справлялись.

К тому же наличие одного главного направления (Омск—Новосибирск), как связующей железнодорожной нити между востоком и западом страны, принимающего на себя весь объем перевозок со Средней Азии (через Турксиб) и Кузбасса, еще сильнее перегружало Транссибирскую магистраль.

Не случайно поэтому среди прочих важных и злободневных проблем, касавшихся реконструкции стальных сибирских магистралей, с особой остротой встал вопрос о строительстве дополнительных железнодорожных линий, разгружающих главный ход Омск—Новосибирск.

Их проектирование велось еще в предвоенные годы. А на некоторых участках (например, на одном из звеньев Южно-Сибирской магистрали — участке Алтайская — Артышта) даже начинались строительные работы, но в войну они были свернуты. Зато в послевоенные годы Южно-Сибирская железная дорога стала одной из важнейших строек страны.

В 1947 году строительство Южно-Сибирской магистрали было возобновлено и велось первоначально на двух участках: Артышта — Алтайская и Барнаул — Кулунда. Наиболее сложным оказался восточный участок: линия здесь проходила по сильно пересеченной местности с большим количеством



**Паровоз 9Пи □ 239 установлен в депо Барнаул
в память локомотивщиков, погибших в годы
Великой Отечественной войны**

водотоков, оврагов, скальных возвышенностей. Пришлось возвести 170 искусственных сооружений, тоннель и большой железнодорожный мост через реку Чумыш. Линия строилась с пропускной способностью в шесть пар грузовых и одну пару пассажирских поездов в сутки с паровозной тягой (паровоз ФД). При весе поезда до 3500 тонн расчетная скорость составляла от 20 до 40 километров в час. Линия была оборудована электрожелезнодорожной системой регулирования движения поездов.

Линия Артышта — Алтайская протяженностью 200 километров обеспечила сокращение провоза кузнецкого угля и металла, идущего в районы, расположенные к югу от Барнаула, более чем на 300 километров по сравнению с маршрутами через станцию Инская. Кроме того, являясь восточным участком Южно-Сибирской магистрали, она в то же время стала начальным звеном Средне-Сибирской железной дороги со стороны Кузбасса (Артышта — Алтайская — Среднесибирская — Камень-на-Оби — Карасук — Иртышское — Омск) длиной 812 километров. Начальным западным звеном Средсиба в пределах Западно-Сибирской железной дороги стал участок Омск—Карасук.

Одновременно со строительством участка Артышта—Алтайская в 1947 году началось сооружение линии Барнаул—Кулунда. Но в 1948 году работы временно прекратились и возобновились лишь в 1951 году — уже от Кулунды. Годом позже стройка закипела и со стороны Барнаула. А в мае 1953 года на станции Корчино произошла стыковка. В эксплуатацию же линия Барнаул — Кулунда протяженностью 343 километра принята 19 марта 1954 года. Прошла она в основном через кулундинские степи по сложной для строительства местности. На ее пути потребовалось возвести около сотни искусственных сооружений. Кроме главного хода было построено 80 километров станционных путей.

Поначалу участок Барнаул — Кулунда был рассчитан на движение восьми пар грузовых и одной пары пассажирских поездов в сутки при паровозной тяге. Вес поезда — до 3000 тонн, скорость — до 40 километров в час. Участок был оборудован электрожелезнодорожной системой. Но вскоре после ввода линии в строй стало ясно, что необходимую пропускную способность она не обеспечивает, поэтому решили строить второй путь. (Позже линию Барнаул — Кулунда перевели на тепловозную тягу, автоблокировку и диспетчерскую централизацию).

Сооружение участков Артышта—Алтайская и Барнаул—Кулунда имело очень важное значение: являясь звеньями Южно-Сибирской магистрали, они обеспечивали транспортные связи районов Восточной и Западной Сибири, Северного Казахстана с районами Южного Урала, Нижнего Поволжья и юга европейской части страны. Частично разгрузив Транссиб, новая линия прошла по удаленным ранее от железных дорог районам целинных и залежных земель, а также позволила начать эксплуатацию богатейшего Экибастузского угольного месторождения.

Одновременно с сооружением новых увеличивалась пропускная способность уже имеющихся линий. Достигалось это прежде всего реконструкцией железнодорожного пути. Достаточно сказать, что к началу 1946 года только на главном ходу Томской дороги лежало почти 215 километров дефектных и остродефектных рельсов, требовавших замены. Да еще около 250 километров их имелось на станционных путях. Пришла в негодность и значительная часть (16 процентов на главном ходу и 18 — на станциях) деревянных шпал. Поэтому проводились большие работы по усилению мощности пути: в первую очередь на главном ходу и Кузбасском направлении. Так, в 1946 году началось переустройство пути от Инской до Новокузнецка с использованием тяжелых типов рельсов и щебеночного балласта.

С 1951 года на этих работах стал использоваться путеукладочный кран, созданный инженером В. Платовым. Широкое внедрение путеукладчиков Платова с созданием для них сначала временных, а затем и постоянных звеносборочных баз сделало путевые машинные станции производственными предприятиями индустриального типа. Сборка путевой решетки в стационарных условиях дала возможность повысить уровень механизации путеукладочных работ, повысить их качество и одновременно улучшить условия труда и жизни путейцев. Впоследствии парк дорожно-ремонтных машин постоянно пополнялся, а уровень механизации путевых работ соответственно повышался.

Большое внимание уделялось текущему содержанию пути: проверке его сооружений и устройств, контролю за состоянием рельсовой колеи, а также планово-предупредительному ремонту. Работы по текущему содержанию пути выполнялись в интервалы движения поездов или в технологические «окна». За состоянием пути бдительно следили монтеры механизированных дистанций пути. С околотков, мехучастков и с места жительства они доставлялись к месту работы приго-

родными поездами, дрезинами, а также автолетучками по грунтовым дорогам.

Активно развивалось станционное хозяйство, которое в увеличении пропускной и провозной способности магистрали играло очень важную роль. Если в четвертой пятилетке шла в основном реконструкция старых станций (за период с 1946 по 1950 год появилась только одна новая станция — Московка Омской железной дороги), то в следующем десятилетии новые станции — Заринская, Иртышское, Иня-Восточная, Междуреченск, Мыски, Омск-Восточный, Ребриха и ряд других — стали появляться одна за другой как на линиях давно действующих, так и на только что выстроенных.

Обновлялось вагонное хозяйство железных дорог Западной Сибири. Если в четвертой пятилетке в него было вложено 9 млн. руб., то в пятой — уже 21 млн руб., из них около половины средств ушло на новое строительство. Сооружено за послевоенное десятилетие 120 объектов: в частности, — пункты технического обслуживания (ПТО) на станциях Инская, Черепаново, электроцех пассажирского вагонного депо Новосибирск, компрессорная в вагонном депо Инская, вагоноборочный цех депо Бийск и др. Большая работа проводилась по внедрению средств механизации: мостовых и козловых кранов, эстакад на путях отцепочного ремонта вагонов, кран-балок, автопогрузчиков, тракторов, моечных машин для обмывки деталей и т.д. Регулярно пополнялся сильно износившийся за годы войны вагонный парк большегрузными вагонами новых типов.

Большое значение имело и то, что в 1948 году вагоноремонтные пункты стали вагонными депо и хозрасчетными предприятиями.

Изменения происходили и в других хозяйствах железнодорожных служб. Для увеличения пропускной и провозной способности главного хода Транссиба очень много сделали, например, связисты Барабинской дистанции связи. Так, с целью улучшения оперативной работы поездных диспетчеров на участке Барабинск — Чулымская они впервые на сети дорог страны оборудовали все локомотивы (паровозы) радиостанциями типа ЖР-1. На участке был организован цех поездной радиосвязи, а также радиопроводной канал «локомотив — диспетчер».

Большое внимание уделялось защите железнодорожного полотна от снежных заносов, опасность которых в Западной Сибири всегда чрезвычайно велика. Изучив работу лесозащитных насаждений в условиях Сибири, ученые Новоси-

бирского института инженеров железнодорожного транспорта, профессора А. Комаров, А. Дюнин, Л. Дановский разработали теорию проектирования надежных средств защиты пути от снежных заносов. Работавшие в том же направлении сотрудники геофизической станции, созданной при Управлении Томской железной дороги в 1949 году, предложили новый принцип конструирования защитных лесонасаждений, предусматривавший уменьшенную ширину «кулис» и увеличенную ширину «разрывов» между ними. Здесь же, на станции, разработана новая конструкция переносного щита с уменьшенной площадью просветов для задержания сухого и очень подвижного снега при больших скоростях ветра.

В 1952 году — также впервые на сети железных дорог страны — на участке Барабинск — Чулымская началось внедрение диспетчерского контроля за движением поездов. Оригинальное устройство позволяло диспетчерам фиксировать по свечению ламп движение поездов на участке и оперативно принимать решения при сбое.

На новое строительство и реконструкцию железных дорог в Сибири было выделено в 1946 году 200 млн руб., почти столько же — в 1947 году, в последующие годы отпуск средств на эти цели еще больше увеличился.

Но велись не только строительство и реконструкция стальных магистралей. Остро встала проблема жилья. Значительная часть железнодорожников ютилась в бараках и переоборудованных под жилье вагонах. Чтобы как-то улучшить социально-бытовые условия рабочих, в 1947 году было принято решение о строительстве жилых домов на станциях основных депо с использованием личных сбережений. Так появились дома для машинистов на станциях Промышленная, Топки, Инская (здесь вырастает даже целый поселок в сотню домов) и др., которые становятся для своих населенных пунктов своеобразным «градообразующим» ядром. В том же 1947 году возобновилось и строительство 8-12-18-квартирных домов. Возведением таких вот малоэтажных домов, путевых зданий, бань, тупиков, разъездов, мелких искусственных сооружений, а также капремонтом технических и служебных зданий занимались до 1950-х годов строительно-монтажные конторы Томской и Омской железных дорог. В начале 1950-х годов разворачивается вместе с жилищным и строительство объектов соцкультбыта.

Вместе с производственно-технической и социально-бытовой сторонами жизни западносибирских железных дорог менялась и их организационная структура. Постановлением Совета

Министров СССР от 19 сентября 1946 года («Об организации на железных дорогах отделений железных дорог») на Томской дороге было организовано восемь отделений (Новосибирское, Тайгинское, Инское, Топкинское, Беловское, Новокузнецкое, Барнаульское и Рубцовское) и на Омской — пять (Петропавловское, Омское, Барабинское, Славгородское и Ишимское). Правда, годом позже Рубцовское отделение Томской железной дороги передано Турксибу, в 1958 году его возвратили, и оно вошло частично (участок Алейская — Локоть) в состав Барнаульского отделения. В состав каждого из отделений входили отделы пути, движения, локомотивного и вагонного хозяйства, паровозные, электровозные и вагонные депо, жилищно-ремонтные конторы, погрузочно-разгрузочные конторы, ТЭК и другие хозяйственные единицы, находящиеся в пределах данного отделения.

Несколько позже, в 1954 году, крупные изменения произошли и в структуре строительства на транспорте. Бывший Главжелдорстрой НКПС выделился в самостоятельное Министерство транспортного строительства, а в Министерстве путей сообщения, в свою очередь, появилось главное управление капитального строительства, под начало которого были переданы все строительно-монтажные конторы, переименованные в Дорожные строительные тресты. Так, в частности, появляется Дорстройтрест Томской железной дороги. Его первым управляющим был С. Угрюмов. Через год его сменил Г. Элькес, проработавший впоследствии в этой должности бессменно более двадцати лет. Эта реорганизация для строителей-железнодорожников имела важные последствия: значительно возросли объемы работ, стройучастки пополнились новыми техническими средствами, транспортом и т.д. Бурно начинает развиваться материальная база треста. На станции Болотная заработал завод шлакоблоков, увеличил выпуск продукции Барышевский кирпичный завод, а в мастерских Ленинск-Кузнецка было освоено изготовление пятитонных башенных кранов, которые расходились по всей сети дорог. Это не замедлило сказаться и на результатах. За годы шестой пятилетки Дорстройтрест Томской железной дороги сдал целый ряд объектов соцкультбыта. Принимали участие подразделения Дорстройтреста и в работах по удлинению приемоотправочных путей.

Как и в предыдущие годы существования Транссиба, главной тяговой силой на магистрали в годы четвертой пятилетки оставался паровоз. Первые послевоенные годы на Томской и Омской железных дорогах паровоз выполнял почти всю поездную

работу. Естественно, что паровозники оказались главными действующими лицами в борьбе за увеличение объема перевозок.

С одной стороны, им приходилось помогать паровозами, оборудованием, кадрами восстанавливаемым депо в Европейской части страны, а с другой — в связи с резко возросшим объемом перевозок заботиться об укреплении собственной ремонтной базы. А это — 18 основных и 10 оборотных депо в восьми отделах локомотивного хозяйства, имевшихся тогда на одной только Томской дороге, которым было подчинено еще два с половиной десятка складов топлива, 30 трансформаторных подстанций и около 90 пунктов водоснабжения.

Но паровозники с честью преодолевали трудности: переоборудовали старые депо, строили новые (в 1953 году были открыты основные паровозные депо Тягун и Алтайская, а в 1954 — Леньки), совершенствовали свою работу, стремясь достичь высоких показателей. Тем более, что в этом плане у паровозников Сибири имелись славные традиции, заложенные П. Кривоносом и Н. Луниным. Нашлось кому продолжить их и в четвертой пятилетке. Это прежде всего Павел Дмитриевич Шолкин — машинист-инструктор депо Инская. В 1950-х годах он стал одним из инициаторов почина западносибирских железнодорожников за увеличение межремонтного пробега локомотивов, вождение тяжеловесных поездов, экономии топлива и смазочных материалов. Его труд отмечен государственными наградами, а Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 года за высокие трудовые показатели ему присвоено звание Героя Социалистического Труда. Сегодня его имя носит одна из улиц Первомайского района Новосибирска.

В послевоенные годы широкое распространение получил опыт машиниста Барабинского депо Владимира Ивановича Голенкова. В своей работе он использовал целый комплекс различных приемов, начиная с качественного ухода за паровозом и умелой подготовки его к рейсу и кончая применением передовых методов эксплуатации машины (кольцевые рейсы, скоростная экипировка, вождение поездов без остановок для дополнительного набора воды, экономия топлива и т.д.).

«Хорошо ухаживая за паровозом, увеличивая его пробег, мы одновременно успешно решаем и другую задачу: сохраняя локомотив, добиваемся, чтобы он как можно больше совершал полезной работы», — обобщая опыт, писал Владимир Иванович в своих статьях. Впечатляющие результаты работы машиниста (паровоз В. Голенкова проходил от 350 до 450 километров в сутки и на 2—5 часов сокращал время оборота) циф-

ры эти иллюстрировали красноречивей всего. Благодаря использованию метода В. Голенкова, вес поезда в 1951 году, по сравнению с 1947 годом, поднялся с 1963 до 2108 тонн, а пробег паровоза между плановыми видами ремонта увеличился с 42 до 53 тыс. километров. Метод барабинского машиниста был одобрен коллегией Министерства путей сообщения и рекомендован для внедрения на всей сети железных дорог. Благодаря ему только на Омской железной дороге экономилось за год до девяти млн. рублей.

За высокие показатели в четвертой пятилетке и усовершенствование методов, способствовавших увеличению пробега паровозов, передовому труженику стальных магистралей присуждена Сталинская премия.

Когда началась электрификация железных дорог, В. Голенков освоил профессию машиниста электровоза и продолжал успешно трудиться, показывая высокие результаты.

Не без влияния В. Голенкова широкое распространение на сети дорог получило в 1949 году движение машинистов-«пятисотников», соревновавшихся за достижение пятисоткилометрового пробега локомотива в сутки.

Свои передовики были и в других депо Западной Сибири. Можно вспомнить мастера скоростного вождения тяжеловесных поездов, машиниста паровоза депо Купино А. Парфенова, который только за один 1959 год провел 28 сдвоенных поездов, перевез сверх плана 12 тыс. тонн грузов и сэкономил при этом 115 тонн угля; машиниста-инструктора локомотивного депо Барнаул А. Павлова. Им обоим тоже в 1959 году присвоены звания Героя Социалистического Труда.

По тому же Указу от 1 августа 1959 года Золотые Звезды Героев получили еще ряд лучших работников Томской и Омской железных дорог. Среди них — кузнец депо Барабинск П. Хайленко, систематически выполнявший планы на 200—250 процентов, рабочий Барнаульской дистанции пути З. Загидулин, а также маневровый диспетчер станции Московка Омской железной дороги Н. Жуков. В 1959 году он был удостоен Звезды Героя Социалистического Труда.

Прощание с паровозом

Переход на электротягу в Сибири начался еще до Великой Отечественной войны. После войны перевод железных дорог Сибири на прогрессивные виды тяги продолжился. В 1947

году начаты работы по электрификации участка Инская—Чулымская протяженностью в 143 километра. Технический проект разработан Ленгипротрансом, строительные работы выполняли трест Сибстройпуть и созданная в апреле 1947 года монтажная контора Томской железной дороги. Движение поездов на электрической тяге на этом участке открылось 25 октября 1951 года, а 30 декабря 1951 года все объекты электрификации здесь сданы в постоянную эксплуатацию.

В 1948 году СМП-108 треста Омсктрансстрой приступил к строительству Барабинской ГРЭС. Ее сооружение финансировало Министерство путей сообщения. Без нее невозможна была электрификация самого грузонапряженного участка в мире от Чулымской до Омска.

22 мая 1954 года первая очередь Барабинской ГРЭС введена в эксплуатацию. Параллельно трест Запсибтрансстрой развернул строительство тяговых подстанций, монтаж контактной сети и т. д.

В 1951 году начались строительно-монтажные работы по электрификации участка Чулымская — Барабинск (174 км). При монтаже контактной сети впервые применяется метод раскатки проводов «понизу», разработанный работниками отдела электрификации Омской железной дороги. Новая технология монтажа контактной сети сокращала продолжительность «окон» в графике движения поездов. В апреле 1954 года на этом участке прошел первый поезд с электровозом. Провел его лауреат Сталинской премии, депутат Верховного Совета РСФСР В. Голенков. А 12 мая того же года электрифицированный участок Чулымская — Барабинск сдан в постоянную эксплуатацию.

В 1953 году был сдан участок Куломзино (ныне — Карбышево) — Московка. В 1954 году поезда на электрической тяге пошли от Барабинска до Татарской, а в сентябре 1955 года машинист депо Московка Б. Елисеев электровозом ВЛ22М № 1270 провел первый поезд от Омска до Татарской.

Таким образом, к 1955 году дорога от Омска до Новосибирска была полностью электрифицирована. Причем на электрической тяге шли теперь поезда не только пассажирские и грузовые, но и пригородные.

Этапным для железнодорожного транспорта страны стал 1956 год. В этом году правительство приняло решение о прекращении производства паровозов. В 1956 году состоялся XX съезд КПСС, где электрификация железных дорог признана первоочередной и приоритетной задачей транспортников. В феврале 1956 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР

приняли постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог на период с 1956 по 1970 годы», в соответствии с которым предполагалось перевести на электрическую тягу около 40 тысяч километров железных дорог. К 1971 году протяженность электрифицированных линий должна была увеличиться в девять раз.

Грандиозность поставленной задачи вызвала рост темпов работ по переводу дорог на электрическую тягу, что хорошо видно на примере электрификации железных дорог Западной Сибири. В 1956 году на электротягу переведены западные участки Омской железной дороги: Омск—Исилькуль, Омск—Называевская, а в следующем году приступили к электрификации восточных участков Томской железной дороги. В 1957 году вошли в строй участки Белово—Промышленная и Болотная—Тайга, в 1958-м — Новосибирск—Болотная, а 30 сентября 1959 года — Тайга—Мариинск. К сентябрю 1959 года Транссибирская магистраль в пределах границ нынешней Западно-Сибирской железной дороги была полностью переведена на электрическую тягу.

Наряду с электрической, успешно внедрялась и тепловозная тяга.

В ноябре 1958 года в депо Рубцовка с Луганского завода поступил первый тепловоз ТЭЗ-1025. А первым участком на тепловозной тяге стал участок Кулунда—Леньки—Ребриха, в связи с чем паровозное депо Леньки было реконструировано в тепловозное. В 1959 году на тепловозную тягу переведен участок Алейская—Рубцовка—Локоть. И с этих пор каждый год прибавлялись десятки и сотни километров железных дорог, обслуживаемых тепловозами. Всего же на тепловозную тягу к середине 1970-х годов было переведено почти три тысячи километров. С этого времени вся поездная работа на Западно-Сибирской железной дороге выполнялась прогрессивными видами тяги.

Тепловозная тяга внедрялась преимущественно на периферийных по отношению к главному ходу и менее грузонапряженных участках, а также на большинстве вновь строящихся линий.

Сооружение железнодорожных магистралей приняло после 1956 года еще больший, чем в первые послевоенные годы, размах. В 1959 году поезда пошли от Омска до Карасука, и завершились путеукладочные работы на участке Карасук—Камень-на-Оби. Полностью вся линия от Омска до Среднесибирской (через Карасук и Камень-на-Оби) сдана в эксплуатацию и переведена на тепловозную тягу в 1962 году. К этому же време-

ни относится и строительство линии Междуреченск—Новокузнецк, проложенной к богатым запасам каменного угля. А всего с 1951 по 1961 год только на Томской железной дороге построено 1250 километров новых линий.

Активно строились не только новые магистрали, но и вторые пути на действующих, а также дополнительные станционные пути. Одновременно продолжалась реконструкция путевого хозяйства: использовались более тяжелые типы рельсов (в конце 1950-х — Р-43, в начале 1960-х — Р-50 и в конце 1960-х годов — Р-65), производилась укладка пути на щебеночное основание, одновременно с реконструкцией пути шло оборудование автоблокировкой, современными видами связи и т.д. К примеру, для автоматизации управления движением поездов и станционной работой за период с 1956 по 1970 год оборудовано автоматической и полуавтоматической блокировкой 2760 километров и 780 километров диспетчерской централизацией.

Повышение мощности пути и другие мероприятия, направленные на увеличение пропускной способности, позволили поднять среднюю скорость на электрифицированных участках для пассажирских поездов до 96, а для грузовых — до 82 километров в час; допустимыми скоростями стали соответственно — 120 и 90 километров в час.

Связанная с электрификацией реконструкция самым непосредственным образом коснулась паровозных депо. Они преобразовывались в электровозные, оснащались современным оборудованием, осваивали прогрессивные технологии и методы производства работ по ремонту и эксплуатации локомотивов. Яркими примерами такого «перевоспложения» в образцы современных предприятий железнодорожного транспорта стали депо Московка и Барабинск на Омской железной дороге, Инская и Белово — на Томской. Уровень механизации доходил здесь до 80 процентов.

Первостепенное внимание уделялось, конечно, локомотивному парку, как главной силе железнодорожного транспорта. Но если тепловозов с момента их появления на дорогах Западной Сибири за два десятка лет не сменилось ни одной серии, то парк электровозов обновлялся регулярно.

Не стояло на месте и вагонное хозяйство. В 1956 году открыто вагонное депо на станции Московка, резко улучшившее обслуживание подвижного состава на самом грузонапряженном участке главного хода Транссиба, а в 1961 году — промывочно-пропарочная станция Комбинатская. На станциях Болотная и Татарская организованы пункты подготовки цис-

терн под налив. Всего же в 1956—1961 годах в вагонное хозяйство вложено около 11 млн рублей, в том числе — 4 млн на новое строительство.

В связи с электрификацией в начале 1950-х годов развернулись работы по реконструкции магистральной линии связи. Отечественная, послевоенного выпуска, аппаратура для технологических связей на электрифицированных участках оказывалась непригодной, и ее приходилось менять.

Электрификация и связанный с ней рост технического прогресса на железнодорожном транспорте привели к серьезным качественным изменениям в составе самих железнодорожников.

На дорогах Западной Сибири общая численность работников массовых профессий основных служб увеличилась почти на 30 тыс. человек. При этом относительно небольшом кадровом приросте железнодорожники стали перерабатывать дополнительно огромное количество грузов. И Томская, и Омская железные дороги во второй половине 1950-х ежегодно сверх плана перевозили сотни тысяч тонн. Не в последнюю очередь это было связано с изменением структуры производственного персонала дорог.

Так, на Омской железной дороге число работников локомотивной службы снизилось за десятилетие (с 1950 по 1960 год) активной электрификации на треть. И прежде всего рез-



Торжественное открытие движения на участке дороги Карасук—Камень-на-Оби

ко уменьшилось количество машинистов и помощников машинистов паровозов, поездных кочегаров. Зато численность работников в службе электрификации выросла почти в пять раз.

Механизация погрузочно-разгрузочных работ привела к сокращению числа грузчиков: на Томской дороге — на четверть, на Омской — на 60 процентов.

С увеличением веса грузовых поездов и объемов операций по обработке маршрутов увеличилось количество осмотров вагонов и составителей (на Омской дороге соответственно на 47 и 92 процента, на Томской — на 18 и 82 процента).

Оснащение железнодорожного транспорта более современной техникой, механизация и автоматизация породили ряд новых профессий железнодорожников и сделали ненужными некоторые старые. Сократились, например, или исчезли вовсе многие профессии, связанные с ручным трудом, а вместо них появились другие, связанные с техническим обслуживанием машин и механизмов: водители автопогрузчиков на товарных дворах, мотористы на механизированных дистанциях пути, механики балластировочных машин и т.д. С внедрением автоматического торможения исчезла профессия кондуктора-тормозильщика, механизация сортировочных горок привела к ликвидации тяжелого и опасного труда башмачников.

Новые виды тяги требовали новых профессий: машинистов электровозов и тепловозов, их помощников, монтеров контактной сети, тяговых подстанций. Внедрение же современных средств связи на линиях вызвало увеличение числа работников службы сигнализации и связи.

Начавшийся в послевоенный период технический прогресс способствовал ускоренному росту инженерной прослойки на железнодорожном транспорте. Правда, потребность в инженерах и техниках на дорогах Западной Сибири в 1950-е годы была удовлетворена едва наполовину. В то же время число практиков в руководящем аппарате дорог снижалось, и все больше возрастала роль дипломированных руководителей.

В начале 1950-х годов около трети работников службы пути на железных дорогах Западной Сибири составляли женщины. Росло их число и среди дипломированных специалистов.

Общему повышению профессионального уровня железнодорожников Западной Сибири способствовало расширение сети общеобразовательных школ и различных курсов по подготовке и повышению квалификации. К середине 1950-х годов сложилась система подготовки и переподготовки кадров рабочих и инженерно-технических работников.

Подготовка велась через дневное, вечернее и заочное обучение в вузах и техникумах, на краткосрочных курсах при них. Для ряда руководителей-практиков с 1956 года при транспортных вузах организованы высшие трехгодичные инженерные курсы.

* * *

Переход на прогрессивные виды тяги (прежде всего — электрическую), серьезно отразился на жизнедеятельности железных дорог и потребовал от транспортников совершенно иных подходов к работе, новых методов и технологических приемов, а также особого отношения к более мощной и совершенной современной технике. Чтобы успешно и эффективно работать на тех же, скажем, электровозах, необходимо было научиться водить могучие, в тысячи лошадиных сил, машины, используя все их возможности, учитывая при этом конкретные условия каждого рейса и особенности данного участка.

Некоторые машинисты поняли это еще на заре электрификации железных дорог, о чем говорит, например, передовой для своего времени опыт старшего машиниста электровозного депо Инская И. Сазонова, который, сочетая высокие среднесуточные пробеги с систематическим скоростным вождением тяжеловесных поездов, добился значительного увеличения пробега электровоза между ремонтами.

Работая на электровозе ВЛ22М, И. Сазонов установил оптимальный режим ведения тяжеловесных поездов, сообразуясь с профилем пути, весом поезда и скоростью движения.

Большое значение опытный машинист придавал тому проверенному практикой обстоятельству, что условия вождения тяжеловесных поездов в каждом рейсе нередко изменяются в зависимости от веса поезда, его длины, соотношения крытых вагонов и платформ, температуры наружного воздуха, направления и силы ветра и т. д. Отправляясь в очередной рейс, он на первом перегоне определял прежде всего ходовые свойства ведомого им поезда и, уже с их учетом, вносил в режим вождения необходимые коррективы.

Главными же условиями скоростного вождения тяжеловесных поездов он считал следующие: отказ от помощи толкача; строгий учет конкретных обстоятельств вождения; повышение силы тяги электровоза по сцеплению; максимальное использование мощности тяговых двигателей; правильное применение ос-

лабленного поля тяговых двигателей; умелое управление песочницами и, наконец, качественный уход за электровозом.

Придерживаясь этих правил, машинист-новатор постепенно увеличивал вес поездов и в 1952 году стал водить тяжеловесные составы, вес которых превышал норму на 200 тонн.

Вожделение тяжеловесных поездов по его методу давало значительный экономический эффект. Для распространения этого опыта в электродепо Инская организовано пять стахановских школ, которыми руководили лучшие машинисты-тяжеловесники. К 1953 году более 60 процентов машинистов овладели передовым методом. Пригодился он и в дальнейшем, когда началась сплошная электрификация железнодорожной сети.

Стремление западносибирских железнодорожников полнее использовать технические возможности и конструктивные особенности новой техники привели к рождению в середине 1950-х годов ряда других ценных начинаний: таких, например, как применение при вождении электровозов в сибирских условиях рекуперативного торможения.

Почин сделали работники электродепо Белово. В 1952 году здесь завершалась замена парка электровозов ВЛ19 (первенцев отечественного электровозостроения) на более совершенные ВЛ22М, оборудованные схемой электрического рекуперативного торможения. Но применять его на практике пока не представлялось возможным, поскольку тяговые подстанции не были оборудованы специальными устройствами (инверторами) для поглощения избыточной энергии в контактной сети. Тем не менее, очень хотелось использовать возможности новых электровозов для экономии электроэнергии на тяге поездов.

В начале 1955 года образована инициативная группа из инженеров, машинистов-инструкторов, мастеров цехов во главе с главным инженером депо С. Гинзбургом по изучению возможности применения на участке Белово — Прокопьевск рекуперативного торможения без наличия инверторов на тяговых подстанциях. Подобного опыта в СССР еще не было.

Решение проблемы нашли в четкой организации движения поездов на двухпутном участке с горным профилем пути. Избыточная энергия от рекуперирующего электровоза при следовании поезда по спуску передавалась в контактную сеть соседнего пути и поглощалась электровозом, который вел поезд на подъем. При внимательной работе поездного диспетчера и машиниста задача была вполне выполнимой.

В скором времени опыт беловских электровозников пригодился на новых электрифицированных участках Западно-Сибирской железной дороги, обслуживаемых депо Тайга, Барабинск, Московка, Новосибирск, Инская.

Начальник Томской железной дороги Н.П. Никольский предложил руководству депо Белово рассмотреть идею перехода на способ обслуживания электровозов неприкрепленными бригадами.

Дело это сулило большой экономический эффект, но требовало очень серьезного подхода к его реализации, поскольку опыт подобной работы среди паровозных бригад в начале 1930-х годов — тогда это называлось «обезличкой» — привел к печальным последствиям, и его в 1933 году запретили применять на всех дорогах страны. Запрещающий «обезличку» приказ распространился позже и на электровозы.

В депо идею «обезлички» встретили по-разному. Старшие машинисты — фактические хозяева электровозов — в штыки: ведь «обезличка» являлась своеобразной коллективизацией на железнодорожном транспорте. *«Как же работать, если электровозы станут «ничьими»?!»* — возмущались они. Среди инженеров, мастеров цехов, локомотивных бригад нашлось немало сторонников «обезлички». Поддержали ее и молодые машинисты. Зато работники ремонтных цехов встретили эту идею с тревогой, поскольку теперь именно они становились «хозяевами» электровозов и на их плечи ложилась основная забота об их содержании в надлежащем состоянии. С учетом этого в проекте инструкции по работе сменными бригадами была предусмотрена организация цеха технического ежедневного осмотра электровозов в эксплуатации силами наиболее квалифицированных слесарей-ремонтников.

Первые шаги в этом направлении оказались трудными, что было связано прежде всего с перестройкой психологии локомотивщиков. На электровозах стали разворовывать инструмент, ухудшился уход за машинами, увеличилось число неисправностей электровозов в пути следования. Но понемногу страсти стали утихать. В депо принимались активные меры по улучшению качества ремонта и обслуживания электровозов, начал действовать цех-пункт круглосуточного технического осмотра после каждого рейса, и положение стало улучшаться. Опыт беловчан взялись перенимать другие депо.

Переход на обслуживание сменными бригадами позволил только на дорогах Западной Сибири сократить парк электро-

возов на 10 процентов. Ускорилося продвижение пассажирских поездов, улучшился режим работы машинистов электровозов. И вот уже более сорока лет локомотивные бригады на всех российских железных дорогах продолжают оставаться сменными. Сегодня этот метод внесен во все учебники по эксплуатации железных дорог.

Опыт обслуживания сменными бригадами особенно пригодился при организации работы электровозов на длинных тяговых плечах.

В 1958 году коллективы депо Московка и Барабинск впервые в отечественной практике внедрили новый метод эксплуатации электровозов на длинных тяговых плечах. Эти депо стали обслуживать электровозы на так называемом «большом кольце» от Исилюкля до Чулымской (635 км) сменными локомотивными бригадами. После объединения Омской и Томской железных дорог в единую Западно-Сибирскую тяговое плечо удлинилось до Новосибирска и Инской и достигло 785 километров. Еще более протяженным стало тяговое плечо, обслуживавшее пассажирские поезда, и составило 1543 километра от Кургана до Мариинска.

* * *

Источником многих начинаний, починов, прогрессивных методов работы на железной дороге в послевоенные пятилетки стало социалистическое соревнование. В годы пятой пятилетки оно охватило в различных формах большинство работников железнодорожного транспорта страны.

Достижения машинистов-новаторов способствовали тому, что к середине 1950-х годов каждый второй поезд проследовал тяжеловесным. В связи с чем сортировочные станции должны были перейти к массовому формированию поездов с превышением весовых норм.

Инициатива машинистов заставляла искать новые прогрессивные формы и приемы работы тружеников и других подразделений. В том числе и одной из служб железной дороги — диспетчерской. Благодаря ценным предложениям лучших диспетчеров — лауреатов Государственной премии К. Королевой, П. Судникова и И. Костырко — более ритмичной стала работа станций, равномернее распределялись вагоны по пунктам погрузки и выгрузки грузов, а также по графику выпускались поезда на линию по участкам. Метод К. Королевой — безобгонный пропуск поездов и быстрая обработка их на тех-

нических станциях, а также метод П. Судникова, заключавшийся в комплексном планировании и регулировании поездной работы, ускоряли оборот вагонов и локомотивов, обеспечивали устойчивую работу в зимних условиях и способствовали вождению тяжеловесных составов.

Новаторские методы широко использовались на Омской и Томской железных дорогах. Так, например, диспетчер Ишимского отделения В. Пащенко организовал соревнование за сто процентное проследование поездов по графику. А по инициативе дежурного Инского отделения И. Этенко введено планирование и подготовка поездов сменой, сдающей дежурство, на три первых часа работы принимающей смены. Это позволило ликвидировать срывы отправления поездов, что до тех пор было массовым явлением. Повысилась, в результате, эксплуатационная культура и снизилась себестоимость перевозок.

Непрерывный рост нагрузки на магистралях в послевоенные годы увеличил объем работ сортировочных станций, что, в свою очередь, привело к совершенствованию технологического процесса.

Совершенствование производственных процессов на крупных станциях способствовало повышению маневренности и перерабатывающих возможностей. На одной только Томской дороге оборот вагона против довоенного уровня в пятой пятилетке сокращен более чем на сутки. По этому показателю томские железнодорожники обогнали в то время многие дороги страны.

Одно из передовых предприятий в пятой пятилетке на железных дорогах Западной Сибири, где творческой инициативе трудящихся уделяли особое внимание, — станция Инская. Начальником ее в 1951—1956 годах был И. Важов. Задание пятилетнего плана по формированию поездов коллектив станции выполнил за 4 года и 3 месяца, сверх плана было сформировано около 20 тыс. поездов. Ее коллективу неоднократно вручались переходящие Красные знамена Совета Министров СССР, Министерства путей сообщения, ВЦСПС и Управления Томской железной дороги.

Постоянно возрастающий объем погрузки вызывал острую нехватку вагонов, в связи с чем на Омской и Томской железных дорогах стало широко практиковаться неоднократное использование вагонов под грузовые операции в течение суток.

Высоких показателей достигли службы движения Томской и Омской дорог. В соревновании железных дорог Сибири и Урала Томская дорога заняла в 1955 году второе место, Омская — третье.

В 1955 году железнодорожники Западной Сибири перешли на новую технологию осмотра и ремонта вагонов на пунктах техосмотра и в поездах. Это сократило на 25—30 процентов стоянки поездов, более чем на 10 процентов поднялась производительность труда слесарей. Скоростная организация техосмотров позволила только вагонникам Томской дороги сэкономить к концу пятой пятилетки 1 млн 700 тыс. вагоно-часов. Экономический эффект нового технологического процесса оказался весьма высоким.

Новые подходы к своей работе искали и находили в послевоенные годы путейцы. Они опровергли «теорию» о невозможности выполнения профилактических путевых работ в зимних условиях. Дорожный мастер Вагайской дистанции Омской железной дороги А. Удалов впервые на сети дорог организовал планово-предупредительный ремонт пути в зимнее время, что дало хорошие результаты: обеспечивалась постоянная исправность пути, появилась возможность раньше обычных сроков приступить к летним планово-предупредительным работам. Опыт А. Удалова распространился по всем железным дорогам страны. Новатору в 1951 году присуждена Сталинская премия. Он награжден орденом Ленина и знаком «Почетному железнодорожнику».

Ремонт пути на многих участках сибирских железных дорог затруднялся короткими интервалами движения поездов. Поэтому только при продуманной организации всех работ, при соблюдении определенной технологии обеспечивалось необходимое содержание путевого хозяйства и его хорошее состояние. В этом плане одним из лучших на Томской железной дороге являлся коллектив Промышленновской дистанции. Участок этот имел высокую грузонапряженность, по нему непрерывно шли тяжеловесные составы с кузбасским углем, а потому приходилось прикладывать немалые усилия, чтобы содержать путь в отличном виде. Отдельные участки пути имели идеальное состояние — нулевой балл.

Поэтому за всю пятую пятилетку на Промышленновской дистанции не было ни одного случая ограничения скорости движения поездов. В общесоюзном соревновании предприятий железнодорожного транспорта Промышленновская дистанция пути не раз выходила победителем, получая переходящие знамена МПС, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Используя технологию новаторов, путейцы западносибирских железных дорог, несмотря на трудности, сумели содержать путь в состоянии, обеспечивающем вождение длинно-составных поездов с высокими скоростями.

Достижения передовиков и новаторов использовались при составлении графиков движения поездов: планировались более высокие нормы по весу, участковой и технической скоростям движения, по обороту вагонов и локомотивов.

Высоких показателей добились к середине 1950-х годов ремонтники локомотивных и вагонных депо. Стало обычным перевыполнение норм выработки в ремонтных цехах (например, на Томской железной дороге в локомотивных депо средняя выработка достигала 193 процентов, в вагонных — 167). И это при том, что сами нормы за пятую пятилетку дважды пересматривались. Раньше, чем в других службах, вагонники выполнили пятилетний план. Производительность их труда поднялась почти на 50 процентов.

Увеличение производительности и улучшение качества ремонта вагонов стали возможными благодаря оснащению депо и пунктов техобслуживания (ПТО) новыми механизмами и оборудованием — сварочными линиями и агрегатами, электрическими и гидравлическими домкратами, передвижными козловыми кранами, воздухопроводами, ультразвуковыми дефектоскопами системы Потупина для колесных цехов и т.д., а также внедрению укрупненного безотцепочного ремонта вагонов в поездах.

В 1956 году в вагонных депо и ПТО одновременно с реконструкцией вагоноборочных цехов и переоборудованием подсобных создавались отделения ремонта автосцепки. Это позволило к 1957 году полностью завершить перевод вагонного парка на автосцепку. Продолжал осуществляться перевод на роликовые подшипники, что также способствовало быстрейшему решению поставленной в середине 1950-х годов перед вагонниками дороги задачи — добиться коренного улучшения эксплуатационной работы.

В начале следующей, шестой пятилетки, заявили о себе работники Новосибирского вагонного участка. Для них 1956 год стал годом коренного изменения технологии деповского ремонта пассажирских цельнометаллических вагонов (ЦМВ). Изыскивая дополнительные резервы в ускорении ремонта подвижного состава, коллектив Новосибирского вагонного участка первым на сети дорог СССР разработал и внедрил новый, более прогрессивный технологический процесс деповского ремонта ЦМВ поточным методом. Его внедрение позволило сократить простой вагонов в ремонте на 12,5 процента против нормы, повысить производительность труда на 20 процентов и увеличить выпуск вагонов на треть с одновременным значительным улучшением условий труда работающих.

В 1957 году ПТО были преобразованы в вагонные депо — Новосибирский вагонный участок стал вагонным депо Новосибирск-Пассажирский, превратившись к 1960 году в крупное многоотраслевое хозяйство, куда, помимо собственно пассажирского, вошли грузовое вагонное депо, резерв проводников, а позже (в 1964 году) — еще и линейная контора по обслуживанию пассажиров. В 1959 году здесь была сдана в эксплуатацию первая компрессорная станция, работающая в автоматическом режиме.

Большая работа по механизации и автоматизации производственных процессов шла и в других вагоноремонтных предприятиях дороги. Так, в вагонном депо Тайга, где объем ручного труда в конце 1950-х годов доходил до 95 процентов, в результате обновления оборудования и модернизации, проведенных под руководством начальника депо С. Вакуленко и главного инженера П. Печеня, значительно сократились сроки осмотра и ремонта вагонов, повысилось качество обработки поездов.

Инициатива железнодорожников Западной Сибири ярко проявилась в изобретательстве и рационализаторстве. Только за годы шестой пятилетки было внедрено более 20 тыс. рацпредложений, почти в два раза больше, чем в предыдущую пятилетку. Внедрение рационализаторских предложений позволило получить значительную экономию топлива, строительных и других материалов, повысить производительность труда.

Вот два весьма красноречивых, говорящих об активном участии рационализаторов в производственной жизни



В цехе ремонта электродепо Инская. Июль 1956 г.

дороги, факта, связанных с освоением нефтедобычи в Западной Сибири.

В конце 1950-х годов, когда вступил в строй Омский нефтеперерабатывающий завод, на станции Московка (пока велось строительство промыочно-пропарочной станции Комбинатская) была организована подготовка цистерн к наливу путем холодной «зачистки». Новаторы вагонного депо изготовили передвижную установку, которая, двигаясь рядом с составом цистерн по соседнему пути, отсасывала из них нефтепродукты и воду.

В августе 1959 года сдан в эксплуатацию нефтепровод Омск—Сокур. Поступающий по нему бензин на станции Сокур переливался в железнодорожные цистерны для дальнейшей транспортировки на Восток, в Среднюю Азию и Алтайский край. Для подготовки цистерн под налив бензина дорога получила построенный на Нижнеднепровском вагоноремонтном заводе промыочно-пропарочный поезд № 5. Но в первые месяцы его работы оказалось, что производительность поезда лишь на половину удовлетворяла потребность в цистернах. Группа рационализаторов решила исправить положение и увеличить производственные возможности поезда за счет специальной стационарной вакуумной установки. Она позволила повысить производительность промыочно-пропарочных устройств более чем в два раза.

Говоря о дорожных рационализаторах и изобретателях, нелишне вспомнить Н.Г. Терещенко, всю свою трудовую жизнь отдавшего вагонному депо Болотное (в военные и послевоенные годы он был его начальником). За время работы на транспорте Н. Терещенко много сделал для механизации труда на своем предприятии. Он внес около двух десятков рацпредложений, стал автором двух изобретений. Государство по достоинству оценило заслуги Н. Терещенко, наградив его орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, многими медалями.

Некоторые рационализаторы добивались результатов истине выдающихся. Так, например, механик путевой машинной станции Омской железной дороги Л. Наливайко за время работы в ПМС-22 внес множество рационализаторских предложений по усовершенствованию машин и добился высокой степени использования их мощностей. Рацпредложения Л. Наливайко позволили коллективу ПМС-22 обеспечить самую высокую производительность путеразборочных и путеукладочных поездов. За огромный вклад в развитие железнодорожного транспорта страны и высокие трудовые показатели Л. Наливайко присвоено в 1959 году звание Героя Социалистического Труда. А ряд особо отличившихся рационали-

зателей стали Заслуженными рационализаторами и изобретателями РСФСР.

Для координации, планирования, разработки и внедрения передовых методов труда, прогрессивных технологий, изобретений и рационализаторских предложений в Управлениях железных дорог Западной Сибири созданы в начале 1950-х годов техотделы с БРИЗами, дорожные центры научно-технической информации и пропаганды, дорожные технические библиотеки. Техотделы были созданы в большинстве служб и на всех основных предприятиях. К моменту объединения в 1961 году Омской и Томской железных дорог здесь уже сложилась четкая система работы.

После слияния двух дорог

Начало 1960-х годов отмечено одним очень важным в жизни железных дорог Западной Сибири событием: согласно постановлению Совета Министров СССР за № 400 от 6 мая 1961 года Омская и Томская дороги реорганизованы в единую Западно-Сибирскую с местонахождением Управления в Новосибирске. В ее состав вошли Омское, Барабинское, Новосибирское, Барнаульское, Тайгинское, Беловское, Новокузнецкое, Кулундинское, Карасукское отделения.

Магистраль в 1960-е годы обслуживала Новосибирский, Кемеровский, Омский, Томский, Алтайский экономические и административные районы. В зоне тяготения дороги высоко развиты были добыча угля и железных руд, черная и цветная металлургия, машиностроение, химическая и электротехническая промышленность, производство стройматериалов, легкая и пищевая промышленность. А в сельском хозяйстве интенсивное развитие получило производство зерна и мясомолочное животноводство.

Дорога тесно взаимодействовала с водным транспортом: на реке Обь — по станциям Новосибирск и Барнаул; на реке Томь — по станции Черемошники; на реке Чулым — по станции Асино; на реке Иртыш — по станции Омск.

Образование мощной Западно-Сибирской магистрали самым положительным образом сказалось на дальнейшем ее развитии, которое и в последующие пятилетки продолжалось не менее, если не более бурно, чем в предыдущие 15 лет.

Не прекращалось строительство новых линий. Так, в 1965 году введен в эксплуатацию участок Кызыл-Ту—Иртышское протяженностью 172 километра, который, проходя через сельскохозяйственные районы Северного Казахстана, стал важным звеном Среднесибирской магистрали. Линия эта работала на тепловозной тяге.

Для улучшения выходов из Кузбасса и более эффективного использования линии Тайшет—Абакан—Новокузнецк в 1967 году введена первоклассная магистраль Артышта—Подобас длиной в 130 километров. На электрической тяге, оборудованная диспетчерской централизацией, она благодаря своей мощности позволяла пропускать тяжеловесные поезда.

За пятилетие с 1966 по 1970 год была построена еще одна железнодорожная линия — Асино—Белый Яр длиной 182 километра, предназначенная главным образом для вывоза продукции лесной и деревообрабатывающей промышленности.

Всего же за три десятка послевоенных лет построено около 1700 километров новых линий, что в два с лишним раза больше по сравнению с довоенным периодом. Кроме того, возникли за это же время сотни километров вторых и станционных путей.

Продолжался перевод на прогрессивные виды тяги. За семилетку с 1959 по 1965 год электрифицировано 654 километра, в том числе и участки на переменном токе в 27,5 кВ промышленной частоты Артышта—Алтайская и Барнаул—Черепаново. Так как оба они примыкали к участкам постоянного тока, были построены специальные станции стыкования Артышта-II и Черепаново. Использование переменного тока сократило объем строительно-монтажных работ, сэкономило дефицитную медь, снизило затраты на электрификацию этих участков на 6 млн рублей.

29 сентября 1963 года начальник Западно-Сибирской железной дороги Н.П. Никольский перерезал ленту, открывая движение электропоездов на участке Артышта — Алтайская.

Интенсивное внедрение новых видов тяги продолжалось и в следующем (1966—1970) пятилетии. В эти годы электрифицировано 720 километров линий, в том числе такие как Тайга—Томск, Новокузнецк—Таштагол, Юрга—Топки—Ленинск-Кузнецкий.

На тяговых подстанциях данных участков смонтированы новейшие преобразователи — кремниевые выпрямители и впервые на сети дорог выпрямительно-инверторные преобразователи.

История электрификации дороги тесно связана с именем Леонида Семеновича Панфиля, который возглавил службу электроснабжения в 1959 году. К тому времени размеры движения поездов на участке Омск — Новосибирск превысили мировые показатели, проектных мощностей для обеспечения электротяги не доставало, назрела необходимость срочно усиливать систему электроснабжения с одновременным повышением надежности.

Первое, с чего он начал, — добился создания дорожной электротехнической лаборатории (ДЭЛ), коллектив которой под его руководством (совместно с научными работниками из числа преподавателей ОмИИТа) включился в разработку ряда инженерных задач, насущность которых диктовалась жизнью.

Особо следует сказать об электрификации участка Новокузнецк — Таштагол, который находится в сложных геологических условиях.

Участок прилегает к массиву Горной Шории и южной окраине Кузнецкой котловины, примыкающей к Кузнецкому Алатау. Железнодорожное полотно этого участка проходит в основном по долинам рек. Поэтому одних только выемок здесь почти 30 километров. Кроме того, на линии протяженностью 200 километров имеется около 40 опасных обвальных мест. Главным исполнителем работ на участках Новокузнецк — Таштагол, Артышта — Подобас и ряд других электрифицированных в Кузбассе участков был трест Кузбасстрансстрой.

Участки с меньшими объемами перевозок переводились на тепловозную тягу. Тепловозы стали водить поезда на линиях, соединяющих Западную Сибирь с Казахстаном: Барнаул — Павлодар, Барнаул — Семипалатинск и др.

О темпах и размахе железнодорожного строительства на Западно-Сибирской магистрали и переводе ее на прогрессивные виды тяги достаточно красноречиво говорят следующие цифры.

Если на 1 января 1961 года дорога имела развернутую длину 7177, а эксплуатационную 4900 километров, из которых почти полторы тысячи было электрифицировано, а около 700 переведено на тепловозную тягу, то на тот же период 1971 года развернутая длина дороги составила уже 8325, а эксплуатационная — 5637 километров, из которых 3175 составляли электрифицированные участки и 1475 — участки, переведенные на тепловозную тягу.

Перевод на прогрессивные виды тяги был органически связан с реконструкцией всех элементов железнодорожного хо-

зйства: строились тяговые подстанции, возникали новые электровозные и тепловозные депо, многие участки оборудовались автоблокировкой, на многих станциях удлинялись пути, а стрелки и сигналы переводились на электрическую централизацию. С 1963 по 1975 год более 4 тыс. стрелок на 200 станциях оборудовано электрической централизацией, свыше 900 километров пути — автоблокировкой, около 300 переездов — автоматическими шлагбаумами.

В 1965 году участок Новосибирск — Черепаново первым в Сибири переведен на частичную диспетчерскую централизацию, что позволило повысить пропускную способность линии и безопасность движения, а также уменьшить эксплуатационные затраты. Находясь у пульта управления, поездной диспетчер руководил теперь движением на всем участке. Раньше этим занимались десятки людей, дежуривших на промежуточных станциях и блокпостах. Немного позже диспетчерская централизация введена на участках Барнаул — Ребриха, Артышта — Томусинская и ряде других.

Западно-Сибирская железная дорога первой на сети стала дорогой сплошного централизованного руководства билетными кассами. Совершенствовалась и вокзальная автоматика. Появились автоматические камеры хранения. А в 1973 году в Новосибирске смонтирована билетопечатающая машина «Волхов-2», которая печатала билеты, учитывала денежные поступления, количество проданных билетов, автоматизировала отчетность по пассажирским перевозкам.

Существенные изменения произошли и в связи. За 15 лет на магистрали построено более двух десятков домов связи, в том числе и один из крупнейших на магистрали в Барабинске (1963 год); на 11 тыс. номеров увеличилась емкость дорожных АТС.

Заметно оживилось строительство вокзальных зданий. В период с 1950 по 1960 год на Томской и Омской дорогах построено 7 вокзалов, с 1960 по 1980 год — 15, в том числе и крупный современный вокзал в Кемерово, обслуживающий до 3 тыс. пассажиров ежедневно (1964 год).

Самое активное участие в строительстве железнодорожных и социально-бытовых объектов принимал Дорстройтрест. С объединением двух дорог в его состав вошли Омский, Барабинский и Купинский стройучастки, а в 1962 году ему передан и мостопоезд № 429 треста Мосторемтоннель, ведущий капремонт, реконструкцию и строительство инженерных сооружений железнодорожного транспорта в Западной и

Восточной Сибири. Отошли к Дорстройтресту также Омские дорожные ремонтно-механические мастерские и Омский завод ЖБК. Дорстройтрест превратился в мощную строительную-монтажную организацию.

Таким образом, благодаря усилиям работников различных служб и подразделений Западно-Сибирской магистрали, к 1970-м годам она становится одной из самых мощных дорог в стране и в мире.

Что же способствовало достижению столь впечатляющих показателей? Большое значение, конечно, имели солидные капиталовложения (в 1956—1971 годах они составляли 990 млн рублей), направленные на реконструкцию и развитие магистрали на базе электрификации и внедрения тепловозной тяги, а также оснащение ее современной техникой. Тем не менее, при всей важности денежных вливаний, едва ли сами по себе они могли бы стать двигателем прогресса.

Производственные успехи западносибирских железнодорожников во многом связаны с повышением образовательного и профессионального уровня кадров. В послевоенное время (до 1956 года) учебных заведений на дороге строилось мало. Но со второй половины 1950-х картина существенно меняется. За двадцать лет (до 1975 года) на магистрали построено более двух десятков школ почти на 20 тыс. мест. Несколько десятков тысяч молодых людей смогли получить среднее образование в 36 школах рабочей молодежи без отрыва от про-



Электровоз ЭВ ВЛ22

изводства. ШРМ имелись практически на всех крупных станциях магистрали. На предприятиях и небольших станциях открывались учебно-консультационные пункты. Учеба проводилась даже в поездах — так называемые «школы на колесах». В поездку вместе с поездной бригадой отправлялись один-два учителя, которые проводили занятия с проводниками по школьной программе. Более тысячи человек завершили свое среднее образование именно таким путем.

Надо отметить, что Западно-Сибирская магистраль в 1960—1970 годы по числу ШРМ занимала одно из ведущих мест на сети дорог. А всего же число работающей молодежи с неполным и полным средним образованием выросло в 1960-е годы с 35 до 55 процентов.

В проходившем в эти годы всесоюзном смотре «Каждому молодому труженику — среднее образование» Западно-Сибирская железная дорога стала победительницей.

В 1960-х годах возник на магистрали и новый тип общеобразовательного учреждения — школы-интернаты. Постепенно исчезали путевые казармы, блок-посты, закрывались малодеятельные линейные станции. Это неминуемо приводило к закрытию целого ряда начальных малокомплектных школ. Школы-интернаты давали детям железнодорожников не только начальное, но и среднее образование. Удобно было и родителям, занятым разъездной, сменной, круглосуточной работой. А первая школа-интернат открылась на станции Инская в 1961 году.

Хорошие возможности были и для получения послешкольного образования. Так, количество учащихся на вечерних и заочных отделениях институтов выросло с 400 в 1961 году до 1400 в 1971 году, а в техникумах соответственно с 1300 до 3000. За это десятилетие без отрыва от производства подготовлено 900 инженеров и более пяти тыс. техников, благодаря чему общее количество инженеров и техников увеличилось почти вдвое. Более 120 тыс. работников за тот же период повысили свою квалификацию или получили новую профессию на различных курсах.

Успешное освоение новой техники и новых технологий было также связано с постоянным творческим поиском новых эффективных методов и приемов работы, которые соответствовали бы передовой технике, с поиском скрытых резервов производства. И не случайно в Указе Президиума Верховного Совета СССР о награждении Западно-Сибирской железной дороги орденом Ленина (29 июля 1966 года) сказано, что высшая награда страны вручается ей «за достигнутые успехи в выпол-

нении семилетнего плана перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров», а также «за внедрение в производство передовых методов труда и обеспечение высоких технико-экономических показателей». Тогда же газета «Правда» назвала Западно-Сибирскую дорогу «лабораторией передовых методов труда». Вот некоторые трудовые инициативы и подвиги, которые способствовали внедрению этих самых передовых методов.

В 1964 году Совет ВДНХ присудил Барабинскому отделению Западно-Сибирской железной дороги диплом первой степени. А министр путей сообщения Б.П. Бещев в интервью, опубликованном в январе 1965 года в газете «Гудок», отметил, что «...новый порядок руководства эксплуатацией локомотивов, подсказанный передовым опытом коллектива Барабинского отделения, принес огромный выигрыш». О каком таком «новом порядке» вел речь министр? Работа электровозов на длинных тяговых плечах со сменными бригадами, начавшаяся в конце 1950-х годов, кроме непосредственного экономического эффекта, выявила дополнительные их эксплуатационные ресурсы и послужила толчком к рождению новой инициативы. Барабинские железнодорожники решили добиваться того, чтобы локомотивы находились в «чистом» движении не менее 1000 минут в сутки, что, в свою очередь, позволяло довести среднесуточный пробег до 1000 километров, а производительность увеличить до 2,6 млн тонно-километров в сутки.

Почему была выбрана именно эта цифра — 1000 минут? Сутки, как известно, состоят из 1440 минут, а полезное время работы электровозов на всех дорогах страны составляло тогда в среднем 700 минут. Барабинцы подсчитали, что если полезную работу электровоза довести до 1000 минут в сутки, то только на одном их отделении экономия эксплуатационных расходов составит за год до 280 тыс. рублей.

Но борьба за минуты не стала для барабинцев самоцелью. Как заметил один из диспетчеров отделения, *«электровоз может находиться в движении тысячу минут, но толку мало»*. Необходимо было, чтобы поезда при этом еще и двигались с высокой скоростью. Ведь для достижения 1000-минутного рубежа требовалось, чтобы каждый поезд шел теперь с опережением графика. В связи с чем нужна была хорошая работа не только машинистов, но и всех служб, где бы шли поиски новых приемов и методов труда. Поэтому ремонтники стали бороться за выпуск электровозов с гарантией безаварийной работы, путейцы старались обеспечить дви-

жение с высокой скоростью, дистанции сигнализации и связи в содружестве с путейцами добивались бесперебойной работы устройств автоблокировки, электрической централизации и автоматической локомотивной сигнализации. Сюда, конечно, надо прибавить и правильную организацию работы сборных поездов на участках, поддержание постоянной связи с диспетчерами соседних отделений и дорожными диспетчерами.

Почин барабинцев подхватили все отделения дороги, и это сказалось на общих результатах: на пять часов ускорился оборот вагона, сократился простой на технических станциях, повысился на 140 километров среднесуточный пробег локомотивов и, конечно же, росло время полезной работы электровозов. Впервые 1000-минутная отметка была превышена у барабинских железнодорожников в ноябре 1962 года. У смены дежурного по отделению Ю. Калинина, например, полезная работа составила 1046 минут.

В 1960-х годах диспетчеры явились инициаторами и ряда других интересных починов, например, разработали и внедрили комплексное соревнование за экономию вагоно-часов на своем Новосибирском отделении дороги.

Кто-то образно заметил, что на железной дороге все вертится вокруг оборота вагона. Ведь сократить время оборота вагона (т.е. время от начала одной погрузки до начала следующей) — все равно, что дать под погрузку новые вагоны. С той, правда, разницей, что новые влетят в копеечку, а высвободившиеся раньше срока вагоны дадут экономию. Это хорошо известно каждому железнодорожнику. И борьба за сокращение оборота вагона ведется давно.

В борьбу за экономию вагоно-часов вовлекались все службы — локомотивщики, связисты, путейцы, вагонники, энергетики. Новым стало и то, что сбережение секунд и минут на переработку вагонопотоков взялись планировать заранее. Экономии вагоно-часов сделали одним из показателей успешной работы каждого железнодорожного подразделения и предприятия, каждого работника железной дороги.

Движение за экономию вагоно-часов началось без всякой помпы, в рабочем порядке. Первыми его начали диспетчеры. В ходе соревнования они внедрили ряд интересных технологических новинок. Предложили, например, изменить технологию обработки сборных поездов: переместить местонахождение главного кондуктора с тормозной площадки вагона в кабину машиниста. В этом случае главный кондуктор мог планировать маневровую работу с дежурным по станции по радио. Средняя

экономию времени на производство маневров по новой технологии составляла по каждой станции 22 минуты на поезд, не говоря уж о ликвидации ненужной утомительной беготни вдоль всего состава. Годовая экономия от внедрения этого предложения только по Новосибирскому отделению дороги составила 52 тыс. рублей. И это лишь одно из многих предложений в процессе комплексной экономии вагоно-часов. В целом же инициаторы движения, работники Новосибирского отделения, добились значительного сокращения времени оборота вагона. В 1963—1964 годах производительность вагона выросла на 25 процентов, а общая экономия составила 50 млн вагоно-часов.

Соревнование за экономию вагоно-часов резко сократило время оборота вагона на всей Западно-Сибирской железной дороге. Машинисты электропоездов за одну поездку экономили по 20-25 вагоно-часов, вагонники — по три-пять минут. Внушительен был и общий результат. Например, вагонники станции Инская на одном только Кузбасском направлении стали высвобождать, благодаря этому, для дополнительной погрузки 130 вагонов в сутки.

Почин новосибирцев встретил горячую поддержку дорпрофсожа, техсовета Западно-Сибирской железной дороги, Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза железнодорожников. Инициатива была рекомендована для распространения по сети дорог. И вскоре последователями сибиряков стали многие другие магистрали страны.

Совершенствовалась и внутридорожная технология перевозок. В 1961—1965 годах движенцы Новокузнецкого, Беловского и Новосибирского отделений в содружестве с работниками подъездных путей предприятий разработали и внедрили систему перевозок массовых грузов замкнутыми маршрутами по твердым ниткам графика. Основанная на увязке технологии работы промышленных предприятий и железнодорожников система эта обеспечивала устойчивое выполнение плана перевозок грузов, способствовала ритмичности работы и ускорению оборота вагона. А поскольку самым массовым грузом на Западно-Сибирской железной дороге был уголь (к началу 1970-х годов удельный вес его на магистрали составил 45 процентов всей погрузки народнохозяйственных грузов), особое значение придавалось отгрузке угля отправительскими маршрутами, которая к 1971 году достигла 64 процентов. Определялись размеры маршрутизации на квартал, предстоящие месяц, декаду... вплоть до суточного оперативного ее планирования.

В дальнейшем перевозку массовых грузов замкнутыми маршрутами стали применять и в междудорожном масштабе (уголь с Красноярской дороги — для новосибирских ТЭЦ, кузнецкий металл — на заводы Урала, Экибастузский уголь — в Омск и т.д.).

На основе этого опыта единый технологический процесс работы станций и подъездных путей предприятий был предусмотрен в Уставе железных дорог, утвержденном в 1964 году.

Тогда же впервые на сети дорог были внедрены сквозные комплексные «окна» в графике движения поездов для производства ремонтных и капитальных работ на целых направлениях. Группа работников Управления Западно-Сибирской магистрали под руководством первого заместителя начальника дороги И.Е. Трубникова, при участии ученых транспортных вузов Сибири, разработала организацию основных работ на целое направление Омск — Новосибирск несколькими ПМС в совмещенное «окно». При этом, в зависимости от расстояния, разделяющего фронт работ, совмещенное «окно» смещалось по времени от одного участка до другого. Такие скользящие «окна» на направлении позволяли производить ремонтные работы одновременно несколькими службами. Кроме экономии 400-500 часов в год в графике движения, сквозные «окна» позволяли экономить еще и 200-300 тыс. рублей ежегодно.

В числе главных разработчиков технологии сквозных комплексных «окон» значился П.Т. Семешко, выпускник Новосибирского института военных инженеров транспорта, более четверти века проработавший заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по пути и строительству, заслуженный строитель РСФСР.

Яркой иллюстрацией творческих поисков коллектива Западно-Сибирской железной дороги может служить и всесоюзное соревнование за ускорение разгрузки вагонов, развернувшееся в 1967 году по почину железнодорожников-сибиряков.

В том, что эта инициатива исходила именно от них, нет ничего удивительного, ибо организация четкой и быстрой выгрузки вагонов для Западно-Сибирской магистрали особенно важна и необходима, поскольку 30 процентов погрузки осуществлялось в вагоны, которые здесь же и высвобождались.

Для решения данной проблемы требовалась научно-обоснованная система, твердый график, ритм. Первыми комплексную технологию перевозок массовых сыпучих материалов, в которой погрузка была поставлена в зависимость от

выгрузки, внедрили у себя Новокузнецкое и Беловское отделения дороги.

Накопленный ранее опыт, способствовавший рождению новых начинаний и инициатив, сполна использовали и вагонники. Это хорошо видно на примере вагонного депо Тайга, коллектив которого, модернизировав предприятие, внедрив более современные технологии, сделал его рентабельным, резко сократил долю ручного труда. В октябре 1963 года здесь проведена сетевая школа передового опыта, которой руководил начальник Западно-Сибирской железной дороги Н.П. Никольский. Опыт получил высокую оценку. Вагонное депо Тайга было представлено на ВДНХ. Но не менее важно, пожалуй, и то, что проведение школы в Тайге активизировало коллективы вагонных депо, нацеливало их на новые поиски — прежде всего в области внедрения научной организации труда.

Самым ярким отражением этих поисков стал получивший в свое время широкий резонанс опыт вагонного депо Московка, новаторы которого под руководством начальника предприятия Б. Сторчоуса впервые в мировой практике внедрили в 1965 году поточно-конвейерный метод ремонта ходовых частей и других узлов цистерн на базе автоматических и механизированных поточных линий. В депо Московка впервые механизированы и автоматизированы такие трудоемкие технологические операции, как подъемка вагонов и установка их на специальные опоры, выкатка из-под вагонов тележек, разборка, ремонт и сборка тележек, буксовых узлов, колесных пар, автосцепного и автотормозного устройств. Все это позволяло при сравнительно небольших капиталовложениях и в ряде случаев даже без расширения производственных площадей значительно увеличить выпуск вагонов при сокращенном простое в ремонте, повысить производительность, а за счет механизации ликвидировать тяжелый ручной труд, снизить трудоемкость и себестоимость. В 1963—1970 годах в вагонном депо Московка задействована 21 механизированная поточная линия, а за пятилетие — с 1965 по 1970 год — в вагонных депо Западно-Сибирской железной дороги смонтировано более 180 поточных линий, в результате чего простой вагона в ремонте сократился более чем на двадцать процентов. За счет повышения производительности труда и снижения трудоемкости высвободилось большое число работников.

В ноябре 1965 года прошла сетевая школа по научной организации труда при деповском ремонте цистерн. В работе школы принимал участие министр путей сообщения Б.П. Бещев.

Опыт депо Московка имел важное государственное значение. Он одобрен ЦК КПСС, а решением Коллегии МПС от 12 февраля 1966 года принят для внедрения на всех железнодорожных предприятиях сети дорог страны. К 1967 году он был внедрен в 200 депо, в том числе и на 19 предприятиях Западно-Сибирской магистрали.

В 1968 году опыт вагонного депо Московка демонстрировался на Выставке достижений народного хозяйства в Москве. Б. Сторчоус и главный конструктор И. Шаргин награждены орденом Ленина, а 32 специалиста депо — знаком «Почетному железнодорожнику». Предприятию вручено на вечное хранение знамя ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Коллектив депо стал постоянным членом ВДНХ.

Не меньшего внимания заслуживал и опыт работы Новосибирского вагонного пассажирского депо. В 1966—1970 годах здесь проведен большой комплекс работ по реконструкции цехов и отделений, по механизации и автоматизации производства, совершенствованию технологии ремонта вагонов и их деталей. В эти годы ввели в эксплуатацию поточные линии по ремонту букс и колесных пар, конвейер для транспортировки тележек, моечные машины для роликовых подшипников, колесных пар и тележек вагонов, камеры для окраски и сушки вагонов и т.д. Кроме того, полностью пересмотрен технологический процесс деповского ремонта вагонов: разработаны и внедрены сетевые графики ремонта вагонов и их узлов, введена диспетчеризация производства на современном техническом уровне.

Диспетчеризация, поточность, ритмичность — итог принципиально новой системы деповского ремонта цельнометаллических вагонов, системы, основанной на подлинно научной организации труда.

Работники пассажирского вагонного депо Новосибирск использовали опыт вагонного депо Московка. Творчески переосмысливая этот метод, они реализовали его в полном объеме и добились хороших результатов: к концу 1960-х годов 70 процентов всех ремонтных работ здесь автоматизировано и механизировано, почти на треть увеличилась производственная мощность депо, в то время как в целом по пассажирскому хозяйству дороги она стала больше только на 12 процентов.

Большое значение в деле комплексной механизации и автоматизации ремонта подвижного состава имело внедрение метода сетевого планирования производства, начало которому положено в вагонном депо Новосибирск.

На сетевое планирование и управление перешел в 1968 году целый ряд предприятий Западно-Сибирской железной дороги. Наибольшее распространение оно нашло в локомотивном и вагонном хозяйствах при подъемочном и текущем ремонтах электровозов и тепловозов, а также деповском ремонте вагонов. А с 1969 года по сетевому графику стали работать некоторые подразделения Дорстройтреста в Новосибирске, Белово, Барабинске, путейцы Омской дистанции пути.

Учитывая, что на Западно-Сибирской магистрали все локомотивные и вагонные депо специализированы по видам ремонта и сериям локомотивов, были созданы опорные депо, где и велись работы по сетевому графику с учетом научной организации труда крупноагрегатного ремонта локомотивов и вагонов, а также внедрения поточных автоматических линий по методу депо Московка.

Сетевой график позволил вести непрерывный контроль за ходом производственного процесса и расходом материалов, запасных частей. Применение сетевого планирования способствовало сокращению времени простоя в ремонте локомотивов и вагонов.

Что касается работы Новосибирского вагонного пассажирского депо, то она вызвала повышенный интерес. В 1967 и в 1970 годах предприятие стало участником Выставки достижений народного хозяйства в Москве. Девять работников депо получили медали ВДНХ. А в сентябре 1970 года руководство Министерства путей сообщений на базе этого депо провело сетевую школу по изучению опыта комплексной механизации и автоматизации деповского ремонта вагонов. В работе школы участвовало около двухсот человек с разных дорог страны.

Вот еще один почин вагонников Западно-Сибирской магистрали. В 1968 году на ПТО станции Черкасов Камень родилось движение «За высококачественный осмотр и ремонт вагонов в поездах и отправление их в рейс по гарантийным путевкам». В основе работы этого ПТО лежала взаимозаменяемость и коллективная ответственность за работу каждого. Работники ПТО Черкасов Камень трудились в тесном контакте с движенцами, что позволяло иметь точную информацию о подходе и отправлении поездов и заблаговременно готовиться к ремонту и обеспечивать качественную обработку вагонов. Коллектив ПТО Черкасов Камень трудился под девизом «Каждому поезду — рабочую гарантию».

Об эффективности и качестве своей работы западносибирские вагонники думали постоянно. Это подтверждает, в ча-

стности, и тот факт, что в 1965 году на магистрали появились самоходные вагоноремонтные машины. Сначала на ПТО Барабинск, а затем — и на всей дороге. С их помощью производились подъем, смена подшипников, автосцепок, рессор, пружин, удаление отработанной смазки в буксах, электросварочные работы. На самих же ПТО внедрялось централизованное ограждение поездов, автоматическая система опробования автотормозов, громкоговорящая проводная связь и т.д. А с целью обеспечения безопасности движения поездов начались работы по установке аппаратуры для бесконтактного обнаружения перегретых букс в проходящих поездах (ПОНАБ). Предназначалась она в первую очередь для удлиненных участков безостановочного следования поездов при неблагоприятных климатических и эксплуатационных условиях, влияющих на надежность работы буксовых узлов.

Вагонную службу Западно-Сибирской железной дороги вообще и пассажирское вагонное депо Новосибирск-Главный в частности трудно было бы себе представить без Петра Васильевича Самарского. С 1950 по 1973 год (почти четверть века!) он возглавлял вагонную службу Западно-Сибирской магистрали. За это время вагонникам под его руководством и при самом деятельном участии удавалось не раз достигать впечатляющих производственных успехов и выводить свою отрасль на самые передовые позиции. П. Самарский стоял у истоков многих начинаний. Труд его был по достоинству отмечен орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и другими правительственными наградами.

Эстафету интенсивного внедрения научной организации труда, комплексной механизации и автоматизации приняли у вагонников работники локомотивного хозяйства. В 1964 году в локомотивных депо дороги начались работы по созданию поточных линий, ремонту оборудования локомотивов, механизации рабочих мест и автоматизации отдельных производственных процессов.

Инициатором здесь выступило локомотивное депо Московка, что вполне закономерно, поскольку это крупнейшее депо на дороге, парк электровозов которого выполнял в то время 46 процентов перевозок всей Западно-Сибирской магистрали. В депо была создана группа научной организации труда (НОТ), которая, используя передовой опыт депо Курган, Иркутск, Пермь и др., разработала проект поточных линий. В 1967 году в локомотивном депо Московка построены, смонтированы и пущены в эксплуатацию шесть механизированных поточных

линий для подъемочного ремонта электровозов. В последующие годы смонтировано еще шесть линий и реконструировано восемь цехов. Одновременно с внедрением поточных линий вводилось диспетчерское управление ремонтом и сетевые графики на все виды ремонта электровозов. Все это вместе позволило депо сократить простой электровозов в подъемочном ремонте более чем в два раза, удвоить количество ремонтируемых машин на тех же площадях, ощутимо поднять производительность труда с одновременным улучшением качества ремонта. Уровень механизации работ при ремонте электровозов повысился вдвое.

Для ознакомления с опытом депо Московка Главное управление локомотивного хозяйства МПС провело в августе 1968 года в Омске всесоюзное отраслевое совещание, на котором присутствовали работники всех дорог сети. А в 1970 году опыт локомотивного депо Московка экспонировался на Выставке достижений народного хозяйства. Предприятие награждено дипломом ВДНХ (начальник депо Ю. Лелеков).

В 1970 году поточные линии на подъемочном ремонте электросекций (ремонт тележек, колесных пар, букс, редукторов и др. — всего 15 линий) были внедрены в депо Инская. Это позволило предприятию увеличить пропускную способность цеха подъемочного ремонта электросекций почти на 60 процентов, поднять уровень механизации до 75 процентов и заметно улучшить другие показатели.

Всего же в локомотивных депо Западно-Сибирской железной дороги смонтировано 68 поточных линий и механизированных позиций по ремонту оборудования локомотивов.

2 июля 1966 года в 9.00 из Инской в Черепаново отправился поезд. Вел его машинист Павел Васильевич Попов. Обычный внешне рейс. За исключением одного — машинист отправлялся в поездку один, без помощника. Так начинался эксперимент вождения локомотивов «в одно лицо».

Сама эта идея принадлежала начальнику Западно-Сибирской железной дороги Н.П. Никольскому. Осуществить ее взялись в локомотивном депо Инская (начальник В. Баулин). На собрании инских машинистов суть новой инициативы озвучил машинист П. Нарышев: *«...Меняется техника железнодорожного транспорта. На локомотивах появились отличные помощники — первоклассные приборы, способные контролировать действия машиниста. Наступила пора водить поезда «в одно лицо», без второго человека на электровозе»,* — сказал он.

Водить поезда одному... Такого в депо Инская да и на всей сети дорог еще не было. Но созрели все предпосылки для возникновения этой инициативы. Так, работа электровозников по условиям труда была куда более комфортной, чем когда-то у паровозных бригад. За время освоения электровозов к тому же выросли хорошие кадры. Машинист без специального среднего образования являлся теперь исключением. Даже и с высшим встречались. Правда, сказывался пока психологический барьер, сила привычки. Да и вопросы безопасности играли не последнюю роль. Так что отношение к эксперименту было противоречивое. Поэтому большое внимание при его подготовке уделялось руководством депо разъяснительной работе об особенностях вождения поездов «в одно лицо» в коллективах станций, вагонных депо, дистанций связи и пути, а также воспитательно-психологическим моментам, направленным на утверждение престижности такой работы машиниста.

Впрочем, подготовительные работы велись по всем направлениям. Прежде всего было решено, что работа по новому методу — дело сугубо добровольное. Работающим «в одно лицо» машинистам предусматривалось существенное повышение зарплаты. Вводился медконтроль за здоровьем машинистов перед каждым рейсом. Гарантировался нормальный режим труда и отдыха. Кабины электровозов оборудовались более совершенными приборами. На непредвиденный случай на электровозах смонтирован прибор безопасности, который мог при необходимости автоматически остановить движение локомотива.

Не были забыты высвободившиеся помощники машинистов. Тех, у кого имелись права на вождение электровозов, трудоустраивали машинистами на участок, где работали «в два лица». Других — отправляли повышать квалификацию в Тайгинскую школу машинистов. . .

Наконец, после многих увязок и согласований из управления Западно-Сибирской железной дороги 21 мая 1966 года пришел приказ № 72-Н от 21.05.1966 г. о работе «в одно лицо» машинистов локомотивного депо Инская на электровозах ВЛ8.

Через полгода, 15 декабря 1966 года, на участке Инская—Промышленная (расстояние 201 км) первый поезд «в одно лицо» провел Д. Скударнов. Зима в тот год была очень суровой: столбик термометра падал до минус 45 градусов. Куржак, смешанный с угольной пылью, образовывал на рельсах прочную корку, заставляя электровоз буксовать. И все-таки поездку свою Дмитрий Андреевич Скударнов завершил успешно. За ним последовали и другие машинисты депо Инская.

Вскоре это начинание становится явлением массовым. С августа 1966 года «в одно лицо» начали водить электропоезда (электрички) и машинисты Новосибирского локомотивного депо. Следом перешли на вождение электропоездов «в одно лицо» в депо Барабинск и Омск. К 1976 году на обслуживание по новому методу было переведено на всей Западно-Сибирской дороге, кроме того, еще и 160 маневровых тепловозов. О новом методе заговорила пресса. Не всегда, правда, тон выступлений был благожелательным. Находились и такие, кто утверждал, что «дальнейшее изучение и расширение работы «в одно лицо» нецелесообразно». Хотя опыт работы, напротив, выявил ряд преимуществ этого метода.

Во-первых, надежно обеспечивалась безопасность движения поездов, что подтверждалось снижением брака в поездной работе по вине машинистов. Во-вторых, значительно повысилась у машинистов трудовая дисциплина. Ну и, наконец, только в одном Инском локомотивном депо удалось за время эксперимента сэкономить почти 300 тыс. рублей фонда заработной платы.

Экспериментальная работа в депо Инская продолжалась до 1969 года. И все это время в Министерстве путей сообщения не утихала дискуссия о том, кого надо сокращать в поездной бригаде: главного кондуктора поезда или помощника машиниста электровоза (исходя из опыта депо Инская и депо других дорог). Несмотря на общие положительные результаты работы по-новому, все-таки было принято решение о сокращении главного кондуктора. В результате к осени 1979 года эксперимент был свернут. Вождение электропоездов «в одно лицо» на Западно-Сибирской железной дороге продолжалось до октября 1981 года (почти 15 лет). Но неожиданно по указанию ЦТ-МПС, без какого-либо серьезного обоснования, оно было отменено. Тем не менее, тридцать лет спустя, вопрос о работе «в одно лицо» снова возникнет на повестке дня...

...Плюс электрификация

В 1970-е годы Западно-Сибирская железная дорога входила с хорошими показателями. Среди 26 дорог страны она занимала первое место по объему грузовых и четвертое — пассажирских перевозок, не имея равных в мире по грузонапряженности и густоте движения. Скорость движения поездов и средний вес поезда тоже были выше, чем на других магистралях СССР.

В девятой пятилетке (1970—1975 гг.) Западно-Сибирская железная дорога работала по-прежнему успешно.

Достичь этого удалось отчасти за счет дальнейшей реконструкции и технического перевооружения магистрали. Укладывались вторые пути — в частности, на Среднесибирском направлении (Омск — Карасук — Алтайская), где в девятой пятилетке было уложено 732 километра. Развивалось локомотивное хозяйство. Проводилась замена на более мощные электровазны ВЛ10. Построен цех профилактического осмотра тепловозов в Карасуке. Появились новые тяговые подстанции, пункты подготовки пассажирских поездов. В вагонных депо продолжали внедрять поточные линии. Большие работы проводились по усилению путевого хозяйства: все основные направления переведены на тяжелый балласт, а на ряде участков уложен бесстыковой — «бархатный» — путь. В 1972 году Западно-Сибирская магистраль стала самой восточной дорогой, где началась укладка бесстыкового пути на железобетонных шпалах. Активное участие в этом новом для сибирских железнодорожников деле приняли ученые Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, профессора М. Боченков, Н. Карпущенко, В. Грищенко, которые, помогая путеицам, разрабатывали рекомендации по содержанию «бархатного» пути с учетом экстремальных климатических условий Западной Сибири. Немалое внимание уделялось дальнейшему развитию опорных станций и грузовых дворов крупных железнодорожных узлов. Строились так же новые и реконструировались существующие контейнерные площадки.

И все-таки, в отличие от предыдущих пятилеток, когда рост грузооборота и других производственных показателей Западно-Сибирской железной дороги был связан по большей части со строительством новых линий, реконструкцией имеющих, с переходом на прогрессивные виды тяги и т. п., почти весь прирост перевозок в девятой пятилетке осваивался за счет повышения производительности труда (а она за пятилетку увеличилась почти на 20 процентов) и эффективного использования подвижного состава. А для этого нужно было изыскивать новые резервы. И они находились.

Так, новаторы локомотивного депо Тайга (начальник депо В. Дубницкий) нацелили усилия на более полное использование резервов рекуперативного торможения и за счет этого экономить электроэнергию на тяге поездов. Тайгинцам в их начинании помогали сотрудники Омского института инженеров железнодорожного транспорта. Депо Тайга стало своеобразной

школой применения рекуперативного торможения и экономии электроэнергии на сети железных дорог страны. Депо получило Диплом всесоюзной Выставки достижений народного хозяйства, а группе его работников вручены медали ВДНХ.

Там же, на станции Тайга, в начале 1970-х годов осуществлен комплекс технических и технологических мероприятий по сокращению простоя вагонов. Из технических усовершенствований наиболее эффективным оказалось удлинение путей маршрутного парка, что позволило беспрепятственно пропускать четный транзитный вагонопоток и давало существенную экономию средств.

Один из дежурных по станции Инская, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Н. Касьянов добивался высоких показателей в работе, не только умело используя высокую техническую оснащенность станции, но и благодаря широкому применению скоростной обработки грузовых, транзитных и своего формирования поездов. Использование этого метода давало значительный технико-экономический эффект и сокращало простой вагонов на 5-10 минут.

Достойный вклад в эти достижения был внесен дежурной по парку формирования поездов Н.А. Карповой. Без малого сорок лет отдала Нина Андреевна родной станции, на ее счету более ста поощрений от руководства отделения и управления дороги, а в 1986 году инициативная труженица удостоилась звания Героя Социалистического Труда.

Свои резервы более производительной работы нашли и на станции Прокопьевск, где за пятилетку отправили дополнительно в том же подвижном составе свыше 2 млн тонн угля. А приемоудатчик станции Прокопьевск В. Долгополова выступила с инициативой соревнования за максимальное использование вместимости и грузоподъемности вагонов. Опыт работы этой станции распространился по всей сети дорог.

Но проблема полной загрузки каждого вагона решалась не только на станциях. На шахтах, выдающих угли мелких фракций, стали использовать катки-уплотнители. Впервые их применили в 1968 году по рекомендации сотрудников Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. Они нашли широкое распространение, а для равномерной загрузки угля в вагоне применяли разравниватели.

Немало новшеств внедрено в организацию перевозки и обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах. Получили признание фирменные поезда «Сибиряк», «Томич», «Алтай»,

«Иртыш». Большие удобства создавала широко внедренная диспетчеризация продажи билетов, когда пассажир с любой промежуточной станции мог получить место в проходящем поезде. На вокзале станции Новосибирск-Главный стало практиковаться руководство продажей билетов из единого центра. Впервые на сети дорог внедрена радиосвязь билетных касс с бригадами пассажирских поездов, находящихся в пути. Автоматизирована справочно-информационная служба.

Большое значение имело внедрение на Западно-Сибирской железной дороге автоматизированных систем управления, что было тесно связано со становлением и развитием Дорожного центра научно-технической информации (ДЦНТИ). Центр возник в 1969 году на базе Дорожного дома научно-технической информации и пропаганды, созданного на Томской железной дороге в 1939 году. В задачи ДЦНТИ входило: регулярное обеспечение руководителей и специалистов дороги информацией о передовых технологиях и достижениях по приоритетным направлениям развития дороги; распространение информации о новых технологиях, передовом опыте и технических новшествах, разработанных предприятиями дороги; содействие внедрению научно-технических и технологических новшеств, оперативный учет и анализ результатов.

Поиск внутренних производственных резервов велся не только целыми коллективами железнодорожных служб и подразделений, но и отдельными их членами на своих рабочих местах. Вот как, например, организовывал движение поездов на своем участке Чулымская — Новосибирск один из лучших поездных диспетчеров Западно-Сибирской железной дороги, Герой Социалистического Труда Петр Семенович Енин.

Прежде всего П. Енин досконально изучил техническое оснащение своего участка, особенности работы каждой станции. В руководимой им диспетчерской смене он старался закрепить не только движенцев, но и вагонников, связистов, путейцев. П. Енин регулярно участвовал в совещаниях по анализу графика движения поездов, проводимых в локомотивном депо и кондукторском резерве. Выезжал он и туда, где велись путевые работы. Все это помогало в руководстве сменой.

Примеры подобного рода можно множить и множить. Естественно, что передовой опыт и методы не оставались без внимания. Они изучались и принимались на вооружение. Для широкого их распространения и внедрения на предприятиях Западно-Сибирской железной дороги ежегодно проводилось мно-

жество школ передового опыта, в которых обучалось от 10 до 14 тыс. железнодорожников.

Большое развитие получило рационализаторство и изобретательство. За одну только восьмую пятилетку (1965—1970) внедрено более 40 тыс. рационализаторских предложений, которые дали экономию около 18 млн рублей.

На повышение эффективности производства и выявление дополнительных резервов серьезное влияние оказывали различного рода соревнования и движения, которых немало было в 1960—1970 годах на сети дорог. Самым массовым и значительным среди них стало движение за право называться коллективами и ударниками коммунистического труда. Зародившееся в октябре 1958 года в локомотивном депо Москва-Сортировочная, оно нашло широкое распространение не только на железнодорожном транспорте, но и в других отраслях народного хозяйства.

Движение за коммунистический труд получило распространение и на Западно-Сибирской магистрали. Одними из первых на дороге в октябре 1958 года в борьбу за право называться коллективами коммунистического труда вступили комплексная бригада по ремонту электровозов локомотивного депо Московка, руководимая мастером Ю. Лелековым, и колонна электровозов машиниста-инструктора Г. Ахматовского. Взятые на себя повышенные обязательства в честь XXI съезда КПСС они успешно выполнили и стали коллективами коммунистического труда. А Ю. Лелекову в 1959 году присвоено звание Героя Социалистического Труда. В 1959 году звания «коммунистических» удостоились и некоторые другие производственные коллективы Западно-Сибирской железной дороги.

Немалый вклад в улучшение работы магистрали, в том числе и в совершенствование производственного учета, внесла ее финансовая служба. Разработанный ею в 1965 году метод комплексных ревизий Западно-Сибирской железной дороги был одобрен Финансовым управлением МПС и рекомендован всем дорогам сети. А со второго полугодия 1967 года Западно-Сибирская железная дорога одна из первых (вместе с Горьковской и Свердловской) включается в экономический эксперимент по новой системе планирования и экономического стимулирования, по которой вместо фонда предприятия были созданы фонд материального поощрения, фонд жилищного строительства и социально-культурных мероприятий, а также фонд развития производства.

За восьмое пятилетие Западно-Сибирская магистраль девять раз занимала первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании с присуждением знамен Совета Министров, ВЦСПС, МПС и ЦК профсоюза железнодорожников, 240 раз удостоены были этих высоких наград передовые предприятия дороги. За это же время около 70 тыс. железнодорожников было отмечено всеми видами поощрений, а 1332 работника дороги награждены орденами и медалями. Среди них звание Героя Социалистического Труда были удостоены осмотрщик вагонного депо Барнаул Г. Борушко (23 февраля 1966 года), машинист электровоза локомотивного депо Барнаул В. Докукин (4 мая 1971 года) и осмотрщик вагонов вагонного депо Новосибирск Ф. Шалин (4 марта 1976 года).

Последние пятилетки

В 1976 году ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976—1980 годах». Были определены участки, подлежащие электрификации за намеченный период. На Западно-Сибирской дороге это оказался весь Среднесибирский ход, построенный в 1962—1963 годах, общей протяженностью 787 км.

В августе 1976 года утвердили проектно-сметную документацию. Участок Омск — Иртышское электрифицировался на постоянном токе, а остальные три (по линии Иртышское — Карасук — Камень-на-Оби — Среднесибирская) — на переменном токе напряжением 27,5 кВ. Таким образом, станция Иртышское оказалась на стыке постоянного и переменного токов.

Впервые в истории Западно-Сибирской железной дороги напряжение питающих ЛЭП на этих участках было 220 кВ.

28 декабря 1979 года приняты в постоянную эксплуатацию участки Входная — Иртышское и Среднесибирская — Камень-на-Оби, а через год — участки Иртышское — Карасук и Камень-на-Оби — Карасук.

Всего на электрификацию Западно-Сибирской железной дороги в десятой пятилетке выделено 100 млн рублей, но израсходовали из этой суммы только 86 млн.

Семидесятые годы явились сложным периодом в работе железнодорожного транспорта. Непосредственные трудности, с которыми сталкивались железные дороги, усугублялись про-

явлениями застойных тенденций в народном хозяйстве, что отражалось на результатах производственной деятельности заводов транспортного машиностроения.

Освоение растущих объемов перевозок в эти годы характеризовалось замедлением роста среднего веса грузового поезда. Его прирост за год, который в предыдущее десятилетие составлял 37–38 тонн, в 1971–1975 годах снизился до 23 тонн, а в 1976–1980 годах — до 18 тонн. Одновременно из-за перегруженности железных дорог снижалась средняя скорость грузового движения и увеличивался удельный расход топлива и электроэнергии на перевозки. Естественно, что дороги нуждались в более мощных и экономичных локомотивах, однако промышленность ничего не могла предложить железным дорогам, поскольку таких локомотивов в серийном производстве еще не было.

Между тем в постановлении 1976 года отмечалось, что трудности в работе железнодорожного транспорта связаны не столько с нехваткой транспортных средств и техники, сколько с недостатками в планировании перевозок и использовании подвижного состава. Дисциплина и организация труда, по мнению правительства, тоже были не на высоте. Поэтому железнодорожников призывали к мобилизации так называемых «внутренних резервов».

Согласно постановлению, первым делом следовало увеличить пропускную и провозную способности железных дорог на грузонапряженных направлениях. Намечалось повысить скорости движения как пассажирских, так и грузовых поездов, увеличить средний вес последних. За годы десятой пятилетки железные дороги страны должны были получить 386 тыс. грузовых и 16 тыс. пассажирских вагонов.

Что касается транспортного машиностроения, то здесь планировался выпуск 8-осных полувагонов и цистерн высокой грузоподъемности (до 125 т), специализированных вагонов для перевозки зерна, муки и минеральных удобрений, контейнеров большой грузоподъемности.

В период с 1952 по 1978 год широкое распространение получили вагоны-хопперы, главное достоинство которых заключалось в том, что их конструкция позволяла механизировать процесс погрузки и выгрузки. Широкое использование хопперов повысило производительность труда и резко снизило затраты на погрузку и разгрузку. Например, трудоемкость процесса разгрузки зерна стала в 10 раз ниже, что освободило от тяжелого физического труда много грузчиков.

В целом в развитие вагонного хозяйства дороги только за первые три года десятой пятилетки было вложено более 20 млн. рублей, а всего до конца пятилетки были построены и сданы в эксплуатацию такие важные объекты вагонного хозяйства, как пункт экипировки пассажирских составов на станции Барнаул, техническая станция экипировки пассажирских поездов в Кемерово, механизированные пункты подготовки полувагонов под погрузку на станциях Трудоармейская и Междуреченск.

В 1977—1978 годах в вагонных депо Томск-II и Новокузнецк-Сортировочный построены современные колесно-роликовые цеха, а в вагонном депо Новосибирск — специализированный цех для ремонта вагонов с использованием поточно-конвейерных линий.

В 1976 году началась реконструкция вагонного депо Белово, где за счет перепланировки цехов, создания комплекса по подготовке вагонов к ремонту, широкого внедрения средств механизации и прогрессивной технологии на всех участках восстановления вагонов была создана мощная индустриальная база для «оздоровления» полувагонов в объеме деповского ремонта. Деповской ремонт полувагонов был организован на поточно-конвейерной линии, имеющей 9 позиций с диспетчерским контролем и комплексной системой управления качеством труда. Годовая программа ремонта полувагонов при том же штате и площадях с 1975 по 1978 год увеличилась в 2,2 раза, простой вагонов в ремонте снизился на 40 процентов, а себестоимость ремонта одного вагона — на 11,1 процента. Уровень механизации увеличился почти в два раза и составил 80 процентов.

В годы десятой пятилетки получили развитие пункты подготовки вагонов под погрузку на станциях Кийзак, Новокузнецк-Восточный, Асино, Кулунда. Производилась реконструкция депо, строились и совершенствовались сборочные, деревообделочные и другие цеха. На многих станциях были построены типовые двухэтажные здания пунктов техобслуживания, столовые на 50–150 человек, общежития на 200–400 мест, химчистки для обработки спецодежды железнодорожников.

27 октября 1978 года состоялось расширенное заседание службы вагонного хозяйства Западно-Сибирской железной дороги на тему «Опыт внедрения разработок дорожной лаборатории при реконструкции предприятий вагонного хозяйства и оснащении их средствами механизации». Мероприятия по повышению уровня механизации работ при ремонте вагонов в депо и совершенствованию технологических процессов на пунктах подготовки их к перевозкам позволили увеличить объем оздоров-

ления вагонов всеми видами ремонта на 37 процентов, а также значительно улучшить подготовку вагонов к перевозкам, обслуживание поездов на пунктах техобслуживания и обеспечить рост производительности труда на 15 процентов.

С целью ускорения технического прогресса в вагонном хозяйстве дороги и внедрения новых способов ремонта подвижного состава при службе вагонного хозяйства была создана конструкторско-технологическая лаборатория. В эту дорожную лабораторию вошли восемь инженерных групп, которые занимались разработкой и внедрением передовых технологий и современной оснастки для депоовского ремонта грузовых и пассажирских вагонов при подготовке их под погрузку или в рейс.

Лаборатория не только разрабатывала планы перспективного развития вагонного хозяйства, но и определяла эффективность технического перевооружения различных предприятий Западно-Сибирской железной дороги. Специальная экспериментальная группа занималась изготовлением образцов разработанных в лаборатории новых механизмов, приспособлений и другой техники. Патентная группа исследовала патентно-технические материалы более чем 20 стран мира по 60 крупным темам. Только в 1978 году здесь оформлено шесть заявок на изобретения и более 1200 рационализаторских предложений.



Электровоз ЭВ ЧС2

Неоценимый вклад в деятельность лаборатории внес главный конструктор И.А. Шаргин, в течение многих лет он был здесь главным генератором идей.

В 1979 году для лаборатории построили специальный трехэтажный корпус, расположившийся на территории Новосибирского пассажирского вагонного депо — одного из крупнейших предприятий пассажирского комплекса Зауралья. Возглавлял в то время здешнее деповское хозяйство инициативный инженер А.К. Калласс. Именно он взял на себя основной груз забот, связанных и со строительством здания, и с надлежащим техническим оснащением всех звеньев лаборатории. Не на один день также не отвлекались от этих многообразных забот и начальник вагонной службы магистрали Б.Ф. Сторчоус и начальник Новосибирского отделения дороги П.Ф. Мысик.

Объединенные усилия энтузиастов, их настойчивость и хозяйственная сметка обеспечили своевременный ввод в эксплуатацию в составе лаборатории механического цеха, сборочного и слесарного участков, конструкторского бюро с богатейшим патентным фондом, множительного отделения с ротаторным, светокопировальным и электрофотографическим участками. Не забыты были и соответствующие бытовые помещения для сотрудников. В результате лаборатория стала плацдармом для создания дорожного конструкторско-технологического бюро, специалисты которого взяли на себя разработку новых способов ремонта всех типов вагонов, как и средств механизации и автоматизации трудоемких процессов при деповских работах.

Результат не замедлил сказаться: количество цельнометаллических пассажирских вагонов, ежегодно ремонтируемых в деповских условиях, перевалило за тысячу, а с текущего отцепочного ремонта стало возвращаться за год в строй действующих более двух с половиной тысяч единиц подвижного состава.

Объемы перевозок за десять лет на Западно-Сибирской железной дороге (после объединения Омской и Томской дорог) возросли вдвое. Резкое увеличение размеров движения не могло не отразиться на работе сортировочных станций, в том числе Инской. Расположенная на пересечении Транссиба с грузонапряженными направлениями на Кузбасс и Барнаул с последующим выходом на Турксиб, она приняла на себя большую часть сортировочной работы.

На Западно-Сибирской железной дороге Инскую называли «Фабрикой маршрутов», «Школой починов», но самым точ-

ным названием было «Сердце дороги». Именно здесь рождались инициативы, которые чуть позже подхватывали на других дорогах страны. Инская проверяла деловые качества своих руководителей, их знания, авторитет, умение работать с коллективом. Одним из таких командиров производства являлся В.В. Сажин.

В бытность В.В. Сажина главным инженером коллектив Инской напряженно искал способы сделать работу станции ритмичной, особенно при роспуске вагонов. Совместно с учеными НИИЖТа производственники разработали комплексный план развития и совершенствования работы узла, который предусматривал кардинальные меры по улучшению работы всех служб. Опыт инчан получил широкое распространение, авторы проекта удостоились медалей ВДНХ СССР, а В.В. Сажин в 1966 году получил орден Трудового Красного Знамени и Золотую медаль ВДНХ.

Станция прекрасно поработала и в девятой пятилетке — 17 Знамен МПС, Знамена ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Опыт внедрения комплексного плана и организации соревнования на Инской стал достоянием железнодорожников всей страны, демонстрировался на ВДНХ, а В.В. Сажин, теперь уже начальник станции, был награжден второй Золотой медалью, дипломом 1 степени и премирован автомашиной «Москвич». По итогам пятилетки в 1975 году В.В. Сажин награждается еще одним орденом Трудового Красного Знамени, удостоивается почетного звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» и нагрудного знака «Почетному железнодорожнику».

После разукрупнения Западно-Сибирской железной дороги и выделения из ее состава Кемеровской железной дороги для Инской на какой-то период настали трудные времена, отлаженный механизм начал давать сбои. Но не случайно здесь всегда поддерживалась инициатива снизу. Почин коллектива только одной комплексной бригады нечетной сортировочной горки, возглавляемой В. Кузьминым, сразу после внедрения дал заметный эффект. Его подхватили локомотивщики, вагонники, диспетчеры, одобрило бюро Новосибирского обкома КПСС, и он получил официальное название: «Экономия времени на каждой производственной операции — рабочая гарантия перевозкам одиннадцатой пятилетки».

Уже к началу десятой пятилетки Западно-Сибирская железная дорога, имея эксплуатационную длину 5938 км (4,3 процента от сети всех железных дорог страны), осуществляла 7,5 процента общего объема погрузочных работ; значительную часть

грузов составляло природное сырье: нефтепродукты, черные металлы и, конечно же, каменный уголь (26,6 процента). Грузонапряженность превышала здесь среднесетевую вдвое и продолжала непрерывно увеличиваться, прежде всего за счет роста угольной промышленности Кузбасса. Интенсивно рос объем работ, выполняемых дорогой; управлять ею становилось все сложнее. В связи с интенсификацией использования железнодорожных линий резко возросла и густота движения: количество поездов на единицу пути увеличилось в сравнении с 1960 годом в 2,5 раза. Информационная нагрузка диспетчеров, соответственно, превысила норму в 1,2-2,1 раза. Диспетчерский аппарат успевал только фиксировать ситуацию с поездами, а для ее обдумывания не хватало времени. Из-за этого возникали ошибки в пропуске поездов, в их очередности — и, как следствие, потери участковой скорости.

Объемы работ превышали возможности дороги. Для увеличения длины и веса поездов необходимо было реконструировать около сорока станций с удлинением приемо-отправочных путей до 1050 м полезной длины, построить новые железнодорожные линии: Малиновое Озеро — Локоть; глубокий обход Новосибирского узла Топки — Падунская — Черепаново, Анжерская — Барзас. Для развязки вагонопотоков требовалось построить новую сортировочную станцию Укладочный, усилить мощности сортировочных станций Инская, Алтайская, Входная, Кулунда. Понадобились дополнительные главные пути Дедюево — Буреничево (2-й путь), Барнаул — Алтайская (3-й и 4-й пути с мостовыми переходами через Обь), Обь — Чик (3-й путь), мостовой переход через Томь на перегоне Кийзак — Междуреченск, пункты подготовки полувагонов под погрузку в Егозово и на разъезде 55 км участка Топки — Кемерово — Барзас, колесные мастерские вагонного депо Тайга, пункты технического осмотра локомотивов на станциях Белово, Кемерово, Междуреченск.

Нужно было произвести реконструкцию локомотивных депо Алтайская, Инская, Белово, Тайга, Рубцовка, вагонных депо Ленинск-Кузнецкий, Новокузнецк-Сортировочный, Рубцовка, а также железнодорожных станций и подъездных путей Минуглепрома СССР. Остро встали и вопросы социального плана на станциях и в поселках МПС и Минуглепрома.

Без решения этих и других вопросов возрастающие объемы перевозок — в первую очередь угля — освоить было практически невозможно. Кемеровский и Новосибирский обкомы КПСС поддержали предложения руководства дороги и Куз-

бассуглепрома. Эти предложения вошли в специальное постановление Совета Министров СССР от 20 апреля 1978 года «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в Кузнецком угольном бассейне в 1978—1980 гг.». На уровне МПС и Совета Министров СССР был установлен жесткий контроль за исполнением всех пунктов этого постановления.

Встал вопрос о разукрупнении Западно-Сибирской железной дороги. Три отделения — Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое — были выделены из ее состава; на их базе 1 апреля 1979 года образовалась Кемеровская железная дорога. К ней отошло около трети всей эксплуатационной длины Западно-Сибирской дороги, треть основных фондов, более половины погрузки, 78 процентов отправления грузов, 23 процента грузооборота и 22 процента пассажирооборота.

На Западно-Сибирской после выделения Кемеровской дороги осталось пять отделений (Омское, Барабинское, Новосибирское, Алтайское и Карасукское).

Рассматривая Западно-Сибирскую дорогу уже в новых границах, необходимо отметить, что по выполняемому объему работ, а также по многим другим важным показателям (техническим и экономическим), которые красноречиво говорят о высокой эффективности железнодорожного транспорта Сибири, можно с уверенностью сказать, что дорога по-прежнему занимала ведущие позиции в сравнении с другими дорогами страны.

Большая доля грузов теперь уже Кемеровской железной дороги шла на запад через Западно-Сибирскую дорогу, не только не уменьшаясь, но постоянно нарастая. В целом за десятую пятилетку грузооборот Западно-Сибирской железной дороги вырос на 17 процентов. Однако в связи с тем, что отделения дороги, на которых выполнялись наибольшие объемы погрузки, вошли в состав Кемеровской железной дороги, Западно-Сибирская магистраль стала по преимуществу транзитной. Теперь ее главной задачей было обеспечить быстрое продвижение поездов и добиться максимальной эффективности использования подвижного состава.

Для достижения этих целей коллектив Западно-Сибирской железной дороги использовал передовой опыт работы предприятий Московской железной дороги. Опыт этот состоял, главным образом, в увеличении веса и длины грузового поезда. Так, например, работники станций Называевская и Исилькуль начали регулярно пополнять на 200–300 тонн неполные по весу поезда, следующие транзитом с других дорог, с тем, чтобы использовать возможности современных

локомотивов на полную мощность. Это позволило сократить число поездов и даже экономить до 10 локомотивов в сутки, что было очень важно для перенапряженного главного хода Западно-Сибирской железной дороги.

Подлинными энтузиастами нового большого дела стали работники Инского железнодорожного узла. На сортировочной станции Инская теперь ежедневно формировали до 20 поездов повышенного веса, которые успешно водили машинисты Инского локомотивного депо. Рекордный вес сформированного в то время состава достигал 6049 тонн!

Опыт москвичей стали использовать и на других отделениях дороги. Так, машинисты депо Карасук Б. Киселев и А. Доценко строго по графику провели состав порожняка, длина которого в полтора раза превысила длину обычного грузового поезда. Почин поддержали коллективы станций Комбинатская, Искитим, Рубцовка, Новосибирск-Западный, Инская. Уже в первый месяц организации движения поездов-«тяжеловесов» по методу москвичей на Западно-Сибирской железной дороге было сформировано более восьми тысяч составов, вес которых превышал шесть тысяч тонн. А к концу 1979 года средний вес грузового состава увеличился на 55 тонн.

К концу десятой пятилетки на счету локомотивных бригад Западно-Сибирской железной дороги было более 18 тысяч поездов повышенного веса и увеличенной длины, так что средний вес поезда теперь на 15 процентов превышал среднесетевые показатели.

Совершенствовалось и само локомотивное хозяйство. В годы десятой пятилетки железнодорожный транспорт страны продолжал получать восьмиосные двухсекционные электровозы нового поколения ВЛ10 и ВЛ80. К тому же ВЛ10 имел схему рекуперативного торможения, позволяющую на спусках возвращать в энергосистему часть энергии.

Кроме того, на железную дорогу уже с 1976 года начали поступать электровозы серии ВЛ10у и ВЛ11, дающие широкие возможности повышения веса поездов. Для замены электровозов серии ВЛ60к в депо Алтайская уже в мае 1979 года поступила первая сплотка электровозов ВЛ80т. Стали поступать новые мощные электровозы ВЛ80с и на вновь электрифицируемое Среднесибирское направление. Первая их сплотка с завода прибыла в депо Алтайская и Карасук. Со станции Алтайская через Среднесибирскую и до станции Камень-на-Оби первый состав с электровозом ВЛ80т на Западно-Сибирской дороге провёл машинист депо Алтайская Д. Гришаев.

Участок Иртышское — Входная протяженностью 165 км, электрифицированный на постоянном токе, обслуживался электровозами ВЛ10, приписанными к депо Московка. На станции Камень-на-Оби был организован пункт подмены локомотивных бригад. Тепловозы ТЭЗ депо Карасук стали водить поезда на вновь построенном участке Малиновое Озеро — Локоть протяженностью 111 км.

Для дальнейшего развития локомотивного хозяйства Западно-Сибирской железной дороги в 1979—1980 годах выполнен ряд работ по капитальному строительству. Так, например, построили сборно-разборное здание типа «Плауэн» для пунктов технического осмотра локомотивов в депо Рубцовка, бытовой корпус в депо Московка; была введена в эксплуатацию столовая в депо Барнаул, закончена реконструкция здания депо Омск со сменой перекрытия и переустройством смотровых канав с приспособлением их для технического обслуживания и текущего ремонта тепловозов.

С марта 1980 года организован текущий ремонт тепловозов серии ТЭМ в локомотивном депо Новосибирск, а также полная экипировка, техническое обслуживание и текущий ремонт новых электровозов ВЛ80 в депо Карасук.

10 марта 1981 года издан приказ начальника дороги, где говорилось о замене электровозов ВЛ8 на ВЛ10у, а ВЛ60к — на ВЛ80в. Предполагалась также замена тепловозов ТЭЗ на 2ТЭ10В, а ТЭ2 — на 2М62, организация текущего ремонта и технического осмотра электровозов ВЛ80 в депо Карасук. Вводился в эксплуатацию пункт техосмотра электровозов на станции Иртышское.

Все вышеперечисленные меры позволили обновить локомотивный парк и значительно укрепить базу для его содержания и ремонта.

В годы одиннадцатой пятилетки в локомотивном депо Барабинск родилась инициатива «От 1000 минут полезной работы локомотива — к 3 млн тонно-километров брутто его производительности в сутки». Начало этой инициативы относится еще к 1960-м годам: тогда была поставлена цель добиться 1000 минут полезной работы локомотива в сутки. Теперь железнодорожники подошли к тому, что показатель времени не мог уже в полной мере характеризовать рациональность использования электроподвижного состава. К локомотиву можно было прицепить разные по весу поезда или отправить его вообще без поезда; немаловажное значение имела и скорость.

Главный резерв роста производительности локомотивов железнодорожники видели в повышении среднего веса поезда,

технической и участковой скоростей, а также в устранении случаев брака в поездной и маневровой работе, в том числе и по вине локомотивных бригад. Локомотивщики обратились ко всем работникам дороги с предложением поддержать их начинание, взяться всем вместе за это доброе дело. Эта инициатива, как и многие другие, получила всестороннюю поддержку.

Ежегодно на Западно-Сибирской железной дороге утверждалась специальная программа технических, технологических, экономических и социальных мероприятий, целью которой было обеспечить выполнение государственного плана железнодорожных перевозок.

Новое на Западно-Сибирской

В десятой пятилетке в хозяйстве дороги все более широкое применение получает вычислительная техника. В 1976 году работники локомотивного хозяйства совместно с работниками дорожного вычислительного центра внедрили новый метод диагностики состояния дизелей по результатам спектрального анализа масла с обработкой данных на ЭВМ. Эта диагностика позволяла обнаружить скрытые неисправности механизмов и



Электровоз ЭВ-ЭП1 с поездом «Россия» —
Москва—Владивосток

тем самым предупредить возможные поломки локомотивов во время работы. С помощью ЭВМ можно было выдавать необходимые рекомендации для своевременного и целенаправленного проведения техобслуживания и ремонта машин с учетом их фактического состояния и данных прогнозирования. На компьютере делался теперь точный прогноз ресурса безотказной работы локомотивов.

От внедрения нового метода диагностики на Западно-Сибирской железной дороге в первый же год получен экономический эффект 65 тыс. рублей.

Восьмидесятые годы характеризовались интенсивным внедрением в производство автоматизированных систем управления (АСУ). На Западно-Сибирской железной дороге станция Московка оказалась первой сортировочной станцией, где стали внедрять АСУ.

В начале 1980 года первая очередь АСУ была внедрена. А 28 октября того же года на станции провели первую дорожную школу — совещание по ознакомлению с работой АСУ станции Московка. Участникам школы демонстрировали работу новой системы, правильную подготовку и передачу телеграмм-натурок, возможные ошибки и их исправление в исходной информации, действия операторов в диалоге с ЭВМ. Активное участие в работе школы принимали руководители станций Омского узла, начальники и операторы технических контор станций Входная, Инская, Алтайская, где в ближайшие годы также планировалась установка ЭВМ и внедрение АСУ.

В 1970—1980 годах много внимания уделялось развитию грузового хозяйства дороги. Строились крупные механизированные грузовые дворы на станциях Омск-Восточный, Клешиха, Прокопьевск, реконструировались грузовые дворы в Барнауле, Бийске, вошли в строй десятки повышенных путей и платформ, внедрялись новые технологии с применением вычислительной техники. Ежегодно вводилось более ста единиц грузоподъемных механизмов. Все это позволило начать с 1980 года перевозки в большегрузных контейнерах.

В начале одиннадцатой пятилетки железнодорожники Новосибирского транспортного узла увеличили объемы отправляемых грузов, участковую и техническую скорости поездов, сумели улучшить выполнение графика движения и несколько ускорить оборот вагона.

Однако в работе предприятий железнодорожного транспорта оставалось и немало проблем, которые служили сдерживающим фактором в развитии народного хозяйства. В поисках

выхода из создавшегося положения смежные предприятия и те, кто пользовался их услугами, решили объединить свои усилия. В некоторой мере этому объединению содействовало совершенствование комплексного межотраслевого соцсоревнования. Состояло оно в следующем: ежегодно транспортные предприятия заключали особые договоры о соревновании, в которых предусматривалось сокращение простоя вагонов, судов и автомобилей, переключение короткопробежных перевозок с железной дороги на автотранспорт, а грузов в параллельных направлениях с железной дорогой — на водный транспорт; перевалка грузов приурочивалась к открытию навигации, обговаривались и другие меры.

Межотраслевое соревнование за лучшее использование транспортных средств в Новосибирске зародилось еще в начале 1960-х годов: тогда его инициаторами выступили коллективы станции Новосибирск-Товарный и Новосибирского речпорта. С 1975 года в соцсоревнование включились автомобилисты Западно-Сибирского территориально-транспортного управления (автоколонна № 1231). В созданный координационный совет Новосибирского транспортного узла вошли руководители речпорта, отделения дороги и представители автопредприятий.

С 1978 года к соревнованию присоединились коллективы транспортных узлов Томска, Барнаула. Был создан межотраслевой координационный совет в составе заместителей начальников дороги, парохозяйства, территориально-транспортного управления, начальников грузовых служб, представителей дорпрофсоюза и баскомфлота.

На основе единого технологического процесса доставки груза от места отправления до места назначения, который требует согласованной работы железнодорожной станции и порта, велось совместное сменно-суточное планирование деятельности на разных участках. Деловое содружество и взаимное доверие позволили совместить выполнение коммерческих и грузовых операций работниками станций и порта. К примеру, выгрузка вагона в порту шла теперь без участия железнодорожников. Предусмотренная «скользящая» специализация путей станции Новосибирск-Товарный, подбор вагонов станцией Новосибирск-Главный осуществлялись согласно сменно-суточному плану перевалки грузов. По предложению работников станции были частично реконструированы железнодорожные и подкрановые пути. Это позволило разделить ввоз на причалы тяжеловесных, лесных и тарно-штучных грузов.

Зимой операции по выгрузке тарно-штучных, контейнерных грузов, леса, угля и их выдача новосибирским предприятиям и организациям, не имеющим подъездных путей, осуществлялась железнодорожниками именно через речной порт. Это давало возможность освободить погрузочные площадки на железнодорожных станциях, более равномерно в течение всего года использовать крановое хозяйство, а также решить проблему грузчиков. При этом железнодорожники получали от смежников конкретную помощь в течение всего навигационного периода.

Новые возможности использования подвижного состава открыла комплексная система эффективного использования вагонов, разработанная на Львовской железной дороге. Новосибирское отделение дороги заключило с различными железнодорожными предприятиями 27 соглашений по внедрению этой системы. Меры были нехитрые, но эффективные: повышение загрузки вагонов, развитие контейнерных и пакетных перевозок, улучшение информирования о подходе грузов. Львовскую систему стали внедрять на предприятиях Новосибирска — таких, как химзавод, комбинат хлебопродуктов № 2, хлебомакаронное объединение «Обь». Активно использовали прямые договоры с промышленными предприятиями города и области работники объединения «Новосибирскпромжелдортранс».

В одиннадцатой пятилетке потребности народного хозяйства заметно возросли, в основном за счет развертывания производственной кооперации и ускоренного освоения восточных и северных районов страны. Большая нагрузка должна была лечь именно на транспорт.

Замечательный вклад во внедрение прогрессивных технологий и техническое усовершенствование внесли инженеры станции Инская. В техническом творчестве в 1978 году приняло участие 37 человек. Ими подано 33 рационализаторских предложения, 30 из них внедрено в производство с общим экономическим эффектом 69 000 рублей.

Были и другие положительные примеры. На станции Болотная смена, возглавляемая старшим осмотрщиком вагонов Н. Зайцевым, выступила с инициативой о коллективной ответственности за высокое качество обработки вагонов и гарантию сохранности грузов при перевозке. Новую, бригадную организацию труда вагонников поддержали локомотивщики, работники станций, путейцы.

К концу десятой пятилетки грузооборот Западно-Сибирской железной дороги составил 6,5 процента от всего грузо-

оборота сети железных дорог СССР. Безусловно, показатель этот считался очень высоким, поскольку превышал среднесетевые показатели более чем в два раза, а по главному ходу — даже в шесть раз! Грузооборот дороги был больше, чем у железных дорог Англии, Франции, ФРГ и Италии, вместе взятых. Практически по всем показателям Западно-Сибирская являлась одной из самых мощных дорог СССР. Вес поезда превосходил средние показатели по стране на 20 процентов, производительность вагона — на 50 процентов, локомотива — на 32 процента. Производительность труда была выше среднесетевой на 27 процентов, а себестоимость перевозок — почти на 40 процентов ниже. В этом состояла заслуга как опытных руководителей, так и рядовых тружеников дороги, выступавших с различными нововведениями, идеями, починами.

Столь крупный прирост грузооборота был освоен в основном за счет загрузки Среднесибирского хода. Возрос он, главным образом, на Алтайском и Омском отделениях дороги. Более трех четвертей всех грузов, перевозимых Западно-Сибирской железной дорогой, были транзитными; следовали они в основном с востока на запад страны.

Наибольший прирост составили перевозки хлебных грузов. Одновременно с этим снизилось отправление нефтепродуктов (за счет сокращения налива сырой нефти), лесных грузов (их заготовка тоже сократилась), а также цемента, часть перевозок которого внутри Новосибирской области переключилась на автотранспорт.

В конце десятой пятилетки рост объема грузоперевозок несколько приостановился в связи с образованием Кемеровской железной дороги. Это повлияло на выполнение качественных показателей использования подвижного состава. Замедлился оборот вагона, снизились производительность локомотива, участковая скорость, возросло время простоев вагонов на технических станциях.

В развитие дороги за годы десятой пятилетки государство вложило 317 млн рублей. За счет этих средств построили и ввели в действие новую железнодорожную линию Малиновое Озеро — Локоть протяженностью 111 км на тепловозной тяге (начало эксплуатации — 1981 год). Эта соединительная линия сократила пробег грузов на 420 км по сравнению с направлением Карасук — Барнаул — Локоть. Она явилась замыкающим звеном магистрали Татарская — Кулунда — Локоть, создавшим кратчайшую транспортную связь Восточного Казахстана и юга Алтайского края с Уралом и европейской

частью России. На эти же средства построили вторые пути на отдельных перегонах участка Инская — Черепаново протяжением 17 км с развязками в узле и третьим мостовым переходом через реку Иня.

Появилась новая сортировочная станция Входная с механизированной горкой, развивалась станция Новосибирск-Западный с сортировочной горкой, что позволило разгрузить Новосибирск-Главный. Были выполнены работы первой очереди развития станции Алтайская, осуществлена централизация стрелок и сигналов на станциях Входная, Рубцовка, Новосибирск-Западный и др., созданы цеха подъемочного ремонта, профилактики и технического осмотра в локомотивном депо Карасук. На станции Клевшиха построен механизированный пункт обращения большегрузных контейнеров.

В конце 1970-х годов в Новосибирске стали вводить новый метод почасовой доставки билетов на дом, прием заказов на которые осуществлялся предельно просто — по телефону. Ежедневно на доставке билетов работало до шести автомобилей. С 1981 года в бюро заказов билетных касс была введена специальная форма обслуживания по предварительной продаже билетов инвалидам войны. Все граждане этой категории, проживающие в Новосибирске, были зарегистрированы в бюро заказов через военкоматы и отделы социального обеспечения. На каждого существовала индивидуальная карточка с личными данными: получалась целая картотека. Заказы принимались на отдельный телефон. Каждый инвалид получал специально отпечатанную открытку с указанием порядка приема заказов и сроков их исполнения. Кроме того, сведения о новой форме обслуживания появились на телевидении и в печати.

Для наиболее полной информации о поездах на вокзале создан целый комплекс информационной техники — например, автоматизированная схема железных дорог СССР в кассовом зале, справочные установки с разнообразными таблицами (в них указывались маршруты следования поездов, пункты пересадок, цены на билеты, время отправления), которые можно было листать нажатием кнопок. У транзитных касс находилось расписание движения поездов на Запад, Юг и Кузбасс со световыми указателями, загорающимися за три часа до отправления поезда. Автоматическое табло помогало узнать о наличии свободных мест на поезда в день отправления. Наконец, решилась проблема постоянных очередей возле окошечек справочных бюро: в 1970—1980 годы на вокзале был организован единый справочный центр.

Вычислительный центр дороги совместно со службами и предприятиями внедрил ряд задач второй очереди АСУ по совершенствованию оперативного управления перевозочным процессом, повышению надежности технических средств и улучшению использования подвижного состава. Дальнейшее развитие получила техническая база. Тогда в эксплуатацию ввели ЭВМ третьего поколения ЕС-1022, две ЭВМ ЕС-1010 на станции Москва.

Активно развивалась и механизация путевых работ.

Высокая грузонапряженность и, как следствие, интенсивность эксплуатации рельсов приводила к быстрому их износу. Интервалы движения поездов на самых напряженных участках составляли всего 5-6 мин. В такой ситуации очень трудно было найти время для проведения ремонтных работ. Технологические «окна», предоставляемые путеям, составляли всего несколько часов. Вот почему в начале 1980-х годов был взят курс на механизацию текущего содержания пути. Инженерам и конструкторам удалось создать комплекс высокопроизводительных машин и механизмов, способных в короткие паузы между поездами выполнить большой объем работ. Многие машины, созданные в СССР, не имели аналогов за рубежом. К началу 1980-х годов на магистралях страны появились современные мощные путеукладчики, снегоуборочная, землеуборочная и другая техника — всего более 30 различных агрегатов. Машинный способ текущего содержания пути позволил



**Главное управление Западно-Сибирской железной дороги
в Новосибирске**

снизить затраты труда в 2–3 раза. Одним из таких агрегатов был мощный укладочный кран; он мог уложить за час 750 м пути.

Одной из самых трудоемких операций было содержание скреплений рельсов, уложенных на железобетонные шпалы. В процессе эксплуатации гайки крепления постоянно раскручивались из-за вибрации, возникающей во время движения поездов. И завертывать их вручную было крайне сложно — ведь на каждом километре пути насчитывалось 16 тысяч гаек. Поэтому специалисты создали путевой моторный гайковерт, предназначенный для автоматического завертывания, отвертывания и смазки гаек и болтов. Непрерывно двигаясь по рельсам, машина обрабатывала в час около 1 км пути. Гайковерт обслуживали всего три человека, и это заменяло труд почти 100 ремонтников.

В зимнее время железнодорожникам немало хлопот доставляли снежные заносы. Для борьбы с ними на перегонах успешно применялись плуговые и роторные снегоочистители. На станциях широко использовались снегоуборочные поезда. Они состояли из головных машин и нескольких вагонов. Чистка пути производилась при помощи вращающегося барабана. Снег попадал на продольный транспортер и направлялся в вагоны. Разгружали их в тупике при помощи поперечного транспортера.

Проходили испытания и готовились к выпуску и другие агрегаты — например, балластно-уплотнительная машина, которая окончательно протрамбовывала балласт, что значительно повышало устойчивость пути. Одновременно эта машина подбирала излишки щебня в свой бункер, а затем добавляла его там, где обнаруживался недостаток.

Капиталовложения в объекты непроизводственного назначения составили в десятой пятилетке 51 млн рублей. Основная часть этих средств была израсходована на строительно-монтажные работы: теплофикацию и газификацию жилых помещений, постройку водопровода и канализации. Всего в эксплуатацию введено 208200 квадратных метров жилой площади. Строились дошкольные детские учреждения, школы, больницы и поликлиники.

В 1977 году недалеко от станции Новосибирск-Главный сдан в эксплуатацию Дворец культуры железнодорожников.

Важным событием в истории Западно-Сибирской железной дороги стало создание исторического музея. Датой его рождения можно считать 3 марта 1980 года, когда начальником дороги И.Е. Трубниковым подписан приказ об открытии музея.

По данным на 1 января 1981 года Западно-Сибирская железная дорога располагала жилым фондом общей пло-

щадью 2 378 500 квадратных метров, 452 магазинами, 114 столовыми, 54 общеобразовательными школами, 148 дошкольными учреждениями. Дороге принадлежало также большое количество домов культуры и клубов, библиотек, спортзалов, стадионов и пионерских лагерей. Однако строительство всех этих объектов все же отставало от намеченного плана.

На улучшение охраны труда за эти годы было выделено около 6,5 млн рублей. В санаториях, домах отдыха, пансионатах и турпоходах побывало более 40 700 работников дороги; все оздоровительные мероприятия проводились за счет средств социального страхования.

При общих положительных результатах в работе дороги в течение пятилетки выявлялись и возникали новые проблемы. Темпы экономического развития регионов, по которым проходила железная дорога, опережали темпы развития пропускной и провозной способности дороги. Перерабатывающие возможности станций, погрузочно-разгрузочные мощности не могли полностью удовлетворить нужды хозяйств Западной Сибири. Кроме того, по-прежнему оставался перегруженным главный ход дороги Новосибирск — Омск, и особенно переход через Иртыш у Омска. Пропускная способность последнего составляла 189 пар поездов в сутки, в то время как проходило здесь более 200. Ограниченными были также пропускные возможности однопутных участков Кулунда — Барнаул, Кулунда — Малиновое Озеро — Локоть, станций Алтайская, Бийск, Татарская, Кулунда, Карасук, Иртышское, Кзыл-Ту. С большим напряжением работали сортировочные станции Инская, Москвка, Входная; стыковая станция Болотная оказалась недостаточно развитой. В вагонном хозяйстве оставляла желать лучшего ремонтная база Среднесибирского направления; отставали работы по реконструкции вагонных депо Алтайская, Рубцовка, Инская, Омск; недостаточно быстро шел капитальный ремонт пути. Давало о себе знать и слабое развитие промышленного железнодорожного транспорта. Оборот вагона был замедлен, задание по снижению времени простоя вагонов выполняло лишь одно отделение дороги — Алтайское.

В 1980-х годах ситуация на Западно-Сибирской железной дороге стала постепенно улучшаться. Завершив десятую пятилетку, коллектив дороги приступил к осуществлению мероприятий по досрочному выполнению плана и заданий 1981 года: благодаря принятым мерам удалось обеспечить выполнение плана по отправлению грузов на 100,4 процента, в том числе хлебных — на 103 процента, черных металлов — на

101,4 процента, каменного угля — на 103,3 процента. Главный же резерв обеспечения перевозок — оборот вагона — ускорился по сравнению с 1980-м годом на семь часов. Были перевыполнены задания по таким важным показателям, как участковая скорость, простой вагонов под одной грузовой операцией, уровень маршрутизации и т.д.

Исходя из основной задачи транспорта, на правительственном и высшем партийном уровне было принято решение, что в одиннадцатой пятилетке необходимо улучшить структуру подвижного состава, обеспечив более широкую его специализацию, повысить безопасность движения поездов, осуществить техническое перевооружение железнодорожного транспорта, увеличить пропускную и провозную способности железных дорог на грузонапряженных участках, ускорить перевод парка грузовых вагонов на роликовые подшипники; увеличить выпуск цистерн и специализированных вагонов.

Многие из этих задач решены уже в первые два года пятилетки. Во-первых, повысилась надежность вагонного парка, оснащенного роликовыми буксами, возросла средняя грузоподъемность вагона. Во-вторых, улучшилось использование подвижного состава.

В 1980-е годы был выполнен большой объем работ по технологической оснастке перевозочной работы, увеличению пропускной способности и перспективному развитию дороги с учетом современных требований.

В 1983 году только в первые пять месяцев отправили сверх плана более миллиона тонн грузов. Лучшее, чем в прошлом году, выполнялись качественные показатели использования вагонов.

Внедрение инициативы машиниста Инского локомотивного депо В. Бабенкова и диспетчеров Новосибирского отделения дороги позволило железнодорожникам области сэкономить около 80 млн кВт/ч электроэнергии и 490 т дизельного топлива. Почин В. Кузьмина, внедренный на 97 предприятиях дороги, дал экономический эффект более миллиона рублей.

Работой по интеграции науки и производства на Западно-Сибирской железной дороге руководил общественно-научный исследовательский институт (ОНИИ). Так, например, в одиннадцатой пятилетке в содружестве с учеными института была разработана региональная программа «Наука — железнодорожному транспорту». Цели ее состояли в улучшении использования перевозочных средств, комплексной механизации и автоматизации разнообразных транспортных

процессов, а также в быстрейшем внедрении научной организации труда.

Впервые в СССР специалисты Западно-Сибирской магистрали совместно с учеными ВНИИЖТа разработали и ввели в практику комплексную технологию обработки вагонов с местным грузом, а также усовершенствовали технологию работы Новосибирского транспортного узла. Результаты не замедлили сказаться.

Благодаря огромной работе, проделанной сибирскими железнодорожниками, уже весной 1985 года коллектив дороги признан победителем в соцсоревновании на сети железных дорог страны. Дорога перевыполнила план по отправлению грузов и достигла заданных показателей по статической нагрузке, весу поезда и перевозкам пассажиров.

На главных направлениях

Середина восьмидесятых годов ознаменовалась новыми веяниями в жизни страны. Действительно, это были годы больших надежд, но перестройка закончилась развалом Советского Союза. Новые условия, новые экономические отношения негативно отразились на всей хозяйственной жизни страны. Железнодорожный транспорт не стал исключением. Спад экономики мгновенно сказался на объемах работы железных дорог Сибири.

Наиболее трудной для российской экономики оказалась середина девяностых годов. Стремительное и непродуманное внедрение рыночных отношений во все сферы жизни, изменение масштабов и географии хозяйственных связей, обвальный процесс взаимных неплатежей — все это, вместе взятое, оказывало негативное влияние на механизм деловой и производственной жизни. Объемы отправления грузов в 1996 году снизились, по сравнению с 1988 годом, на Западно-Сибирской железной дороге в два, на Кемеровской — в 1,7 раза. Резко сократились размеры грузового движения, а это, в свою очередь, привело к тому, что ремонтные мощности локомотивного и вагонного хозяйств простаивали, образовались избыточные резервы пропускной способности направлений и перерабатывающей способности сортировочных станций. Ко всем этим бедам добавилось еще одно обстоятельство — государство перестало вкладывать деньги в развитие железной дороги. В 1996 году из бюджета перестали поступать средства на строитель-

ство новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Мереть — Среднесибирская.

При этом государство жестко регулировало тарифы. Убытки от пассажирских перевозок приходилось компенсировать за счет перевозок грузовых. Иными словами — наступили не самые лучшие времена.

Знаменательной вехой в этот сложный период стал Всероссийский съезд железнодорожников, проходивший в Москве в мае 1996 года. Съезд наглядно показал, что железнодорожники чтут и приумножают свои лучшие традиции, сохраняют кадровый, технический и научный потенциал, мужественно преодолевают трудности. На съезде приняты «Основные направления развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года». Затем они были одобрены отдельным Указом Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 года «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Таким образом, была поставлена точка в борьбе за сохранение железных дорог России как единой и целостной структуры. Стало это возможным благодаря принципиальной позиции министра путей сообщения Г.М. Фадеева, Коллегии МПС РФ. В свою очередь, сохранение единого организма железнодорожного транспорта позволило сохранить и стартовую площадку для перехода к работе в новых условиях рыночной экономики.

А работа предстояла огромная. Выполняя решения Всероссийского съезда железнодорожников, коллективы Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог разработали свою собственную программу по реализации «Основных направлений развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года». В ней были конкретно определены планы и последовательность действий по совершенствованию структуры управления, по обеспечению роста производительности труда за счет применения прогрессивных технологий, рационального использования мощностей ремонтных и обслуживающих предприятий. Фактически это был план напряженной работы не только по сохранению дорог, но и план их дальнейшего развития.

Следует отметить одно обстоятельство: Западно-Сибирская железная дорога одной из первых на сети начала успешное проведение структурной реформы еще в 1994 году. Тогда за счет ликвидируемых Карасукского и Барабинского отделений дороги были укрупнены Омское, Новосибирское и Алтайское

отделения. Это позволило сократить расходы, добиться более эффективного управления.

23 октября 1996 года, накануне празднования 100-летия Западно-Сибирской железной дороги, в Новосибирске под председательством заместителя министра путей сообщения Н.Е. Аксененко состоялось совещание по вопросу реорганизации Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог. Это был своеобразный «мозговой штурм». Выступавшие на совещании руководители Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог, ученые Сибирского государственного университета путей сообщения говорили о том, что в условиях коренных изменений в российской экономике и продолжающегося спада в объемах перевозок назрела острая необходимость принятия срочных антикризисных мер в области железнодорожного транспорта.

На этом же совещании, в соответствии с решениями Всероссийского съезда железнодорожников, были рассмотрены предложения Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог по обеспечению их жизнеспособности и стабилизации финансово-экономического положения. В результате тщательного анализа всех вопросов становился очевидным вывод: для того, чтобы двигаться вперед, нужно объединение двух дорог.

Сразу же были созданы рабочие группы из числа специалистов обеих дорог и Сибирского государственного университета путей сообщения, которые в сжатые сроки подготовили все необходимые технико-экономические обоснования по реорганизации структуры управления. Эти обоснования, а также подробный план мероприятий по слиянию дорог, получили одобрение и поддержку МПС, которое, в свою очередь, вошло в Правительство Российской Федерации с предложением о присоединении Кемеровской к Западно-Сибирской железной дороге. Научная обоснованность и очевидность экономической эффективности этого решения послужили основой для принятия Постановления Правительства РФ от 19 декабря 1996 года «О присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге».

Возглавил объединенную дорогу Владимир Иванович Старостенко. Работа дороги в новых условиях требовала порою принятия нестандартных решений, особого чувства предвидения и, что немаловажно, особой ответственности. В.И. Старостенко сумел справиться со всеми сложностями, сумел сплотить коллектив дороги на выполнение важнейших задач. И в том, что Западно-Сибирская является одной из лучших железных дорог в стране, есть его несомненная заслуга.

* * *

Итак, объединение состоялось. Впереди ждала огромная работа по целому ряду направлений. Прежде всего требовалось добиваться дальнейшего повышения производительности труда, наращивать темпы снижения эксплуатационных расходов, без каких-либо послаблений продолжать внедрение ресурсосберегающих технологий. Надлежало с новых позиций оценить и штатное расписание, поставив количество задействованных в трудовых процессах людей в жесткую зависимость от объемов перевозок. Новые экономические условия потребовали и гибкой тарифной политики, комплексного развития систем связи, телекоммуникаций, вычислительной техники. Из состава дороги необходимо было вывести предприятия и подразделения непрофильной сферы деятельности.

Даже этот беглый перечень первоочередных и насущных задач зримо говорил о масштабности предстоящей перестройки. Успешно осуществить ее могли только творческие, преданные своему делу, профессионально подготовленные люди. И потому не случайно руководство дороги никогда в эти годы не выпускало из поля зрения кадровую политику. Ведь в конечном счете все программы, даже самые умные и толковые, могут повиснуть мертвым грузом, если они будут исполняться людьми, не болеющими за дело, не умеющими работать. Задача ставилась совершенно конкретная и на длительную перспективу: постоянно готовить кадровый резерв, смелее выдвигать на ответственные должности молодых, хорошо зарекомендовавших себя работников.

Таким образом, в новый период своего развития Западно-Сибирская дорога вступала с совершенно конкретным пониманием стоящих перед ней проблем и имея такую же конкретную программу их решения.

Вскоре время убедительно доказало правомерность тех шагов, которые были предприняты.

Объединение дорог позволило высвободить 1410 работников и получить реальный годовой экономический эффект от мероприятий по изменению технологии перевозочного процесса на объединенной Западно-Сибирской железной дороге в размере 108 миллионов рублей.

Но это было только начало. В 1997 году Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое отделения дороги слиты в единое Кузбасское отделение. В результате удалось высвободить 326

работников с годовым фондом заработной платы в 5,8 миллиона рублей.

Продуманная перестройка велась по двум направлениям: реорганизация путем присоединения, слияния, выделения предприятий или реорганизация их в обособленные структурные подразделения с лишением статуса юридического лица.

Каждый шаг, касающийся структурной перестройки, тщательно просчитывался, потому что это была именно та ситуация, о которой в народе говорят: семь раз отмерь, один раз отрежь. В апреле 1999 года реорганизация предприятий была завершена. Часть из них исключена из Единого Государственного реестра, другая часть преобразована. Все эти мероприятия позволили получить немалый экономический эффект, высвободить рабочих, сократить управленческий аппарат и, соответственно, расходы на заработную плату. В целом за период с 1997 по 1999 год реорганизованы пять локомотивных депо, восемь вагонных, шесть дистанций сигнализации и связи, вычислительной техники, четыре — погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, четыре информационно-вычислительных центра, пять дистанций гражданских сооружений, пять путевых машинных станций, четыре дистанции водоснабжения и водоотведения, четыре дирекции по обслуживанию пассажиров, три дистанции пути, четыре отряда военизированной охраны. . .

Практика последних лет наглядно показала, что объединение дорог, позволившее перейти на трехуровневую систему управления (МПС — дорога — отделение дороги), было верным и экономически эффективным.

Все это потребовало не только точных расчетов, но и максимального напряжения сил, потому что «переверстать» такую махину в короткие сроки было непростым делом, связанным еще и с большими нервными перегрузками, ведь иногда приходилось резать, что называется, «по живому», а для этого нужно определенное мужество.

Потребовалось искать и новые формы взаимодействия с регионами. Начало этой работе положило Генеральное соглашение между Министерством путей сообщения и администрацией Кемеровской области, которое было заключено в июле 1997 года и затем ежегодно продлевалось с учетом изменений и дополнений, вызванных колебанием цен на мировом рынке и условиями тарифной политики, а также расширением взаимных обязательств. Все это принесло свои зримые плоды. Руководству Западно-Сибирской железной дороги удалось нала-

дить деловые отношения не только с администрацией Кемеровской области, но и с администрациями Томской, Омской, Новосибирской областей и Алтайского края. Да по-иному и не могло быть, ведь экономическая, хозяйственная, да и социальная жизнь перечисленных регионов во многом зависит именно от деятельности железнодорожников. И это все прекрасно понимают. Кстати, со всеми вышеперечисленными регионами Министерство путей сообщения также заключило Генеральные соглашения.

Через непродолжительное время структурная перестройка начала приносить ощутимые результаты. Объединение дорог позволило в более крупных масштабах применять новые технологии в организации перевозочного процесса на укрупненном полигоне. Так, например, сортировка порожних полувагонов на годные под погрузку и направляемые в пункты ремонта стала производиться на сортировочных станциях Входная, Инская, Алтайская, что обеспечило заслон потоку неисправных вагонов на подходе к Кузбассу и новые возможности, а именно: сконцентрировать подачу в ремонт неисправных полувагонов на механизированные пункты Егозово и Трудоармейская, ликвидировать 17 маломощных пунктов подготовки полувагонов и тем самым высвободить 180 человек, что дало экономии 4,5 миллиона рублей в год. Уменьшились объемы маневровой работы по подборке годных под погрузку полувагонов на станциях Кузбасского отделения и отставили в запас 13 маневровых локомотивов с экономическим эффектом 10,7 миллиона рублей.



**Ферма старого моста через Обь,
установленная на набережной Новосибирска**

Но чтобы достичь такого результата, пришлось механизировать вагоноремонтные пункты, перевести их на круглосуточную работу, пополнить техническим оснащением, изменить технологию работы осматривщиков, внедрить АСУ ПТО, разработанную специалистами дороги и признанную образцовой для сети дорог. Компьютеризация позволила сократить время обработки составов, а в результате всех вышеназванных мероприятий «больных» вагонов в Кузбасс стало поступать намного меньше.

Ликвидация междорожных стыковых пунктов Болотная, Тогучин позволила увеличить участки обращения локомотивов и работы локомотивных бригад. В настоящее время на главном и кузбасском ходах дороги локомотивные бригады работают на удлинённых участках Московка — Барабинск, Барабинск — Инская, Инская — Тайга, Инская — Белово. Это ускорило продвижение поездопотока за счёт организации безостановочного пропуска поездов по станциям Татарская, Болотная, Чулымская, Промышленная и дало значительный экономический эффект.

В 1997 году проведена подготовительная работа, а в 1998 году осуществлен переход на удлинённые участки гарантийного проследования грузовых поездов. В результате протяжённость гарантийного участка выросла с 226 до 612 километров для порожних и 507 километров — для гружёных поездов. Ликвидация междорожного пункта коммерческого осмотра поездов на станции Болотная и реорганизация ПКО на станции Промышленная и Артышта, изменение внутридорожного плана формирования контейнерных отправок также обеспечили большую экономию.

Кроме организационных, технологических преобразований требовалось решить и ещё одну немаловажную проблему, которая заключалась в том, что в новых условиях дорога уже не могла содержать огромную «социалку». Расходы, а точнее — убытки, на содержание жилищно-коммунального хозяйства, медицинских учреждений, объектов соцкультбыта становились непосильными для финансов дороги.

В создавшейся обстановке принято единственно верное решение: с 1997 года дорога приступила к передаче жилья и объектов коммунально-бытового назначения в муниципальную собственность. Были переданы часть жилого фонда, семьдесят котельных, часть тепловых, водопроводных и канализационных сетей, газовых коммуникаций. . .

И все же, как бы ни были суровы реалии нынешней жизни, жилищное строительство не прекращалось ни на минуту. На балансе дороги до сей поры имеется ветхое и аварийное жилье — бараки, возведенные еще в годы послевоенной разрухи, когда для железнодорожных рабочих остро требовалась хоть какая-то крыша над головой. Поэтому все последующие годы, вплоть до 2000-го включительно, дорога строит добротное капитальное жилье для своих работников. В завершающий год столетия сдано «под ключ» около 50 тысяч квадратных метров жилья, причем в первую очередь обеспечиваются жильем социально незащищенные труженики.

Реорганизации потребовали также органы здравоохранения, отделы рабочего снабжения. Но проводились все мероприятия, опять же, не по простенькой схеме «с плеч долой», а с учетом реального положения дел и, в конечном итоге, выгоды для дороги и для людей, на ней работающих. Так, например, при проведении структурной перестройки здравоохранения не было допущено снижения качества медицинской помощи. Более того, оно повышалось за счет внедрения современного оборудования и современных методов лечения.

Три года напряженной, кропотливой работы объединенной дороги принесли впечатляющий итог: по результатам отраслевого соревнования за первый и четвертый кварталы 1999 года Западно-Сибирской железной дороге присуждены первые премии Министерства путей сообщения и Центрального Комитета профсоюза.

К 2000 году Западно-Сибирская железная дорога стала одной из ведущих стальных магистралей России. Она надежно обеспечивает внешние и внутренние экономические связи, качественно обслуживает крупнейшие комплексы добывающей и обрабатывающей отраслей промышленности и сельского хозяйства.

В силу геополитического расположения и климатических условий регионов Западной Сибири, где сравнительно слабо развиты автомобильные дороги, а на водном транспорте очень короткий период навигации, грузоотправители и грузополучатели имеют в лице магистрального железнодорожного транспорта единственного надежного партнера, способного круглый год обеспечивать массовые внутренние и внешние перевозки грузов. Сейчас грузооборот Западно-Сибирской железной дороги составляет около 12 процентов от общего сетевого объема Российских железных дорог.

Трудные годы реформирования дороги наглядно показали, что у сибиряков создан достаточный «запас прочности», потому что о будущем здесь всегда думали основательно и серьезно. Еще в 1991 году, несмотря на сложное экономическое положение, руководство дороги изыскало возможности и сумело произвести замену морально устаревших и подлежащих списанию по срокам эксплуатации тепловозов ТЭЗ на более мощные локомотивы 2ТЭ10М. Постоянно совершенствовалась работа локомотивного хозяйства, в котором, в конце девяностых годов, трудилась пятая часть всего контингента работников, занятых на перевозках. Эксплуатационные же расходы составляли около четверти общедорожных, в том числе более восьмидесяти процентов от всех затрат на электроэнергию и топливо.

Парки пассажирских локомотивов и электропоездов, находившихся в эксплуатации, практически выработали свой срок, и поддерживался их ресурс только благодаря внедрению современных методов диагностики и новых технологий по восстановлению отслуживших нормативный срок механизмов.

Поэтому для устойчивой и экономичной работы локомотивного парка на дороге потребовалось осуществить оптимизацию размещения ремонтной базы локомотивов.

В самом деле, существовавшая планово-предупредительная система ремонта локомотивов уже не отвечала современным требованиям. Опыт показывал, что переход на новую систему ремонта тягового подвижного состава возможен только с одновременным внедрением диагностических комплексов и передовых технологий ремонта узлов локомотивов. В связи с этим в 1998 году на Западно-Сибирской дороге разработана и утверждена концепция развития локомотивного хозяйства, основным направлением которой являлась специализация локомотивных депо, их укрупнение, внедрение передовых технологий. Тем более что с объединением Западно-Сибирской и Кемеровской дорог появилась возможность сосредоточить ремонт локомотивов по их сериям.

Кроме того, в 1999 году определены пять базовых депо, наиболее оснащенных диагностическими комплексами: Москва, Омск, Новосибирск, Тайга, Карасук. Тем самым сделаны первые серьезные шаги к переходу на плановую постановку локомотивов на ремонт с широким использованием средств диагностики для определения его объема в зависимости от

технического состояния и возможностей увеличения межремонтных пробегов и снижения трудоемкости.

Сложное время, труднейшие условия работы диктовали свои суровые правила: если опоздал сегодня, то завтра будет во много раз тяжелее. Требовалось, не откладывая на «потом», уверенно осуществлять все возможные меры, чтобы идти в ногу со временем. И работникам дороги это удавалось. В 1998 году в локомотивных депо Московка, Омск, Барабинск, Новосибирск, Карасук, Новокузнецк внедрены автоматизированные комплексы приемо-сдаточных испытаний тяговых двигателей и электрических машин со стационарным оборудованием вибродиагностики подшипников качения «Прогноз-1». Только в одном локомотивном депо Новокузнецк за год таким комплексом проведено 1196 испытаний колесно-моторных блоков электропоездов и тепловозов ЧМЭЗ, при этом выявлено и забраковано 26 подшипников, каждый из которых, при выходе из строя, мог стать причиной серьезной аварии. В депо Карасук проверка опытной группы электровозов ВЛ 80С в количестве 218 единиц, проведенная комплексами «Прогноз-1» и автоматизированной системой технической диагностики, выявила около трехсот неисправностей, угрожавших безопасности движения поездов.

Всего же к 2000 году на дороге действовало более четырех десятков подобных комплексов, обеспечивавших диагностирование различных узлов локомотивов: 24 — «Прогноз-1», 12 — «Доктор-10 (20, 30)» и 8 — «Кипарис». Оснащены ими были 12 локомотивных депо магистральной.

В локомотивных депо Тайга и Белово внедрены установки по плазменному упрочнению гребней колесных пар локомотивов, обеспечивающие значительное снижение износа.

В 2000 году в очередной раз заявило о себе локомотивное депо Московка, давно уже считавшееся флагманом локомотивного хозяйства не только Западно-Сибирской железной дороги, но и всей сети. Здесь выполняются все виды технических обслуживаний и ремонтов, освоен капитальный ремонт первого объема. Широко внедряются средства технической диагностики, ресурсосберегающие и информационные технологии. Все это позволило снизить количество неплановых ремонтов более чем вдвое, при этом достигнуты самые высокие на сети межремонтные пробеги локомотивов. Годовой экономический эффект составил 2600 тыс. рублей, а по итогам последних пяти лет за высокие показатели при

выполнении производственных заданий коллективу депо присуждались призовые места в отраслевом соревновании.

Во многом это заслуга начальника депо А.Н. Стражникова, который возглавляет хозяйство с 1986 года. Именно на его долю выпали тяжелые испытания перестроечного периода.

Поиск резервов шел по всем направлениям. Внедрялись новые установки и технологии, восстанавливались для повторного использования детали и узлы со списанного тягового подвижного состава, что позволяло снижать затраты на их приобретение.

Долгое время на сети дорог существовала планово-предупредительная система ремонта локомотивов. Существует она и сейчас, но уже не отвечает современным требованиям, не учитывает климатические и эксплуатационные условия полигонов работы, интенсивность использования локомотивов и, в зависимости от этого, их физический износ, конструктивные особенности каждой серии. Именно к такому выводу пришли участники сетевой школы, состоявшейся летом 2000 года на Западно-Сибирской. Местом совещания стали депо Московка, Омск, Новосибирск-Главный, Инская. Председательствовал на совещаниях начальник отдела Департамента локомотивного хозяйства МПС М.В. Романов. Возникла довольно острая дискуссия, которая в итоге показала, что идет наработка и реализация программ внедрения передовых технологий.

На технико-экономическом совете службы принято решение о необходимости создания в каждом депо высокомеханизированных стойл для проведения диагностики локомотивов в полном объеме, с обеспечением входного и выходного контроля.

Принимались и другие кардинальные меры. Так, в депо Инская технология ремонта электропоездов к 2000 году приведена в соответствие с современными техническими требованиями.

Результаты не замедлили сказаться. Только за один 1998 год экономический эффект от ресурсосберегающих технологий составил более 173 миллионов рублей.

Начиная с 1999 года, непрерывно совершенствовалась служба электроснабжения дороги. Тарифы на электротягу удавалось поддерживать на одном и том же уровне, при росте перевозок и повышении среднетарифных цен по ОАО «Новосибирскэнерго», благодаря заключению дополнительных двусторонних соглашений между дорогой и энергосистемами, направленных на взаимное снижение тарифов на электротягу и перевозки энергетических углей.

Снижение доли затрат на потребленную энергию объясняется заменой энергосбытом службы индукционных счетчиков на электронные, снижением несбаланса между принятой и распределенной электроэнергией, повышением достоверности учета расходуемой электроэнергии и др. Благодаря принятым мерам несбаланс электроэнергии на тягу поездов снижен почти вдвое.

Постоянного пристального внимания требовало и вагонное хозяйство. Нужно было совершенствовать методы содержания подвижного состава и развивать материальную базу вагонных депо. В этом направлении тоже велась работа: строились новые помещения со всем необходимым оборудованием, реконструировались старые.

Широкое применение ресурсосберегающие технологии и современные средства контроля технического состояния подвижного состава при ремонте получили, к примеру, в депо Новосибирск-Главный. Наиболее оптимальной формой стала здесь система планово-предупредительного ремонта с использованием современных средств контроля и диагностики для определения его объемов при условии изменения периодичности обслуживания подвижного состава. Это направление в депо Новосибирск стали развивать с середины 1997 года.

В связи с уменьшением объемов эксплуатационной работы в конце девяностых годов на Западно-Сибирской железной дороге возник избыток подвижного состава. Транспорт становился нерентабельным, требовалось проведение незамедлительных мер по рациональному использованию людских, материальных и технических средств.

В конечном итоге на дороге определили восемь базовых депо по ремонту, восстановлению и модернизации тележек грузовых вагонов. Все они были оснащены самым современным оборудованием, в том числе и средствами компьютерного контроля.

В 1998 году проведен первый этап реконструкции вагоно-колесных мастерских в депо Омск-Сортировочный, Тайга, Белово. В вагонном депо Омск-Сортировочный внедрена современная технология ремонта подшипников, позднее ее внедрили во всех вагоно-колесных мастерских дороги.

Энергичные меры, предпринимаемые в этом направлении, требовали серьезного анализа, выработки четкой системы. Для этого в марте 1999 года в ОмГУПСе прошла научно-практическая конференция «Ресурсосберегающие технологии на предприятиях Западно-Сибирской железной дороги». На ней и деталь-

но обсуждались итоги совместной работы служб и предприятий дороги с научно-исследовательскими институтами, научными подразделениями Омского и Сибирского госуниверситетов путей сообщения, внедренческими центрами. В результате анализа были определены основные направления и задачи в области внедрения ресурсосберегающих технологий и технологических средств на 1999—2000 годы.

Успехи сибиряков не остались незамеченными. По распоряжению МПС в августе 1999 года на Западно-Сибирской железной дороге прошла сетевая школа передового опыта с участием руководителя Департамента вагонного хозяйства С. Барбарича. Присутствовали начальники служб вагонного хозяйства дорог, представители отраслевой науки. Школа проходила в вагонных депо Омск-Сортировочный, Кемерово, Ленинск-Кузнецкий, пункте подготовки полувагонов под выгрузку на станции Егозово. Достижения вагонников Западно-Сибирской получили высокую оценку руководства департамента вагонного хозяйства МПС и гостей.

Также в 1999 году проведены дорожные школы передового опыта по техническому обслуживанию вагонов. Они проходили в Барабинске и Московке.

В деле обеспечения безопасности движения поездов важную роль сыграла разработанная руководством дороги и дорпрофсоюзом система поощрения работников вагонных депо за выявление скрытых дефектов в узлах вагонов.

К 2000 году вагонное хозяйство Западно-Сибирской железной дороги превратилось в высокооснащенную индустриальную отрасль железнодорожного транспорта с надежным подвижным составом и мощной производственной базой, которая в состоянии решать самые сложные задачи. Широкое внедрение ресурсосберегающих технологий стало в 2000 году одним из основных направлений в работе по снижению эксплуатационных расходов во всех хозяйствах дороги и в первую очередь — пути, локомотивном и вагонном, доля затрат которых достигает более 60 процентов от общедорожных.

Путевое хозяйство дороги является наиболее фондоемким, и его доля в общедорожных эксплуатационных расходах составляет более 25 процентов, что связано с высокой трудоемкостью ремонтов и текущего содержания пути.

С января 1995 года, согласно приказу МПС, принято «Положение о системе ведения путевого хозяйства на железных дорогах Российской Федерации», основанное на классификации путей в зависимости от грузонапряженности и

скорости движения поездов. На Западно-Сибирской железной дороге выделено пять классов путей, по каждому из них разработали технические условия и нормативы на укладку новых и старогодных материалов верхнего строения пути, видов и периодичности путевых работ.

Введены новые виды ремонта пути — усиленный капитальный и усиленный средний, при производстве которых предусматривалась глубокая очистка балластного слоя. Для выполнения этих видов ремонта в 1997—1998 годах поступили новые щебнеочистительные, уборочные и кюветоочистительные машины, электробалластер и балластоуплотнитель.

Применение этих машин вынудило изменить технологию работ по капитальному ремонту пути. Если раньше основные работы по замене путевой решетки и балластировке выполнялись в «окна» — перерывы в движении поездов — продолжительностью в 4–5 часов, то по новой технологии один из путей двухпутного перегона закрывался на несколько суток. Зато проводился в это время весь комплекс работ.

В 2000 году при машинной выправке пути широко использовалась автоматизированная система «Навигатор», при этом планирование работ осуществлялось по результатам предварительной съемки натурного положения пути, проводимого до начала летне-путевых работ. В порядке эксперимента, с прицелом на ближайшую перспективу работы велись и при отрицательных температурах, причем «окна» для этого предоставлялись и в ночное время — впервые на дороге.

С 1992 года на дороге началась замена деревянных переводных брусьев на железобетонные. Здесь наибольших успехов добилась Инская дистанция пути, где ежегодно укладывались железобетонные брусья на 40–50 стрелочных переводах. При этом использовался путеукладочный кран УК 25/9, специально переоборудованный для этой цели дорожным конструкторско-технологическим бюро под руководством Д. Акользина. Конструкция оказалась настолько удачной и высокопроизводительной, что по ее образцу предприятия Министерства путей сообщения стали изготавливать краны УК 25 СП, специально предназначенные для укладки стрелочных переводов.

Путейцам, как и представителям других подразделений дороги, также пришлось немало потрудиться над внедрением ресурсосберегающих технологий. Работа эта велась по многим направлениям, в том числе и за счет применения технологии усиленного капитального и среднего ремонта пути с использованием тяжелых путевых машин нового поколения по глубокой

очистке щебня, машин для ремонта водоотводов, динамических стабилизаторов пути, скоростных планировщиков балласта. В 1999 году завершено оснащение оборудования всего парка машин типа ВПР и Р-2000 новой, впервые апробированной на сети еще в 1995 году, автоматизированной системой съёмки, расчета и выправки пути, разработанной научно-исследовательским центром «Путеец» СГУПСа под руководством доктора технических наук В. Бредюка. Система признана лучшей на сравнительных испытаниях, проводившихся в январе 1999 года на Сочинской дистанции пути Северо-Кавказской железной дороги, — она позволяла практически без затрат ручного труда осуществлять с высоким качеством выправку пути в плане, в поперечном и продольном профилях.

В том же году новая прогрессивная технология текущего содержания пути с использованием автоматизированной системы применена на всем главном пути от Называевской до Мариинска.

В последние годы XX века срок службы рельсов на Западно-Сибирской железной дороге стал более чем на треть продлеваться за счет периодической шлифовки и репрофилирования. При этом укладка старогодных рельсов на второстепенных и малодеятельных линиях достигла к 2000 году 250 км в год. Новые же рельсы использовались только на



Современная электричка

оздоровление линий федерального значения. Экономический выигрыш, особенно в условиях, когда металл постоянно дорожает, налицо. Большую работу по продлению срока службы рельсов ведут работники рельсосварочных поездов. В этой связи следует отметить дислоцирующийся на станции Промышленная РСП-29 (начальник поезда Б. Ладосин). Здешние новаторы сконструировали оригинальную установку по очистке рельсов, которая, не уступая по качеству зарубежным аналогам, стоит на порядок дешевле. И настоящий прорыв новаторы РСП совершили, введя в действие ультразвуковой аппарат «Авикон-1», с помощью которого они первыми на сети дорог стали «просвечивать» рельсы по всей длине, что исключает попадание на конвейер старогодных рельсов с глубинными дефектами.

Таким образом, в путевом хозяйстве был проведен целый комплекс технических мероприятий и «оздоровительных» работ, и это позволило увеличить скорости движения поездов на 2282 километрах.

Потребовалась и реорганизация структуры управления в путевой отрасли: дорожные путевые ремонтно-механические мастерские на станциях Рубцовск, Чулымская, Купино и цех оборотного локомотивного депо Кулунда были преобразованы в Государственное унитарное предприятие по эксплуатации и ремонту путевых машин. Концентрация ремонтной базы в единое целое позволила рационально использовать производственные мощности и снизить годовые эксплуатационные расходы более чем на 47 миллионов рублей. В 2000 году в составе Государственного унитарного предприятия по ремонту и эксплуатации путевых машин на станции Новосибирск-Главный создано обособленное подразделение — ремонтно-механические мастерские по ремонту моторно-рельсового транспорта несъемного типа на станции Черепаново.

Новые технологии у путейцев — зимний ремонт пути.

Ушли в прошлое времена, когда капитальный ремонт пути проводился исключительно в теплое время года — весенне-летнее или осеннее. С 2000 года он начал практиковаться и зимой, все больше расширяя свое применение. Зима 2002—2003 годов не стала исключением, причем объемы работ заметно возрастали. Полигоном работ стал Среднесибирский ход, на отдельных участках дублирующий Транссиб и обеспечивающий параллельное движение. Начинается он в Омске, проходит через станции Иртышская, Карасук, Камень-на Оби, Среднесибирская, Артышта и заканчивается в угледобывающем ре-

гионе. Это направление предназначено в первую очередь для подачи порожних полувагонов под кузбасский уголь — задача стратегическая для поднимающейся экономики России.

После завершения зимнего ремонта однопутные участки вновь стали двухпутными, что заметно повысило пропускную способность Средсиба и увеличило скорость поездов.

Счастливого пути!

Пассажирские перевозки в работе Западно-Сибирской железной дороги занимают особое место, ибо их организация затрагивает интересы сотен тысяч людей, проживающих не только в районах тяготения к дороге, но и далеко за их пределами.

В 1980-е годы в пригородах Новосибирска и других городов региона начался бурный рост дачных и садоводческих обществ. Это повлекло за собой резкое увеличение пригородных перевозок, призванных обеспечить «дачный бум». Для дальнейшего совершенствования организации перевозок пассажиров и повышения культуры их обслуживания началась серьезная реорганизация пассажирского хозяйства дороги. В 1987 году созданы Омская и Новокузнецкая дирекции по обслуживанию пассажиров, в 1992 году — Новосибирская, в 1995 — Алтайская.

Перспективы дальнейшего развития и совершенствования услуг железнодорожного транспорта определили решения Всероссийского съезда железнодорожников в 1996 году. Они предусматривали выделение пассажирского комплекса на самостоятельный баланс. Для повышения эффективности работы хозяйства и улучшения обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах в 1997 году была создана Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров, которая объединила весь пассажирский комплекс дороги. В состав дирекции вошли 43 вокзала, из них 2 внеклассных (Новосибирск-Главный и Омск), 3 вокзала первого класса (Барнаул, Новокузнецк, Томск), 5 вокзалов второго класса (Кемерово, Барабинск, Карасук, Белово, Тайга) и 33 вокзала третьего класса; кроме того, сюда вошло 270 пассажирских зданий и павильонов.

За период с 1977 года по 1999 год на дороге было отремонтировано более 70 вокзалов и 140 посадочных платформ.

Отдельного разговора заслуживает вокзал Новосибирск-Главный, один из крупнейших в России. Ежегодно он обслу-

живает 15,5 млн пассажиров. Сегодня это огромный комплекс со всеми видами услуг, необходимых пассажирам. В июне 1997 года после капитального ремонта открылся второй этаж вокзала, в декабре 1998 года — первый этаж.

Обновленные помещения вокзала впечатляют простором и чистотой, современностью интерьера, который достигнут благодаря отделке стен и потолка благородными природными материалами — мрамором и гранитом, наличию витражей и уникальных люстр, зимнего сада, дверей и оконных блоков из натурального дуба. Здесь все отвечает требованиям по созданию комфортных условий для пассажиров.

Вокзал Новосибирск-Главный представляет собой своеобразную «визитную карточку» магистрали. Однако дорога продолжает прирастать новыми вокзалами: в 1999 году сданы в эксплуатацию еще два вокзала — Томск-II и на станции Москаленки в Омской области. С вводом их в строй на дороге внедряются и современные технологии обслуживания пассажиров, в том числе и прекрасно зарекомендовавшая себя система по продаже билетов «Экспресс-2».

В соответствии с принятой на дороге концепцией, каждый вокзал Западно-Сибирской дирекции является не только железнодорожным подразделением, но и центром активной общественной жизни с широким набором торговых, страховых, банковских и гостиничных услуг.

К концу 1999 года на 292 станциях дороги открыто 380 билетных касс. Пассажиров обслуживают 3,9 тыс. вокзальных работников, из них 1,5 тыс. билетных кассиров. Подавляющее большинство проездных документов оформляется через систему «Экспресс-2», к которой подключены 334 кассовых терминала. Для оформления проезда в пригородном сообщении кассы оснащены 509 билетопечатающими машинами.

На Западно-Сибирской железной дороге заботятся и о любителях зимнего отдыха. В выходные дни сотни лыжников отправляются к живописным склонам Горной Шории на специальном туристическом поезде.

В 1999 году Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров формирует десять фирменных поездов: «Сибиряк» (Новосибирск — Москва), «Иртыш» (Омск — Москва), «Томич» (Томск — Москва), «Алтай» (Барнаул — Москва), «Кузбасс» (Кемерово — Москва), «Новокузнецк» (Новокузнецк — Москва), «Омич» (Омск — Санкт-Петербург), «Дружба» (Омск — Караганда), «Сибирская нива» (Новосибирск — Карасук).

Каждый из фирменных поездов дороги примечателен и хорош по-своему, но лучшим из них, безусловно, был и остается первенец фирменного обслуживания — поезд «Сибиряк». В 2000 году ему исполнилось 35 лет, и к этой дате он сам преподнес себе подарок: занял первое место среди фирменных поездов Западно-Сибирской магистрали.

Важнейшими структурными единицами в составе Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажиров являются пять пассажирских вагонных депо — Новосибирск, Омск, Барнаул, Новокузнецк и Томск. Они обеспечивают качественный ремонт вагонов и всех систем вагонного оборудования, опираясь при этом на передовую технологию, автоматизацию и механизацию.

Бедущим по значению и по объему работ является пассажирское вагонное депо Новосибирск. Наилучших производственных показателей коллектив депо достиг во второй половине 1980-х годов, когда начальником депо стал В.К. Копыл. Заслуженный работник транспорта, почетный железнодорожник, он внес большой личный вклад в расширение всех основных подразделений депо.

С окончанием строительства объектов технической станции коренным образом изменилась технология обслуживания пассажирских вагонов и поездов, а также созданы нормальные бытовые условия для работников депо.

1990-е годы для новосибирских вагонников ознаменовались внедрением ресурсосберегающих технологий и автоматизированных систем управления и диагностики скрытых дефектов. Депо создало собственную метрологическую службу, впоследствии получившую право ведомственной проверки линейно-угловых средств измерения, электрических измерительных приборов и манометров.

Ремонтно-поверочный пункт (РПП) стал располагать всем необходимым оборудованием — до электронного микроскопа включительно. Создание собственного РПП, помимо оперативности выполнения проверок, позволило избежать значительных расходов на проверку этих приборов в государственном центре стандартизации и метрологии.

1993 год положил начало компьютеризации производственных процессов и созданию — с помощью компьютерного оборудования — автоматизированных рабочих мест (АРМ). Разработано и внедрено 14 программ, 9 из которых на счету у работников депо.

В последнее время в вагонных депо Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажиров введены в эксплуатацию шесть установок упрочнения деталей вагонов индукционно-металлургическим способом. Это позволило повысить срок их службы в 6-8 раз и тем самым добиться существенной экономии.

В феврале 2000 года введено в эксплуатацию новое ремонтно-экипировочное депо Кемерово, где сегодня производится деповской и капитальный ремонт пассажирских вагонов — с применением современных технических средств и ресурсосберегающих технологий. Депо рассчитано на оздоровление до 150 вагонов в год.

В рамках реформирования железнодорожного транспорта на Западно-Сибирской магистрали с августа 1998 года начал проводиться первый на сети российских дорог эксперимент: создана компания пригородных пассажирских перевозок — открытое акционерное общество «Экспресс-пригород». Задачи эксперимента объясняются стремлением руководства дороги уйти от убытков, которые неизбежно сопровождают перевозки людей в электричках, создать стабильные пассажиропотоки и в конечном итоге добиться того, чтобы получать от людей не нарекания, а благодарности. Учредителями общества стали Западно-Сибирская дорога и администрация Новосибирской области. «Экспресс-пригород» взял на себя об-



Станция Новосибирск-Западный

разцовую организацию пригородных перевозок. Заметно повысился уровень обслуживания пассажиров, появились более комфортабельные электрички, удлинились после изучения пассажиропотоков отдельные маршруты, вошли в практику так называемые «сквозные» электропоезда, объединяющие стыкующиеся маршруты «в одно плечо». И закономерный результат: опыт «Экспресс-пригорода» рекомендован для распространения на сети дорог.

Все службы — главные

Живой организм Западно-Сибирской железной дороги — это большое количество самых разных служб, и ни одна из них не может считаться «второстепенной». Все — главные. Потому как все они, в конечном итоге, обеспечивают непрерывный, не прекращающийся ни на минуту ритм движения поездов.

Опыт зарубежных и передовых российских железных дорог показывает, что совершенствование управления перевозочным процессом, финансами и экономикой, предоставление полного комплекса услуг потребителям — все это невозможно без наличия комплексов информационных и управляющих технологий. В связи с этим на Западно-Сибирской железной дороге, по примеру Свердловской, в 1997 году создана служба информационных технологий. Разработана долгосрочная целевая программа развития телекоммуникаций и информации, внедрение которой должно стать основой выхода магистрали на новое качество работы.

Приоритетными задачами этой программы являлось создание на основных направлениях железной дороги цифровых сетей на базе волоконно-оптических радиорелейных и спутниковых систем связи и цифрового коммутационного оборудования; каблирование воздушных и усиление существующих кабельных линий связи, что позволило бы внедрить информационные технологии во все сферы деятельности железной дороги, в том числе по основным комплексам управления — перевозочным процессом, маркетингом, экономикой и финансами, инфраструктурой дороги, персоналом и социальной сферой. Предусматривалось также получение дополнительных доходов за счет коммерческого предоставления услуг связи.

Первый этап реализации указанной программы в 1997—1999 годах был сосредоточен на разработке и внедрении автоматизированных систем управления финансово-экономической деятельностью дороги, фирменного транспортного обслуживания, управления вагонными парками, автоматизации диспетчерского управления движением поездов, электронного документооборота в перевозочном процессе.

Большая работа проделана на дороге в 1997—1998 годах по автоматизации диспетчерского управления движением поездов на основе разработок Уральского отделения ВНИИЖТа и фирмы «Квант» с применением программного обеспечения ГИД «Урал-92». В мае 1998 года принят в эксплуатацию региональный автоматизированный диспетчерский центр управления перевозками в Кемерове, получивший высокую оценку министра путей сообщения. Кузбасский АДЦУ (автоматический диспетчерский центр управления) оснащен современной компьютерной техникой нового поколения, объединяющей два информационных потока, поступающих от автоматизированной системы организации управления перевозками и напольных устройств СЦБ станций и перегонов. В сеть передачи данных включено более 380 автоматизированных рабочих мест, 57 концентраторов информации.

На экраны мониторов персональных компьютеров диспетчеры получают всю информацию о движении поездов и маневровых локомотивов, состоянии главных и приемо-отправочных путей, устройств СЦБ. Все это значительно повысило полноту и достоверность оперативной информации о ходе перевозочного процесса, контроль за движением поездов и обеспечило автоматизацию ведения графика исполненного движения. В свою очередь, создание АДЦУ позволило уменьшить число диспетчерских участков с 14 до 10. В декабре 1998 года введены в эксплуатацию АДЦУ в Новосибирске и Омске.

В 1999 году, после ввода в эксплуатацию волоконно-оптических линий связи Омск — Новосибирск — Барнаул, начат перевод в Новосибирск поездных диспетчеров Омского и Алтайского отделений и создание дорожного автоматизированного диспетчерского центра управления перевозками. При этом общее число поездных диспетчерских участков сократилось.

Широкое применение информационные технологии нашли в системе фирменного транспортного обслуживания (ФТО). Во всех подразделениях созданы и оборудованы компьютерной

техникой локальные вычислительные сети. Всего ЛВС в системе ФТО объединили 384 рабочих места. При этом на 254 местах установлено программное обеспечение, которое позволяет получать и передавать данные о каждом из 1120 клиентов, осуществлять расчеты провозных плат, следить за движением средств на лицевом счете любого плательщика, а также получать информацию по электронной почте, справки ИВЦ дороги об изменении дебиторской задолженности за перевозки грузов по отделениям, станциям и предприятиям.

Для улучшения управления материальными ресурсами создана автоматическая информационная система материально-технического снабжения (АИС МТС), которая позволила на дорожном уровне иметь информацию об остатках и движении товарно-материальных ценностей в кладовых предприятий, переданных в состав службы материально-технического снабжения. В декабре 1998 года введена в эксплуатацию автоматизированная система управления «Кадры». В службе управления персоналом сформирована дорожная база данных о кадровом составе. Решается комплекс функциональных задач, определенных общесетевой АСУ «Кадры».

Наряду с использованием централизованно разрабатываемого программного обеспечения на дороге ведутся разработки программных комплексов своими силами. Из решенных в 1998 году задач весьма эффективной являлась автоматизированная система сбора и обработки замечаний машинистов. Она дала оперативный доступ к этой важной информации руководителям дороги, специалистам отраслевых служб и ревизорского аппарата. Это позволило в короткие сроки навести должный порядок в решении вопросов обеспечения безопасности движения.

К концу 1990-х годов протяженность электрифицированных линий составляла более 60 процентов общей протяженности дороги, причем хозяйство электрификации растет и развивается дальше. Дорога поэтапно переходит на расчеты с энергосистемами по дифференцированным тарифам, для чего повсеместно внедряется автоматизированная система учета электроэнергии «Ток-3». Для обслуживания и ремонта контактной сети энергетики дороги разработали и успешно применяют одобренную МПС технологию указанных работ в трех-, четырехчасовые «окна» с применением механизированных комплексов.

Для содержания своего гигантского хозяйства дорога расходует в год материальных ресурсов на сумму более одного

миллиарда рублей. И главная роль в приобретении этих ресурсов, изыскании нужных поставщиков и обеспечении предприятий дороги всем необходимым отведена службе материально-технического снабжения.

В современных условиях, когда денежные средства становятся важным гарантом любого производственного успеха, особая ответственность ложится на финансовую службу.

Большое внимание уделяется на Западно-Сибирской дороге вопросам природоохранительной деятельности. Не навреди! Эта заповедь по отношению к окружающей среде для работников дороги нынче становится одной из важнейших.

На сетевом совещании руководителей природоохранных подразделений железной дороги (за всю работу по охране окружающей среды в депо отвечают главные инженеры, но есть в штате и инженеры-экологи), состоявшемся в августе 1998 года в Новосибирске, было отмечено, что наиболее приемлемая система организации производственного экологического контроля, отвечающая законодательным требованиям, отраслевым нормам, сложилась на Западно-Сибирской и Октябрьской дорогах. Особенно хорошо эта работа поставлена в вагонном депо Болотная и на дезопромстанции в Мочище.

Для блага всех тружеников

Во второй половине восьмидесятых годов, с началом перестройки, серьезные изменения в политической и социально-экономической жизни общества наложили свой отпечаток на обстановку в трудовых коллективах. Профсоюз железнодорожников оказался одним из самых жизнеспособных среди отраслевых профсоюзов страны. На Западно-Сибирской железной дороге практически не было случаев, чтобы профорганизация распалась, около 90 процентов работников сохранили свое членство. Никаких других общественных организаций, альтернативных действующим профсоюзам, не возникло.

Крупным социальным завоеванием стало подписание в этот период трехсторонних Отраслевых тарифных соглашений, а на их основе — заключение коллективных договоров на дорогах, отделениях, в предприятиях, учреждениях и организациях. Они сыграли и продолжают играть важную роль в деле социальной

защиты тружеников транспорта, в обеспечении стабильной работы железных дорог.

20 января 1996 года вступил в действие федеральный Закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», а в конце февраля 1997 года состоялся очередной двадцать шестой съезд отраслевого профсоюза. Было принято решение о переименовании профсоюза, он стал называться «Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей» — Роспрофжел.

После объединения Западно-Сибирской и Кемеровской дорог профорганизация последней преобразована в территориальную профсоюзную организацию Кузбасского отделения Западно-Сибирской магистрали. Фактическое образование единой организации Западно-Сибирской железной дороги в ее новых границах произошло 30 октября 1997 года на пленуме дорожного комитета. Председателем дорпрофсожа избран Н.А. Никифоров.

Таким образом, западносибирская дорожная профорганизация вновь стала одной из самых крупных на сети железных дорог страны. В ее рядах состоит около 155 тыс. членов профсоюза — работников дорожных предприятий, учреждений и организаций, студентов вузов, учащихся средних специальных учебных заведений железнодорожного транспорта. Такой многочисленной и широко разветвленной организации под силу решение самых сложных и ответственных задач по защите интересов трудящихся, ветеранов труда.

Заметную роль в общественной жизни Западно-Сибирской железной дороги и формировании нравственного климата в ее многочисленных коллективах играет дорожный совет ветеранов войны и труда. В конце 1990-х годов первичные организации совета на местах объединяли более 76 тыс. пенсионеров-железнодорожников, в том числе 5800 ветеранов Великой Отечественной войны и более 17 тыс. тружеников тыла.

Деятельность совета ветеранов включает в себя шефство над больными и престарелыми ветеранами и инвалидами, персональную заботу об одиноких, оказание материальной помощи ветеранам — с учетом их фактических доходов, необходимое медицинское обслуживание и обеспечение лекарствами — бесплатно или по льготным ценам и т.д.

Ветераны широко вовлекаются в работу с молодыми железнодорожниками, передают им свой опыт, стремятся привить любовь к профессии, к коллективу, в котором молодежь трудится.

Среди ветеранов немало инженерно-технических работников, бывших руководителей различного уровня. Они хорошо видят проблемы предприятий, на которых раньше работали, и, не связанные производственными обстоятельствами, смелее ставят перед нынешним руководством вопросы перевооружения производства, использования передовых технологий.

В то недавнее время, когда велась «рельсовая война», а Кузбасс сотрясали массовые забастовки, на предприятиях Западно-Сибирской железной дороги сумели сохранить социальный мир, в том числе благодаря усилиям ветеранов. Они выходили в цеха, проводили встречи с трудящимися, объясняли политику руководства дороги и дорпрофсожа, находили нужные слова убеждения, и, как правило, удавалось совместно находить приемлемые решения.

На Западно-Сибирской железной дороге совет ветеранов существует с 1984 года. Последние годы его возглавляет П.Ф. Мысик.

Но главным культурно-общественным достижением Западно-Сибирской дороги в 2000 году явилось открытие уникального музея истории железнодорожной техники на станции Сеятель вблизи Новосибирского Академгородка.

По словам автора идеи создания музея Н.А. Акулинина, основной задачей стало сохранения для потомков уникальной ретротехники, причем не только локомотивов, но и вагонов, путевых машин, дрезин, старинных образцов сигнализации и связи.

Экспозиция музея уникальна еще и тем, что в формировании ее участвовали подлинные энтузиасты — члены всероссийского общества любителей железных дорог. По всей стране они разыскивали и при поддержке Департамента локомотивного хозяйства МПС сохраняли ценные экспонаты.

На Западно-Сибирской железной дороге всегда большое внимание уделялось медицинскому обслуживанию. За последние несколько лет дорожная клиническая больница на станции Новосибирск-Главный превратилась в многопрофильное лечебно-профилактическое учреждение, работающее в тесном сотрудничестве с научными центрами города. Более того, на базе дорожной клинической больницы впервые в городе создан научно-учебный и практический комплекс, включающий девять кафедр Новосибирской государственной медицинской академии, а также Институт терапии Сибирского отделения Российской академии медицинских наук. Совместно с кафедрами проводятся кон-

сультации больных, профессорские обходы отделений, организация и проведение конференций, семинаров. Больше двадцати лет клиническую больницу возглавлял А.А. Толстокоров.

Для улучшения медицинского обслуживания железнодорожников и членов их семей, проживающих на линейных и узловых станциях, Институтом терапии СО РАМН по специальному заказу дороги создан передвижной диагностический центр (ДПДЦ), позволяющий проводить полную диагностику пациентов. Передвигаясь от станции к станции, поезд «Здоровье», в котором этот центр размещен, оказывает консультативно-профилактическую медицинскую помощь железнодорожникам непосредственно по месту их проживания.

Всего же к концу 1990-х годов Западно-Сибирская железная дорога имела 21 больницу, 4 поликлиники, 10 санэпидстанций, 7 линейных лабораторий, 67 врачебных и 60 фельдшерско-акушерских здравпунктов, 30 аптек, 4 комнаты матери и ребенка на вокзалах. К услугам железнодорожников и членов их семей имеется 6 лечебно-оздоровительных профилакториев. Дорожные учреждения здравоохранения укомплектованы многими видами новейшей лечебно-диагностической аппаратуры, квалифицированными кадрами и могут оказывать своим пациентам практически любую медицинскую помощь.

Отдельного разговора заслуживает подготовка квалифицированных кадров. В последнее время на дороге налажена целевая программа подготовки специалистов. У нее своя любопытная история. В 1998 году, выступая перед выпускниками Сибирского государственного университета путей сообщения, начальник магистрали В. Старостенко сказал, что берет к себе 450 молодых специалистов. И это в то время, когда по всей стране молодые специалисты были не востребованы, а слово «выпускник» ассоциировалось со словом «безработный», поскольку цепочка «вуз — производство» повсеместно обрывалась из-за экономического спада. Исключение составляла Западно-Сибирская железная дорога. Как только наметилась тенденция к снижению числа квалифицированных кадров, здесь задумались, как остановить ее. И родилась идея комплексной кадровой концепции, суть которой заключалась в выработке эффективной системы планового восполнения специалистов, их подготовки, переподготовки и повышения квалификации. Концепция одобрена учеными советами Сибирского и Омского университетов путей сообщения. Высокую оценку дала ей и Академия транспорта Российской Федерации.

Новизна и оригинальность концепции в том, что она предполагает начинать подготовку специалистов для магистрали еще со школьной скамьи. Для этого необходимо было сохранить железнодорожные школы-интернаты. А при них появились центры довузовской подготовки. В этих интернатах обучаются в основном дети железнодорожников с отдаленных станций и разъездов. Именно им стали отдавать предпочтение при выдаче целевых направлений в железнодорожные вузы и техникумы. В 1999 году их получили 80 процентов выпускников интернатов. И сейчас делается все, чтобы в железнодорожных учебных заведениях обучались молодые люди с линии, поскольку они потом с готовностью возвращаются назад и становятся хорошими специалистами.

Жизнь подтвердила правильность такой политики. По направлениям дороги с линии теперь зачисляется в железнодорожные вузы и техникумы не менее 70 процентов абитуриентов. И не без оснований предполагается, что благодаря целевой подготовке такой студент будет намного лучше знать конкретную должность, на которой придется ему трудиться. В управлении дороги уверены, что скоро в железнодорожных учебных заведениях обучаться будут только целевики. Эта кадровая политика одобрена коллегией МПС.

Благоприятно сказывается такая политика и на учебных заведениях. Так, например, СГУПС в последние годы на 70 процентов финансируется дорогой. Заботится она и о создании здесь самой современной учебно-материальной базы.

Сегодня по целевым направлениям магистрали (при всех формах обучения) получают образование 5 тыс. человек. Благодаря своей кадровой концепции дорога отказалась от услуг учебных заведений вне пределов магистрали и всех специалистов, нужных ей, готовит только у себя. Как результат — отсутствие дефицита специалистов с высшим образованием.

Немалое внимание руководство дороги уделяет развитию физкультуры и спорта, здоровому образу жизни. И это имеет свои давние традиции.

13 февраля 1937 года состоялась первая дорожная конференция добровольного спортивного общества (ДСО) «Локомотив-Восток» Томской железной дороги. С течением времени происходили структурные изменения на западносибирских железных дорогах, вместе с ними менялась и структура ДСО. На местах же планомерно, систематически велась работа по строительству спортивных сооружений и реконструкции зданий под спортивные залы.

На Омской, Томской, а потом и объединенной Западно-Сибирской железных дорогах возникали спортивные площадки, «городки здоровья». Для железнодорожников и членов их семей построены лыжные базы на станциях Тайга, Кемерово, Новосибирск, Новокузнецк, Топки; стадионы — в Томске, Тайге, Новосибирске, Карасуке, Барнауле, Барабинске, Татарске; спортивные залы, бассейны и спорткомплексы в Омске, Новокузнецке, Тайге, Новосибирске, Карасуке, Барабинске и на других станциях. К концу 1990-х годов на Западно-Сибирской железной дороге имеется 7 стадионов, 2 легкоатлетических манежа, 16 спортивных залов, 2 крытых плавательных бассейна, 5 лыжных баз, 2 стрелковых тира и несколько десятков спортивных площадок, хоккейных коробок, других спортивных сооружений.

Руководство дороги и профсоюзы уделяли и уделяют значительное внимание вопросам содержания материальной спортивной базы и детских спортивных школ. Особая забота — подрастающему поколению работников железнодорожного транспорта. К услугам ребят на дороге имеются две специализированные школы олимпийского резерва по легкой атлетике и биатлону, пять детских спортивных школ, в которых занимаются более 2200 детей; кроме того, почти на каждом спортивном сооружении работают секции и группы оздоровительной направленности по различным видам спорта. В этих школах и секциях готовится достойная смена чемпионам, которые вписали немало ярких страниц в историю отечественного спорта.

С первых лет создания общества «Локомотив-Восток», ставшего впоследствии «Локомотивом», спортсмены-железнодорожники принимали участие в соревнованиях различного ранга.

В довоенные годы спортсмены ДСО «Локомотив-Восток» уверенно штурмовали вершины спортивного мастерства по лыжным гонкам, баскетболу, хоккею, велосипедному и другим видам спорта. В 1939 году Ф. Ивачев, защищая честь железнодорожников на первенстве страны по лыжным гонкам, занял третье место на дистанции 50 км, и ему впервые в Сибири было присвоено звание мастера спорта СССР.

В послевоенный период и последующие годы происходило дальнейшее развитие на железнодорожном транспорте Сибири физической культуры и спорта. Самый расцвет пришелся на шестидесятые годы, когда спортсмены Западно-Сибирской железной дороги выполняли нормативы мастеров

спорта, кандидатов в мастера, первого и массовых спортивных разрядов.

В 1966 году преподавателю НИИЖТа А. Лепешкину присвоено звание мастера спорта международного класса в скоростном беге на коньках, в следующем году аспиранту того же вуза В. Маматову присвоено звание заслуженного мастера спорта СССР за победу в 20-километровой гонке на чемпионате мира по биатлону. В дальнейшем Виктор Маматов еще трижды завоевывал звание чемпиона мира и дважды становился победителем на зимних олимпийских играх 1968 и 1972 годов. Воспитанник Омской школы классической (греко-римской) борьбы заслуженный мастер спорта А. Игнатенко дважды завоевывал титул чемпиона мира и в составе сборной страны участвовал в олимпийских играх в Сеуле, Барселоне и Атланте.

В последующие годы спортивные традиции общества «Локомотив» поддерживали многие спортсмены. Призерами первенств СССР становятся борцы классического стиля В. Матва, В. Кудинов, городошник В. Кузнецов и многие другие.

В 1987 году мужская баскетбольная команда Новосибирского электровозремонтного завода заняла первое место на чемпионате международного спортивного союза железнодорожников в Дели.

Высоких результатов добились в 1990-е годы спортсмены Западно-Сибирской железной дороги в сетевых спартакиадах: в 1996 году выиграли зимнюю, а затем и летнюю спартакиады, в 1998-м в Санкт-Петербурге и в 1999 году в Ельце занимали общекомандные призовые места.

В неофициальных чемпионатах мира спортивного союза железнодорожников В. Кошкин (Алтайское отделение) стал победителем чемпионата по лыжным гонкам, в 1999 году на таких же соревнованиях завоевала серебряные медали сборная футбольная команда дороги. Этой команде футболистов удалось в 2001 году в третий раз подряд выиграть кубок на соревнованиях спортсменов сети дорог, теперь этот ценный приз передан в спорткомитет дороги на вечное хранение.

Больших успехов добилась и волейбольная мужская команда, костяк которой составляли студенты СГУПС. Особо следует отметить работника дороги Евгения Митькова, который в составе национальной сборной России по волейболу на летних олимпийских играх в Сиднее в 2000 году стал серебряным медалистом.

К концу прошлого века дорога в полном объеме обеспечивает платежеспособный спрос на грузовые и пассажирские перевозки. Во многом этому способствовали долгосрочные соглашения о взаимодействии между МПС, Западно-Сибирской железной дорогой и администрациями Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и Алтайского края.

Примером взаимовыгодного сотрудничества дороги с регионами может служить возведенный всего за 300 дней и вступивший в строй действующих накануне 2000 года новый угольно-транспортный комплекс открытой разработки угольного месторождения. Главы администраций Кемеровской и Новосибирской областей консолидировали средства двух бюджетов на совместную разработку разреза «Караканский—Южный» и открытие движения грузовых поездов на перегоне Пестерево — Мереть. В результате этого новосибирцы стали получать высококачественный уголь по цене значительно ниже существующей, а в Кузбассе появилось 350 рабочих мест.

В 1999 году прирост объема промышленного производства в Кузбассе составил 21 процент. В регионе ожили базовые отрасли экономики — угольная, металлургическая, химическая. Это сполна ощутили на себе и работники Кузбасского отделения дороги, которые многое сделали для того, чтобы освоить возрастающий объем перевозок продукции местных товаропроизводителей. Именно они предложили металлургам и работникам горнорудной отрасли региона воссоздать существовавшие лет десять назад единые технологические смены, объединявшие трудовой процесс ряда специалистов (от приемосдатчиков, осмотрщиков вагонов и составителей поездов до путейцев, энергетиков и локомотивщиков) с целью повышения эффективности использования подвижного состава и удешевления перевозок. Было предложено развернуть между сменами трудовое соревнование, главной движущей силой которого явилась бы четкая согласованность планов железнодорожников, горняков и металлургов, которые совместно заботились бы об укреплении материально-технической базы транспорта и внедрении новых технологий.

Почин нашел поддержку, и эффект от его внедрения превзошел все ожидания. За октябрь—декабрь 1999 года зна-

чительно улучшились показатели использования подвижного состава, восстановлены — и это самое главное — единый технологический процесс и тесные деловые взаимоотношения между железнодорожниками МПС и рудно-металлургического комплекса Кузбасса.

Обе стороны энергично и по-деловому подошли к проблемам «стыка», совершенствуя все звенья перевозочного процесса. Благодаря укреплению межхозяйственных связей сегодня задействовано общее для Западно-Сибирского металлургического комбината и ЕДЦУ (единого диспетчерского центра управления) Кузбасского отделения дороги информационное поле, что позволяет отслеживать перемещение вагонов на территории комбината, а металлургам своевременно узнавать о прибытии порожняка и составов с грузами.

Соревнование железнодорожников-смежников магистрального и промышленного транспорта рудно-металлургических предприятий региона дало мощный импульс техническому и технологическому перевооружению перевозочного комплекса обеих сторон. Совершенствование всех составляющих грузовой работы — вот ключевой принцип деятельности предприятий-партнеров и возрожденного трудового соревнования, возникшего в результате сотрудничества единых диспетчерских смен.

Результат не заставил себя долго ждать: в 2000 году на станции Новокузнецк-Сортировочный реконструировано более десятка путей для упрощения приема и отправки угольных маршрутов и отгрузки рельсов с Кузнецкого металлургического комбината; на станции Мундыбаш появились два дополнительных пути и две рудовозные вертушки, курсирующие до Новокузнецка и заметно увеличившие провозную способность южного участка отделения дороги; обновлено путевое хозяйство и на станциях Таштагол и Каз.

Успешное становление Кузбасского отделения, четкая организация его высокопроизводительной работы прежде всего обязаны Александру Витальевичу Целько, руководившему отделением в этот ответственный период.

Кроме Кузбасса, Западно-Сибирская железная дорога обеспечивала транспортное обслуживание и других крупнейших в стране предприятий коксохимической и нефтехимической промышленности, в числе которых АОТ «Алтайкокс», ОАО «Омский нефтеперерабатывающий завод», ОАО «Томский нефтехимический комбинат».

Примером взаимодействия дороги и Омской области может служить успешное строительство вокзала в Москаленках,

который стал украшением рабочего поселка. Расходы на это строительство поровну взяли на себя руководство дороги и администрация области. Кстати, в Омской области один из самых высоких в Западной Сибири уровень компенсации убытков от пригородных перевозок.

Как отмечали руководители Омской области, Западно-Сибирская железная дорога выручила омичей, обеспечив четкую поставку угля из Экибастуза по внутрироссийским тарифам. В свою очередь и дорога получила выигрыш за счет снижения тарифа на электроэнергию, потребляемую на тягу поездов, который на 23 процента меньше среднеотпускного тарифа по «Омскэнерго». Таково правило нормального делового сотрудничества: когда партнеры способны кое в чем поступиться своей выгодой, в выигрыше оказываются обе стороны.

По Томской области дорога заключила взаимовыгодные соглашения с лесоперерабатывающими предприятиями, с ОАО «Томскэнерго», с Томским нефтехимическим комбинатом, предусматривающие снижение тарифов за перевозки. При этом в счет компенсации потери доходов дорога получала по сниженным ценам шпалопродукцию, а стоимость электроэнергии на тягу поездов была ниже среднеотпускной на 38,5 процента.

На станции Томск-II вступил в строй новый современный вокзал, строительство которого инвестировалось в равных долях дорогой и органами власти Томска и области.

Введен в эксплуатацию и современный пассажирский комплекс на станции Новосибирск-Западный, в финансировании строительства которого принимала участие мэрия Новосибирска.

Перечисление примеров взаимовыгодного сотрудничества дороги и регионов можно было бы продолжить. При этом выделение компенсации и средств на доленое участие регионы осуществляют, как правило, в виде налоговых освобождений для предприятий дороги по платежам в территориальные бюджеты, а при недостаточной налоговой базе — за счет поставок продукции и оказания услуг дороге предприятиями-дебиторами территориальных бюджетов.

Гибкая тарифная политика МПС при перевозке грузов, проводимая в 1997—1999 годах на основе реализации основных положений концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта и достижения значительного сокращения эксплуатационных расходов, при тесном сотрудничестве с администрациями регионов, позво-

лила остановить падение объемов промышленного производства и поднять экономику не только отдельных регионов, но и всей страны.

Таким образом, достигнута основная цель проводимых в последние три года реформ на железнодорожном транспорте — снижение совокупных затрат на перевозки. В целом за 1997—1999 годы средний уровень тарифов на грузовые железнодорожные перевозки снижен более чем на 14 процентов при индексе роста оптовых цен за этот период в 2,2 раза. Дорога смогла уменьшить совокупную транспортную составляющую в конечной стоимости промышленной продукции для потребителей за указанный период на 40 процентов.

На текущий момент основной целью продолжения и расширения структурной реформы железнодорожного транспорта является обеспечение возрастающих потребностей в объемах и качестве перевозок — на основе обновления производственно-технической базы и усиления мотивации работников железнодорожного транспорта в повышении эффективности работы всех его звеньев.

От века к веку

Новое столетие и третье тысячелетие Западно-Сибирская магистраль начала не с чистого листа.

В 2001 году дорога заняла первое место на сети по грузообороту, общей погрузке и среднему весу вагона и второе — по производительности. У магистрали в 2001 году, в сравнении с предыдущими данными, оказался самый высокий на сети дорог объем прироста перевозок — девять процентов (против полутора средних по сети). Отсюда, соответственно, и доходы — более 24 с половиной миллиардов рублей в год, из них более 411 млн дополнительно к плану, поэтому вполне закономерно, что по итогам отраслевого соревнования за II и IV кварталы 2001 года дороге дважды присуждалось первое место.

Юбилей Транссиба, этого великого рельсового пути, отмечался широко, с российским размахом, но одной из самых заметных акций явилось отправление 9 июля из Москвы во Владивосток специального поезда, посвященного столетию завершения строительства Транссиба. Почетными пассажирами этого поезда стали руководители МПС, ветераны транспорта, представители российских железных дорог, по-

эты, писатели, журналисты. Во время остановок на крупных узловых станциях — в Челябинске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Чите — проходили митинги, концерты, фотовыставки, встречи с трудовыми коллективами железнодорожников.

Ознаменовался 2001 год еще одним памятным для западносибирских железнодорожников событием — поездкой по магистрали президента России В.В. Путина. Для магистрали это явилось серьезным экзаменом, и она его выдержала, о чем свидетельствует высокая оценка, данная президентом труженикам дороги. Вместе с тем этот год стал и годом окончательного формирования новых технологий в перевозочном процессе.

Огромным по значимости событием явилось завершение создания единого центра диспетчерского управления (ЕЦДУ), который уже сейчас трансформируется в Западно-Сибирский региональный центр управления перевозками. Благодаря ему появилась возможность улучшить использование рабочего времени локомотивных бригад, ощутимо повысить производительность локомотива и вагона, сократить эксплуатационные затраты.

В настоящее время на дороге остались всего два центра управления движением поездов — в Новосибирске и Кемерове, теперь из Новосибирска можно регулировать перевозки не только у себя на Западно-Сибирской, но и почти на всей Красноярской, частично на Свердловской и Южно-Уральской дорогах. В результате ликвидации стыковых пунктов увеличилась протяженность участков обращения локомотивов, теперь от Омска до самого Новосибирска каждый состав ведет один локомотив, а коль скоро нет смены локомотивов, растет скорость продвижения, быстрее вывобождаются вагоны.

Продолжилось внедрение телекоммуникационных компьютерных технологий на основе волоконно-оптических линий связи для концентрации управления перевозками. Сегодня на дороге уложено три с половиной тысячи километров волоконно-оптических линий, что позволило увеличить скорость обмена информацией между основными узлами дороги без малого в сто раз.

Широко вошло в практику вождение тяжеловесных поездов, благодаря чему средний вес грузового состава в 2001 году увеличен на 184 тонны, что позволило сэкономить почти 60 млн рублей. Не менее широко практикуется форми-

рование длинносоставных маршрутов, в первую очередь по-рожняка (до 100 полувагонов), что высвобождает до 12 локомотивов в сутки.

Ощутимые технологические изменения происходят и в станционном хозяйстве. С особой, пожалуй, отчетливостью они проявляются на станции Клещиха — она воспринимается как своего рода прообраз суперсовременного комплекса, где воедино связаны все транспортные потоки: рельсовые, по воде, по воздуху (по соседству с железнодорожной станцией многоводная Обь и аэропорт Толмачево). В перспективе этот комплекс обещает стать одним из крупнейших перевалочных пунктов за Уралом. Если еще год назад контейнерный поезд собирали здесь в лучшем случае за неделю, теперь, с помощью новой компьютерной техники, успевают управиться в течение суток.

Еще одна сфера деятельности, где Западно-Сибирская, не только не сдала, но и укрепила свои позиции, — социальная: в 2001 году выполнены все условия и Отраслевого тарифного соглашения, и Коллективного договора; это обеспечило стабильность работы трудовых коллективов и в очередной раз подтвердило истину, что забота о труженике категория не только нравственная, но и экономическая.

Все большие и малые изменения на российских железных дорогах за последние пять лет (начиная с 1996 года) происходят под знаменем коренного реформирования и структурных преобразований наших стальных магистралей. Казалось бы зачем? Поезда ходят исправно. Ответ напрашивается однозначный: реформа необходима и вопрос о ней поставлен своевременно. Если не начать реформу сегодня, сейчас, то скоро возникнут серьезные осложнения в работе всей российской сети. И речь здесь идет не о чрезвычайных ситуациях. Пока что все под контролем, вагоны, локомотивы и путевое хозяйство проходят необходимое обслуживание регулярно, вопросы безопасности всегда ставились и ставятся во главу угла. Но наступает момент, когда ремонт техники становится экономически невыгодным — дешевле приобретать новую. И дорогам это уже не под силу. Железнодорожный транспорт — очень фондоемкая отрасль, а сегодня износ основных фондов приближается к 60 процентам.

В новых экономических условиях железная дорога продолжает работать по старинке. С одной стороны, она — коммерческая структура, то есть продает свои услуги. С другой — в отрасли действуют жесткие государственные ограниче-

ния, причем от государства железнодорожники не получают ничего.

Разговоры о необходимости реформирования отрасли велись давно, с начала 1990-х годов, но осуществить их тогда не было возможности. Общество до сих пор пожинает плоды ошибок скоропалительной приватизации в других отраслях экономики. Но сегодня время реформирования наконец наступило. На протяжении последних двух-трех лет велись подготовительные работы по созданию акционерного общества «Российские железные дороги». Акционирование даст возможность хозяйствам дороги самостоятельно зарабатывать средства и распоряжаться ими по своему усмотрению, без оглядки на МПС. Появятся частные вагоны, частные локомотивы, будет создан стимул к тому, чтобы подвижной состав обновляли частные компании, возродится здоровая конкуренция, как и положено при рыночных отношениях.

2002 год насыщен многими значительными событиями — и в целом по отрасли, и в масштабах Западно-Сибирской. Вступил в завершающую фазу первый этап реформирования железнодорожного транспорта, а Государственная Дума Российской Федерации приняла пакет законопроектов, которые призваны составить правовую основу проводимой реформы. В свете этих событий завершена инвентаризация принадлежащего железным дорогам имущества, разработана организационная структура будущего Министерства путей сообщения и акционерного общества «Российские железные дороги», определены их функции. Таким образом, подготовлена почва для разделения государственного и хозяйственного управления железнодорожным транспортом.

Важнейшим событием 2002 года стало выездное заседание Президиума Госсовета в Междуреченске под председательством президента России В.В. Путина. Именно тогда приняты конкретные решения по развитию угольной отрасли страны и, прежде всего, кузбасских месторождений. Предполагается объем угледобычи в Кузбассе довести к 2005 году до 150 млн тонн в год, и железнодорожники Западно-Сибирской призваны обеспечить своевременный и непрерывный вывоз добытого топлива.

Пути решения этой стратегической задачи — в увеличении производительности труда, максимальном снижении себестоимости перевозок, оптимизации эксплуатационной работы магистрали.

Многое из этого комплекса вопросов частично уже реализовано — перевод Транссиба на бесстыковой путь с мощным

щебеночным основанием, применение на обширном полигоне Среднесибирского хода технологии зимнего капитального ремонта пути, создание базовых локомотивных депо по видам тяги и др. Практическим шагом в выполнение решений Президиума Госсовета, определяющим совместную стратегию руководства дороги и администрации Кемеровской области, стала программа развития и совершенствования технологии работы магистрального и промышленного транспорта в Кузбассе на 2002—2005 годы. Первый значимый результат реализации этого документа — открытие в декабре 2002 года путепроводной развязки на станции Мереть.

* * *

Между тем время «Ч», о котором столько было говорено на разных уровнях, неуклонно приближалось, и события, которые оно должно было обозначить, последовали одно за другим. 18 сентября 2003 года на Западно-Сибирской железной дороге впервые начала работу XV ассамблея начальников дорог России. Первым делом начальник Западно-Сибирской А.В. Целько стал показывать гостям Новосибирск-Главный, один из лучших вокзалов страны. После осмотра начальники дорог здесь же, в помещении конференц-зала, провели свое первое рабочее совещание. С докладом «Организация текущего содержания бесстыкового пути» выступил заместитель начальника Западно-Сибирской магистрали Н.С. Сорочихин. Особый интерес собравшихся вызвал доклад генерального директора ОАО «Экспресс-пригород» А.И. Кузьмина «Снижение убыточности пригородных пассажирских перевозок путем создания совместно с субъектами Российской Федерации компаний на основе опыта работы ОАО «Экспресс-пригород» на Новосибирском отделении».

Сибиряки первыми на сети выступили в этом починном. Были сомнения, споры, однако цифры, приведенные А.И. Кузьминым, убедили всех.

Далее участники ассамблеи посетили станцию Инская, где успешно претворялись в жизнь новые технологии, и станцию Сеятель, ознакомились с экспозицией дорожного музея подвижного состава.

На следующий день участники ассамблеи посетили Кемерово, где в Белом зале здания администрации Кемеровской области встретились с губернатором А.Г. Тулеевым и

руководителями крупнейших промышленных предприятий региона. Обсуждались перспективы развития угольной отрасли и пути совершенствования работы железнодорожного транспорта.

Губернатор рассказал о стабилизации социально-экономической обстановки в области и особо подчеркнул роль железнодорожного транспорта в этом процессе. Он поблагодарил министра путей сообщения Г.М. Фадеева и начальника Западно-Сибирской магистрали А.В. Целько за помощь и поддержку Кузбасса, затем состоялось вручение наград.

Всем начальникам дорог А.Г. Тулеев вручил юбилейные медали «60 лет Кемеровской области» — ведь практически все дороги России перевозят кузбасский уголь. Начальник дороги А.В. Целько награжден золотым нагрудным знаком «Шахтерская Слава».

Заседание ассамблеи продолжилось 20 сентября в актовом зале Омского государственного университета путей сообщения, и именно тогда прозвучали знаменательные слова министра путей сообщения Г.М. Фадеева: ВРЕМЯ ПРИШЛО! Они предшествовали сообщению о том, что подписано постановление правительства о создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

В тот же день состоялось открытие мемориальной доски на здании ОмГУПСа легендарному начальнику Омской железной дороги Б.К. Саламбекову, генералу тяги I ранга, Герою Социалистического Труда, кавалеру трех орденов Ленина, трижды награжденному знаком «Почетному железнодорожнику», в прошлом начальнику Октябрьской железной дороги, на посту которого и проявился в полной мере его талант организатора железнодорожного транспорта. Позднее Б.К. Саламбеков успешно возглавлял Красноярскую и Восточно-Сибирскую магистрали.

Дальнейшие события происходили уже в Москве.

В офисе открытого акционерного общества «Российские железные дороги» 27 октября состоялась первая Всероссийская видеопресс-конференция президента компании Г.М. Фадеева. К студии в Москве с помощью цифровой видеосвязи были подключены офисы 17 железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» — и их отделений, где собрались многочисленные представители средств массовой информации. В пресс-конференции также приняли участие начальники железных дорог — филиалов ОАО «РЖД».

Во вступительном слове Г.М. Фадеев сообщил, что 18 сентября Председатель Правительства РФ Михаил Касьянов подписал постановление о создании ОАО «Российские железные дороги», 23 сентября компания прошла государственную регистрацию, а 1 октября акционерное общество начало хозяйственную деятельность.

Созданием ОАО «РЖД» завершён очередной этап реформирования железнодорожного транспорта. Произошло разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления.

Впервые в нашей стране создана столь мощная и крупная компания, уставной капитал которой составляет 1 триллион 535 миллиардов 700 миллионов рублей (более 50 млрд долларов) — это больше, чем у таких гигантов, как «Газпром» и РАО «ЕЭС» вместе взятых. Своим имуществом в компанию вошли 987 предприятий.

ОАО «РЖД» обеспечивает 39 процентов совокупного грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта) и свыше 41 процента пассажирооборота страны. Это одна из крупнейших транспортных систем мира.

Важнейшей задачей компании является повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев, прежде всего — скорости и надёжности доставки грузов. По оценке экспертов, в 2001—2007 годах рост отправления грузов пре-



Интерьер вокзала Новосибирск-Главный

высит 35 процентов, а грузооборот возрастет на 47 процентов. Увеличение грузооборота приведет к улучшению транспортной обеспеченности страны в части грузовых перевозок, что стимулирует общий рост экономики.

На основе реализации эффективной маркетинговой стратегии, повышения качества обслуживания пассажиров и проведения разумной тарифной политики планируется обеспечить рост пассажирооборота в ближайшие четыре года более чем на восемь процентов.

Таким образом, одним из главных социально-экономических последствий структурной реформы железнодорожного транспорта должно стать увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок, повышение транспортной обеспеченности благодаря созданию конкурентного рынка перевозок, проведению гибкой тарифной политики, повышению качества транспортного обслуживания.

На втором этапе реформы после тщательного технико-экономического анализа ОАО «РЖД» будет утверждать дочерние акционерные общества, осуществляющие отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Приоритетным направлением инвестиционной программы следующего года, отметил Г.М. Фадеев, станет развитие на территории России международных транспортных коридоров, в частности подъездных путей к портам, и других значимых объектов, закупка и модернизация подвижного состава.

Уже сегодня во многих сегментах рынка ОАО «РЖД» работает в условиях жесткой конкуренции со стороны как частных железнодорожных компаний, так и других видов транспорта. Более 70 процентов железных дорог дублируется автомобильными дорогами федерального значения. На некоторых направлениях существует серьезная конкуренция с речным транспортом в период навигации.

Многие компании-перевозчики, отметил далее президент акционерного общества, закупают сейчас цистерны, потому что перевозка наливных грузов — это путь к быстрому обогащению, поскольку цены на нефть и нефтепродукты постоянно растут. Но при этом никто, кроме нас, не думает, в чем перевозить уголь, хлеб и другие жизненно важные грузы. Вот почему ОАО «РЖД» как государственная структура занимается сегодня теми вопросами, которые позволяют сохранить баланс интересов и государства, и собственника, и частного предпринимателя...

В заключение своего развернутого выступления, которое было насыщено не только разносторонней и ценной информацией о структуре и задачах ОАО «РЖД», но и содержало план конкретных действий на ближайшие годы, Г.М. Фадеев высоко оценил значение первой всероссийской видеопресс-конференции и от души поблагодарил журналистов за участие в ней, за интересные вопросы и неравнодушие к проблемам отрасли.

Затем на вопросы журналистов региональных средств массовой информации ответил начальник Западно-Сибирской железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги» — А.В. Целько. Он конкретизировал, применительно к полигону руководимой им дороги, некоторые положения, содержащиеся в выступлении Г.М. Фадеева.

Но наше повествование о Западно-Сибирской железной дороге будет неполным, если мы не расскажем, что по итогам 2003 года наша дорога стала лучшей в сети Российских железных дорог. Трудная и созидательная работа получила высокую оценку 10 марта 2004 года, когда в Государственном Кремлевском Дворце на девятой торжественной церемонии присуждения Главной Всероссийской Премии, руководителю делегации от Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько была вручена Главная Всероссийская общественная премия — «Российский Национальный Олимп», а сам Александр Витальевич награжден орденом «За Честь и Доблесть».



* * *

В России с ее необъятными просторами обустройство и строительство дорог — водных, воздушных, шоссейных и особенно рельсовых — всегда являлось делом государственным, стратегическим, а по нынешним понятиям — и геополитическим. У истоков строительства Транссиба стоял император Александр II, Реформатор. Начало строительству положил его сын Александр III, Миротворец (при нем Россия не воевала, только строила). Продолжил строительство цесаревич Николай, ставший вскоре императором Николаем II. То есть это было воистину ЦАРСКОЕ ДЕЛО. А когда дорогу в основных ее границах построили, то Александру III в Петербурге

установили памятник, на котором царь изваян не в порфире, как обычно, и не в гвардейском мундире, а в форме... железнодорожного кондуктора.

Сейчас, оглядываясь назад, можно смело сказать, что во внутрироссийской жизни Транссиб сыграл огромную роль. Он связал в единое целое страну, спас ее восточные земли в годы военных испытаний, обеспечил заселение и промышленное развитие Сибири.

Теперь, в начале XXI века, продолжаем дело, начатое нашими предками. У нас в руках огромное богатство — евразийская магистраль с неизмеримым потенциалом. И потенциал этот пока еще не реализован в глобальном плане: великий евразийский транзит (Европа — Китай, Европа — Япония, Европа — Юго-Восточная Азия, а также Европа — США) еще не стал реальностью наших дней, а Россия, следовательно, пока еще не сыграла роль неотъемлемого и органичного звена всемирной транспортной системы.

Конечно, для этого потребуется еще немало усилий, да и морские перевозчики стремятся не упустить свою выгоду, но пробные прогоны поездов подтвердили еще раз: возить грузы по Транссибу и быстрее, и дешевле, нежели морем. И президент России, когда был совсем недавно с визитом в КНДР, затрагивал в переговорах с Ким Чен Иром тему единого евразийского пути и ратовал за то, чтобы на его корейском участке были убраны препоны.

Наш президент своим вниманием к заботам и нуждам сибирских железнодорожников еще раз доказал, что развитие рельсовых путей в России остается «государственным делом», к которому кровно причастны первые лица государства. И путейцы видят некий символический смысл в том, что у нынешнего президента России такая замечательная фамилия...

ХРОНОЛОГИЯ

- 1887 г.** Особое совещание при Комитете Министров приняло решение о строительстве Сибирской железной дороги общей протяженностью около семи тысяч верст от Челябинска до Владивостока.
- Сентябрь 1888 г.** Первые поезда на линии Самара — Златоуст.
- 15 апреля 1891 г.** Начаты изыскания на трассе Челябинск — Мариинск.
- 5 мая 1892 г.** Комитет Министров принял решение о строительстве Западно-Сибирской железной дороги как продолжения Златоустовско-Челябинской линии.
- 8 мая 1892 г.** Утверждены место мостового перехода через Обь и одновременно направление линии Омск — Кривошеково.
- 7 июля 1892 г.** Торжественное открытие начала строительства Транссиба (линия Челябинск — Омск).
- 10 декабря 1892 г.** Высочайшим повелением Александра III учрежден Комитет Сибирской железной дороги, председателем которого назначен цесаревич Николай, будущий император Николай II.
- 25 февраля 1893 г.** Утвержден проект железнодорожного моста через Обь, разработанный Н.А. Белелюбским.
- 27 февраля 1893 г.** Определено направление Средне-Сибирской железной дороги от мостового перехода через Обь до Иркутска и получено разрешение приступить к строительству.
- 20 июля 1893 г.** Начало строительства железной дороги на участке Омск — Кривошеково.
- Лето 1893 г.** Начато строительство Средне-Сибирской железной дороги на участке Обь — Красноярск.
- 19 октября 1893 г.** Принято решение о строительстве железнодорожной ветки от станции Тайга до Томска.
- 20 июля 1894 г.** Торжественная закладка железнодорожного моста через Обь у села Кривошеково.

1 октября 1894 г.	Открыто временное движение пассажирских и товарных поездов от Челябинска до Омска.
5 июня 1895 г.	Начато строительство железнодорожной ветки Тайга — Томск.
1 сентября 1895 г.	Открыто временное движение пассажирских и грузовых поездов от Омска до Кривошеково.
15 сентября 1896 г.	Западно-Сибирская железная дорога введена в постоянную эксплуатацию (Челябинск — Кривошеково).
1 марта 1897 г.	Открыто временное движение на Средне-Сибирской железной дороге от станции Обь до Красноярска.
5 апреля 1897 г.	Сдан в постоянную эксплуатацию железнодорожный мост через Обь.
1 января 1898 г.	Сдана в постоянную эксплуатацию железнодорожная ветка Тайга — Томск.
1 января 1899 г.	Сдана в постоянную эксплуатацию линия от Челябинска до Байкала.
1899 г.	В Томске открылась библиотека Сибирской железной дороги.
Февраль 1907 г.	Крупная забастовка омских железнодорожников.
Лето 1907 г.	Совет Министров одобрил предложение МПС о начале сооружения на Сибирской железной дороге второй колеи.
Июль 1914 г.	На Сибирской железной дороге введено военное положение и ужесточен режим труда.
Июль 1917 г.	Избран Всероссийский исполнительный комитет профсоюза железнодорожников — Викжель.
Январь 1918 г.	Большевики поставили вопрос о ликвидации старого управления Томской дороги и о передаче административной власти в руки железнодорожников.
Март 1918 г.	На основе решения Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожников избраны на всех дорогах Сибири Советы железнодорожных депутатов.

Май 1918 г.	Мятеж белочехов. Фактическое начало гражданской войны в Сибири.
1 мая 1920 г.	Учрежден Сибирский Округ путей сообщения (СибОПС).
Сентябрь 1920 г.	Учрежден Центральный комитет Союза транспортных рабочих (Цектран).
Декабрь 1921 г.	Совет Труда и Оборона направляет в Сибирь комиссию по топливу под руководством Р.И. Берзина.
5 января — 8 марта 1922 г.	Пребывание в Сибири «Экспедиции Дзержинского».
1 февраля 1922 г.	Совместным приказом Сибревкома и «Экспедиции Дзержинского» введено военное положение на 19 станциях магистрали.
Октябрь 1922 г.	Параллельно СибОПСу организовано Правление Сибирских железных дорог.
Лето 1923 г.	Восемь линейных отделов магистрали укрупнены до четырех.
1 января 1924 г.	Упразднение СибОПСа. Сеть сибирских железных дорог разделена на три дороги: Омскую, Томскую и Забайкальскую.
Начало 1924 г.	На Омской и Томской дорогах созданы дорпрофсожи, которые продолжают свою деятельность до сих пор.
1924 г.	Закончено строительство линии Славгород — Павлодар.
Январь 1925 г.	Ликвидация Правления Сибирских железных дорог.
21 июля 1926 г.	Заклучено Узловое соглашение между Омской и Томской железными дорогами.
Октябрь 1927 г.	Закончено строительство железной дороги на участке Петропавловск — Боровое. Участок передан омской дороге.
1928 г.	НКПС разработал план реконструкции железнодорожного транспорта Сибири.
1930 г.	Начало реорганизации транспортных вузов Сибири.
1930 г.	Отмена обезличенной езды.
7 января 1932 г.	Открыто временное движение по второму мосту через Обь (линия Обь — Проектная).

Май 1932 г.	Инспекционная поездка по Сибири наркома путей сообщения А.А. Андреева.
1933 г.	Создание политотделов на железнодорожном транспорте. Разделение локомотивной и вагонной служб.
3 марта 1934 г.	Управление Томской железной дороги переведено в Новосибирск.
Весна 1934 г.	Посещение Сибири М.И. Калининым.
Лето 1934 г.	На Томской дороге вместо эксплуатационных районов созданы отделения службы безопасности.
1935 г.	Почин П. Кривоноса.
Июль 1935 г.	Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта.
Ноябрь 1935 г.	Первое Всесоюзное совещание стахановцев.
1 января 1936 г.	В депо Новосибирск впервые введена теплая промывка котлов.
Начало 1936 г.	Почин К. Воронцова.
Апрель 1936 г.	Создано первое на Томской дороге электровозное депо Белово.
28 июня 1936 г.	Учрежден День железнодорожника.
1936 г.	Созданы грузовая и пассажирская службы, ДорТэк, пассажирские отделения.
1 апреля 1937 г.	Первый состав, ведомый электровозом, отправился со станции Белово на станцию Усыты (Прокопьевск).
Весна 1937 г.	Во всех основных депо введена должность машиниста-наставника.
1937—1938 гг.	Грузовое и пассажирское движение переведено на электротягу.
1939 г.	Машинист Д. Голенков установил всесоюзный рекорд пробега паровоза СОК без набора воды. Вступил в строй действующих вокзал Новосибирск-Главный.
Март 1939 г.	Создана строительно-монтажная контора «Дорстрой».

1940 г.	Почин Н. Лунина. Введение кольцевой маршрутизации.
Июнь 1941 г.	Перестройка всех подразделений дороги на военный лад.
Январь 1942 г.	Развитие лунинского движения в условиях войны.
Июль 1942 г.	Бронепоезд «Луинец», изготовленный сибиряками, принял первый бой на участке фронта Косторная — Елец.
Январь 1943 г.	Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «Об улучшении работы дорог Урала и Сибири». Приезд секретаря ЦК А.А. Андреева.
15 апреля 1943 г.	Указ Президиума ВС СССР, согласно которому все рабочие и служащие железных дорог объявлялись мобилизованными на период войны и закреплялись для работы на транспорте.
Ноябрь 1943 г.	Паровозная бригада депо Барнаул доставила в освобожденный Смоленск подарки сибиряков.
Февраль 1944 г.	Алтайские железнодорожники приняли шефство над станцией Мелитополь и помогли восстановить ее.
15 марта 1946 г.	Наркомат путей сообщения переименован в Министерство путей сообщения (МПС).
12 августа 1946 г.	Жилищный отдел Томской железной дороги преобразован в службу зданий и сооружений, а жилищно-ремонтные конторы — в дистанции зданий и сооружений.
Сентябрь 1946 г.	Принято решение об организации отделений железных дорог, укреплении паровозного хозяйства и вагонных участков.
Сентябрь 1947 г.	Отдел электрификации Томской дороги преобразован в службу электрификации.
Сентябрь 1948 г.	Постановление ЦК ВКП(б) «Об организации политорганов на железнодорожном транспорте».
10 ноября 1951 г.	Начата регулярная эксплуатация электропоездов на участке Инская — Чулымская.

19 марта 1954 г.	Сдана в эксплуатацию линия Барнаул — Кулунда.
22 марта 1954 г.	Введена в эксплуатацию первая очередь Барабинской ГРЭС.
Июль 1955 г.	Введен в эксплуатацию электрифицированный участок Татарская — Омск.
Февраль 1956 г.	Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О генеральном плане электрификации железных дорог на период с 1956 по 1970 годы».
21 марта 1956 г.	Постановление ЦК КПСС «Об упразднении политорганов на железнодорожном транспорте».
25 мая 1956 г.	Депо Белово перешло на сменное обслуживание электровазов незакрепленными локомотивными бригадами.
Сентябрь 1956 г.	Электровазовая тяга внедрена на участке Омск — Называевская.
1957 г.	Внедрение централизованного руководства продажей билетов.
Сентябрь 1958 г.	Электровазовая тяга внедрена на участке Новосибирск — Болотная.
Октябрь 1958 г.	Завершена электрификация главного хода на Томской железной дороге.
Ноябрь 1958 г.	В депо Рубцовка поступил первый тепловоз.
Июль 1959 г.	Участок Рубцовка — Алейская переведен на тепловозную тягу.
Август 1959 г.	На тепловозную тягу переведен участок Рубцовка — Семипалатинск.
1959 г.	Сдана в эксплуатацию железнодорожная линия Новокузнецк — Абакан.
6 мая 1961 г.	Томская и Омская дороги объединены в Западно-Сибирскую железную дорогу.
Декабрь 1961 г.	Электрифицирован замыкающий участок Кузбасского хода Инская — Промышленная.
1962 г.	Введена в эксплуатацию линия Карасук — Среднесибирская.

Март 1963 г.	Коллегия МПС одобрила инициативу барабинцев по увеличению производительности электровозов и обязала внедрить их опыт по всей сети дорог.
1 ноября 1963 г.	Из Барнаула в Новосибирск отправился первый поезд, ведомый электровозом.
1965 г.	Сдана в эксплуатацию линия Иртышская — Кзыл-Ту.
12 февраля 1966 г.	Решением коллегии МПС опыт вагонного депо Москва по ремонту цистерн принят для внедрения по всей сети.
29 июля 1966 г.	Западно-Сибирская железная дорога награждена орденом Ленина.
1967 г.	Вошла в строй линия Артыша — Подобас. Электрифицирован участок Новокузнецк — Мундыбаш.
Декабрь 1969 г.	Принят в эксплуатацию электрифицированный участок Тайга — Томск-Грузовой.
Ноябрь 1970 г.	Принят в эксплуатацию электрифицированный участок Юрга — Ленинск-Кузнецкий с веткой на Кемерово.
13 января 1976 г.	Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976—80 гг. ».
1977 г.	В Новосибирске открыт Дворец культуры железнодорожников.
1978 г.	При службе вагонного хозяйства создана дорожная конструкторско-технологическая лаборатория. Завершен перевод линий Западно-Сибирской железной дороги на электровозную и тепловозную тяги.
Начало 1980 г.	На Западно-Сибирской железной дороге внедрена первая очередь автоматической системы управления (АСУ). Новые формы обслуживания пассажиров по продаже билетов.
1980 г.	Открыт музей истории Западно-Сибирской железной дороги, объединяющий экспозиции 22-х музеев предприятий и учреждений.

Январь 1981 г.	Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по улучшению работы и комплексному развитию железнодорожного транспорта в 1981—1985 гг.».
1981 г.	Введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Малиновое Озеро — Локоть.
Весна 1985 г.	Коллектив Западно-Сибирской признан победителем соцсоревнования по сети дорог страны.
1987 г.	Созданы Омская и Новокузнецкая дирекции по обслуживанию пассажиров.
1992 г.	Создана Новосибирская дирекция по обслуживанию пассажиров.
1993 г.	Начало компьютеризации производственных процессов и создание автоматизированных рабочих мест (АРМ).
1994 г.	На Западно-Сибирской начато проведение структурной реформы.
1995 г.	Создана Алтайская дирекция по обслуживанию пассажиров.
Май 1996 г.	Всероссийский съезд железнодорожников.
16 мая 1996 г.	Указ президента РФ «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации».
19 декабря 1996 г.	Принято решение о присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской.
1997 г.	Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое отделения объединены в Кузбасское отделение. Объединение всего пассажирского комплекса в Западно-Сибирскую дирекцию по обслуживанию пассажиров. Создана служба информационных перевозок. Начата передача жилья и объектов соцкультбыта дороги в муниципальную собственность.
Июль 1997 г.	Заключено Генеральное соглашение между МПС и администрацией Кемеровской области.
30 октября 1997 г.	Фактическое образование профсоюзной организации дороги в ее новых границах.

1998 г.	В локомотивах депо Московка, Омск, Барабинск и др. внедрены автоматизированные комплексы приемо-сдаточных испытаний. В локомотивных депо Тайга и Белово внедрены установки по плазменному упрочнению колесных пар. В ряде депо реконструированы вагоно-колесные мастерские.
Май 1998 г.	Принят в эксплуатацию Кузбасский автоматизированный диспетчерский пункт управления (АДЦУ).
Август 1998 г.	Создано ОАО пригородных перевозок «Экспресс-пригород».
Декабрь 1998 г.	АДЦ введены в эксплуатацию в Новосибирске и Омске.
1999 г.	В депо Барабинск и Московка проведены дорожные школы передового опыта. Начата консолидированная разработка угольных месторождений Кемеровской области.
Февраль 2000 г.	Введено в эксплуатацию новое ремонтно-экипировочное депо Кемерово.
3 августа 2000 г.	Открытие музея железнодорожной техники на станции Сеятель.
2001 г.	Поездка по Западно-Сибирской магистрали президента России В.В. Путина.
2002 г.	Выездное заседание Президиума Госсовета в Междуреченске под председательством В.В. Путина.
18 сентября 2003 г.	Подписано постановление Правительства РФ о создании ОАО «РЖД».
18—20 сентября 2003 г.	XV ассамблея начальников железных дорог России.

Подготовил к публикации Е.А. ГОРОДЕЦКИЙ

*Благодарим за участие и содействие в подготовке материала
Н.А. Акулинина, Л.Ю. Круглянскую, П.Ф. Мысика*

Л и т е р а т у р а :

Вековой путь на службе Отечеству: страницы истории Западно-Сибирской железной дороги. — Новосибирск: Издательский дом «Сибирская горница», 2001. — 504 с.: ил.

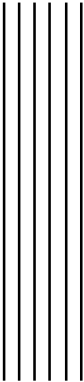
Журнал «Железнодорожный транспорт» — 2001. — □□ 1-12.

Роман-журнал XXI век. — 2001. — □ 7.

Час России. — 2001. — □ 4.

ГУДКИ НАД ОБЬЮ

**(Западно-Сибирское
речное пароходство)**



«Встречь солнца» плыли по рекам

Взгляните на карту Сибири. Изображения главных ее рек — Оби, Енисея, Лены — удивительно напоминают деревья, упавшие вершинами на юг, а комлями — на север. (У историка Петра Словцова найдете: *«воображая системы водные в виде деревьев огромных многоветвистых...»*). Казалось бы эти реки лежали поперек пути тех, кто пробирался на восток. Но это верно лишь для главных русел рек, особенно в северных широтах. А вот притоки — ветки речных «деревьев» зачастую текут попутно идущим на восток и обратно, к тому же практически переплетаясь «кронами». Словом, если нетрудно представить, как белка перепрыгивает по веткам с одного дерева на другое, точно так же легко представить и то, как первооткрыватели Сибири, двигаясь на ладьях и стругах, могли «перетечь» из одного речного бассейна в другой — более восточный.

Из летописей известно, что уже с XII века купцы и воины Великого Новгорода через бассейн Северной Двины, поморье и левые притоки Оби проникали на эту реку за пушминой, выменивая ее у северных народов. В 1384 году вооруженный отряд новгородцев сплавился на Обь через ее левый приток Сосьву и, разделившись, *«одни воеваша по Оби реке»*, а другие — *«на верху Оби воеваша»*. Не отставали от новгородцев и великие московские князья, дважды направлявшие в 15 веке свои войска к вогулам и остякам и облагавшие их меховой данью. Великий князь «всея Руси» Иван III с 1488 года присовокупил к своему титулу звание «Югорского», а первый русский царь Иван Грозный с 1562 года именовался еще и «всея Сибирские земли повелителем».

В 1580 году Грозному доложили, что английские мореплаватели Артур Пэт и Чарльз Джекман на двух кораблях намерены направиться к устью Оби на зимовку, а затем попытаться открыть путь в Китай вдоль морского побережья.

Этим сообщением Иван Грозный был сильно разгневан и в письме к английской королеве Елизавете резко отверг английский проект, дав понять, что Обь сугубо русская река и самовольное плавание по ней недопустимо.

Интересно отметить, что это первое столкновение английских и русских интересов в освоении Северного морского пути и судоходства по Оби и Енисею, будет иметь продолжение и три века спустя. Освоению и окончательному закреплению Обских путей за Россией способствовали знаменитые походы казачьей дружины Ермака и другие военные экспедиции. Бассейн Иртыша и Оби стал важнейшим транспортным звеном в продвижении русских на восток и торговли со Средней Азией. В 17 веке сложились три основных водных маршрута с использованием волоков из европейской части России в Обской бассейн. Самый северный путь шел вверх по Печоре и ее притокам Уса, Елец и Собь, затем волоком в Обскую Собь — к Березовскому острогу и городку Обдорск (с 1933 года Салехард). Второй путь шел от Соликамска по Вишере, Лозьве и Тавде до Тобольска, а третий — по Иртышу в Обь и ее верховья. В те годы существовали разные способы передвижения судов по рекам — весла, шесты, конная и людская бичева, а при попутном ветре — парус. Весьма разнообразились и сами суденышки — плоскодонные дощаники длиной 20 и более метров, шитики, шнявы, струги. На ладьях и барках ходили «служилые» — приказные, сборщики подати, стрельцы. В низовья Оби обычно сплавлялись на баркасах грузоподъемностью до 5-7 тысяч пудов и плотах в 25-30 бревен, несших 500-600 пудов груза. Весь этот маломерный деревянный флот нещадно трепали и выводили из строя волны, льды и перекаты. «Хватские» люди, среди которых было немало вятичей, известных своими плотницкими талантами, работали, что называется, не покладая рук. В сложившихся к концу XVII века центрах судостроения — Верхотурье, затем Туринске и Тюмени ежегодно спускалось на воду до ста и более дощаников и ладей. Наиболее крупные дощаники для Севера изготавливались в Тобольске. Самостоятельный судовой промысел процветал и в Томске. Так, тамошний плотник Петр Терентьев летом 1657 года продал купцам пять судов. Торговал судами и Петр Городел со товарищи. Кроме того, к судовому делу привлекались горожане и селяне на основании обязательной повинности — как на постройке судов, так и их проводке с последующей обработкой грузов. Особенно интенсивными были перевозки товаров по Оби — с промыслового Севера везли рыбу,

тюлений и рыбий жир, пушнину; с юга — хлеб, соль и предметы домашнего обихода.

Таковым — довольно примитивным — было судоходство на Оби вплоть до 19 века. Виной тому был, в частности, и административный фактор. Так один из правительственных органов с мудреным названием «Комитет, учрежденный для начертания общего плана сухопутных и водяных сообщений империи» официально утверждал, что в Сибири, сухопутное сообщение более соответствует ее торговому движению нежели водяные пути. Несправедливость подобного мнения очевидна, но за ним скрывались местнические соображения, о которых говорил генерал-губернатор Западной Сибири П.Д. Горчаков. Когда один из первых пароходостроителей Мясников попытался наладить судостроение в Обь-Иртышском бассейне, государственный муж заявил, что это *«зловредная затея»* подорвет *«извозный промысел, от которого местные жители зарабатывают 1,5 млн рублей в год, благодаря чему исправно платят подати»*. И все же, несмотря на подобные препоны, жизнь и все возрастающие грузопотоки в освоении сибирских просторов требовали и брали свое.

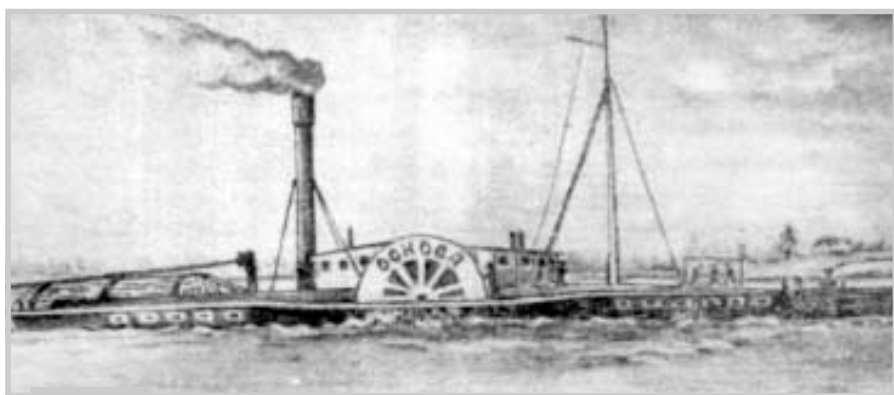
«Основа», «Взор», «Ермак» и другие

Знойным июльским днем 1834 года к нижегородскому купцу 1-ой гильдии Сомову прибыл из Тюмени его родственник купец 2-ой гильдии Наум Тюфин. Прибыл не в гости, а по конкретному делу: осмотреть построенный Сомовым пароход «Выкса», с паровым двигателем мощностью в 28 лошадиных сил. Энергичный приверженец всяких новшеств — Тюфин осмотром парохода остался доволен и еще более укрепился в мысли, что подобный «огнедышащий» корабль крайне необходим и ему для перевозки товаров по Туре и Тоболу. Задумано — сделано. Осознавая, какое большое и перспективное дело он затеял, Тюфин дал своему 50-сильному детищу, спущенному на воду в 1838 году, символическое название — «Основатель». Правда, монах-богомаз, которому поручили написать краской название парохода на колесном кружале («сиянии»), не рассчитал размеры, и у него не вошли четыре последние буквы. Получилось «Основа» — тоже неплохо и многозначительно.

Конечно, это был несовершенный корабль, к тому же деревянный. Для лучшей «остойчивости» к кожухам колес при-вязывали бревна-плавники, а по палубе от одного борта к другому катали тачку с грузом. Паровая машина была изготовлена в Нижнем Тагиле, она сильно пыхтела, а из трубы столбом летели искры от дров. Капитанской рубки на «Основе» не было, ручной штурвал представлял из себя огромное горизонтальное колесо. По свидетельству очевидцев, двигался пароход со скоростью пешехода.

Первые недалекие плаванья «Основы» из-за различных поломок были неудачными. Лишь в 1843 году этот пароход, сменивший владельца, совершил грузовой рейс до Тобольска (397 верст), ведя за собой баржу грузоподъемностью 15 тысяч пудов (240 тонн).

Другим известным пионером пароходства в Сибири был ростовский купец 1-ой гильдии коммерции советник Никита Федорович Мясников, получивший по императорской «Привилегии» *исключительное право в течение 10 лет на учреждение и содержание пароходства на Байкале и реках «Оби, Тоболе, Иртыше, Енисее, Лене и другим, в них впадающим...»*. Построив и удачно отправив в плаванья по Ангаре и Байкалу первый пароход с благодарственным названием «Император Николай Первый», далее Мясников наткнулся на упорное противодействие Западно-Сибирского генерал-губернатора Горчакова и счел за благо продать купленный у Тюфина пароход «Основа», а заодно и высочайшую «привилегию». Новый ее владелец — видный чиновник Главного управления Западной Сибири Альфонс Федорович Поклевский-Козелл — значительно усовершенствовал многострадальный пароход, а в 1845 году и вовсе



«Основа». Первый пароход в Сибири

заменял его машину на более мощную (60 л.с.), изготовленную в Швеции.

В 1846 году тюменский купец Н. Швецов купил построенный в Нижнем Тагиле небольшой пароход (30 л.с.) «Взор» и составил компанию Поклевскому-Козелл. Так, в Обь-Иртышском бассейне возникло первое судоходное предприятие «Пароходство А.Ф. Поклевского-Козелл и К^о». Будучи малоприбыльным, пароходство это все же оставило заметный след в становлении пароходного судоходства по Оби и Иртышу. Еще в 1846 году «Взор» с баржами на буксире совершил первый рейс на линии Тюмень—Томск. Этот и последующие успешные рейсы заинтересовали многих тюменских купцов настолько, что подвигли четырех из них — Маркина, Хамина, Кондинского и Тецкого на заказ в Бельгии в 1853 году буксирного железного парохода «Ермак» мощностью в 100 л.с. и организацию пароходной компании «Польза». Пароход «Ермак» был доставлен в Тюмень по частям и, будучи собран, стал совершать регулярные грузопассажирские рейсы до Томска. В 1854 году «Ермак» дошел до Барнаула, а в 1865 году — до Бийска. Выложив за «Ермак» 40 тысяч рублей, компаньоны «Пользы» вскоре не только покрыли эти расходы, но и извлекли из своего предприятия немалую выгоду.

В 1858 году в товарищество «Польза» вступил уже известный нам А.Ф. Поклевский-Козелл со своими пароходами «Основа» и 80-сильным «Иртышом». Новое объединение пароходчиков получило название «Опыт». Особенно успешным и интенсивным было судоходство на организованной ими линии Тю-



Колесный пароход на Оби

мень—Томск. «Ермак», «Иртыш», «Тоболяк» регулярно совершали за навигацию по 6 рейсов каждый, перевоза на буксируемых баржах около 100 тысяч пудов различных товаров. Работа компании «Польза» — «Опыт» получила хороший отзыв в тогдашней прессе и промышленных кругах. В № 31 «Тобольских губернских новостей» за 1862 год можно отыскать такие размышления: *«Польза пароходов многозначительна и очевидна. Пароходы не останавливает ни противный ветер, ни противное течение воды, ни буря. Для парохода с баржами нужен только фаватер...»*

Но первые судовладельцы прекрасно понимали, что не менее важны и ходовые качества парохода, а, самое главное, то, на каких принципах — единоличных либо компанейских — организовано судоходство. Далеко не у всех пароходчиков-одиночек дела складывались столь удачно, как у компаньонов «Пользы» — «Опыта». Характерный пример: екатеринбургский купец и золотопромышленник И.Я. Рязанов, получив 10-летнюю «привилегию» на организацию судоходства между Тобольском и Березовым и далее до Обдорска, в 1859 году построил в Туринске 25-сильный пароход «Иоанн», который в следующем году совершил первый рейс до Березова, ведя за собой караван из трех барж с мукой. Рязанов затратил на подготовку этого рейса полтора года и 71 тысячу рублей, а доходы по завершению рейса составили... 3 тысячи пудов сельдей да 5 пудов рыбьего жира.

Были и другие примеры неудач, связанных не только с коммерческими просчетами, но и высокой аварийностью несовершенных паровых машин, а также необустроенностью водных дорог. Ощутимые убытки возникали из-за вмерзания пароходов и барж на плесах при неожиданно ранних ледоставах и гибели их весной во льдах. Сколько при этом ломалось надежд, планов, судеб! Когда затонул пароход «Взор», его владелец Н. Швецов застрелился. Не обошли беды и пионера обского пароходства Н. Тюфина. В 1876 году у него сгорела баржа с грузом, и еще одна затонула. Ущерб — полмиллиона рублей. Как ни старался Тюфин остаться на плаву, как ни «ершился» со своим последним буксиром «Ерш», а после потери еще трех барж был вынужден продать и буксир, и две оставшиеся баржи, чтобы навсегда расстаться с делом, которому отдал почти всю свою долгую жизнь.

В отличие от купцов-одиночек, компаньоны, а их появлялось все больше, как правило, легче переживали потери, о чем, в частности, свидетельствует уникальная история с «Ермаком». В конце навигации 1854 года он по оплошности

помощника капитана напоролся на... собственный якорь, получил пробоину и затонул по самую палубу. Зимой компаньоны «Полюзы», не пожалев усилий и средств, с помощью местных жителей выморозили пароход, а по весне сплывили в Томск для успешного ремонта. Более того, не упавшие духом компаньоны изыскивали средства для постройки в 1857 году нового парохода «Тобояк» и не прогадали.

Словом, уже на ранних этапах парового судоходства на Оби его капитаны и «кормчие» взяли верный курс — на объединение средств и усилий в этом нелегком деле. В дальнейшем мы увидим, что этот правильный курс будет востребован и позже, на более высоком организационном уровне.

С рельсовых колес — на плиты

1 июля 1887 года Комитет министров России по указанию императора Александра III принял историческое решение о начале строительства Сибирской железной дороги. Еще ранее, в 1885 году, была пущена в эксплуатацию железная дорога от Перми до Тюмени — главного перевалочного пункта грузов из Европы в Сибирь. Образно говоря, паровозные гуд-



Участок Обь-Енисейского канала

ки, огласившие плесы Туры и Тобола, словно эхо пошли гулять по Иртышу и Оби и отзывались удесятеренным хором пароходных глоток.

Уже самое начало осуществления грандиозного даже по нынешним масштабам проекта — каковым являлся Транссиб — вызвало резкое увеличение грузопотоков на Обь-Иртышских водных путях. По сравнению с 1859 годом они увеличились более чем в 15 раз.

Спрос, как известно, рождает предложение. Вторая половина XIX и начало XX веков в Обь-Иртышском бассейне отмечены бурным ростом судостроения и числа пароходных компаний. В судовой транспорт вливается промышленный капитал, заинтересованный в ускорении и удешевлении грузоперевозок на дальние расстояния.

В 1864 году открылись сразу два пароходства — известного Торгового дома «М. Плотников и сыновья» (линия от Семипалатинска до устья Оби) и купца Таля (Обь, Васюган, Кеть). В следующем году — рождение пароходства барнаульского дворянина М. Функа (линия Барнаул—Бийск). 1870 год отмечен созданием пароходного «товарищества на вере» «Дружина» (купцы Плотников, Горский, Шишкин) и пароходства волжского судовладельца М.Г. Колчина. После смерти Колчина в 1872 году к руководству этого пароходства пришел, согласно завещанию, его дальний родственник камский пароходчик Устин Саввич Курбатов. Он организовал компанию «Буксирное пароходство У.С. Курбатова», в которое вскоре вошел и тюменский купец Иван Иванович Игнатов. Со временем он стал фактическим руководителем пароходства, которому дали новое имя «Товарищество Игнатова-Курбатова» — крупнейшего в Сибири. Одной из самых мощных слыла, вплоть до 1912 года, и пароходная компания тобольского купца-миллионера Ивана Николаевича Корнилова.

Организация все новых пароходств — дело было прибыльным — сопровождалась и ростом парового флота. Если в 1869 году по Оби и Иртышу работало 20 пароходов буксирного типа, то в 1875-м — 32, 1883-м — 50, а в 1889-ом — более 60 судов. Флот в основном пополнялся за счет местной судостроительной базы. Еще в 1864 году вблизи Тюмени И.И. Игнатов заложил крупный по тем временам судостроительно-судоремонтный завод, впоследствии названный Жабынским (существует поныне). Годом раньше близ Тюмени, на левом берегу Туры, англичане Пирсон и Гуллет основали судостроительный завод, специализировавшийся на изготовлении железных корпусов. На

этих заводах строили не только корпуса, но и паровые машины (с 1873 г.), и паровые котлы (с 1877 г.).

Большинство построенных и собранных в те годы пароходов были буксирного типа. Каждый обязательно тянул одну или несколько барж, построенных на «верфях» рек Тавда, Сосьва, Тара и других. Пароходчики старались приобретать суда максимальной мощности, однако спрос на них ограничивался скромными возможностями местных судостроителей. Вот почему, к уже имевшимся «богатырям» «Вьюн» (320 л.с., 1860 г.), «Тара» (400 л.с., 1862 г.), «Сибиряк» (400 л.с., 1863 г.), «Орел» (420 л.с., 1863 г.) в 1869—1881 годы было спущено на воду всего четыре с привозными двигателями: «Дельфин» (500 л.с.), «Работник» (520 л.с.), «Заметный» (800 л.с.) и «Ольга» (600 л.с.). Большинство же других судов имели мощность 50–90 л.с.

Особняком в истории Обь-Иртышского судостроения стоит 1892 год. В навигацию этого года было перевезено 256 тысяч тонн различных грузов, из которых 64 тысячи составлял хлеб. Предыстория этого небывалого хлебного потока такова. Предшествующий год в европейской части России выдался неурожайным. Быстро оценив ситуацию, сметливые сибирские купцы-пароходчики скупили в Барнауле, Бийске и других местах пшеницу и вывезли ее в железнодорожную Тюмень. Здесь они продали товар по завышенным ценам, получив огромные барыши. Операция с хлебом показалась столь простой и достижимой, что заразила многих. Строить буксиры и баржи стали даже те, кто никогда не занимался судоходством. Следствием этой «пароходной лихорадки» стало то, что в 1892 году строится 27 судов (в 1891 г. всего семь), а в 1893 г. еще 26. Однако уже в конце навигации 1893 года спрос на хлеб упал и несостоявшиеся речники, понеся убытки, были вынуждены поставить «хлебовозы» на прикол, либо продать их крупным пароходствам.

Второй этап усиленного пароходного строительства связан с пассажирскими перевозками. Длительное время судоходство на Оби оставалось в основном грузовым. Перевозкой пассажиров — делом хлопотным и рискованным в малонаселенной Сибири — никто из пароходчиков специально не занимался. Для пассажиров и сопровождавших грузы на пароходах и баржах не создавалось никаких удобств. В то же время потребность в перевозке арестантов, переселенцев, солдат, новобранцев и т.п. из года в год нарастала. Если в 1838—1849 годах через Тюмень из европейской части в Сибирь на пароходах и баржах перевезено четыре с половиной тысячи переселенцев, то за 1852—

1861 годы — 25 тысяч. С 1870-х годов эти перевозки осуществлялись по специальным правительственным договорам — с пониженными льготными тарифами. Компенсируя последние, пароходчики брали на борт как можно больше людей, набивая их в трюмы, что сельдей в бочки. Условия длительных плаваний были ужасными и сопровождались массовыми заболеваниями. Единственным «удобством», как со злой иронией отмечала сибирская газета «Степной край» в № 47 за 1895 г., было такое: *«...сделано чрезвычайно важное для простого народа нововведение: при партии следовал священник, так что умиравшие были напутствуемы исповедью и св. причащением, покойники были отпеваемы и вообще переселенцы могли отправлять в пути все требы, что для многих из них служило, конечно, большим утешением и поддержкой. Священник приглашен компанией пароходства и получает полтора рубля суточных...»*

Еще более тяжелыми были условия перевозки заключенных в железных «арестантских баржах», которые без натяжки можно было называть железными гробами. В каждую из таких посудин длиной 50–70 метров грузилось до 8–9 тысяч человек. В результате, как писала «Сибирская газета», *«от чрезмерного переполнения барж людьми и плохого устройства самих барж, в которых не устроено даже надлежащей вентиляции, в среде прибывших в Томск арестантов порождаются тифозные эпидемии. Каждый прибывший с арестантской баржей пароход привозит с собой несколько десятков жертв...»*.

Мытарства, голод и риск быть высаженным на берег — при нередких поломках на судах — сопровождали путников и в так называемых грузопассажирских рейсах, организованных компаниями Игнатова-Курбатова и Тюфина на линии Тюмень—Томск. Вот характерная сценка: *«Пароход был битком набит пассажирами разных полов, возрастов и званий... Холодный северный ветер с дождем пронизывал всех насквозь. Искры от пароходной трубы обжигали головы и руки... бутылка из-под сельтерской воды со вставленным в нее салынным огарком — это освещение...»* («Тобольские губернские новости», № 33 1883 г.)

Подобное продолжалось десятилетиями, однако все усиливающийся приток переселенцев в Сибирь заставил пароходные компании специально заняться проблемой перевозки пассажиров. Особенно насущно и остро она сказывалась в густонаселенных районах по Оби — от Бийска до Томска.

Барнаульская купчиха Евдокия Ивановна Мельникова первой среди пароходчиков решила, что пришло время прибыльных перевозок не только грузов, но и пассажиров. В 1892 году на заводе Пирсона-Гуллета она заказывает специальный пассажирский пароход «Кормилец» (название себя оправдало.) Этот небольшой 200-сильный пароход по всей длине палубы имел жилую надстройку, в носовой части которой был оборудован салон и каюты 1-го класса, а в кормовой — каюты 2-го класса и общий зал для пассажиров 3-го класса. 20 июня 1893 года этот пароход отправился в свой первый рейс до Томска двигаясь по 20 верст в час.

Вслед за «Обским пароходством Е.И. Мельниковой» томский купец В.Е. Ельдешштейн спускает на воду второй пассажирский пароход — «Любимец», построенный на том же заводе Пирсона-Гуллета и имевший небольшие грузовые трюмы. Четыре года спустя Ельдешштейн строит еще один пассажирский пароход «Евгений», сделанный по американскому образцу. «Евгений» имел два этажа — с каютами 1-го и 2-го классов на втором и 3-го класса на первом. В носовой части парохода имелся роскошный салон и столовая 1-го класса, а в кормовой — столовая 2-го класса. В ответ на эти новшества были вынуждены как-то улучшать условия перевозки людей и владельцы буксирно-пассажирских судов.

На количественный и качественный состав грузового и пассажирского флота Оби-Иртыша повлияли русско-японская и Первая мировая войны. Поскольку во время этих войн Транссиб был переключен на перевозку исключительно военных грузов, на плечи речного транспорта полностью легла перевозка гражданских товаров, и пассажиров, чем немедленно воспользовались пароходные компании. С прикола сняли про-



стаивавшие суда, отремонтировали и реконструировали устаревшие.

В период между войнами отмечается еще один всплеск пассажирского судостроения. Наиболее успешно воспользовалась конъюнктурой неутомимая Е.И. Мельникова. В 1907—1909 годы она отправила в навигацию семь прекрасно отделанных пароходов американского типа. В двухэтажные были перестроены и ветераны пассажирского флота «Кормилец» и «Волшебник».

В эти же годы четыре однопалубных парохода построил Торговый дом «М. Плотников и сыновья». Кроме того, на собственной верфи построено два больших парохода-американца — «Андрей Первозванный» и «Виктория».

С 1910 года приступило к постройке пассажирских судов самое крупное в Сибири «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли». Таким образом, перед революцией в Обь-Иртышском бассейне был создан значительный и вполне соответствующий времени пассажирский флот. Если в 1900 году здесь числилось всего 14 пассажирских пароходов, то в 1915-м — 52, из них 32 новейшего американского типа. Со 112 до 360 тысяч пассажиров выросли перевозки в 1907-м и 1913-м годах, соответственно. В эти годы самой оживленной пассажирской пристанью (более ста тысяч пассажиров ежегодно) стала Новониколаевская.

Начало биографии

Уже в 1913 году грузооборот Новониколаевской пристани составил без малого 400 тысяч тонн (в 5,5 раза больше по сравнению с 1904 годом). Если железнодорожные станции на том и другом берегу Оби стали грузовыми воротами города на восток и запад, то пристань принимала и отправляла грузы в направлениях север-юг. Почти половина прибывавшего речного груза приходилась на хлеб, а 89 тысяч тонн составляла древесина (в плотках), в основном деловая. Так что деревянный в ту пору Новониколаевск рос не «с колес», а «с пристани».

Стальные рельсы, перекинутые с одного берега Оби на другой, хотя и сыграли величайшую роль в освоении Сибири, однако обеспечить повседневное сообщение между двумя частями самого Новониколаевска не могли. Выручили речни-

ки. Длительное время переправу через Обь, кроме лодок, обеспечивал паром.

Постепенно жизнь налаживалась. В 1895 году около железнодорожного моста построили пристань, а в июле 1910 года она получила 100-сильный пароход «Новониколаевск» и баржу для организации постоянной переправы с левого берега на правый. Переправа — со специально устроенными причалами и расписанием рейсов — существовала до наведения понтонных и коммунальных мостов, построенных в позднейшее время.

На зимовку «Новониколаевск» поставили в протоку за Яренский остров, где уже зимовал пароход «Остяк» и две наливные баржи. Это было начало биографии Яренского затона и Новониколаевской (Новосибирской) РЭБ (ремонтно-эксплуатационная база) флота, основанной несколько ранее — в октябре 1909 года.

Переправу через Обь, перевозку пассажиров и всевозможных товаров для горожан обеспечивали уже не пароходчики-одиночки и, даже, не отдельные пароходные фирмы, а их объединения. Самым мощным из них было учрежденное в 1897 году сообщество на паях — «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли» с уставным капиталом 3 млн. рублей. В него вошли: тюменский купец 1-ой гильдии, коммерции советник И.И. Игнатов (инициатор создания «Товарищества»), казанская купчиха О.Г. Карпова, торговый дом «Трапезников и К», потомственный почетный гражданин И.И. Казаков, торговый дом «М. Плотников и сыновья» и бийская купчиха 1-ой гильдии Е.Г. Морозова. Это «Товарищество...», утвержденное императорской рукой, стало прообразом действующего ныне Западно-Сибирского речного пароходства. Работало оно весьма успешно, выдержало конкуренцию с другими специализированными пароходствами, поглотив некоторые из них. «Товарпар» — так сокращенно стали называть объединение — в начале 1917 года скупило, в частности, все пароходы Евдокии Мельниковой. В 1914 году «Товарпар» владел уже 49 буксирными и грузопассажирскими судами из 212, числившихся во всем Обь-Иртышском бассейне. Внушительной была и несудоходная флотилия — 120 барж, дебаркадеров, паузков из 572 на всей Оби. Росли и доходы: 369 тысяч рублей в 1913 году, 2,5 миллиона рублей в 1916—1917 годах. Однако даже эта крупная речная «акула» попала в сети еще одной монополии, за которой маячила Англия — вечная соперница России на суше и морях.

Компания господина Лида

После памятного окрика Ивана Грозного на демарш английских кораблей к устью Оби у иностранцев, казалось, отпала охота к плаваниям к Обской губе. Но дорогу туда они не забыли, как, впрочем, и наши купцы. Время от времени они встречались на морском рейде и обменивались товарами.

В 1878 году четыре парохода тюменских и тобольских купцов дошли до устья Надыма (Обская губа). Здесь они приняли груз с английского и немецкого морских пароходов, а на их борта выгрузили свой товар — пшеницу. Двумя годами позже в Томск прибыло датское судно «Кноп» с грузом тарелок, рюмок, зеркал, фиников и риса. Взамен увезли пшеницу и меха. Датчане хотели создать в Томске свою базу для последующей торговли, но их фирма вскоре обанкротилась.

В те годы несколько торговых плаваний в Англию осуществил тюменский купец А. Трапезников. Однако эти и другие торговые контакты иностранных и обских купцов были эпизодическими, сопрягались с большими навигационными трудностями, к тому же, не поощрялись в торгово-промышленных кругах европейской части России из-за боязни проникновения в Сибирь иностранного капитала. Опасались они не напрасно.

С началом Первой мировой войны и установлением Россией более тесных отношений со странами Антанты, появились благоприятные условия для экономической экспансии западного бизнеса в Сибирь, чем не преминули воспользо-



Пристань в районе Новониколаевска

ваться и дельцы, предпочитавшие ловить рыбу в мутной воде. Имя одного из них — Ионас Лид.

Этот коммерсант еще ранее настойчиво добивался у царского правительства права эксплуатации сибирских лесных и рыбных ресурсов, а также перевозки различных грузов через Карское море из Сибири в европейские порты. В то время И. Лид выступал от имени лондонского «Синдиката по изучению особенностей и потребностей сибирского рынка», обещая в случае удовлетворения его ходатайства, организовать «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли». По заданию своей лондонской торговой конторы И. Лид в 1910 году прибыл в Красноярск, где организовал рекламную выставку английских товаров, а с собой повез образцы сибирских — масло, зерно, лен, графит, асбест, древесину и многое другое. Воодушевленный дешевизной качественного сибирского сырья и перспективами выгодной торговли, Лид по пути в Европу посетил и другие города, где завел нужные знакомства и основательно ознакомился с состоянием судоходства в Енисее, Оби и Иртыше.

Переехав из Англии в Швецию в 1912 году, Лид становится у руля учрежденной им англо-норвежской компании... с тем самым названием, о котором он говорил будучи в России. В последующие два года «международный лектор» Лид выступает с лекциями в России и главных европейских странах, где пропагандирует выгоду регулярных торговых рейсов из Европы в Сибирь через Карское море. Одновременно он возобновляет связи с сибирскими купцами миллионерами Корниловым, Гадаловым и другими, владевшими крупными пакетами акций обских и енисейских пароходств — с целью выкупа этих активов.

Однако в намерениях агента англо-норвежского капитала обнаружилось неожиданное препятствие. По законам Российской империи иностранцы не могут владеть контрольными пакетами акций в судоходных компаниях. И тогда «гражданин мира» Лид через своих именитых друзей в императорском дворе и правительстве в апреле 1914 года получает русский паспорт на имя Ионы Ивановича Лида. Два года спустя он удостоивается звания «русского почетного гражданина» и покупает 60 тысяч га казенной земли возле Минусинска...

Не заставили себя ждать и пароходы Лида. Из Сибири они повезли в Европу пеньку, сливочное масло, пушнину, лес. За четыре года было вывезено более 6 тысяч тонн товаров, а ввезено наполовину меньше.

В июне 1916 Лид с помощью банкира В.И. Тимирязева добивается утверждения правительством нового устава своего «Сибирского» акционерного общества, по которому получает неограниченные права эксплуатации сибирских природных богатств, покупки и аренды заводов, фабрик, складов, пристаней и т.д.

Кажущейся на первый взгляд русской компании, Лид формально передает свои активы и имущество в распоряжение правления, в которое избираются князь В. Шаховский (председатель), В. Тимирязев, Н. Гадалов, И. Корнилов (директора) и Лид (директор-распорядитель). Игра идет широко и будто бы открыто, за исключением мало кому известной юридической детали: «Сибирское общество» являлось лишь дочерним предприятием англо-норвежской компании Лида — с тем же, что и у сибирского двойника, названием. Не будем утомлять читателя описанием ухищрений и финансовых фокусов Лида, с помощью которых он водил за нос легковерных и падких на посулы «компаньонов», все эти приемы — с подставными лицами, выпуском необеспеченных акций и т.п. — в ходу и сейчас. Укажем лишь результат: к осени 1917 года И. Лиду удалось установить контроль над крупнейшими пароходствами Енисея, Оби и Иртыша, в том числе и над «Товарпаром». Целью своей деятельности, как признался Лид в конце жизни, было ни много, ни мало, как *«...сделать морской путь на Обь и Енисей постоянной дорогой для английских коммерсантов и капиталистов...»*. Этого ему осуществить не удалось. Помешала революция. Но с ее приходом Западно-Сибирскому судоходству пришлось встретиться с еще одним испытанием — на выживание. В буквальном смысле слова.

«Красные», «белые», погорелые...

Революция, как свидетельствуют документы, в среде сибирских речников была воспринята неоднозначно. С одной стороны, ее поддерживали рабочие судоремонтных и судостроительных заводов и мастерских, грузчики портов и беднейшая часть плавсостава; с другой — имела значительная привилегированная прослойка инженерно-технических работников и управленцев. О настроениях самих судовладельцев, которым принадлежала львиная доля флота, и говорить не приходится.

В ответ на смену власти директора правлений пароходств, сидевшие в столицах, приостановили отпуск материалов для судоремонта и выплату заработной платы.

Все эти события происходили в разгар постановки флота на зимовку и весьма пагубно сказались на завершении этой важной кампании. Часть судов, оставленных недовольными командами, обрекалась на гибель и разграбление. В этих условиях как нельзя кстати появился принятый в начале февраля 1918 года декрет Совнаркома «О национализации торгового флота». Все суда, верфи, портовые сооружения и прочее хозяйство без выкупа объявлялись неделимой собственностью Советской республики.

Практическое осуществление национализации речного флота было возложено на избираемые на местах районные комитеты («нацпары») и комиссаров, назначенных во все пароходные фирмы, порты, затоны. О том, как проходила эта национализация, можно судить по эпизоду, описанному активным участником этой кампании томичом В.И. Золоторевым.

Один из судовладельцев Плотников отказывался передавать государству свои пароходы «Смелый» и «Бурлак», а явившимся на его квартиру представителям «нацпара» заявил, что их власть временна и подписывать акт он не будет. *«Тогда мы — вспоминает В. Золотарев, — силой оружия заставили Плотникова явиться в штаб-квартиру союза водников и подписать акты на передачу».*

Отсюда и лютая жестокость гражданской войны, которая вскоре вспыхнула между «красными» и «белыми».

Национализация флота, пусть и с издержками, проводилась организованно и в короткие сроки. Важную роль при этом сыграли речные профсоюзы и такие их активисты, как А. Буй, В. Карпов, М. Бичел, А. Смокотин, И. Кожевников и другие. Учрежденная вскоре декретом Совнаркома новая форма управления речным флотом: «Главвод» — «облводы» (в том числе и Западно-Сибирский) — «рупводы» (районные управления), также в значительной мере опирались на структуры профсоюзов, особенно в переходный период. Благодаря работе Советов и централизованной системе управления речным хозяйством, водники Обь-Иртышского бассейна сумели подготовить его к первой советской навигации. Брошенные суда были вырублены из льда и отведены в безопасные места. Всего на линейку готовности поставлено 192 буксирных и пассажирских парохода, три теплохода, 72 катера, 15 металлических лихтеров, 93 лесовозные баржи, 101 — хлебных, 8 нефтеналивных и 178 барж

другого назначения. Уже в первый месяц навигации открылись традиционные пассажирские линии, началась перевозка леса, дров, хлеба. Но мирная работа водников была прервана известными событиями — мятежом эвакуируемых по Транссибу вооруженных частей Чехословацкого корпуса, сформированного из военнопленных.

Воспользовавшись внезапностью, в первые же дни мятежа белочехи захватили Новониколаевск, Мариинск, Тайгу и двинулись на Томск и Омск. Срочно встала задача эвакуации водным путем партийно-советского актива и малочисленных гарнизонов этих и других городов.

В Томске для эвакуации подготовили двухпалубный пароход «Республика» с 35 пулеметами на борту и буксир «Ермак» с баржей, на которой установили две пушки. На суда были погружены запасы оружия, боеприпасов, продовольствия. 31 мая, на рассвете, после отбитой атаки юнкеров и офицеров, суда отчалили от Томской пристани. Их путь лежал до Тюмени — 2700 км. Рейс длился 10 суток с короткими остановками в Самуськах, Молчаново, Колпашево, Нарыме. Как вспоминает командир отряда и один из руководителей этой экспедиции венгр Ференц Мюнних, на телеграфе Нарыма был обнаружен циркуляр из Томска с приказом *«задержать большевистскую флотилию под командованием высокого светловолосого лейтенанта»* (т.е. Мюнниха). Посмеявшись, красноармейцы вывели из строя телеграф, и поплыли далее до Тобольска. 10 июня пароходы и баржа прибыли в Тюмень и разгрузились. Для защитников Тюмени это была серьезная подмога.

Более драматичной и опасной была эвакуация из Омска. Ранее из этого города в Тару и Тюмень ушла значительная часть судов. На пароходе «Комета» туда же уплыла группа партийно-советских работников во главе с З.И. Лобковым, который вез документы и государственные деньги — 270 млн рублей. Когда стало ясно, что город не удержать, на готовые к отплытию пароходы «Андрей Первозванный», «Русь», «Тобольск» и «Ольга» погрузились около тысячи бойцов, члены Западно-Сибирского оперативного штаба Красной Армии, а также руководители речников В. Карпов, А. Смокотин, Н. Глазунов, М. Бичел, А. Буй. Комендантом флагманского парохода «Андрей Первозванный» был назначен Александр Николаевич Дианов — будущий руководитель Западно-Сибирского государственного пароходства. 7 июня пароходы уходили из Омска под пулеметным обстрелом ворвавшихся в город белогвардейцев. Вскоре к каравану присоединились пароход городской пере-

правы «Николай», самый большой пассажирский пароход на Оби «Товарпар» и другие суда. Утром флотилия, насчитывающая 23 парохода, подошла к Таре, высадила десант и разбила хозяйничавший здесь отряд белых. В бою был убит лоцман парохода «Ольга» Мусин и ранен председатель «Судосоюза» М. Бичел.

В Тобольске флотилия пополнилась еще 4 пароходами, а в Бачалино три небольших парохода с отрядом красноармейцев ушли к своим вверх по Тавде и Сосьве в район Богославских горных заводов. Остальные суда благополучно прибыли в Тюмень. В результате была успешно осуществлена эвакуация партийно-советского актива Омска и переброска в Тюмень около тысячи бойцов, а часть омского флота была спасена от неминуемого захвата.

Но на этом испытания речников не закончились. К середине июля военная обстановка вокруг Тюмени ухудшилась и основные силы его защитников было решено отвести в состав формируемого Северо-Урало-Сибирского фронта. В том же направлении — вверх до Туринска — решили эвакуировать и флот: около 50 пароходов и свыше 70 барж. Эта операция была возложена на созданную ранее Тюменскую речную военную флотилию и ее командира Павла Даниловича Хохрякова.

20 июля, в пять утра, огромная флотилия с двумя тысячами красных бойцов Тюмени, Томска, Омска и других мест покинула город. В этот же день ушел на запад последний военный эшелон, а вечером сюда вступили белогвардейцы и чехи.

Флотилия, составленная из разнотипных судов, двигалась по Туре очень медленно, часто пароходы и баржи садились на мель и их снимали с помощью ручной бечевы. Предвидя неизбежное преследование каравана вооруженными судами белых, Хохряков приказал распустить плоты, стоявшие по Туре. Сплошная масса бревен медленно поползла по извилистой реке и надолго закупорила ее низовья, мешая преследователям. Но и без этого шедшие берегом конные и пешие бойцы несколько раз вступали в стычки с отрядами белых, пытавшимися устроить засады. Флотилия успешно дошла до Туринска.

Стоит упомянуть и о других военных эпизодах гражданской войны, разыгравшихся на обских плесах. На вооруженном пароходе-охотнике «Крестьянин» совершали рейды барнаульские ревкомовцы. В одном из них они обнаружили и захватили белогвардейский пароход «Братья Мельниковы» с сорока солдатами и четырьмя офицерами на борту.

В августе 1919 года произошло восстание команды на бронированном пароходе «Иртыш», организованное балтийским матросом, старшиной по пулеметам Александром Михайловичем Водопьяновым. Восставшие, среди которых был и капитан А. Норицын, и его помощник А. Зубарев, арестовали двух офицеров, разоружили 20 солдат и десять насильно мобилизованных флотских матросов. Имея на борту 75-миллиметровую английскую пушку и три бомбомета, «Иртыш» ушел в расположение частей наступавшей Красной Армии.

Отступая на восток, адмирал Колчак, не решаясь на открытое уничтожение флота, а возможно и надеясь еще вернуться, обрек уцелевшие суда на ритуальное заклание. Осенью 1919 года по его приказу все паровые суда, катера и баржи были расставлены на излучинах с таким расчетом, чтобы быть раздавленными при весеннем ледоходе. К осуществлению этого замысла был привлечен и видный специалист по речной навигации И.М. Гаккель. После освобождения Омска этот инженер не только раскрыл схемы коварной постановки судов на открытых плесах, но и участвовал в организации их спасения в феврале — марте 1920 года.

Вырубка судов из ледового плена — вручную, обыкновенными пешнями — один из ярких эпизодов массового подвига обских речников. Как писал в своих воспоминаниях А. Н. Дианов, занимавший в ту пору пост руководителя Иртышского рупвода, однажды для вывода судов пришлось продолбить канал во льду длиной три километра. В итоге *«к началу ледохода все суда (до ста единиц) были отведены в безопасное место»*.

Лес сам себя везет

Вызволненный из ледового плена флот нуждался и в другой экстренной помощи — ремонте. В запущенном состоянии находились грузовые порты, пристани, РЭБы и мастерские. Остро не хватало кадров на всех участках речного хозяйства, в том числе и среди судовых команд. Руководству Главвода пришлось принять решение о проведении учета и мобилизации всех лиц в возрасте от 18 до 55 лет, работавших ранее на ремонте флота. Постановлением Сибревкома Сибкомтруду предписывалось срочно направить в распоряжение рупводов не менее тысячи рабочих и специалистов.

До начала навигации оставались считанные недели, и это требовало от измученных войнами людей нового напряжения

сил и воли. Казалось бы, где их брать речникам — раздетым, получающим за каторжный труд скудные пайки муки и рыбы? Но находили. Вот что вспоминал первый комиссар омского затона «Загородная роща» Алексей Прокопьевич Кузнецов: *«Вместе с другими речниками я жил в трюме старого покалеченного парохода «Дедушка»... Люди не имели мало-мальски целой одежды. В сильные морозы они делали из старых пеньковых канатов наколенники, надевали лапти и шли работать. Для тех, кто трудился на льду, дали несколько телогреек и теплых брюк. Их посменно надевали все, кто занимался выморозкой судов. Котельщики вручную ставили заплаты и заклепки. Суда на городки поднимали под «Дубинушку»... Питание было плохое у всех. Но дисциплина была хорошая. Работали дружно. Хорошо работали».*

В результате труда речников, массовых субботников (в Томске 23 мая на расчистку дорог к пристани вышло около двадцати тысяч человек), из 240 оставшихся грузовых и пассажирских пароходов 168 вышли на линии. К навигации была подготовлена и вполне достаточная флотилия барж — 360 единиц. Части этих судов предназначалась ответственная миссия — отправить в Обскую губу изымаемый по продразверстке хлеб для голодающего Поволжья. С этой целью 2 апреля при Сибревкоме был учрежден Комитет Северного морского пути.

Хлебный караван в составе пароходов «Волга», «Добрыня», «Заметный», «Мария», «Ока», «Омск» и 15 барж 28 августа прибыли в бухту Находка, где его ожидали морские суда. В тот же день началась перегрузка 9202 тонн зерна в мешках, более тысячи тонн жировых продуктов и 16 тонн пушнины. В этой работе приняли участие и команды судов, благодаря чему перегрузка была закончена на четыре дня раньше плановой. Обменявшись прощальными гудками, два каравана — морской



Пароход «Анатолий Серов» на Самусьской РЭБ

и речной разошлись, чтобы в следующую навигацию встретиться снова.

Знаменитые Карские экспедиции повторялись и в последующие годы, только место встречи караванов перенесли из Находки в Новый порт — с более удобной и глубокой бухтой. Эту бухту обнаружила гидрографическая экспедиция А. Осипова, а портово-изыскательская партия инженера Д. Лаппо завершила обоснование для строительства Нового порта, куда могли входить и морские суда. Таким образом, с опасными и неудобными перегрузками товаров на рейде было покончено.

А вот другая трудность дальних походов речников в Обскую губу еще долгое время не находила разрешения — дров, использовавшихся в качестве топлива для паровых котлов, на Севере не было.

— *Дрова сопровождали нас всюду, — рассказывает бывший начальник службы перевозок Западно-Сибирского пароходства Владимир Иванович Дуданец. — Представьте палубу большого парохода длиной в 80 метров. Так вот, вся его кормовая часть — более тридцати метров — была завалена дровами. Дрова уложены и в трюме, аккуратно, одно полено к другому, чтобы больше вошло. Дрова везут и на одной из четырех-пяти барж, если пароход тянет их на север, где Обь течет по безлесной тундре. А вот в пути по лесной зоне — то на левом, то на правом берегу Оби громоздились гигантские «скирды» поленьев — так называемых «швырков» — длиной 75 см каждый. Здесь команды пароходов получали по чекам нужное количество дров.*

Перефразируя известную пословицу «Хлеб сам себя не сет», можно сказать, что и лес, сгорая в пароходных топках, возил не только себя, но и горы всевозможных грузов в местах, где не было ни автомобильных, ни железных дорог. По обеспеченности дровяным топливом и благоприятным условиям его заготовки Обской бассейн выгодно отличался от других, и речники сполна использовали этот природный ресурс.

Кроме пароходов, работавших на «швырках», с довоенных лет на малых реках Оби широко использовались газоходы — маломерные суда с газогенераторными двигателями. В их бункеры для получения газа загружались 10-15-сантиметровые чурочки. На подобном горючем работали и автомобильные лесовозы. Разумеется, в котлах парохода сжигали и уголь — на судах, поднимавшихся вверх по реке.

Заметной вехой в истории обского пароходства стал 1923 год, год, в который были заложены управленческие структуры, действовавшие до недавнего времени.

Еще в декабре 1922 года в целях *«полной согласованности деятельности речного транспорта с работой других органов народного хозяйства»* Совет Труда и Оборона реорганизовал общее руководство водного и железнодорожного транспорта. В соответствии с этим решением, водные отделы при округах путей сообщения упразднялись, а на их базе создавались самостоятельные пароходства. В апреле 1923 года в Омске было учреждено Западно-Сибирское речное пароходство, правление которого в конце навигации переехало в Новониколаевск. Позже из него выделилось в самостоятельное Иртышское пароходство, а также пароходства бассейнов Енисея и Лены.

Поскольку молодая страна Советов длительное время залечивала глубокие раны, нанесенные войнами, речной флот в эти годы существовал в основном за счет собственных средств — на хозрасчете. В тяжелых условиях основной упор делался на укрепление дисциплины и поиск внутренних резервов. Эти задачи нашли массовый отклик в среде речников.

Тогда же первым в Западно-Сибирском пароходстве начал водить большегрузные составы (11 тысяч тонн) и плоты (20 тыс. м³) 69-летний капитан «Урицкого» Семен Акимович Тупицын. На него равнялись и другие старейшие капитаны: В. Мошкин, А. Верзаков, И. Ведерников, Я. Гребенев, С. Хвостов, И. Потеряев, А. Багаев и другие.

Высокое мастерство проявили тюменские судостроители, собравшие два стальных лихтера, доставленных с Балтийского завода. Эти суда класса «река-море», спроектированные известным гидрографом К. Неупокоевым, обладали грузоподъемностью до 3 тысяч тонн, имели собственную силовую установку и механизмы для подъема грузов. Английские капитаны, встречавшие до этого в Обской губе лишь допотопные деревянные баржи, не могли поверить, что эти современные суда построены и собраны в России.

Поступление новой техники и судов нарастало год от года. Осенью 1936 года Новосибирский порт получил два первых во всем пароходстве порталных крана грузоподъемностью две тонны. Всего за 1936—1939 годы в Западно-Сибирское пароходство поступило 24 самоходных судна, причем Бобровский и Самусьский судоремонтные заводы перешли к их серийному строительству. Благодаря обновлению флота и слаженной работе речников грузооборот 1940 года вдвое превысил уровень довоенного 1913 года.

То был самый скорбный гудок...

«Чистое лазурное небо. Нежданно печет раскаленное солнце. Сверкает только что надраенная палуба. Блестит широкая благословенная Обь!

Самый мощный транспорт Западной Сибири пароход «Большевик», оставляя за собой многокилометровый дымовой шлейф, следует в районе Могочино вверх по реке в Томск. На баке семь грузовых барж-лесовозов — более 10-ти железнодорожных составов! На палубе шутки, смех: веселится свободная от вахты команда.

Я в радиорубке. «Всем, всем, всем! — разрезает эфир drobный перестук морзянки. — Я — центральная станция пароходства! Ждите... Будет передано важное правительственное сообщение». И через минуту: «Сегодня, без объявления войны, фашистская Германия вероломно напала на нашу страну...» Так на наше судно пришла страшная весть о начале войны.

Когда я пригласил в радиорубку замполита Незаметдинова и показал ему принятые радиогаммы, он побледнел, закрыл дверь и, сверля меня глазами, шепотом произнес: — Этого не может быть, ты, наверно, что-то напутал и принял шпионскую радиостанцию. Запрещаю тебе это сообщение разглашать!

— Товарищ замполит, по уставу я подчиняюсь только капитану судна. Ему и будет вручено сообщение. Ошибки нет.

Да, к сожалению ошибки не было. Это происходило 22 июня 1941 года в 9 часов по московскому времени через несколько часов после того, как вражеские бомбардировщики обрушили удары на Брест, Киев, Севастополь...»

Так описывает получение известия о начале войны ныне здравствующий 80-летний ветеран Западно-Сибирского пароходства радист Андрей Генрихович Хабас. И продолжает:

«Военные годы... Сколько горя, сколько лишений принял наш многострадальный народ! И кто еще вынес бы такое? Не знаю.

Как вспомню свою маленькую сестренку — пятнадцатилетнего токаря, обессиленную, с засохшими потеками крови из носа, спящую прямо в цехе; как вспомню полуголых женщин-кочегаров у котельных топков — с впалыми, болтающимися грудями, с воспаленными глазами — становится жутко. Я помогал этим страдальцам в их непосиль-

ной мужской работе и знаю, что такое шуровка, что значит «держат пар на марке!...»

Эта щемящая любое равнодушное сердце картина написана с натуры. Так было.

«Горькие это были дни, — свидетельствует другой заслуженный ветеран пароходства Алексей Федорович (Хамзя Фахрутдинович) Тахаутдинов, — впервые увидел я, молодой матросик, как горе сгибает людей, как невесты, жены увозимых на фронт бежали за теплоходом по дорогам, а потом, уже не разбирая пути, прямо по кустам — падали, кричали...»

Помню, как вывозили мобилизованных на фронт с Кети. Раньше в Колпашево обской берег был пологим. Сюда причалил пароход «Дзержинский», который увозил новобранцев на войну. На берег высыпало все население поселка. У «Дзержинского» был особенно заунывный гудок. И когда был подан сигнал к отходу судна, этот наводящий тоску гудок слился с многоголосым плачем и душераздирающими криками. Перенести такое было невозможно. Я бросился в каюту и зажал уши подушками, только чтобы не слышать этой вселенской скорби. Но сделать это было невозможно...»

Война пришла на порог каждого дома, на все суда, РЭБы, пристани и службы пароходства, перестроив его работу на военный лад. Емко, со знанием самых напряженных участков военных навигаций и межсезонных работ на берегу рассказывает о том драматическом и горьком времени бывший главный инженер Западно-Сибирского пароходства М. С. Кагановский:

«Необычайные трудности встали перед речниками Оби с первых дней войны. На фронт ушли тысячи мужчин с судов, из портов, пристаней, судоремонтных мастерских, из бригад грузчиков. Их место заняли у котлов судов, за станками женщины, подростки, старики. Каждому приходилось работать за двоих. Рабочий день стал ненормированным. Не хватало тяги, судов различного назначения.

И люди работали самоотверженно. Знали — в этой войне надо выжить, победить. А для этого необходимо делать все, на что только способен. И делали.

Так, с 1941 года впервые пароходство организовало групповой метод ремонта флота, когда производится сбор однотипных судов одной серии, например проекта 742, и их ремонт проводился от начала до конца. Это позволило подготавливать к навигациям весь флот. Потом этот метод распространился во всех сибирских пароходствах, а после войны и на Днепре.

Главным грузом в войну был на Оби лес. Древесина требовалась для строек, шахт Кузбасса, изготовления шпал для железных дорог, на топливо. Но не хватало тяги для вывозки леса на судах и в плотах. Вопрос решился с постройкой в Самусе, Бобровке (Барнаул), Новосибирске двадцати 300-сильных дизельных буксиров-колесников и одного 600-сильного двухвинтового. Они сыграли большую роль в вывозке леса. Детали к ним были завезены из Гомеля еще в 1940-м году».

Дополним этот рассказ еще одним удивительным, но малоизвестным эпизодом военной истории пароходства. Действительно, до постройки 300-сильных буксиров нехватка судов для вывозки леса, особенно с малых рек, была столь острой, что решили перебросить с Енисея на Обь три маломерных парохода и один газход. Перевод судов через Карское море посчитали длительным и опасным, так как весной 1942 года здесь появился фашистский линкор «Адмирал Шеер», потопивший наш легендарный ледокол «Сибиряков». И тогда решили воспользоваться Обь-Енисейским каналом, который бездействовал более сорока лет. Участником этой экспедиции «Из Касса в Кеть», руководимой М.Г. Назаровым и капитаном-наставником А.М. Багаевым, был А.Г. Хабас, — в тот год молодой радист. Интересны его дневниковые записи тех лет.

«2 мая 1942 года. Прибыли в Красноярск. Нас направили в Злобино — принять пароходы «Пограничный», «Механик», «Капитан» и «Газ-25». Комплектных радиостанций не оказалось: все отправили на фронт. Получил лишь старенький радиоприемник КУБ-4, два аккумулятора, сухие анодные батареи. Передатчик и другое оборудование собрал сам — из старья.

4—5 июня. Малый Касс — речка с очень крутыми изгибами и пароходы то и дело втыкаются в берега, а карчи и кусты мне в каюту. Сели на мель. «Раз-два, взяли!» — кричат матросы. Кажется, столкнули. Прошли Александровский и Георгиевский шлюзы. В последнем, для расчистки русла от карч, сделали три взрыва. Впереди еще 12 шлюзов.

11 июня. Сделанная плотина для подпора воды не выдержала: вылетели нижние бревна. Заделали снова. Вчера с водолазами всю ночь резали дрова, заготовили около шести кубометров.

19 июня. Стоим у Марьино... Стало так мелко, что пришлось лопатами углублять фарватер.

27 июня. По прежнему барахтаемся у Марьино. Дважды сооруженные плотины срывала вода. У пароходов пришлось с одного борта снять колеса и отрубить надстройки. Таскаем

землю для третьей плотины. Поблизости уже нет ни дерна, ни леса. Работу начинаем с 6-ти утра, заканчиваем в 21. Обувь разбита. Два дня назад с кочегарами сплели лапти, а сегодня они почти развалились. Поправимо, сплетем еще. Вот только мешают комары. Особенно жаль водолазов. Они работают в холодной воде, руки их заняты, и комары терзают их лица и шеи.

3 июля. Записываю последние известия от «Совинформбюро». Читаю их во время перерыва. Утомленные люди взбадриваются, слушают внимательно. Радиостанция — единственная связь с миром.

Удивительно, что берега реки сплошь песчаные. При подъеме вода смывает с берегов песок. Укрепляем берега фашинами — заплотом из веток и хлыстов.

10 июля. Прошли злополучный Марьин стан. Столько вложено труда! В окрестностях вырубили почти весь молодой березняк и тальник на фашины. Даже пришлось таскать хлысты за 1,5-2 километра. На несколько сот метров сняли дерн, перетаскали десятки тонн земли, песка, вбили сотни кольев, свай. И это все для 30-минутного прохода... Зато появилась уверенность — пройдем!

15 июля. Второй день идем по искусственной канаве, именуемой каналом, который соединяет Касс с водораздельным озером. Сначала раскапываем фарватер, затем с помощью газохода и шпильки тащим пароходы. Каждый пройденный метр стоит усилий...

1-3 августа. Уже август! Сегодня в третий раз пустили воду с нового шлюза. В результате все суда прошли на реку Ломоватку — приток Кети.

24—26 августа. Вышли из шлюза Красного. «Пограничник» сел на мель. Делаем ворот... У шлюза Веселого заломы из карч и бревен. Сразу начали их разбирать. Чувствуется подъем у всех рабочих.

3 сентября. Прошли шлюз Ломоватый. Последний. Канал Обь-Енисейский позади. Стоим на Кети у поселка Усть-Озерный. Все говорят, что здесь, после тайги, как-то светлее. Делаем оборот и идем вниз по Кети. Проходя мимо выхода канала, даем прощальный гудок. Все трудности позади. Мы прошли! Мы победили!»

Да, было чем гордиться речникам, перетаскившим из Енисея буквально на руках четыре судна, так необходимых на Оби. В ту же навигацию они приступили к работе.

В ту пору не хватало и других судов — пассажирских.

Положение с перевозкой пассажиров в местном сообщении, по малым рекам и в дальних рейсах было катастрофическое. Для решения этой проблемы с 1940 года и до конца войны в Новосибирске и Самусе было построено восемь двухдечных пассажирских судов. Их секции по частям посылались из киевского завода «Ленинская кузница». Для местных пассажирских перевозок в Самусе, впервые в Сибири, во время войны было налажено производство 140-местных пассажирских катеров.

На Новосибирском судоремонтном заводе (СРЗ) во время войны была построена и серия бронированных катеров-охотников. В их строительстве приняли участие экипажи военных моряков. По имеющимся сведениям один катер участвовал в войне против Японии. Его экипаж воевал отважно и был награжден орденом Красного Знамени. Второй катер в конце войны участвовал в боях в составе Дунайской военной флотилии.

Кроме того, на Новосибирском СРЗ, в Самусе и Бобровке во время войны было организовано производство боеприпасов. В Бобровке — мин для минометов, в Самусе — стабилизаторов к ним, а в Новосибирске — тары для боеприпасов.

Для обеспечения продуктами фронта и тыла организация «Востокрыбвод» наладила массовый лов речной рыбы. Но не хватало лодок. По просьбе секретаря Новосибирского обкома партии Кулагина М.В. на Моряковском СРЗ за один (!) месяц было построено 500 рыболовецких лодок с оснасткой (мачтой, веслами, скамьями). К строительству привлекались подростки от 10 до 15 лет. Часть лодок дополнительно строилась в Новосибирске.

Труд речников во время войны еще ждет своих летописцев. Попытку проанализировать работу водников в годы войны предпринял ее участник, речной инженер В.И. Нефедов в монографии «Западно-Сибирское речное пароходство в годы Великой Отечественной войны». В этой рукописной работе, хранящейся в музее Новосибирского командного речного училища им. С.И. Дежнева, собран богатый статистический материал по всем подразделениям пароходства. Приведем лишь несколько фактов, характеризующих творческий подход речников к решению возникавших проблем и трудностей. Так, зимой 1941 года *«из-за нехватки жидкого горючего 12 катеров пароходства, работавших на этом топливе, были переоборудованы на газоходы»*.

«При остром дефиците твердого минерального топлива (угля) в 1943 году лесотопливная контора пароходства

организовала собственную добычу угля на шахте «Порывая», штольни которой выходили к эстакаде на берегу Томи — с непосредственной погрузкой угля на баржи.

Всего за 1943 год было добыто 14242 тонны внефондового угля. Близ Томи была начата и добыча торфа, но применение этого вида топлива не прижилось. А вот так называемый антинакипин, вырабатываемый из торфа в одном из цехов Новосибирского затона, был успешно применен при обработке котлов на 35 пароходах».

Подобных примеров изыскания местных резервов сырья и рационализации труда было немало. Все они стали весомым вкладом в общую победу над врагом. К сожалению, радость этой победы в коллективе речников была омрачена трагической аварией на пароходе «Коллективист». 25 сентября 1945 года этот пароход доставлял из Новосибирска в Камень-на-Оби демобилизованных фронтовиков, когда в семь часов утра выше поселка Чингиз на нем вспыхнул пожар. За 15 минут пароход сгорел, как факел. Все, кто находился в трюме, погибли. Эта трагедия сопоставима с самой крупной на Оби катастрофой — гибелью двухпалубного парохода «Совнарком». В ночь с 1 на 2 мая 1921 года это судно, шедшее из Барнаула, ударилось об устой железнодорожного моста и затонуло. Стоявшие поблизости два парохода смогли спасти 100 пассажиров и 10 членов команды. Остальные (около 300 человек) погибли.

Эти и другие многочисленные аварии лишний раз свидетельствуют о том, что работа на воде требует высочайшей ответственности и профессионализма. Причем, не только тех, кто стоит непосредственно у штурвалов судов, но и тех, кто управляет этим судоходством в целом.

Обская «Атлантида»

Нет, теплохода с таким названием на Оби нет. «Атлантидой» хочется назвать весь обской флот и все хозяйство Западно-Сибирского пароходства в лучшее его время — 1960—1970 и 1980-е годы. Годы обновления. Годы плодотворных и впечатляющих успехов. Тогда у штурвала пароходства стоял замечательный организатор обского судоходства В.В. Гашков...

Отмечая 70-летие Западно-Сибирского пароходства в 1993 году, его начальник А.П. Рыжков в газете наших речников

«На вахте» писал: «Западно-Сибирское пароходство прошло нелегкий путь становления и развития. Начав когда-то с парового флота, оно имеет сейчас в своем составе самые современные речные теплоходы, порталные и плавучие краны, ремонтно-эксплуатационные базы. По берегам Оби построены целые поселки речников, где дома по комфорту не уступают городскому градостроению. И хотя сейчас пароходство переживает тяжелые кризисные времена, нельзя повернуть историю вспять и вычеркнуть из памяти добрые дела, которые были сделаны речниками за семьдесят лет.

В годы Великой Отечественной войны, когда на фронтах решался вопрос жизни и смерти нашего государства, речники сделали все для скорейшей доставки по назначению новобранцев, грузов для фронта...

В послевоенные годы страна заживала раны, и снова неоценимую помощь оказывали речники. Они везли лес, уголь, хлеб, стройматериалы, и все для того, чтобы как можно быстрее республики становились на ноги.

Особый вклад внесли речники Обского бассейна в освоение Севера. Сегодня можно уверенно сказать, что без речников в Тюменской и Томской областях не было бы обустроено ни одной нефтяной скважины, не построено ни одного жилого дома. Такие города, как Стрежевой, Нижневартовск, Сургут и другие, существуют потому, что работает на Оби большая армия речников. А дороги, проложенные по северным болотам, — они все построены благодаря гравию, доставленному на речных судах.

Можно было бы бесконечно перечислять имена тех, кто был причастен ко всем этим добрым и незабываемым делам. Целые династии у нас сформированы на флоте. Гребеневы, Манаковы, Макеровы, Верзаковы... А сколько орденосцев — В.М. Мошкин, П.Е. Корсаков, К.М. Ныров, В.С. Манаков, Я.А. Макеров, В.Н. Евтушенко, Н.Я. Писанкин, Т.В. Козорезов, А.А. Гуреев, Е.И. Кладов, В.А. Телегин... Некоторые не дожили до наших дней, но оставили о себе память в делах. Ведь благодаря им, а также многочисленному коллективу обских речников, Западная Сибирь получила экономическое развитие, и неузнаваемо изменились ее города. Как изменилось и пароходство в целом. Сейчас вместо бывших агентств и райуправлений построены современные порты — крупные транспортные узлы. Чего стоят только Новосибирский и Томский порты, куда целенаправленно были вложены многие миллионы рублей нашего речного ведомства. Или слип Мо-

ряковского РЭБ флота, способный принять на свои стапеля сразу несколько судов. Или судостроительный цех в поселке Самусь, построенный по последнему слову техники. Или речные вокзалы в Барнауле, Новосибирске, Томске, которые украшают областные и краевые центры. А жилые комплексы домов со всеми удобствами, о чем наши далекие предки могли только мечтать. Все эти достижения — результат целенаправленной работы орденоносного коллектива речников Западно-Сибирского пароходства. Мы должны всегда помнить тех, кто заложил первый и основной камень в фундамент общих успехов. И приумножить их, дабы слава обских речников никогда не иссякала».

За этими успехами — труд речников: от бакенщика до капитана. Благодаря их труду пароходство, имевшее в 1946 году многотысячные убытки, в последующие годы стало ежегодно получать миллионные прибыли. Крепло пароходство, крепла страна и уже с конца сороковых флот, порты, РЭБы стали динамично обновляться, как за счет собственного производства, так и получая суда из ГДР, Венгрии, Ленинграда, горьковского «Красного Сормова». Если в начале войны Западно-Сибирское пароходство имело 121 судно (пароходы, газоходы) общей мощностью 11561 л.с., то в навигацию 1976 года флот обладал мощностью в 230 тысяч лошадиных сил, то есть в 20 раз большей. Произошли и качественные изменения флота: старые суда заменялись мощными современными буксирами-толкачами, ядро которых составляют знаменитые теплоходы типа ОТ-2000 мощностью 2000 и 2400 лошадиных сил, работающих с большегрузными составами (12-18 тысяч тонн). В эту же группу входят теплоходы-толкачи мощностью 150, 300, 450, 600 и 700 лошадиных сил. Самоходные грузовые суда представлены сухогрузными теплоходами грузоподъемностью от 100 до 700 тонн.

Полностью были заменены старые деревянные баржи на металлические — различной грузоподъемности и назначения, а основное ядро сухогрузного несамоходного флота составляет значительное число барж проекта Р-56 грузоподъемностью 2800 тонн.

Качественно и количественно изменился пассажирский флот, возглавляемый красавцем «В. Гашковым» (бывший «Патрис Лумумба»). К туристическим судам этого типа примыкает большой отряд теплоходов типа ОМ (проект № 780) перевозящих до 200 пассажиров каждый к местам отдыха, садовым участкам и т.д. На обские просторы вырвались и скоростные суда

на подводных крыльях — «Метеоры», «Восходы», «Ракеты», глиссирующая «Заря»...

Неузнаваемо изменились силуэты портов. В годы войны в пароходстве имелось всего два подъемных крана, а в навигацию 1976 года — 50 (общая их грузоподъемность 407 тонн), а также 50 плавучих кранов (общая грузоподъемность 300 тонн), два землесоса, 5 земснарядов и другая техника.

Новым флотом нужно было по-умному распорядиться, максимально использовать все его возможности. В начале 1950-х годов в нашем пароходстве началась настоящая технологическая революция, связанная с освоением метода толкания несамоходных судов. Первым на Оби в 1951 году рискнул провести баржи толканием капитан парохода «Илья Муромец» Борис Кубасский.

В Томской гавани команда Кубасского, имевшая кое-какой опыт маневрирования с двумя причаленными к бортам баржами, решила с такой «упряжкой» отправиться до Каргаска. *«И вот в таком виде, — вспоминает капитан, — мы следуем вниз. Встречные суда шарахаются от нас в стороны, ведь в Правилах плавания сигналов расхождения с «толкачем» еще не существовало. Встречные суда на мои визуальные и звуковые сигналы не отвечали, а сами слали радиодепеши в пароходство о том, что «Муромец» вместо буксировки баржи толкает. Вскоре получаю радиоприказ от начальника пароходства Тимофеева: «Немедленно взять баржи на буксир!»* Одноре-



Самый мощный толкач последней серии

менно мне выносился строгий выговор с последующим освобождением от должности.

Да, при неудаче мне грозили и более серьезные последствия. Но победителей не судят. Нашим экспериментом заинтересовалось высокое начальство, и уже в следующую навигацию метод толкания получил массовое применение, был включен в план. Этот метод требовал, конечно, доводки и даже некоторой реконструкции и толкачей, и барж, которые менялись местами».

«В первое время, — вспоминал другой последователь прогрессивного метода А.В. Ширяев, — команда устраивалась так: штурвальный на своем месте, но спиной по ходу — он смотрел на трубу буксира, следя за «повалом» судна, а курс держал по телефонной команде капитана, который сидел лицом по ходу движения на... барже, поверх груза... Вот такая была акробатика. Постепенно приспособились, стали у буксиров высокие рубки надстраивать. Толкание каравана по Оби — целое искусство. Фарватер то мели обходит, то перекаты, то резкие, почти под девяносто градусов повороты... но ничего, и это искусство освоили».

Настоящим асом проводки большегрузных составов проявил себя потомственный речник Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР В.С. Манаков. До него теплоходы толкали по четыре баржи (в «две нитки») грузоподъемностью три тысячи тонн каждая. Манаков и его команда освоил толкание шести барж — в «три нитки по две счалки» и в «две нитки по три счалки». Но и это был не предел. Манаковцы провели составы из Томска в Сургут из восьми, а затем и 10-ти барж. 30 тысяч тонн за один рейс!



«Ракета» — судно на подводных крыльях

На Оби ставились и другие рекорды, когда лесовозные баржи разгружались за считанные минуты. Именно в таком режиме работали замечательные баржи-самосвалы конструкции инженера А.П. Аляева и шкипера А.Н. Луковницкого, серийный выпуск которых освоили в Тюмени. Баржа высвобождала 60-70 грузчиков, ускоряла оборачиваемость буксирного флота и снижала себестоимость разгрузки на 4 рубля с каждой тонны.

Печаль последних навигаций

Наш новосибирский писатель Илья Михайлович Лавров в своей повести «Печаль последней навигации» так описывает увиденное им:

«На Оби было оживленно. Великое открытие сибирской нефти подавало голос: буровикам, геологам, нефтяникам. Сплавались на длинных и узких баржах огромные трубы, ящики с продуктами, машины. Баржи едва выступали из воды. Белые, трехпалубные, увенчанные рубками красавицы буксиры-толкачи, упревелись лбами, гнали их вниз, на Север. А им навстречу выплывали из-за островов белоснежные танкеры с серебристыми баками-цистернами. И, обгоняя всех на реке, птицами стелились, почти не касаясь воды, белые «Ракеты» с красными днищами. Река любила белый цвет».

Увы, подобные картины нынче больше похожи на сказку, ушли в прошлое, рассеялись, как миражи. Обь опустела, и не только в зимы.

Вот динамика грузоперевозок по годам:

1975 г. — 20,5 млн тонн; 1985 г. — 31,6; 1990 г. — 31,8; 1995 г. — 3,2; 1996 г. — 3,2 млн тонн. Число речников с 12,3 тысячи в 1990 году сократилось до 4199 в 1996 году. Обская «Атлантида», словно погрузилась в речную пучину. Нет, мощнейший флот не ушел на дно, но основная его масса ржавеет в затонах, как ржавеют в портах без работы краны и эстакады.

Очевидно задумываясь над этим и другими тревожными вопросами, ветеран речного флота Илья Зырянов в своей статье «Купцы знали толк в жизни, они объединялись», посвященной 100-летию организации «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли», писал в газе-

те «На вахте» за 7 ноября 1998 года: *«На этом историческом примере мы можем убедиться в том, что сила не в разделении, а только в объединении. Благодаря знакомству с «Товариществом», попытаемся ответить и на другой вопрос: куда же мы идем со своими реформами, и чем они могут закончиться для экономики России?...»*

Этот очерк не ставит задачу анализа причин бедственного состояния обского пароходства в настоящее время. Назовем лишь мели, на которые сейчас попал флот: непродуманные реформы, акционирование и приватизация, расчленяющие единый прежде организм.

В Новосибирском речном училище есть богатый экспонатами музей, заведует которым ветеран пароходства Сергей Иванович Поспелов. Сюда часто приходят учащиеся в строгих черных форменках — будущие речники, которым еще только предстоит освоить нелегкую, но такую интересную профессию, водить по Оби и другим российским рекам современные суда. Они знают для чего пришли постигать речную науку. Будут, будут у нас и другие не печальные, а радостные навигации, в это хочется верить.



Музей Новосибирского речного училища и его создатель С.И. Поспелов вместе с будущими капитанами

ХРОНОЛОГИЯ

- 1834 г.** В Тюмени основан первый в Сибири судостроительный завод.
- 1838 г.** На Тюменском судостроительном заводе построен первый пароход «Основа», положивший начало самоходного флота (пароходства) в Обь-Иртышском бассейне.
- 1854 г.** Прибытие в Барнаул первого парохода «Ермак». Котел и машины этого судна были изготовлены в Голландии по заказу томских судовладельцев.
- Ноябрь 1879 г.** Вынужденная остановка на зимовку в устье речки Самусь парохода «Гагара». С этого года начат отсчет истории Самусьского судоремонтно-судостроительного завода.
- 1893 г.** Первый пассажирский пароход «Кормилец», принадлежащий купчихе Е. И. Мельниковой, начал регулярные рейсы на линии Томск — Тобольск.
- 17 декабря 1897 г.** Владельцы пароходов коммерции советник И.И. Игнатов, казанская 1-ой гильдии купчиха Ольга Петровна Карпова, торговый дом «А. Трапезников и К^о», потомственный почетный гражданин Иван Иванович Казаков, торговый дом «Михаил Плотников и сыновья», бийская 1-ой гильдии купчиха Елена Григорьевна Морозова обратились к министру финансов с ходатайством о разрешении учредить на паях «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли».
- 23 января 1898 г.** «Государь император устав сей рассматривать и высочайше утвердить соизволил».
- 1898 г.** Закончено строительство и начата эксплуатация Обь-Енисейского водного пути (канала).
- 8 февраля 1918 г.** Издан Декрет Совета народных комиссаров о национализации Флота России. В Новониколаевске национализация флота была проведена еще раньше — под руководством профсоюзного комитета Яринского затона, председателем которого был т. Новокшенов.

1920 г.	В Омске организован Западно-Сибирский округ путей сообщения, в который входил специальный водный отдел. В Томске образовано районное управление водными путями.
10 апреля 1923 г.	На основании Декрета о государственных промышленных предприятиях учреждено Западно-Сибирское государственное речное пароходство. Оно управляло судоходством на реках Обь, Енисей, Ангара, Лена и озере Байкал. Правление пароходства первоначально находилось в Омске.
7 июня 1924 г.	Переезд правления Западно-Сибирского пароходства из Омска в Новониколаевск.
1 марта 1931 г.	На основании телеграфного распоряжения Наркомвода из Западно-Сибирского госпароходства выделяется самостоятельное Иртышское речное пароходство с центром в г. Тобольске.
3-4 апреля 1934 г.	состоялся 1-й Новосибирский районный съезд водников.
1934 г.	Начало строительства Новосибирского речного порта.
1935 г.	Окончание постройки на Барнаульском судоремонтном заводе первого пассажирского парохода «Киров».
1935 г.	Начало строительства Новосибирского судоремонтного завода
1936г.	На Новосибирском судоремонтном заводе построены первые пароходы.
1941 г.	В труднейших условиях войны на Самусьском заводе были построены пассажирский пароход «А. Невский» и буксирный пароход «Латвия».
Сентябрь 1941 г.	Открыта понтонная переправа в Новосибирске — в двух километрах ниже железнодорожного моста. Для прохода судов плавучий мост разводили лишь на 45 минут в сутки, причем только в ночное время.

- p>
1942 г. В тяжелых условиях с мая по сентябрь осуществлена уникальная проводка трех пароходов и газохода с Енисея на Обь по бездействовавшему около 40 лет Обь-Енисейскому каналу.
9 мая 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР вводится военное положение на морском и речном флоте.
9 апреля 1943 г. Открыт Новосибирский речной техникум. С 3 марта 1956 года реорганизован в Новосибирское командное речное училище им. С. Дежнева.
1948 г. На Оби появился новый тип флота — грузовые теплоходы.
1948 г. Закончено строительство парохода «Богдан Хмельницкий» на Самусьском заводе.
1949 г. На Обь прибыла первая партия мощных колесных пароходов проекта 732 с водотрубными котлами.
1951 г. Начало внедрения вождения судов методом толкания.
1951 г. На Самусьской РЭБ сдан в эксплуатацию теплоход проекта 544 «Москвич».
1951 г. Открыт Новосибирский институт инженеров водного транспорта (НИИВТ). С июня 1994 г. — Новосибирская Государственная Академия водного транспорта (НГАВТ).
1952 г. Начало генеральной реконструкции Новосибирского речного порта.
2 июня 1954 г. Приказом Министра речного флота № 120 на речном транспорте организованы Транспортно-экспедиционные конторы РечГЭК. В Западно-Сибирском пароходстве — на пристанях Барнаул, Новосибирск, Томск.
18 декабря 1954 г. Западно-Сибирское речное пароходство реорганизовано в Обское речное пароходство.
1956 г. Закончено строительство слипа на Новосибирском судостроительном заводе.
1957 г. Начало перевозки пиломатериалов в пакетах.
1960 г. Сдан в эксплуатацию вокзал пристани «Октябрьская» в Новосибирске.

- p>1961 г. Из Феодосии получены первые скоростные теплоходы «Ракета» на подводных крыльях.
p>1963 г. Весь паровой флот переведен с угля на жидкое топливо.
p>1965 г. Начало речных перевозок нефти из Тюменской области.
p>Июнь 1966 г. Пароход «А. Матросов» привел в Новосибирск баржу с первой томской нефтью, открыв тем самым новую грузовую линию.
p>1969 г. В навигацию 1969 г. экипаж им. «50-летия Великого Октября» пассажирского теплохода «Патрис Лумумба» стал победителем соревнования в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина среди судов пассажирского флота.
p>29 января 1971 г. Приказом Министра речного флота РСФСР № 10 Обское пароходство переименовано в Западно-Сибирское пароходство.
p>1971 г. Флот пароходства пополнился современными мощными теплоходами, буксирами «ОТ – 2003» и «ОТ — 2010». Пароходство первым, среди пароходств Сибири и Дальнего Востока, начало осуществлять регулярное движение большегрузных толкаемых составов грузоподъемностью 12 тыс. тонн.
p>1972 г. Экипаж теплохода «ОТ – 2032» возглавляемый лауреатом Государственной премии СССР В.С. Манаковым освоил вождение большегрузных толкаемых составов грузоподъемностью 24—30 тыс. тонн. Сдан в эксплуатацию слип в Самусьской РЭБ.
p>1973 г. Сдан в эксплуатацию речной вокзал в Новосибирске.
p>23 апреля 1973 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие народного хозяйства Западной Сибири, успешное выполнение заданий по перевозке грузов Западно-Сибирское пароходство награждено орденом Трудового Красного Знамени.
p>1976 г. За успехи достигнутые при выполнении плановых заданий девятой пятилетки, ускорение обработки флота и внедрение передовой технологии Новосибирский речной порт награжден орденом «Знак Почета».

- p>
1976 г. На основании приказа Министра речного флота пристань Каргасок переименована в Каргасокский речной порт.
1978 г. За достижение наивысших результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании, досрочное выполнение народно-хозяйственного плана 1977 г. коллектив пароходства награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.
15 мая 1980 г. За достигнутые успехи в развитии речного транспорта и строительстве судов для освоения нефтегазодобывающих районов Западной Сибири Самусьский судоремонтно-судостроительный завод награжден орденом «Знак Почета».
1981 г. Сдан в эксплуатацию слип в Моряковской РЭБ.
5 февраля 1981 г. За высокую эффективность и качество работы в десятой пятилетке коллектив пароходства награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную доску Почета ВДНХ СССР.
1984 г. Сданы в эксплуатацию речные пассажирские вокзалы в Барнауле и Томске.
3 ноября 1993 г. Зарегистрировано АООТ «Западно-Сибирское речное пароходство», организованное на базе государственного предприятия Западно-Сибирское речное пароходство
1993 г. Новосибирский речной порт переименован в акционерное общество открытого типа (АООТ) «Новосибирский речной порт».
1993 г. Томский речной порт преобразован в АООТ «Томская судоходная компания».
14 апреля 1999 г. ОАО «Западно-Сибирское пароходство» удостоено сертификата «За успешное развитие бизнеса в Сибири» и официального статуса «Надежный партнер».

Подготовил к публикации Ю.В. ЧЕРНОВ

Благодарим за участие и содействие в подготовке материала
С.И. Пospelова, В.А. Ракова, В.И. Дуданца, В.С. Никифорова,
М.В. Алексанова, В.С. Лесникову, В.В. Захарова.

Л и т е р а т у р а :

Г.А. Титов. «Возникновение пароходства в Обь-Иртышском бассейне» (Новосибирское книжное издательство, 1990 г.)

В.П. Зачесов, И.А. Рагулин. «Речной транспорт Оби» (Новосибирск, ИПП «Советская Сибирь», 1997 г.)

В.И. Нефедов. «Западно-Сибирское речное пароходство в годы Великой Отечественной войны» (монография, рукопись)

«Капитаны сибирских рек» (Новосибирск, издательская компания «Лада», 2003 г.)

П.А. Словцов. «Историческое обозрение Сибири» (Новосибирск, издательство «Вен-Мер», 1995 г.)

В. Никифоров. «Лицом к Енисею» (Красноярское книжное издательство, 1986 г.)

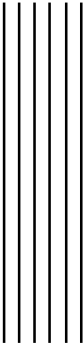
А.М. Шимко. «Речной транспорт Западной Сибири в 1946—1960 гг.» (Новосибирск, отдел оформления НГАВТ, 2002 г.)

«На вахте» (газета речников Оби, подшивки разных лет).

ИСТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НОВОСИБИРСКА

МУКОМОЛЫ

(Мелькомбинаты)



Мука — от слова «мучение»

Новосибирская промышленность начиналась с мукомольной, что не удивительно — прежде чем строить, людей нужно накормить. Поэтому мукомольная отрасль старше, чем сам город. Есть и конкретная дата выдачи первого документа от 18 октября 1901 года — разрешение на постройку мельницы на реке Каменка крестьянину села Кривощекново Я.С. Петухову.

Документ — свидетельство серьезное, хотя мельницы на территории будущего города строились гораздо раньше. Интересен факт, что строители моста через Обь, переправившись для разведки на правый берег, обнаружили действующую мельницу. Вот, как описывает этот момент Н.П. Литвинов в своих воспоминаниях «К развитию Новониколаевска, ныне Новосибирска» в 1928 году:

«В устье реки Каменки шумела вода, сбегая по лоткам мельничной запруды владельца мельницы Д. Шмакова.

Выше по Каменке, также вскрытые в ее высокие берега, и по эту сторону ныне Мостовой улицы с дороги сквозь ажурные леса, виднелись легкие домики, неизвестных мне и по сие время людей».

В воспоминаниях Н.П. Литвинова не сохранилось название деревни, около которой стояла мельница, люди, населявшие ее, также остались неизвестными, но вот ведь что примечательно — владельца мельницы историк указал точно.

В.И. Даль считал, что слово «мука» произошло от «мука», «мучить». Наши предки считали зерно живым, и когда его мололи между тяжелых каменных жерновов — а для получения хорошей муки это повторялось несколько раз, — то, действительно, выходило мучение и для хлеба, и для мельника. К тому же старинные мельницы были довольно дорогими и сложными сооружениями, со множеством механизмов, которые требовали постоянного ухода. Не зря в народе ходили две красноречи-

вые поговорки: «Много хлеба — заводи свиней, много денег — заводи мельницу» и «Мельник не бездельник, хоть дела нет, да топор из рук нейдет».

Предшественница мельниц, знакомых нам по книгам и историческим фильмам, — рушница — появилась примерно в XV веке. Главной ее частью были каменные жернова, а вращали их вода или ветер. Поэтому мельник должен быть одновременно и талантливым технологом, знающим как подбирать зерно по составу, чтобы получить хорошую муку, и — толковым механиком, чтобы содержать механизм мельницы в порядке. Но даже самый талантливый мельник не мог преодолеть несовершенство технологии: от общей массы зерна муки выходило всего 30 процентов. Когда на современном оборудовании добились выхода муки в 90 процентов, это стало сенсацией.

В конце XIX века на Руси для продажи готовилось всего три сорта пшеничной муки. Но уже в начале XX века товарные мельницы производили от 5 до 14, а некоторые — до 25 сортов! Особенно славилась крупчатка — она шла для караваев и пирогов.

Сегодня обычный покупатель знает, что мука бывает высшего сорта, первого и второго, и полагает, что из высшего пекут белый хлеб, а из первого и тем более из второго сорта — прочий, качеством похуже. На деле же это не совсем так. Или — совсем не так. Мука содержит те же вещества, что и зерно, но количество и соотношение их в разных сортах несколько иное. Это зависит и от состава зерна, и от сорта пшеницы, и от почвы, на которой она выращена, и от природно-климатической зоны, в которой произросла. В муке больше, чем в зерне, веществ, которые легче усваиваются человеческим организмом. Чем выше сорт муки, тем больше в ней частиц чистого эндосперма, содержащего крахмал и белки, и меньше отрубей — остатков оболочки, содержащих биологически активные вещества — витамины и минеральные соединения, а также клетчатку.

Мука высших сортов имеет большую энергетическую ценность, лучше усваивается по сравнению с низшими сортами. Но в ней мало минеральных веществ. Поэтому нельзя сказать, что хлеб из муки второго сорта хуже — наоборот, в нем больше необходимых нашему организму веществ, поэтому он делает наш рацион разнообразнее.

Королева муки — мука высшего сорта — белоснежная и мягкая на ощупь. Она содержит большое количество белков и крахмала, обладает прекрасными хлебопекарными свойствами и широко используется в кондитерском производстве. Она —

основа для изделий из дрожжевого, бисквитного, слоеного, заварного и песочного теста.

Мука первого сорта — белая или белая с желтоватым оттенком. Она тоже мягкая на ощупь, но ее частицы менее однородны по размерам. Она также идет для изготовления некоторых изделий из дрожжевого, бисквитного, песочного теста, для приготовления пряников и коврижек.

Мука второго сорта получается из мягких и твердых сортов пшеницы. Белая с сероватым или желтоватым оттенком, она содержит до 10 процентов оболочек зерна. Этот сорт широко используется в хлебопекарной промышленности для выпечки хлеба.

Ну и, наконец, манная крупа — чистый эндосперм. У многих остались о ней детские воспоминания — у кого-то приятные, у кого-то наоборот. Но надо отдать ей должное — многих она вырастила, такая простая по приготовлению, но такая полезная манная каша. Впрочем, опытные хозяйки знают, что даже наевшиеся в детстве досыта этой каши, с удовольствием отведают пирог-манник — у него оригинальный вкус. Что же касается полезности, — об этом лишний раз говорить не нужно.

Вот, оказывается, сколько тонкостей и хитростей имеет профессия мукомола, которая зародилась на заре цивилизации, когда человек догадался размолоть зерна между двумя камнями, получил муку и выпек из нее первый хлеб!

Сегодня Новосибирск является не только промышленным, но и аграрным центром Сибири, хотя и трудятся наши крестьяне в зоне рискованного земледелия. А венцом крестьянского труда всегда являлся пышный каравай. И каравай этот невозможно выпечь без трудов людей, которых ныне называют прозаично — мукомолами.

Истоки мукомольного дела

Казачи-первопроходцы, осваивавшие богатые просторы Сибири, больше всего ценили порох и хлеб. Хлеб дорого ценился потому, что до прихода русских хлебопашество в Сибири не было развито. Да и потом, когда уже русские стали здесь закрепляться, строить остроги, хлеб доставлялся из-за Урала, из «Расеи». Для того, исправить положение в 1596 году по специ-

альному царскому Указу в Сибирь были направлены мастера по строительству мельниц. От тех мастеров, поставивших первые мукомольни в Тобольске, Тюмени и Пельиме, и ведут свой род нынешние наши мельники.

Снабжение населения хлебопродуктами было на государственном контроле. Во всех документах той поры при описании крупных селений особо отмечалось наличие мельниц и указывалось, сколько близлежащих сел и деревень пользуются их услугами.

Новониколаевск, обязанный своим рождением Транссибирской железной дороге, имел и соответствующую структуру промышленности. В прошении Томского губернатора на Высочайшее имя о предоставлении поселку Новониколаевскому общественного управления по положению 1892 года приводятся данные как о количестве населения, так и об основных занятиях и социальном составе жителей в 1896 году. Тогда в нем проживали 14 тысяч человек. Среди ремесленного люда, наряду с 416 плотниками, 62 кузнецами, 26 печатниками, 20 столярами, указаны и 20 мельников. Ровесница нашего города улица Большешевистская, на которой находится Мелькомбинат № 1, в начале строительства не имела названия, потому жители называли ее по-разному — Извозная, Пьяная и — Мукомольная. Здесь селилось много извозчиков и мельничных рабочих.



Мельница Н.М. Луканина работает и в наши дни

Еще в начале двадцатого века Новониколаевск был известен среди мукомолов Сибири своими паровыми вальцовыми мельницами, которые открылись в период с 1900 по 1906 годы, Всего их за этот короткий период построено шесть — это мельницы Жернова, Туркина, Луканина, компании «Сибирский мукомол» и другие.

Крупнейшей мукомольной фабрикой в Томской губернии, да и вообще в Западной Сибири, была мельница «Алтайской промышленной фабричной компании», построенная в Новониколаевске на паях купцами Н.А. Туркиным, К.В. Туркиным, И.В. Кулаевым, М.Б. Бликоновым и И.Ф. Дьяковым. Начало дела положено в 1902 году, когда компаньоны собрали капитал в полмиллиона рублей, а уже в 1905 году мельница стала давать продукцию.

Эта паровая вальцовая мельница, располагалась в трехэтажном деревянном здании в районе паровой пристани (ныне это улица Фабричная). При ее оснащении были использованы новшества, ранее нигде в России не применявшиеся: она работала на трех импортных паровых двигателях мощностью 939 л.с., (топливом служил каменный уголь), которые являлись не только двигателями, но и электрогенераторами — помещения мельницы освещались электричеством. Но вот вальцовые станки использовались отечественные, коломенские. Производительность этой мельницы составляла 7-8 тысяч пудов в сутки (112-128 тонн) сортовой муки.

Работа велась круглосуточно, в три смены. Работникам предоставлялись два выходных в месяц и два дня на Рождество.

В 1913 году на мельнице началось строительство элеватора, а в 1914 году к ней была проложена первая железнодорожная ветка. До этого на доставке зерна и муки использовался гужевой транспорт, который ежедневно выполнял на подводах до пятисот рейсов. Кстати, эта мельница претерпела за свою долгую историю множество реконструкций и модернизаций, проработав до 1970 года.

В том же 1902 году знаменитый купец И.М. Луканин совместно с компаньонами начал строительство еще более современной и производительной мельницы в том же районе водной пристани. В отличие от соседней она располагалась уже в кирпичном пятиэтажном здании и была рассчитана на выработку 10 тысяч пудов муки в сутки (160 тонн). Машины на этой мельнице располагались поэтажно, зерно по конвейеру поднималось вверх, а на первом этаже заказчики получали уже готовую муку.

Эта мельница в советские годы переименовывается в Мельзавод № 2, а в 1957 году объединяется с мельницей Туркина (в то время — Мельзавод № 3-4). Именно это предприятие и стало базой нынешнего Мелькомбината № 2. Пережив не одну модернизацию, луканинская мельница благополучно дожидается наших дней, продолжая кормить новосибирцев. Вот почему в рекламных изданиях Мелькомбината № 2 сегодня используется образ знаменитого предпринимателя, одного из основателей мукомольной промышленности — Ивана Михайловича Луканина.

И.М. Луканин был в Новониколаевске фигурой значительной: на сходе жителей его дважды избирали в делегацию для передачи царю ходатайств о предоставлении поселку Новониколаевский статуса города и выкупе земли для него у Кабинета Его Императорского Величества

Все эти возникшие на заре XX века шесть крупных мельниц в 1903 году объединяются в Новониколаевское крупчато-мукомольное товарищество и в Южно-Алтайскую мукомольную компанию (1906 год).

Так Новониколаевск стал центром сибирской мукомольной промышленности. В 1905 году здесь работало 4 паровых и 11 водяных мельниц. Продолжали строиться новые, совершенствовались имевшиеся. Причем, в отличие от родственных предприятий остальной России, новосибирские, более молодые, сразу оснащались по последнему слову техники. Американский метод поэтажного распределения машин, примененный И.М. Луканиным, для России был новшеством. Равно как и использование вальцовых станков, увеличившее выход муки. На новониколаевских мельницах в 1911—1912 годах их насчитывалось 61 — половина всех вальцовых мельниц Западной Сибири.

Мукомольные предприятия нового города выпускали семь сортов муки: крупчатку, манку, сеянку, первач и другие. В ноябре 1907 года за высокое качество муки Новониколаевское мукомольное товарищество получило Большую Золотую медаль и Почетный Крест Брюссельской международной выставки. А на Ростовской сельскохозяйственной выставке — Золотую медаль. Фирма И.М. Луканина получила на Омской торгово-промышленной и сельскохозяйственной выставке Большую Серебряную медаль.

В предисловии к «Справочнику по Новониколаевску», написанному Н.П. Литвиновым в 1912 году, сказано:

«Каменные массивы домов, вышки каланчей, колоколен и дымящихся заводских труб, с оживленным движением на улицах, напоминающими издали большой и оживленный муравей-

ник, — все это заставляет нас забывать, в какой короткий период времени развернулась вся эта картина, что еще 17 лет назад на том берегу, где в настоящее время курятся гигантские мельничные трубы, стоял одинокий пятнистый домик, а там, где речка Каменка при устье делает излучину и прямо бежит на соединение с Обью, там стояла полуразвалившаяся мельница — прародительница существующих чудо-мельниц».

Вот какими удивительными темпами развивалась мукомольная промышленность молодого города на Транссибирской магистрали! — за неполные два десятка лет водяную мельницу заменили паровые гиганты.

Благодаря развитию мукомолья, в молодом городе развивались и другие отрасли, основанные на переработке хлеба. Именно в силу развития мельничного дела 23 мая 1902 года началось строительство сухарного завода для нужд армии. Он вступил в строй 27 ноября 1903 года, его производительность составляла 1 млн пудов в год. Об этом заводе нынешним новосибирцам напоминают названия улиц — Вторая и Третья Сухарные, которые появились на месте просек, прорубленных в бору для отправки сухарей речным путем.

В городе действовали также два пивоваренных завода, средних по размерам производства, достаточно хорошо оснащенных. В 1910 году построен солодовый завод предпринимателя В.А. Пастухова — единственный в то время в Сибири.

К 1913 году мукомольная отрасль стала в городе ведущей — она выпускала более половины всей областной продукции (в современных границах). Помимо 6 крупных механических мельниц в самом Новониколаевске работали мельницы в Бердске и Черепаново. Много мелких мельниц было и в сельской местности. Годовая производительность новониколаевских мукомолов равнялась 12 млн пудов, что составляло половину помола Томской губернии и треть — всего Западно-Сибирского края.

Между отдельными центрами мукомольной промышленности Сибири произошло распределение рынков сбыта. Если омичи, помимо обслуживания своего, одного из крупнейших потребительских центров Западной Сибири, вывозили продукцию на запад (главным образом, на Урал и в районы Приуралья, хотя доходили и до обеих столиц), то основным центром снабжения восточных рынков стал Новониколаевск (и лишь частично Томск).

В 1909 году (за год до постройки Алтайской железной дороги) через Новониколаевск прошло 480 тыс. тонн хлеба. В 1909 году грузооборот станции в Новониколаевске превысил

грузооборот станции в Омске в 2 раза, томской станции — более чем в 4, красноярской — почти в 6 раз. Объем грузов, проходящих через станцию Обь, составил в 1913 году 11,3 процента грузооборота на громадном участке Транссибирской магистрали от Челябинска до станции Иннокентьевская возле Иркутска. При этом треть всех грузов приходилась на хлеб — прибывал он в Новониколаевск преимущественно в виде зерна с западного участка Сибирской железной дороги и с Алтая.

В годы Первой мировой войны из нашего города мука доставлялась и по военным направлениям — прежде всего на запад, затем — на Дальний Восток и в Восточную Сибирь. Значение Новониколаевска как транспортного узла возросло с открытием в 1915 году Алтайской, а в 1916 году — Кулундинской и Кольчужинской железнодорожных веток.

В этот период мукомолье сохранило свою ведущую роль в промышленном потенциале города, производя примерно три четверти всей продукции. Здесь действовали «Новониколаевское мукомольное товарищество», «Южно-Алтайская мукомольная компания», товарищества «Лобастов и Корольков», «Беляков, Коротков, Копылов и К°», «Чернышов и С-я», мельницы И. Луканина и Белогорлова. Мукомолы занимали прочные позиции в городском самоуправлении. В 1914 году шесть из девяти членов биржевого комитета представляли мукомольные фирмы.

В 1916 году фирма «Сибирский мукомол» начала установку собственной электрической машины.



Современный вид Алтайской компании мелькомбината □2

Стабильная работа новониколаевских мукомолов привлекала и зарубежных инвесторов. Так, весной 1914 года самые крупные предприятия отрасли — «Новониколаевское мукомольное товарищество», «Южно-Алтайская мукомольная компания», «Алтайская фабрично-промышленная компания» при поддержке иностранного капитала создали объединение «Алтайские мукомолы» (главой фирмы стал Н.А. Туркин, имевший в среде сибирских промышленников высочайший авторитет). Объединение вступило в борьбу за рынок, захватывая мелкие мельницы и монополизировав заказы на поставку хлеба для армии.

Во время Первой мировой войны, которая тогда называлась Второй Отечественной, новониколаевцы ставили в Петербурге вопрос строительства элеватора на 1 млн пудов зерна. Сибиряки сочли неразумным решение Центрального комитета по регулированию массовых грузов по железным дорогам построить элеваторы в первую очередь на станциях Челябинск, Абдулино и Бугуруслан. Городской голова В.И. Жернаков обращал внимание властей на то, что станция Новониколаевск, занимающая первое место в Сибири по вывозу сельскохозяйственных грузов и грузообороту вообще *«оказалась обойденной в очереди постройки элеватора, нужда в котором назрела и поддается быстро возрастающими интересами сельского хозяйства и зерновой промышленности Алтая»*.

Первая мировая война, а затем война гражданская привели к резкому сокращению основного капитала мукомольной промышленности. После поражения армии А.В. Колчака в городе четыре крупные мельницы из восьми оказались сожженными. Поэтому с установлением в Новониколаевске советской власти в ходе последовавшей в 1920 году национализации много предприятий было законсервировано.

Советский хозрасчет

Первоначально крупное товарное мукомольное производство было передано в ведение органов ВСНХ (Всесоюзного совета народного хозяйства).

Мукомольный отдел Новониколаевского районного совета народного хозяйства был организован самым первым — 17 декабря 1919 года. Мероприятия по учету запасов муки, возобновления работы мельниц стали первоочередными в деятель-

ности райсовнархоза наряду с организацией подвоза в город дров, ремонтом взорванных мостов, борьбой с эпидемией тифа.

Проблема продовольственного снабжения стояла остро, поскольку в условиях гражданской войны уцелевшие мукомольные предприятия работали на остатках зерна. К тому же нужно было кормить не только население города, но и солдат 5-й Армии: в документах акционерной мельницы Алтайской промышленной компании (ныне Мелькомбинат № 2) сохранилось требование об отпуске муки Особому отряду этой армии.

Острая ситуация с заготовками зерна потребовали от советского правительства чрезвычайных мер — введения продразверстки. Эти действия правительства вызвали недовольство крестьян, и на территории нынешнего Колыванского района вспыхнуло восстание. Несмотря на то, что оно было подавлено регулярными частями Красной Армии, огонь сопротивления тлел и часто вспыхивал в различных местах, как, например, в Ишиме — под боком тогдашнего Западно-Сибирского правительства большевиков, располагавшегося в Омске. В результате крестьянская война вынудила большевиков весной 1921 года отказаться от политики продразверстки и перейти к продовольственному налогу.

В конце 1920 года начинается подготовка к национализации всех крупных и средних мельниц. Дело шло медленно. И не столько в силу сопротивления владельцев и акционеров предприятий, а потому, что кампания была чересчур централизована.

В этот период в Новониколаевском уезде работали 154 мельницы — 30 паровых, 10 нефтяных, 104 водных, 10 ветряных. Из-за проблем с зерном и переменой собственников 25 июня Сибревком принимает постановление о милитаризации мельниц. Рабочие мельниц были обязаны выполнять среднюю урочную норму, установленную профсоюзом отдела труда или особыми комиссиями, учрежденными Сибсовнархозом. Виновные в неисполнении указанных распоряжений передавались в Военный комиссариат для направления в ряды тылового ополчения Красной Армии.

Устанавливая на предприятиях свое управление, власти сохраняли право пользоваться счетами в Народном банке — под контролем СНХ, или его органов на местах. Под таким же контролем оказывалась вся договорная и коммерческая деятельность мельниц. Весь персонал их считался состоящим на службе РСФСР и в случае *«оставления своих постов без ведома Президиума ВСНХ»* отвечал перед судом ревтрибунала как труддезиртиры — по всей строгости законов.

В 1922 году к Новониколаевскому Губмельпроду относились пять мельниц, которые переработали 1 миллион 85 пудов зерна. Через год их число выросло: мельница № 1 (бывшая Алтайской компании, на улице Фабричной), мельница № 2 (бывшая Горохова, в селе Бердском), мельница № 3 (бывшая Лукинская, входившая в состав объединения «Сибирский мукомол», также на улице Фабричной), мельница № 5 (бывшая Белогорлова в деревне Вертковой, мельница № 6 в г. Камне, мельница № 8 (бывшая Мариупольского в г. Черепанове), и № 9 (бывшая Воропаева и Ненциского в г. Барабинске), а также мельница № 4 «Победа» (г. Камень), мельница № 6 (бывшая Рыбникова в д. Рямовой) и мельница № 12 (с. Дубровино).

Самой большой реорганизации подверглись наиболее крупные из них — № 1 и № 3, получавшие различные порядковые номера, пока в 1957 году их не объединили в мелькомбинат № 2. Речь идет по сути об истории одного трудового коллектива, тем более что заводоуправление мельниц № 1, 3 и 8 (бывшая Южно-Алтайская) первоначально было единым.

16 января 1922 года мельницы из ведения губсовнархоза передаются Новониколаевскому губпродкому. При передаче были сделаны подробные описи всего имущества, по которым можно представить, что в эти годы представляла собой материально-техническая база мельниц.

Так, Алтайская мельница располагала трехэтажным деревянным мельничным корпусом размером 51 на 20 аршин (36 на 14 метров) с оборудованием всех самотасок и закромов, машинным отделением в кирпичном здании 38 на 18 аршин, к которому была сделана пристройка 38 на 5,85 аршина). Здесь же находились два жилых одноэтажных деревянных дома и дом для караульного и кучера, двухэтажная деревянная казарма, столярные мастерские, четыре пакгауза для пшеницы, крупчатки и отрубей и пакгауз при железнодорожной ветке, две бани — каменная и деревянная, три колодца — водокачный, для чистой воды и грязевый. Из мельничного оборудования указаны четыре вальцовых станка производства заводов Ганса, «Богатырь», Бюллера, «Победитель», новая паровая двухцилиндровая машина системы «Компаунд» завода Доброва и Нейгольца мощностью в 250 индикаторных сил, паровая одноцилиндровая машина золотниковой системы в 20 индикаторных сил завода Танга. Еще одна паровая машина стояла в амбаре. Много оборудования и инвентаря было сломано — две веялки, зерносушилка «Аккерман», гидравлический пресс, сорокапудовые и двадцатипудовые весы.

Соседняя мельница «Сибирский мукомол» находилась в пятиэтажном каменном здании, размером 40 на 19 аршин шириной и 28 аршин высотой, к ней была сделана каменная пристройка 5,5 на 6,65 аршина и еще поднавес для другой мельницы. В каменном же здании находилось машинное отделение, а рядом здание для новой машины. Мельница имела вдобавок здание макаронной фабрики и хлебопекарню, каменную кузницу, жилые дома, пакгаузы, устройство электричества. Из оборудования в передаточной описи значится локомобиль завода Ланца в Мангейме (Германия) 1912 года с поверхностью нагрева в 78 квадратных фута и давлением пара 12 атмосфер. Мощность локомобиля была 275 лошадиных сил. Второй локомобиль заводов Вольфа (Магдебург—Букау), построенный в 1910 году, имел площадь нагрева в 226 квадратных фута, давление пара 12 атмосфер и мощность 85 лошадиных сил.

На первом этаже мельницы было 29 двойных и 4 однорядных самотаски, трое пятипудовых весов, закрома. На втором этаже стояли 9 четыреххвальных станка завода Даверио и еще два таких же завода Доброва. На третьем этаже располагалась мельница завода Даверио, магнитный аппарат, мукосейка и закрома для различных сортов муки. На четвертом располагались шесть круповеек марки «Луб» и две двойные круповейки, семь куклеотборников — все завода Даверио. На пятом этаже стояли пять рассевов импортного и отечественного производства, аспиратор и три сепаратора. На всех этажах имелся водопровод, воду для которого качали из своего колодца. Все это луканинское наследство вместе с прочим движимым и недвижимым имуществом (лошадьми, телегами, лампочками, мебелью и «иконой в киоте») было оценено в 6 024 974 рубля 74 копейки советских денег.

Работали мельницы с большими перебоями, так как заготовительные органы местной власти не могли обеспечить их зерном, к размолу оно подавалось нерегулярно и нестабильно (основная масса поступила со складов из Черепаново в ноябре-декабре). А оставшийся от прежних владельцев собственный капитал и сама система управления не позволяли мукомолам заготавливать необходимые объемы зерна у частных (с августа 1922 по июль 1923 года было принято всего 7000 пудов пшеницы). К этому добавлялись проблемы с топливом.

В начале 1922 года заведующий мельницей № 1 И.А. Сухоруков обращается в Техзагот Губпрод с письмом, в котором сообщает, что *«ввиду недостатка зерна в Заготконторе нам предлагают помол в слишком малом количестве, с большими*

перерывами, что сильно отражается на выходе помола». В феврале его заместитель П.М. Косых докладывает начальству, что железная дорога не подала уголь, мельница осталась без света, не в состоянии даже поддерживать пар в котлах. В то же время рабочие никак не могли добиться от начальства разрешения поставить ее на плановый ремонт, который не производился с 1919 года. Самотеки разохлись, их затыкали тряпьем, ветошью, замазывали, чем придется. За 16 часов вынужденного простоя из машин вытекало все масло.

Распоряжением губпродкомиссара с 1 марта 1922 года эксплуатация большого корпуса мельницы все же прекращается, в апреле поступает циркуляр о сокращении числа работников — на первой мельнице увольнению подлежали 30 процентов, на третьей — 10 процентов. А через несколько дней губернские чиновники требуют приготовить мельницу № 1 к пуску в срок до 21 мая для переработки 50 000 пудов зерна.

7 июля мельница полностью закрывается, в штате остаются только по паре крупчатников, старших засыпок, дневальных и слесаря, а в машинном отделении — механик с кочегарами и масленщиками. На этот период мукомольный отдел «предлагает» передать в аренду типографии Сибирского товарищества динамо-машину, госмельнице № 9 — электромотор, 80 аршин рельсов. Другим мельницам также предпи-

сывалось передать часть оборудования и материалов, включая электрические лампочки и пишущую машинку.

В октябре мельница была готова к работе, отремонтированы большой и малый корпуса, машинный зал, началось оборудование элеватора. Стало поступать зерно нового



Элеватор Новосибирского мелькомбината №2. Видна кирпичная несущая стена, оставшаяся от мельницы Туркиных

урожая, и мукомольный отдел циркуляром устанавливает расценки на выгрузку: 4250 рублей за 1000 пудов. Союз грузчиков считал их неприемлемыми и отказался по ним работать. Руководство мельницы вынуждено было принять условия СибОГРа (Сибирского отделения Всероссийского объединения государственных рабочих артелей): во-первых, во избежание неразберихи при расчете с различными коллективами грузчиков проводить его только по счетам СибОГРа, во-вторых, поднять расценки грузчикам до 7000 рублей. Несмотря на довольно мощное мельничное оборудование, мукомолы во многом зависели от артелей грузчиков: все эти огромные объемы зерна, поступавшие преимущественно водным путем и железной дорогой, нужно было нагрузить в мешки, перенести к закромам, взвесить и высыпать. Труд был, действительно, тяжелый. А для мельников он стоил недешево, что отражалось на себестоимости муки (пуд ржаной муки, например, стоил 850 рублей, тогда как зарплата советского служащего, скажем, директора Фабричной школы составляла 1364 рубля). Вот почему механизация погрузочно-разгрузочных работ всегда стояла в числе важнейших задач при модернизации производства.

Осенью и в начале зимы 1922 года Государственная мельница № 1 переработала 192 000 пудов государственного зерна, мельница № 3 — 63 000 пудов, производя соответственно 14,5 тыс. и 1,14 тыс. пудов муки, в основном простого помола. Частного зерна переработано 185 и 115 тыс. пудов, из которого выработано еще 40 тыс. пудов муки. Всего же в августе—декабре было помолото почти 700 тысяч пудов.

В период с августа 1922 года по июль 1923 года мельницы Новониколаевского Губмелъпрода выработали 617 пудов крупчатки, 5150 пудов первача, 13596 пудов сеянки первого сорта, 25 492 пуда сеянки второго сорта, 3618 пудов сеянки третьего сорта, 9789 пудов ржаной муки и 2767 пудов пшеничной, произвели 51 пуд манной крупы и 3946 пудов пшена.

Макаронная фабрика на мельнице № 3, которая возобновила работу в 1921 году, за указанный выше период произвела 10 431 пудов лапши, 3609 пудов макарон обыкновенных, 899 пудов макарон граненых, 64 пуда — толстых, 14 561 пудов итальянской соломки, 3922 пуда вермишели обыкновенной. В ассортименте выпущенной продукции значатся также лапша, «шестеренки», вермишель итальянская. На все это было затрачено крупчатки 1 сорта 2505, 25 пуда по цене 3,56 рубля и 2 сорта 8019 пудов по цене 2,53 рубля.

1924 год начался опять со структурной реорганизации мукомольной промышленности республики. В основу ее положено слияние акционерного общества «Хлебопродукт» с мельничным отделом Наркомата продовольствия и переходом их в ведение Комвнторгана на правах акционерного общества. На территории РСФСР были учреждены 12 округов с окружными управлениями, которым и подчинялись непосредственно мельницы. Губмелькомы упразднились, все руководство переходило в ведение Сибирского центра.

Реорганизации эти мало отразились на производственной деятельности мукомолов, которые по-прежнему вынуждены были решать две острые проблемы — зерна и топлива. Для работы мельниц использовали не только дрова (чаще всего осиновые), но и жмых. Так, по отчету Госмельницы № 1 за 1923 — 1924 год (отчет велся с августа по июль) указывается, что жмых составлял в топливном балансе едва ли не третью часть.

За этот период на мельнице провели ремонт оборудования и зданий, в том числе бани, построили новый колодец. На все эти цели ушло средств меньше, чем на содержание мельничных квартир. Интересно также, что оплата труда рабочих (их численность колебалась в зависимости от сезона от 200 до 540 человек) составила всего 7704 рубля, а на государственное страхование от огня пришлось затратить 20 496 рублей. Вдобавок, как и все предприятия, мельница отчисляла немалые деньги в фонд восстановления промышленности.

На мельнице № 3 за этот же отчетный год провели капитальный ремонт мельничного и машинного оборудования, пакузков, сушилок. Мельница работала неритмично, и порой в ее штате находилось всего 8 человек. Так с августа 1923 по июль 1924 года мельница работала всего 207 дней, переработав 9119,583 пуда зерна на сортовой помол, 709,126 — на простой и 3014,38 пуда — на сеянку. Затраты на переработку одного пуда составили 22,6 копейки.

Оставшись акционерными, мельницы работали как с советскими банкнотами, так и с облигациями Хлебного займа, Государственного золотого 6-процентного займа, выигрышным займом и со средствами паевых взносов. Главным платежным средством являлись акции Хлебного займа. Кредитные операции проводились в советских денежных знаках и немного в золотых червонцах.

Но рабочие получали зарплату не деньгами, а хлебными пайками. Так, в ведомости за февраль 1922 года на мельнице № 1 значатся 216 рабочих и служащих, которым отпущено

398,6 пуда муки. На мельнице □ 3 паяк получали 89 человек. Выдачу пайков для них также осуществляла мельница □ 1.

Конечно же, 24 килограмма муки, приходившиеся в среднем на одного работника, не спасали, поэтому воровство было неизбежным. В одной из записок в Мельпрод директор Сухоруков жалуется, что рабочие слишком тщательно зачищают аппараты, а принимаемые меры не дают желательных результатов.

Такие же хлебные пайки руководство мельницы □ 1 выдавало учительскому персоналу Советской школы □ 16, который насчитывал 13 человек. Школа находилась на содержании мельницы, освещалась, отапливалась, ремонтировалась за ее счет, что вело к немалым убыткам. По этому поводу руководство мельницы обращалось в мельничной отдел, который рекомендовал предложить частным лицам, обучающим своих детей в Фабричной школе, *«вносить известную плату за право обучения. В случае отказа во взносе платы необходимо возбудить ходатайство перед Отделом Народного Образования об освобождении помещения, занятого под школу»*.

В число затрат мелькомбината входили и затраты на содержание железнодорожной ветки, которой пользовались и другие грузополучатели. С разрешения мельничного отдела с них стали взимать по 500 рублей за вагон, что позволило лишь частью сократить расходы.

Мельница снабжала электроэнергией конторы Сибревкома, управления водотранспорта, Губчека, товарный склад станции Новониколаевск, пересыльный пункт, школу и квартиры. Многие клиенты были хроническими должниками. Помощник заведующего мельницей П.М. Косых спрашивает чиновников мукомольного отдела, как поступать с неплательщиками. Ответ таков: *«Предлагаем вам взимать плату с абонентов, пользующихся электроэнергией с мельницы, из расчета 20 копеек со свечи в золотой валюте, принимая во внимание курс советских знаков на рынке в каждый данный момент расплаты»*.

Электричество отпускала сторонним клиентам и мельница □ 3 — кофейной фабрике, почтово-телеграфной конторе.

Государственные мельницы хотя и считались хозрасчетными предприятиями, но на деле не были хозяйственно самостоятельными — все решалось Мукомольным отделом Губпрода, начиная от распределения готовой муки, заканчивая мелкими производственными и бытовыми вопросами. Так, например, заведующему (по тогдашней лексике — заведывающему) первой мельницы предлагается *«выдать для Госмельницы □ 3*

лошадей с упряжью для перевозки материалов на склад мельничного п/отдела».

В другом документе предлагается выдать соседям дров одну погонную сажень. Конторы обеих мельниц находятся в нескольких шагах, но без переписки с губернскими чиновниками обойтись невозможно. И так по всем вопросам. Без разрешения («предложения») руководство мельницы не может даже продать пустую бочку из-под олифы со сгоревшего склада.

В 1924 году в связи с ликвидацией Наркомпрода большинство товарных мельниц перешло к акционерному обществу «Хлебопродукт» и часть — к кооперации. Более же мелкие остались в подчинении различных органов местного самоуправления. В 1926 году все полутоварное мукомолье отошло к Наркомторгу, в связи с чем большинство таких мельниц объединяются в тресты местного значения, а через два года, после ликвидации трестов, перешли к «Хлебопродукту» (позднее назывался «Союзхлеб»), а еще через два года — в сельхозкооперацию. В ведении «Союзхлеба» (позже — «Союзмука») находились все товарные и часть полутоварных мельниц.

Индустриализация и послевоенное восстановление

К 1930 году восстановительный период товарного мукомолья завершился, но полутоварное еще оставалось в тяжелом положении. По данным Союзхлеба и проведенного специального обследования, мощность мукомольной промышленности Сибирского края характеризовалась следующими показателями: цеховые предприятия (т.е. состоящие на учете государственной статистики и имеющие не менее 30 рабочих) насчитывали 21 мельницу товарного типа и 41 полутоварную. Нецензовых мельниц имелось 9515. Мощность цензовых мукомольных предприятий составляла 574,1 тыс. тонн, нецензовых — 3119. Из-за длительной эксплуатации оборудование и силовые установки большинства мельниц были изношенными и технически устаревшими.

Сибирские мукомолы утратили первенство в оснащении мельниц современным оборудованием, промышленность работала на дореволюционном капитале. По сравнению с общероссийской она была развита незначительно, о чем говорит тот

факт, что вывоз муки за пределы края составлял менее 20 процентов от всего вывоза хлеба.

Именно интересами местного производства муки и прочих зернопродуктов продиктовано решение о создании в 1926 году на базе деревянной мельницы Туркиных крупозавода по переработке гречихи и проса.

В 1930 году мельницы этого предприятия переводятся на повышенный скоростной режим помола. Скорость вальцовых станков с 2–3 метров в секунду доведена до 6 метров в секунду, что резко увеличило производительность. За счет строительства деревянного элеватора емкостью 100 тысяч тонн был механизирован прием зерна с барж и его перевалка на железную дорогу. В создании этого уникального, по тогдашним меркам элеватора, принимал участие Ю.В. Кондратюк — гениальный ученый, который навеки вошел в историю космонавтики, рассчитав траекторию полета космических аппаратов на Луну.

Пятилетние и годовые планы, которые доводились мукомолам, имели четкую тенденцию к росту, что не подкреплялось состоянием зернового хозяйства области. В 1934 году предприятия ЗапСибтреста «Союзмука», в который после очередной реорганизации состояли мельницы, выполнили план по подработке зерна на 84, а по переработке зерна на муку — всего на 80 процентов. Руководители треста оправдывались тем, что годовая программа предусматривала повышение удельного веса сортовых помолов, к которым существующее оборудование не приспособлено. В то же время оборудование, которое работало на простых помолах, часто простаивало из-за отсутствия зерна и тары. Тем не менее, по сравнению с предыдущим 1933 годом, мельницы треста увеличили производственные показатели на 16 процентов при снижении числа технических простоев.

Развитие мукомольной промышленности Новосибирска (в 1937 году Совнарком СССР принял решение о строительстве мельзавода № 5, нынешнего Мелькомбината № 1) было прервано войной. Люди самой мирной профессии надели солдатские шинели, их место занимали женщины.

С Мельзавода № 3—4 (так стала называться мельница № 3) на фронт ушли 111 человек. Продукция этого завода шла в основном на снабжение Красной Армии.

В военные годы оборудование часто простаивало из-за отсутствия зерна. Чтобы поддержать рабочих Наркомат заготовок создал при трестах Главмука подсобные хозяйства. Крупозавод № 3 (все тот же завод № 3–4 — в отчетных документах

этого времени он называется и так) принял от ОРСа (отдела рабочего снабжения) подсобные хозяйства в Евсино и Бердске.

На предприятиях разворачивается стахановское движение и внедрение женского труда. К началу 1945 года на Мельзаводе □ 3-4 звание стахановцев носили 29 работников и работниц, ударников — 54, к концу года их стало уже 48 и 53 соответственно. В этом году был не выполнен показатель по внедрению женского труда, поскольку в нем отпала острая необходимость — с фронта стали возвращаться мужчины.

В июле победного года коллектив Мельзавода □ 3-4 получил переходящее Красное знамя областного комитета ВКП(б) и Новосибирского облисполкома.

За выполнение и перевыполнение производственной программы по указанию обкома 20 работников мельзавода представлены к награждению медалью «За доблестный труд» и грамотами. В этом году мелькомбинат проводил плановый ремонт, но сумел выполнить производственное задание.

В период с 1948 по 1953 год проводились основательные реконструкции мельниц: механизированы мучные склады емкостью 5000 тонн, построены кирпичные выбойные отделения мельзавода, крупозавода, внедрен выбойный аппарат «Работник» с машинной зашивкой на поточной линии.

В 1951 году в системе Главмуки началось сокращение работающих на пять процентов. В том же году Мельзавод □ 3-4 получил по разнарядке автомашину ЗиС-5 с прицепом и водителем, лошадь с упряжью (зимней и летней) с коновозчиком и тремя рабочими. Был произведен ремонт мельницы — всего за четыре дня. Приемная комиссия определила ее суточную производительность в 450 тонн. Отремонтировали также оборудование для обойного ржаного помола (мощность — 250 тонн в сутки).

В послевоенные годы продолжались структурные реорганизации отрасли: в 1956 году трест «Главмука» передается в подчинение Министерству хлебопродуктов РСФСР, построенный в годы войны Новосибирский мельзавод □ 5 переименовывается в Мелькомбинат □ 1 и передается в управление хлебопродуктов.

В 1957 году Мельзавод □ 3-4 объединился с Мельзаводом □ 2 (порядковый □ 1 в то время перешел к Омскому мельзаводу). Бывшая Луканинская мельница на тот момент находилась в ведении «Росглавхлеба». Ее исторические корни почти потерялись, старые документы навалом лежали в одном из закутков конторы. Поэтому в начале 1960-х годов ди-

ректор Мелькомбината № 2 Г.Т. Трубин пишет в сопроводительной записке к отчету, что *«установить дату организации мельзавода треста «Росглавхлеб» не предоставляется возможным из-за отсутствия документов об его организации»*. Первые документы, которые сохранились, это протоколы собраний за 1949 год. По годовым отчетам мельзавода видно, что он существовал ранее 1949 года и занимался переработкой зерна в муку, имея в своем составе размольный цех, механический цех, технологическую контрольную лабораторию и мучной склад. Этот мельзавод, находившийся на улице Фабричная, № 31, прекратил свою деятельность и на основании приказа по заводууправлению за № 20 от 26 февраля 1957 года вошел в состав Мельзавода № 3-4.

По отчетам мельзавода треста «Росглавхлеб» видно, что в последний год своего существования пятиэтажное детище И.М. Луканина переработало всего 31 тонну зерна, причем 32 процента его не соответствовали минимальным мельничным кондициям. На этом заводе оставалось 9 вальцовых станков, 8 рассевов, 3 сепаратора, 4 наждачные набойки, 20 самотасок. В том же 1956 году был проведен ремонт всего мельничного оборудования, установлены весы для взвешивания серой пыли и оборудование ее механической подачи в складе. Ввиду того, что предприятию не хватало площадей хранения, строится мучной склад, устанавливаются три конвейера — два для подачи муки в автомашины и один для погрузки ее в вагоны. Продолжилось строительство нового зерносклада и трансформаторной подстанции, которые ввели накануне нового 1957 года.

В 1958 году к объединенному предприятию присоединилась перевалочная база «Заготзерно» со штатом 116 человек и Шелковичихинский подсобный хлебоприемный пункт.

В 1960 году в состав мельзавода вводится тароремонтная мастерская со штатом 54 человека, после чего объединенное предприятие получило название «Новосибирский мелькомбинат № 2». В результате реорганизации численность предприятия сократилась с 720 человек до 437.

В 1970 году на месте снесенной первой деревянной мельницы построен современный овсозавод, производительностью 100 тонн в сутки, который вырабатывал все виды овсяной продукции.

Десятая, одиннадцатая и двенадцатая пятилетки стали для коллектива Мелькомбината № 2 периодом успешного решения технических вопросов, связанных с улучшением условий труда с сокращением тяжелого ручного труда и полной

его ликвидацией, увеличением производительности труда, улучшением качества вырабатываемой продукции. Впервые в отрасли на этом комбинате в складах готовой продукции запущены в действие телескопические транспортеры для загрузки и выгрузки крупы из железнодорожных вагонов. Также были изготовлены и запущены в работу погрузчики в складах, что позволило увеличить производительность на 25 процентов.

На мельзаводе в эти годы построен склад бестарного хранения и отпуска муки в муковозы. Введена в строй линия аэрозольтранспорта по передаче муки с мельницы на макаронную фабрику и хлебокомбинат, в результате чего высвободились выбойщики муки и грузчики, ликвидируется ручной труд.

Технологическая схема мельзавода была отлажена таким образом, что позволяла переводить мельницу с трехсортного на двухсортный помол и в зависимости от желания заказчика менять процентное соотношение выходов муки. Проводится реконструкция механизированной загрузки вагонов отрубями.

В результате усовершенствования технологической переработки зерна на крупозаводе суточная производительность увеличилась со 100 тонн до 130 тонн.

После сноса в 1972 году деревянного элеватора встал вопрос о строительстве нового современного элеватора, обеспечивающего зерном мельницу и крупозавод. Такой элеватор емкостью 14 тысяч тонн был пущен в эксплуатацию в 1974 году, что позволило значительно улучшить работу мельницы и крупозавода. Тогда же построен цех расфасовки различных круп производительностью 20 тонн в смену.

В 1989—1990 годах на мельзаводе ведется основательная модернизация: внедрено современное высокопроизводительное оборудование, пневмотранспорт, автоматизировано управление технологическими процессами. Проведены и большие строительные работы: заменены деревянные перекрытия, надстроен первый этаж здания, построен накопительный зерносклад, территория завода полностью заасфальтирована.

В те годы предприятия Мелькомбината □ 2 вырабатывали в год более 50 тысяч тонн сортовой муки, 15 тыс. тонн овсяных продуктов. Здесь для снабжения города и области перемещалось 20 тысяч тонн круп, обрабатывалось более 3,5 млн штук мешкотары.

На крупозаводе, который запущен в работу в 1970 году, в период до 1990-х годов также было установлено много высокопроизводительного оборудования, освоены новые технологичес-

кие линии по переработке в крупу гречихи, гороха, пшеницы, по производству корма для крупного рогатого скота.

В советские годы труженики Мелькомбината № 2 часто удостоивались различных наград. За активное участие в разработке и осуществлении технологических, экономических и организационных решений, направленных на ускорение комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, коллектив, возглавляемый директором А.Д. Прошиным, пять раз получал дипломы Всесоюзного Совета научно-технического общества, дважды отмечался Почетными грамотами Президиума Всесоюзного Центрального совета профсоюзов за повышение эффективности производства, качество работы и выполнение социалистических обязательств. За успехи в соцсоревновании комбинату пять раз вручалось переходящее Красное знамя Министерства Заготовок СССР и ВЦСПС, семь раз Министерства Заготовок РСФСР и ЦК профсоюза. Прочими Почетными грамотами коллектив отмечали более 30 раз.

День сегодняшний

В начале 1990-х годов в стране начались рыночные реформы. В 1994 году на предприятии в соответствии с правительственными распоряжениями была проведена приватизация, оно переименовывается в ДОО «Новосибирский комбинат хлебопродуктов № 2» ОАО «Новосибирскхлебопродукт».

За последние 10 лет экономических реформ изменилась конъюнктура мукомольно-крупяного производства, появился свободный рынок зерна и продуктов его переработки, изменились экономические и правовые отношения между предприятиями, появилось большое количество мелких мельниц и крупорушек. Но «Новосибирский комбинат хлебопродуктов № 2» и сегодня остается лидером в Западной Сибири, продолжая традиции качества и предпринимательства сибирского купечества.

За 100 лет производственной деятельности коллектив Мелькомбината № 2 накопил богатый опыт в сфере мукомольно-крупяного производства. Существующая материально-техническая база обеспечивает жизнедеятельность и развитие комбината. В состав сегодняшнего предприятия входят: мельничное и крупяное производства, железобетонный элеватор на 14 тыс. тонн, зерновые склады на 14 тыс. тонн, зерносушилки,

производительностью 300 тон в сутки, автомобильные весы на 30 и 60 тонн. Годовой оборот зерна на мелькомбинате сейчас более 80 тыс. тонн.

Мелькомбинат № 2 укрепляет свои позиции в производстве продуктов из зерна и крупяных культур. С этой целью в 1994 году построена мини-пекарня по производству 10 видов печенья с объемом производства 16 тонн в месяц.

В 1998 году для технологических целей крупозавода пущена в эксплуатацию котельная на жидком топливе, которая в 2001 году переведена на газ, что позволило сократить стоимость пара в два раза.

Более тридцати лет находится в эксплуатации универсальный овсозавод. Название это сохранилось с давних пор, хотя сегодня он вырабатывает не только недробленую овсяную муку первого сорта и овсяные хлопья «Геркулес», но и другие крупяные продукты, в том числе гречневую быстрорастваривающуюся крупу «Ядрица», гречневый продел. Здесь же производят кормовую смесь для крупного рогатого скота.

На свободных площадях комбината построен и введен в эксплуатацию цех по производству мучных смесей с добавлением пшеничной, гречневой, овсяной муки для приготовления оладий, блинов и экструдированных палочек из пшени и гречки — сладких, соленых, с добавлением ароматизаторов. Годовая производительность нового цеха — 100 тонн.

Использование в производстве этих продуктов современных фасовочных аппаратов повлекло замену упаковочного материала: теперь вместо полиэтилена используется цветной полипропилен, а ящики из гофрированного картона заменены термоусадочной пленкой.

Изменилось и оснащение мельницы. Теперь здесь работает высокопроизводительное технологическое и транспортное оборудование российского производства, сделанное по лицензии швейцарской фирмы «Бюллер». Автоматическое дистанционное управление, пневмотранспорт, развитая система очистки и размола зерна позволяют вырабатывать три сорта хлебопекарной высококачественной муки и крупку для макаронных изделий. На этой мельнице новосибирцы одними из первых в Западной Сибири и на Дальнем Востоке освоили выпуск диетических отрубей и зародышевых пшеничных хлопьев.

Не увидишь сейчас на мельнице привычных мешков — этого вечного дефицита прошлых лет. Мука затаривается в полипропиленовую тару по 50 и 25 кг, в термоусадочный полиэтилен с упаковкой по 12 и 15 кг, фасуется в бумажные

пакеты по 2 кг. На хлебокомбинаты Новосибирска мука доставляется централизованно автомобилями-муковозами — безстарным способом.

Современная автоматизированная система управления технологическим процессом позволяет сократить численность обслуживающего персонала, систематически контролировать качество выпускаемой продукции, сократить до минимума внеплановые простои, снизить затраты на производство, а значит, успешно конкурировать на хлебном рынке, о чем говорят новые награды коллектива.

В 2000 году на ярмарке-конкурсе «Сибирские Афины» в Томске комбинату присужден диплом в номинации «За освоение новых технологий», в 2001 году на Сибирской Ярмарке «Урожай-2001» вручена Малая Золотая медаль «За высокое качество и конкурентоспособность», а на выставке «ПродСиб-2001» — вторая Золотая медаль.

В 2002 году на «Сибирской Ярмарке» Мелькомбинат № 2 получает диплом и Малую Золотую медаль «За продукцию, адаптированную к условиям Севера».

2003 год отмечен новыми достижениями: в октябре — Серебряная медаль конкурса «Алтайская Нива» за гречневую крупу, затем следуют Малая Золотая медаль ярмарки «Якутия — форпост России» за гречневую крупу, произведенную для ООО «Сибирские Закрома», и Золотая медаль Сибирской Ярмарки «ПродСиб — 2003» за стабильное и высокое качество овсяных хлопьев «Геркулес».

Рождение гиганта

В связи с общей индустриализацией Западно-Сибирского края, правительством страны планировался рост промышленного населения и рост потребления продовольствия. К 1937 году потребности в муке только постоянного рабочего населения определялись в 677 тысяч тонн зерновых единиц — т.е. мощности существовавших мельниц не покрывали внутренней потребности края. При составлении первых пятилетних планов учитывалось, что уже на момент их составления Сибирь являлась одним из основных зерновых районов СССР, на ее потенциале базировалось снабжение целого ряда промышленных центров. Наконец, необходимость развития мукомольной промышленности диктовалась потребностью приблизить переработку к сырьевой базе.

16 июля 1928 года вводится в строй новый хлебозавод на ул. Фабричной. Всего же за годы первой пятилетки в Новосибирске вступили в строй первый механизированный хлебокомбинат, а за годы второй и третьей — еще два.

14 февраля 1933 года Совнарком СССР принял постановление о начале плановых проектных работ по созданию в Новосибирске Мельзавода № 5 в подчинении треста «Главмука» (нумерация почти всех предприятий в тридцатые и сороковые годы давалась произвольно, что было связано с повышенной секретностью объектов народного хозяйства). Строительство мелькомбината началось в 1937 году с возведения элеватора емкостью 48 тыс. тонн.

Элеватор возводился с огромным напряжением сил всех тружеников, которых торопили со сроками завершения строительства. В то время это было самое высокое здание в городе — по современным меркам элеватор можно сравнить с 12-этажным домом.

Новосибирский облисполком 3 апреля 1939 года обращается в наркомат заготовок по вопросу энергоснабжения строящегося мелькомбината. Проблема — нужен трансформатор мощностью 5,6 тысячи кВа. Одновременно решается и проблема строительства канализационного коллектора. Решено привлечь к участию в расходах по строительству сам мелькомбинат, Томскую дорогу, завод «Труд», винзавод, завод «Большевик».

В 1941 году завершено строительство элеватора, в котором впоследствии было установлено очистительное оборудование и налажена работа по приемке и обработке зерна. Заложен нулевой цикл здания мельницы, однако строительство пришлось приостановить — началась война.

В военный 1942 год на Мельзавод № 5 привезли строителей, слесарей-наладчиков, энергетиков, опытных мукомолов — готовились к пуску мельницы. Людей присылали не только с предприятий Новосибирской области, но и с заводов Алейска, Рубцовска. Когда мельница была построена, начались проблемы с наладкой и пуском оборудования: для многих, даже опытных мукомолов, оказалось неожиданным, что машины нужно разместить на восьми этажах.

В 1943 году ввели первую секцию мельницы. Мельзавод начал работу по переработке зерна и выпуску муки, которая складировалась в зерноскладах.

14 марта вышел приказ по Мелькомбинату № 5, согласно которому первый директор Фисенко начал выполнять свои обязанности по управлению комбинатом. Этот день и принято считать днем рождения Новосибирского мелькомбината № 1.

Трудовой подвиг тыла

Мелькомбинат считался предприятием всесоюзного значения, в его основную задачу входили организация и обеспечение выполнения государственных планов выработки муки и крупы в установленных объемах и ассортименте. Эти объемы и ассортимент определяла война, которая требовала для фронта не только сибирских дивизий, сибирского оружия, но и сибирского хлеба. Находящаяся в тылу, Сибирь стала главной житницей страны.

Трудно приходилось в те первые годы работникам, основу которых составляли женщины.

Ветеран комбината В.С. Федяева так вспоминала те дни: *«Трудились в то время почти одни женщины — и вальцовыми, и слесарями. Когда не хватало пшеницы, мололи овес и кукурузу. Из-за нехватки стекла многие окна были забиты досками, железными листами, всем, что под руку подворачивалось. Но все равно это не спасало, утром, когда приходили на работу, обнаруживали под окнами целые сугробы снега. Работали в перчатках, рукавицах, но из-за постоянного холода кожа с пальцев за зиму несколько раз слезла. Валенки, ватные брюки, телогрейки — вот какая была у нас рабочая форма. За пазухой до обеденного перерыва носили свое сокровище — шестисотграммовую пайку хлеба. И не то чтобы кипяточку, воды нигде не попьешь. Застывала колом вода в питьевом бачке».*

Много хлопот создавало мукомолам и неотлаженное оборудование. Нории, или как их тогда называли — «самотаски» — вытягивались и отрывались, падая вниз. Приходилось всей бригадой, отмораживая руки, вытягивать их на восьмой этаж. Из-за поломок, остановок в работе на полу в мельнице постоянно образовывались завалы.

В зерноочистительном отделении при увлажнении зерна требуется вода. Но пока она спускалась с седьмого этажа на третий, то превращалась в ледяшки в массе зерна.

Рабочие смены длились по 12 часов. Но заканчивалась смена, и людей направляли на разгрузку барж с зерном. Пока не разгрузят, домой не отпускали. До дома нужно было идти пешком — транспорт работал плохо. Но и дома было не легче — квартиры отапливались плохо, поэтому спать приходилось все в той же верхней одежде.

Мука — продукт взрывоопасный. Однажды загорелись склады мелькомбината. На тушение пожара бросили не только

рабочих, но и солдат. Растаскивали мешки с мукой, заливали их водой. В руках у одного солдата мешок взорвался и серьезно его покалечил.

Но и в этих чрезвычайных условиях труженики мелькомбината делали все возможное, чтобы выдавать свою продукцию, чтобы у сибиряков был скудный и горький хлеб той военной поры. Именно с того времени сформировались у большинства работников коллектива высокое чувство ответственности и верность родному предприятию, которые они передавали и передают из поколения в поколение молодым коллегам.

В 1944—1945 годах строительство Новосибирского мельзавода № 5 все еще продолжалось: устраняются недоделки по первой секции мельницы; проводятся работы по механизации трудоемких процессов. Именно в военное время произошло изменение схемы технологического процесса в мельнице, в результате чего зерноочистительное и размольное отделения были разбиты на первую и вторую секции, а в выбойном отделении установлена автоматическая подача мешкотары.

Для организации технической учебы во всех цехах и бригадах с целью обеспечения технически грамотной и культурной эксплуатации предприятий в приказном порядке устанавливалось обязательное обучение по схеме технологического процесса.

Работники Мельзавода № 5 были настоящими энтузиастами своего дела, ведь в 1944—1945 годах, наряду с недостатком питания и тяжелой интенсивной работой в цехах, они вели рационализаторские работы, которые с успехом применялись на практике. К примеру, по их предложению изменены схемы рассевов, коммуникации в зерноочистительном отделении, более эффективно стал использоваться вальцовый парк. В тот год 147 рабочих носили звание стахановцев. 35 работников представлены обкомом ВКП(б) к награждению медалью «За доблестный труд» и Почетными грамотами.

В победный, 1945-й, год мелькомбинат перевыполнил производственную программу на 5,5 процента, выработав 55 564 тонны муки. Учитывая, что зерна постоянно не хватало, и большая его часть была некондиционной и затхлой, это без преувеличения можно назвать трудовым подвигом тыла. По распоряжению местных органов и по согласованию с Государственной хлебной инспекцией мелькомбинаты Новосибирска были вынуждены перерабатывать и это зерно, чтобы не допустить срыва в снабжении населения хлебом.

Часто заводам приходилось переходить на сушку и переработку разных культур, в частности, гречки, что вело к сни-

жению производительности. Тем не менее, в навигацию 1945 года на причалах Мелькомбината □ 5 разгружено 56 судов с двадцатью тысячами тоннами зерна.

По итогам Всесоюзного соревнования коллектив получил премию Наркомата заготовок и ВЦСПС.

Но были не только успехи, но и проблемы. Из-за засухи 1945 года комбинат понес 65 тыс. рублей убытка от подсобного хозяйства. Оставалось много проблем и на продолжающемся строительстве. В течение 1943—1945 годов Наркомат нередко производили частичную разукомплектацию 2-й секции мельницы, а демонтируемое оборудование отправляли на другие стройки, в том числе и в Новосибирске.

Хозяйственным способом коллектив строил склад готовой продукции, проводил сантехнические работы на мельнице, достраивал и дооборудовал систему пневматической доставки зерна. Эти работы фактически сорвало руководство «Главмуки», не обеспечив строительство кирпичом, цементом, лесоматериалами и прочими материалами.

Послевоенные годы

В июне 1945 года встал вопрос о подготовке и принятии к эксплуатации трофейного оборудования. Его установили на различные этажи размольного отделения на второй, еще не работающей, секции мельницы. Однако списки этого оборудования утеряны.

С окончанием войны в родной город стали возвращаться мужчины. На мельзавод пришли более 70 фронтовиков. Многие из них вскоре прибавили к боевым наградам мирные — за добросовестную, ударную работу.

Переход работы предприятия на мирные рельсы сопровождался организационными новациями. Так, в 1945 году впервые введена сдельная система оплаты труда, в результате чего производительность повысилась до 125 процентов. С конца того же года комбинат меняется на глазах, начинает расти, наращивать мощности.

Значительная часть перевозок в Сибири осуществлялась водным путем, причем, во многих ее районах речному транспорту принадлежала ведущая роль в перевозке грузов, в том числе и зерна. Поэтому разгрузка барж с зерном всегда оставалась для мельзавода важной задачей. Для этого от берега Оби

до производственных помещений построили транспортную галерею — ее и сегодня можно увидеть, проезжая по улице Большевицской, правда, сейчас она не используется.

Для приемки зерна и отпуска его в производство мелькомбинат имел большое весовое хозяйство — более 20 весов различной грузоподъемностью. А когда вводится стопроцентное взвешивание всей отгружаемой и получаемой продукции, добавилось еще 6 весов. Интересен один из приказов того времени, который как раз касается этой темы: *«Необходимо обратиться в соответствующие организации за приобретением одной тонны контрольных гирь или получения их в арендное пользование»* — только для контроля точности потребовалась тонна эталонов.

Листая подшивки газет той поры, можно узнать, например, что основным тяглом на вывозке хлеба были... коровы. Только из Коченевского района на них вывезли осенью 1945 года 400 пудов зерна — почти 6,5 тонны, по сегодняшним меркам это несколько рейсов грузовика.

И еще одна особенность — хлеб хозяйства молотили с осени до весны, поскольку убирали его в основном в снопах. Отсюда и качество его, и сорность.

В 1946 году началось строительство нового склада готовой продукции. Тут, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло: случился неурожай хлеба, в закрома мелькомбината его поступало мало, поэтому работники и переключились на обустройство основных цехов. И если раньше зерно, путешествуя по самотекам, нередко в больших количествах попадало в отходы, то после проведенных усовершенствований это стало редкостью.

В это же время провели механизацию перекрытия завальных ям и подачи зерна в сушилки. Особенно важным событием для комбината стало применение в цехах различных фильтров. Мучная пыль, долгое время досаждавшая мукомолам, исчезла из производственных помещений.

Между тем продовольственная ситуация в стране продолжалась ухудшаться — к разрушительным последствиям войны добавились природные катаклизмы. Неурожай 1946 года, охвативший большинство зерновых районов СССР, заставил правительство ввести, отмененную было, карточную систему обеспечения населения продуктами. В эти дни весь обед мукомола, или, скажем, шеретовщика состоял, как и в военные годы, из 600-граммовой пайки хлеба и стакана кипятка. В лучшем случае на ломоть хлеба намазывался тонкий слой гидрожира, который за-

стывал в неотапливаемых цехах. Чтобы хотя бы немного согреться в лютые зимние морозы, рабочие насыпали на пол горячие отруби прямо из-под станка. Там же разогревался нехитрый обед.

Казалось бы, люди должны были в таких условиях думать только о выживании, а они думали о будущем. Именно в этом тяжелом 1946 году комбинат приступил к строительству собственного жилого дома на 80 квартир.

Два последующих года выдались также трудными. Весной 1948 года случилось наводнение, многие хлебоприемные пункты области оказались отрезанными из-за бездорожья от элеваторов, хлеб на них горел. Карательные меры против заготовителей и крестьян вновь набирали обороты, но положения они не могли изменить.

С 18 октября 1948 года, согласно циркулярному письму треста «Главмука», устанавливались следующие требования: комбинат не имеет права вырабатывать муку из зерна только одной пшеницы, если в силосах элеватора есть зерно ржи, овса или кукурузы. Но ведь переработать тот же овес не так просто: его нужно сначала обрушить, очистить, перемолоть, и лишь затем овсяную муку в определенной пропорции можно добавлять в пшеничную. В более благоприятный 1950 год на комбинате, кроме ржаного и ржано-пшеничного помолов, шел пшеничный, который составил самую большую долю.

Несмотря на то, что комбинат развивался, совершенствовался технически, улучшались условия труда и быта работников, на нем постоянно не хватало кадров и оставалась высокой текучесть. Подобная ситуация продолжалась до начала 1960-х годов, когда при среднесписочном количестве работающих в 600 человек число вновь поступающих и уволившихся составляло половину. Сказывался и тяжелый, изматывающий труд на элеваторе и на мельнице, и низкая по сравнению с другими отраслями заработная плата. Тем более что промышленность Новосибирска, пополнившаяся за годы войны эвакуированными предприятиями, бурно развивалась и требовала все новых и новых рабочих рук.

В феврале 1949 года издается приказ, в котором намечались работы по скорейшему запуску второй секции мельницы: монтаж оборудования, коммуникаций, аспирационных магистралей, трансмиссий, норий, натяжка сит и норийных лент. К строительству привлекались различные рабочие электроцеха, механики, бригада столяров и плотников. Сама мельница была обтянута брезентом, работала только первая секция, но и на

ней шел не сортовой, а самый простой, обойный помол. Из-за неотлаженной системы аспирации все было в завалах продуктами переработки. Труд на мельнице, в самом центре комбината, и сейчас тяжел и опасен, но в то время — особенно. Планы, которые доводили комбинату, постоянно росли, чтобы их выполнить, коллективу приходилось экономить на плановых декадных остановках мельницы, из-за чего случались аварии.

Труд мукомолов механизировался крайне слабо. Мешки с мукой зашивали вручную, на склад их отвозили на тачках. Да и сами мешки оставались большим дефицитом, их не хватало, их попросту не возвращали на мельницу.

В приказах 1949—1950 годов отмечается неудовлетворительное состояние помещений мельницы. Из-за того, что россыпи муки и сметки с полов своевременно не убирались, на каждом из этажей размольного отделения скапливалось не менее 10–15 тонн продукции. Такое антисанитарное состояние привело к заражению мельницы личинками большого и малого хрущака. В документах того времени записано: «На пятом этаже на полу в нерабочих вейках обнаружены личинки большого хрущака. На восьмом этаже также наблюдается такая зараженность. В головках самотасок имеется не очищенная прелая мука, которая отваливается постепенно и угрожает попаданием в муку... На четвертом этаже отделения россыпи муки очень велики, последние своевременно не убираются, затаптываются ногами, в результате чего готовая продукция переводится в сметки, чем государству наносится большой ущерб».

Начало расцвета

И все же комбинат вставал на ноги, наращивал мощности. К середине 1950-х годов он существенно изменился: поменялось устаревшее оборудование в лаборатории, на элеваторе и мельнице; регулярно проводился ремонт аспирационных систем, а, значит, здоровье каждого работника было лучше защищено от производственных заболеваний и травм.

Тогда же возводились и центральные мастерские, механизированный зерносклад на две секции, системы наружного водопровода и освещения, строились водонагревательный котел отопления и высоковольтная линия электропередач. Трудно передать радость, которую испытали грузчики, когда впервые включились в работу два автоматических ав-

томобилеразгрузчика, без усилий перерабатывающих тонны зерна.

Кстати, подобный автомобилеопрокидыватель в 1955 году разработал и смонтировал работник комбината М.Н. Павлов. Рационализаторство и изобретательство были всегда широко развиты в коллективе. Людей заинтересовывали и материально, для творческих людей проводили конференции. Поступающие предложения были настолько хороши, что их авторы удостоивались наград Всесоюзной выставки достижений народного хозяйства. Таким образом, сами работающие оказывали непосредственное влияние на развитие комбината, на изменение его облика. И это дало возможность уже к середине пятидесятых годов добиться успехов в трудовом состязании промышленных коллективов области.

В 1955 году в городском социалистическом соревновании по экономии электроэнергии Новосибирскому мельзаводу № 5 присуждено первое место с вручением переходящего Красного знамени и денежной премии. Следующий, 1956 год стал для коллектива мельзавода еще более успешным. Производственная программа перевыполнена как в натуральном, так и в стоимостном выражениях, снижена себестоимость продукции, перевыполнен план накоплений, маршрутной отгрузки, по эксплуатации автотранспорта, экономии электроэнергии.

В этом году комбинат выпустил 179 744 тонн готовой продукции, в том числе муки высшего сорта — 19 893 тонны, муки 1 сорта — 80 668, муки второго сорта — 75 710 и манной крупы — 34 780 тонн. Здесь было переработано 226 370 тонн зерна, мощности предприятия освоены на 104,2 процента. Вторая сушилка вступила в действие только в начале сентября, тем не менее, и ее освоение шло с опережающими график темпами.

Пуск второй сушилки имел для комбината важное значение: она позволяла принимать в закрома и влажное зерно, которое на ней доводилось до нужных кондиций.

Эти показатели могли быть выше, но сказалось отсутствие зерна в третьем квартале. Как всегда, мукомолы использовали время вынужденного простоя — ремонтировали оборудование, поэтому годовой план ремонтных работ был выполнен на четыре дня ранее установленного срока.

На комбинате насчитывалось всего семь машин, из которых лишь один самосвал. Еще имелось несколько лошадей. Из-за отсутствия в достаточном количестве транспорта, в период массовой подачи вагонов с зерном их не успевали разгружать, за что комбинату приходилось платить штраф.

В те годы Обь еще сохраняла свое значение главной транспортной магистрали, и 100 тысяч тонн зерна мелькомбинат принимал «с воды» — на причале с применением нового зерноперегрузателя разгружалось более 200 судов и барж. Мощность этого механизма рассчитана на три тысячи тонн в сутки, но из-за того, что зерно речниками доставлялось влажным, слежавшимся, рабочие комбината вынуждены были лопатами взрыхлять массу зерна. Выработка при этом оказывалась ниже нормы.

В том же году произошло много знаменательных для коллектива событий. 3 августа мукомольный трест «Главмука» передается в подчинение Министерству хлебопродуктов РСФСР, а Новосибирский мельзавод № 5 переименовывается в Мелькомбинат № 1 и отдается в подчинение областному управлению хлебопродуктов.

Коллектив комбината заключил договор о социалистическом соревновании с Омским мельзаводом, несколько раз в году проводил с омичами специальные радиопереклички. В этом трудовом состязании по многим показателям новосибирцы оказывались лучшими, но вот по качеству муки соперники остались вне конкуренции — у них брак вообще отсутствовал.



Группа рационализаторов Мелькомбината № 1 в 1959 г. В первом ряду второй слева — В.С. Баталин, лучший крупчатник России. В центре второго ряда — сменный инженер Н.В. Карпов, который через год станет директором Мелькомбината

За работу в первом, втором и третьем квартале года коллективу Новосибирского мелькомбината № 1 присуждены три Всесоюзные вторые премии, он завоевал переходящие Красные знамена Октябрьского райисполкома и райкома КПСС, обкома профсоюза работников сельского хозяйства и заготовок. В соревновании промышленных предприятий города и области за экономию электричества по итогам второго и третьего кварталов он вновь получил одно из первых мест и две денежные премии по 7,5 тысячи рублей. Шло также свое, внутреннее соревнование на строительстве зерносушилки.

Приобретается и устанавливается новое оборудование — треееры, увлажнительная и две зашивочные машины, строятся душевые для рабочих, в которых появилось чудо техники — два электрополотенца. Асфальтируются площадки, запускается новое механическое производство, осваивается выпуск изделий по всей номенклатуре и инструментарию. Работают свои мехмастерские и столярно-жестяная мастерская. Для своего детского сада покупаются два ковра. Для детей работников комбината в пионерском лагере в Мочище строится спальный корпус, выполняются большие работы по расширению дачи детского сада в Нижней Ельцовке.

Важно отметить, что треть всех капитальных работ финансировалась не из казны государства, а за счет отчислений от собственной прибыли. Ее умели не только зарабатывать, но и считать: с 1 декабря 1956 года в порядке эксперимента на комбинате введен учет материалов по оперативно-бухгалтерской системе: количественный учет на складе, суммарный (по твердым учетным ценам) в бухгалтерии. Осваивается машинизированный учет — появились суммирующие и вычислительные машины, получена бухгалтерская машина.

В 1957 году за счет Всесоюзной премии по итогам соревнования комбинат приобрел на две тысячи рублей оборудования для своего детского сада и красного уголка. Но в целом это был не самый лучший год для модернизации: поставщики сорвали обновление электролабораторного оборудования, электросборочные мастерские, внесенные в план капитального строительства, распоряжением управления хлебопрома были переданы ремонтно-механическим мастерским. Подготовленное под укладку основание зерноплощадок осталось незаасфальтированным, потому что подрядчик — дорожно-мостовой трест, не выполнил план. Не установлены и новые автомобилеопрокидыватели из-за отсутствия установочных материалов.

Строители комбината достраивали детскую дачу и жилой дом. Рабочие основных цехов добивались нового роста показателей. Производство продукции выросло по сравнению с предыдущим годом, план также перевыполнен. Мелькомбинат переработал 246 430 тонн зерна, выработал 22 860 тонн муки высшего сорта, 84 859 — первого, 76 425 — второго, манной крупы 2960 тонн.

В 1958 году объем переработанного зерна снова вырос, причем основная его часть прошла через обе сушилки — СОБ и ВТИ, хотя в сентябре на разгрузке барж и судов с хлебом повторилась старая картина — рабочим сначала приходилось рыхлить слежавшееся мокрое зерно лопатами, а уж затем гнать его турбонасосом по галерее на элеватор.

Продолжали радовать рационализаторы, внесшие за год 74 предложения, из которых 62 внедрены. Собственными силами комбинатские умельцы соорудили эстакаду и смонтировали на ней пневмоотборник для взятия проб поступающего зерна на лабораторный анализ.

В 1960 году в жизни комбината начинается новый этап: выработанная мука стала направляться не только на хлебокомбинаты и в магазины региона и всего Союза ССР, но и экспортироваться в Монголию и другие страны мира.

Перед коллективом стояли большие трудности, связанные с необходимостью реконструкции. Проектировщики приступили к разработке проектного задания по расширению элеватора, строительству нового комбикормового цеха, цеха по бестарному хранению муки. Установлены вдвоенные вейки, четыре команд-аппарата в сушилки ВТИ, смонтированы два рассева и две новые нории, на индивидуальный привод при одновременном увеличении дутья переведены вентиляторы и сушилки. Также смонтирована пневмогазовая сушилка, штабелеформирующая установка, новые камнеотборники, проведена реконструкция аспирации в элеваторе с заменой нагнетательных фильтров циклонами. На индивидуальный привод переведены моечные машины. По собственной инициативе умельцами комбината изготовлены шнекопогрузчики для механизированной погрузки в железнодорожные вагоны отрубей. Заменены два мотовоза одним маневровым тепловозом ТГК — 126.

Продолжая повышать качество продукции, новосибирские мукомолы начали вести активный обмен опытом с передовыми коллегами из Москвы, Ленинграда, Сталиногорска. Они участвуют в смотре-конкурсе на ВДНХ в павильоне

«Хранение и переработка зерна», который прошел в августе 1960 года.

В плане реконструкции в последующие 10 лет коллективу мелькомбината удалось осуществить следующие необходимые проекты: построить вторую очередь элеватора, склад готовой продукции на три тысячи тонн, перевести котельную с угля на жидкое топливо.

В августе 1965 года мелькомбинат был остановлен на капитальный ремонт, и руководство области перевело завоз муки на Мелькомбинат № 2. Работающие там грузчики не смогли полностью выполнять погрузку муки в автомашины в связи с увеличением нагрузки. В сложившейся ситуации директор Мелькомбината № 2 написал письмо, в котором просил руководство первого мелькомбината откомандировать на помощь четверых грузчиков и водителя автокара. Рабочие были посланы, так закладывалось начало сотрудничества двух предприятий.

Большое значение для укрепления авторитета трудового коллектива имели выставки достижений народного хозяйства. Новосибирский мелькомбинат № 1 часто получал на них высокую оценку. Так, в 1962, 1965 и 1968 годах он награждался дипломами второй, третьей и вновь второй степени — в 1962 году за усовершенствование технологического процесса, выполнение плана выпуска валовой продукции на 104,4 процента, а по выработке муки высшего сорта — на 105,1 процента.



Жилые дома мелькомбината по ул. Большевистской

Начиная с 1967 года, на комбинате ведется активное строительство недостающих производственных фондов и улучшение социальных условий жизнедеятельности рабочих, продолжается плановое замена устаревшего оборудования.

Окончание ремонтных работ по элеватору, устройство склада по бестарному хранению и отпуску муки, строительство котельной на три котла, железобетонного забора с механизированными воротами центрального въезда — все это сделано за 1967 год. Тогда же построен гараж для спецмашин, проложена теплотрасса протяженностью 2,5 км по улице Большевистской. Осуществлены также механизация и автоматизация расфасовки муки в бумажные пакеты, внедрено дистанционное измерение температуры зерна в силосах элеватора, реконструирована зерносушилка, приобретены и установлены новые рассевы шкафного типа, вымольные машины, вентиляторы.

В шестидесятые годы Мелькомбинат № 1 входит в число лучших предприятий страны по культуре производства. Особое внимание руководство комбината уделяло аспирации, работе отсасывающих фильтров, что обеспечивало внутреннюю экологию цехов.

Тогдашний директор Н.В. Карпов вспоминал: *«Министр Юркин из министерства хлебопродуктов приехал без предупреждения в воскресный день. Предполагал, что увидит россыпи муки на полу, грязь, а увидел чистоту, приведенные в порядок рабочие места. Этот инцидент повлек за собой последствия всесоюзного масштаба: по горячим следам в Москве было организовано всесоюзное совещание по культуре производства, на котором я выступал с докладом рекомендательного характера».*

В 1969 году началось строительство лаборатории, которая и сегодня остается главным проверяющим поступающего зерна.

В 1970 году освоен выпуск нового вида продукта — витаминизированной муки, однако тогда она не нашла большого спроса, и ее производство было прекращено.

Благополучные шестидесятые, которые некоторые работники называют «золотым веком» мелькомбината, омрачены лишь одним событием — пожаром в складах готовой продукции летом 1969 года. Вспыхнув в одном из складов, огонь быстро распространился, в результате чего сгорело много муки и манной крупы, часть их была испорчена и реализовывалась по пониженным ценам.

Без трудностей не обходится работа ни одного предприятия, особенно крупного. Но надеждой и опорой всегда служил

золотой фонд коллектива — кадровые работники, проработавшие по двадцать и более лет, которые являются примером для подражания новичков и молодежи. Во многом благодаря им возможна стала победа комбината в республиканском соревновании в первом квартале 1971 года, когда коллектив Мелькомбината № 1 награждается переходящим Красным знаменем Министерства заготовок РСФСР и ЦК профсоюза отрасли.

24 января 1975 года по приказу областного управления хлебопродуктов Мелькомбинат № 1 был переименован в Комбинат хлебопродуктов № 1.

В 1978 году осуществлен перевод машин и механизмов зерноочистительного отделения мельницы на дистанционное управление, начато строительство склада готовой продукции и заложен нулевой цикл на строительстве нового жилого дома общей площадью 2117 квадратных метров.

В 1980 году на балансе предприятия появились два тепловоза, которые обеспечивали маневренную работу на железнодорожных путях.

В начале восьмидесятых комбинат переживал не лучшие времена. Не хватало ни основных производственных рабочих, ни обслуживающего персонала. Предприятие держалось, в основном, на молодых специалистах, которым недоставало практики, и на старых рабочих, которые дорабатывали до пенсии. Низкая заработная плата, неважные условия труда, слабая производственная дисциплина — все это, как и в сороковые годы, сказалось на технологических процессах, привело к появлению брака. Оборудование изнашивалось, устарело, а сверху спускались все более напряженные планы. Из-за большой текучести кадров штат комбината укомплектован чуть больше, чем наполовину. В сменах работало по 5-6 человек вместо 18-20. В этой ситуации вновь проявились лучшие качества тех, кого называли золотым фондом коллектива. Они работали, не считаясь со временем, оставались работать после смены, ведь станки не остановишь.

Перебоев с зерном в то время не ощущалось — страна еще в шестидесятые годы превратилась в крупного импортера хлеба. Качество муки оставляло желать много лучшего.

Ветераны вспоминают, что в те годы вновь на нижних этажах мельницы из-за образующихся отвалов не были видны «башмаки» от норий, а они по размеру далеко не маленькие.

Но постепенно, к 1985—1986 годам, положение стало выравниваться: в бытность директором комбината Г.Ф. Адамовича были заменены некоторые виды оборудования, в том числе

мельничное, обновилось новым отечественным, сделанным по лицензии швейцарских фирм, улучшились условия труда. Параллельно с реконструкцией улучшался и быт работников — в 1989 году в эксплуатацию сдано общежитие на сто мест.

В последний дореформенный 1990 год открылся и свой здравпункт, ставший гордостью предприятия. Сейчас здесь ведут прием врач-терапевт, стоматолог, массажист, работают кабинеты физиолечения — УВЧ, ингаляции, УФО, ультразвука; есть две бани-сауны.

За место на рынке

Изменения в жизни страны не могли не сказаться и на судьбе такого гиганта, как Мелькомбинат □ 1. Во-первых, отказ от планового ведения экономики и государственного регулирования поставок зерна и цен на него, во-вторых, упадок в сельском хозяйстве привели к резкому падению производства. Отпущенные «на свободу» бывшие колхозы и совхозы, ставшие акционерными хозяйствами, оказались без средств. Для многих из них стало большой проблемой провести весенний сев и уборочную: не хватало горючего, техника изнашивалась в конце.



В здравпункте мелькомбината

В этой ситуации трудно было организовать массовую закупку зерна не только самому комбинату, но и государственным органам. В 1993 году администрация области создает Новосибирскую продовольственную корпорацию, главной задачей которой является заготовка хлеба для областного и федерального резервов. Для этого используется товарное кредитование зернопроизводителей под расчет зерном. Мелькомбинат № 1, ставший в этом же году акционерным обществом, работает в системе НПК.

Он по-прежнему остается самым мощным предприятием отрасли за Уралом. На него ложится основная нагрузка по хранению и переработке резервного зерна. И в это кризисное время его коллектив работает на перспективу: в этом же, 1993 году сдается в эксплуатацию десятиэтажный дом на улице Большевицской, в котором бесплатно получили квартиры 76 работников.

В январе 1997 года на газовое топливо был переведен первый из трех котлов, в декабре — третий по номеру (второй нуждался в замене). Впрочем, котлы устроены так, что работать могут и на жидком топливе — если случится авария на газопроводе.

Тогда же началась и реконструкция элеватора, которая была связана с усовершенствованием аспирационных сетей (борьбой с запыленностью и установка современных фильтров-циклонов). В ходе реконструкции внедрялись системы автоматизации управления технологическими процессами на элеваторе, совершенствовалась работа транспортных линий.

В 2002 году руководство комбината для нормального обеспечения предприятия зерном в условиях «дикого рынка» начинает создавать на базе лучших зерносеющих хозяйств области агропромышленную компанию «Сибхлебпром». Идея ее заключалась в кооперировании хлеборобов и переработчиков на взаимовыгодных условиях: мелькомбинат из собственных средств осуществлял кредитование акционерных обществ Кочковского, Доволенского и Каргатского районов на период посевной и уборочной, на закупку не только горючего, семян и удобрений, но и на развитие их производственной базы, а хозяйства гарантировали поставку качественного зерна в объемах на сумму этих инвестиций. Для координации своих действий зерновики Кочковского района создали свой холдинг.

Одновременно шла работа по заключению долгосрочных договоров сотрудничества с хлебокомбинатами — потребителями муки. Это были не только новосибирские предприятия, вхо-

дящие в Сибирскую хлебную корпорацию, но и работающие в других регионах Зауралья.

Уже в 2003 году участники этого производственного альянса с удовлетворением отметили, что надежды на взаимовыгодное сотрудничество полностью оправдались — все они закончили год с прибылью. Таким образом, новая экономическая структура из Сибирской хлебной корпорации, Кочковского агрохолдинга и компании Сибхлебпром стали не только в Сибирском федеральном округе, но и в целом в России первым и пока единственным островком рыночной интеграции.

Как отметил генеральный директор Сибхлебпрома С.А. Грибовский на прошедшей в декабре 2003 года конференции альянса, только на авансирование зерносеющих хозяйств ими было затрачено 120 млн рублей, еще 50 млн рублей пошли на закупку зерна. Чтобы найти такие огромные суммы, мелькомбинату пришлось обратиться в банки и заложить свое имущество.

Риск полностью оправдался, хлебозаготовки прошли успешно, несмотря на то, что год выдался очень засушливый, и объемы переработанного зерна по сравнению с предыдущим годом возросли со 107 тысяч тонн до 230 тысяч тонн.

Мелькомбинат № 1 создавался как предприятие общегосударственного значения. Да и теперь коллектив новосибирских мукомолов не собирается сдавать свои ведущие позиции в стране, а потому и поставил перед собой задачу структуриро-



Мелькомбинат № 1 сегодня

вать систему сбыта. Он участвует во всех государственных программах по хранению зерна — работает с зерном госрезерва и интервенционного фонда правительства Российской Федерации, подтверждая статус ответственного предприятия. Участвует он в госпрограммах по обеспечению спецпотребителей мукомольной продукцией, регулярно выигрывает тендеры Министерства обороны РФ по поставкам муки на Тихоокеанский флот, в армейские части. Налажена прочная связь с крупными производителями хлебопродуктов Хабаровского края, Сахалина Камчатки и, конечно же, соседнего Кемерова — отправка муки на них осуществляется ритмично каждый месяц.

Укрепляет комбинат свои позиции и в новом для себя макаронном производстве — он обслуживает три крупнейшие в Сибири макаронные фабрики — в Улан-Удэ, Благовещенске, а Омск полностью работает на новосибирской муке. Благодаря качеству, гибкой ценовой политике, умению строить взаимоотношения с партнерами, новосибирцы смогли потеснить даже алтайцев, чья мука традиционно считалась лучшей по своим хлебопекарным качествам, поскольку именно Алтай славится выращиванием пшеницы сильных и твердых сортов, идущих именно для целей макаронной промышленности. В последние годы и наши хлебобобы стали получать такую пшеницу.

Сейчас своей главной задачей коллектив мелькомбината считает наращивание объемов реализации продукции на местном рынке. Недавно он заключил договор с местной фирмой «Гурман», которая изготавливает популярную сериюпельменей. Раньше это производство работало на муке фирмы «Рубцовский мельник». Работники мелькомбината сделали сравнительный анализ ее муки, а также объединения «Алейскзернопродукт», и выяснили, что соседи с Алтая работают между ГОСТом и ТУ (техническими условиями), тогда как Мелькомбинат № 1 производит продукцию, соответствующую только государственному стандарту. Таким образом, сами партнеры мукомолов показали им, что политика работать качественно себя полностью оправдала на рынке.

Успехи коллектива обеспечены тем, что к руководству им пришла команда молодых менеджеров, во главе с кандидатом экономических наук С.А. Грибовским. Эта команда всегда в поиске нового — новых подходов к делу, новых приемов. В условиях, когда потребители не отличались надежностью в расчетах за полученную продукцию, новосибирские мукомолы расширили ассортимент продукции для мелкого покупателя — в 1997 году запустили расфасовочную уста-

новку итальянской фирмы. В магазинах города появились трехкилограммовые пакеты с мукой, на которых на фоне ветряной мельницы изображены Дон Кихот с Санчо Пансой — этот товарный знак ныне известен каждому покупателю.

Мелькомбинат стал выпускать витазар — муку из зародышей пшеницы и масло из них. Эти продукты имеют большие лечебные свойства и пользуются у покупателей повышенным спросом. Кстати, масло из зародышей применяют врачи здравпункта комбината для лечения работников.

Для крупных покупателей комбинат предложил очень удобную и выгодную форму сотрудничества: продукция отправляется по железной дороге в контейнерах, комбинат оформляет на нее сертификацию, а погрузку осуществляет бесплатно.

Генеральный директор «Сибхлебпрома» С.А. Грибовский рассказывает:

— *Сегодня мелькомбинат работает не в таких условиях, когда в стране была разруха. Сегодняшний комбинат — это высокотехнологичное предприятие, которое в день перерабатывает 800 тонн зерна и выпускает 600 тонн высококачественной продукции. Нынешний его коллектив сравнительно молод, но сохраняет и приумножает прежние богатые трудовые традиции, поскольку его основу составляют представители рабочих династий. Сегодня на предприятии насчитывается 76 таких фамилий, а в числе молодых специалистов, чьи родители начинали трудовую биографию здесь, есть уже не только рабочие станочники, но и экономисты, финансисты, юристы. Многие стараются привести на комбинат своего сына, дочь. Здесь большая школа для молодежи, все возможности для творческого роста, интересная работа и коллективный досуг.*

Руководство комбината вопрос стабильности кадров считает таким же важным, как и вопросы заготовки и переработки зерна, которое комбинат приобретает на собственные средства. Текучести рабочих на комбинате теперь нет, кроме как во вспомогательных структурах — в охране, или, скажем, среди уборщиц. Администрация старается держать заработную плату не на низшем пределе, как заведено на некоторых предприятиях, а на достойном для всех категорий работников уровне.

Можно сказать, что главные цели, которые команда А.С. Грибовского ставила перед собой, достигнуты: на огромной территории за Уралом создан единственный в своем роде агропромышленный холдинг «Сибхлебпром», который выполняет основную задачу — стабилизацию производства всех

входящих в него структур. Здесь и финансовое оздоровление этих структур, и выполнение корпоративных мероприятий, которые сплачивают членов холдинга. На протяжении двух лет его работы путем объединения мелькомбината с сельхозтоваропроизводителями, которые на базе Кочковского района объединились в агрохолдинг, менеджерам предприятия удалось при большой энергозатратности мукомольного производства (почти 80 процентов денежных средств идут на эти цели) успешно заготавливать необходимое количество зерна. В 2003 году к Кочковскому холдингу из 13 самых лучших хозяйств, в числе которых широко известные совхозы «Решетовский», «Черновский», «Троицкий», стали присоединяться хозяйства соседних Доволенского и Каргатского районов. Таким образом, мелькомбинат добился того, что 98 процентов годового запаса зерна для нужд производства ему обеспечили партнеры по холдингу. При этом мелькомбинат своевременно выплачивает кредитные, заемные и другие обязательства зерновых хозяйств и полностью содержит их в межсезонье, когда зерно продано, а другая продукция (молоко, мясо) не обеспечивают затрат товаропроизводителей. Поэтому переработчики зерна кредитуют своих партнеров круглогодично, зная, что они вернут долги зерном. Механизм кредитования довольно прост: цена зерна при расчете определяется действительной его ценой на рынке за минусом затрат банковского кредита и договоренных процентов за ведение этих операций. Хлеборобы удовлетворены такой схемой — ведь она удобнее, чем брать кредит в банке (его может получить не каждое хозяйство).

Поддержка крестьянских хозяйств осуществляется не только финансами — через вексельный механизм, но и материальными ресурсами — техникой, запчастями, горючим. Здесь агрохолдинг проводит тендеры для фирм-поставщиков, цена их услуг минимальная, потому что исключаются различные посредники и ускоряются взаиморасчеты.

С предприятиями хлебопекарной и макаронной промышленности мелькомбинат также работает по прямым договорам, без посредников, без предоплаты с отсрочкой платежа на 20 дней. Поскольку качество его продукции высокое, поставки клиентам мелькомбинат осуществляет своевременно, партнеры с ним работают охотно. Созданная «Сибирская хлебная корпорация», которая объединяет восемь крупнейших хлебозаводов, полностью работает на муке первого комбината, поэтому ее знают не только в Новосибирской области, но и во многих регионах России. Продукция мукомолов на складе не залеживается.

Сегодня технология, по которой работает комбинат, позволяет выпускать муку не только первого, второго и высшего сортов, но даже под специальный заказ потребителя. Каждый хлебозавод привык к наработанной технологии, к определенному виду муки. Поэтому они выдают комбинату параметры, которые необходимы для получения того хлеба, который они выпускают — набирается примерно 200 видов, включая хлебобулочные и макаронные изделия. Под каждый такой параметр новосибирцы выпускают муку определенного качества. В итоге печется тот хлеб, который востребован населением.

Существует еще одна проблема — разногласия при определении качественных показателей самого зерна. Дело в том, что Россия работает по устаревшим стандартам. Сейчас решается вопрос перехода с определения количества клейковины в зерне (это пока главный показатель) на определение в нем количества белка. Мелькомбинат закупил для этой цели специальный прибор, аналог шведского, с помощью которого лаборатория в течение трех минут, на глазах клиента, который поставляет зерно, делает экспресс-анализ и выдает полную картину содержания белка. По нему на комбинате и определяют цену. Решение о переходе на эту методику принято и Сибхлебпромом, и Государственной хлебной инспекцией. В России пока что только Краснодарский край перешел на подобную систему, по ней работает Казахстан. Но со временем этот метод станет общероссийским, поскольку определение содержания клейковины — довольно сложный анализ и не очень точный: на ее вымывание требуются три часа, показатели зависят даже от качества воды. В конечном счете, потребителей хлебопродукции не интересует, сколько в зерне было клейковины, ему нужно, чтобы мука была вкусной и качественной, а это зависит только от белка.

Мелькомбинат № 1 участвует во многих общероссийских конкурсах, поскольку является не только крупнейшим в Зауралье перерабатывающим предприятием, но и выполняет обязанности государственного зернохранилища — здесь хранится не только резервный фонд, но и интервенционный, который правительство создает для стабилизации цен на зерновом рынке. Дипломы, медали — все это тоже показатели работы коллектива. Например, по ведению финансовой деятельности новосибирцы признаны лучшими в России. За качество муки они получили Бронзовую медаль за выпуск муки третьего сорта. Причем, они не рекламировали ее в республиканской прессе, не лоббировали в московских коридорах власти: просто взяли и отправили на конкурс образцы, а обратно получили медаль. А

ведь соперники были весьма серьезными — свою продукцию представляли все российские мукомольные предприятия, в том числе краснодарские и алтайские, которые работают на более качественном зерне. Как известно, в Новосибирской области по природно-климатическим и другим причинам выращивается не самое лучшее зерно в стране. Но сибиряки доказали, что и из него, на нашем российском оборудовании можно получать качественную муку. Да собственно, по-иному и быть не должно, потому что даже в самые тяжелые депрессивные годы, каким был, скажем, 2002 год, когда на рынке наблюдалось перепроизводство муки, новосибирские мукомолы оказались в более выгодном положении, нежели их друзья-конкуренты, только потому, что во главу угла поставили качество.

Стабильная работа предприятия, отличная и надежная марка его продукции привлекла внимание и такого строгого партнера, как правительство, которое стало участвовать в реализации планов мелькомбината. Оно помогает снижать себестоимость продукции, оплачивая часть его кредитов. Или те же программы интервенционного фонда и госрезерва: 45 процентов хранящегося на первом мелькомбинате зерна — государственное. Службы госконтроля регулярно проводят проверки хранения, но претензий к мастерам элеватора у них нет.

Генеральный директор Мелькомбината □ 1 В.А. Карнаухов считает, что предприятие добилось той стабильности в работе, которая позволяет смело намечать планы развития на будущие годы:

— За 2003 год мы выработали 173 тысячи тонн муки, из них последние полгода около 5 тысяч тонн уходит на снабжение хлебозаводов города Новосибирска, что позволяет стабилизировать цены на этом рынке. Кроме того, мы полностью обеспечиваем мукой 400 магазинов и крупные оптовые базы города, а остальное реализуем за пределами области — наша марка известна от Сахалина до Урала. Среди наших клиентов крупнейшие в Сибири и на Дальнем Востоке макаронные фабрики Улан-Удэ, Омска, Благовещенска, крупнейшие хлебопекарные объединения «Колосторг» в Хабаровске, Якутский хлебокомбинат, Сахалинские и Приморские комбинаты, предприятия Магадана и Камчатки. Кроме того, наши дилеры реализуют продукцию через оптовые базы, поэтому структура сбыта сложилась надежная. Естественно, мы понимаем, что комбинат, с такой мощной переработкой создан не только для нужд области и даже региона — не случайно еще при строительстве он имел статус предпри-

ятия союзного значения, поэтому мы взяли на себя еще и роль поставщика для спецпотребителей. Мы выиграли тендер в Министерстве обороны России и фактически стали государственными поставщиками, отправляя продукцию не только в подразделения Министерства обороны, но и на Тихоокеанский флот. Вполне вероятно, что скоро этот статус будет присвоен официально, и нам уже не нужно будет участвовать в тендерах, а работать просто по контрактам.

В начале декабря 2003 года Новосибирский мелькомбинат № 1 стал приоритетным клиентом Сбербанка России — это тоже показатель стабильной и экономически грамотной деятельности коллектива. Надежное финансирование позволяет осуществлять масштабную работу: в 2005 году планируется техническое перевооружение мельницы — такое происходит раз в 20 лет и определит возможности предприятия на долгую перспективу. К концу 2004 года должны закончить автоматизацию элеватора. Весовое хозяйство комбината уже перевели на электронику, при работе которой погрешность датчиков на 20-тонных весах составляет всего 5 килограммов, и поэтому сразу снялись все вопросы при получении зерна от поставщиков. Кроме этого вводятся приборы спектрального анализа зерна, что позволит избавиться от спорных методов анализа.

На комбинате начался также процесс механизации погрузочно-разгрузочных работ, треть новых транспортеров уже освоили. Это исключит погрузку в вагоны, в контейнеры или автомашины «с плеча» грузчика — теперь они только раскладывают мешки на транспортере так, как нужно для загрузки вагона.

Строится своя нефтебаза на 100 000 тонн горючего для снабжения не только своего автотранспорта, но и транспорта хозяйств-партнеров по холдингу. Строительство базы должны завершить к середине марта 2004 года.

Новинок в эти годы будет много. Но главное — на комбинате планируют перерабатывать в ближайшее время 245 тыс. тонн зерна, поэтому намерены и дальше развивать и совершенствовать взаимоотношения с партнерами по Сибхлебпрому. Контрактами уже определен рост объемов материальной помощи зерносеющим хозяйствам ровно в два раза больше, чем в 2003 году. Взамен от них рассчитывают получить от них 80-85 тысяч тонн зерна.

Укрепляет фирма отношения и с акционерным обществом Агроснабтехсервис. В 2003 году через эту снабженчес-

кую организацию, бывшую Облсельхозтехнику, прошло десять процентов средств для хозяйств — производителей зерна. На эти деньги приобреталась техника, запасные части, через Агроснабтехсервис велись и расчеты по лизингу. Мелькомбинат выступал гарантом при получении крестьянами новой техники в федеральный лизинг, который пока является для хозяйств единственной возможностью ее обновления.

С.А. Грибовский считает, что главная черта характера представителей мукомольной профессии неизменна.

— Мельники всегда решали одну, главную для людей задачу — поставить во время хороший продукт. Если взять сегодняшний расклад, то от мельников многое зависит. Вспомним военное время. Правильно говорят, что войну выиграл русский народ, что победило русское оружие, героизм советского народа и ненависть к фашизму. А если посмотреть глубже, то поймем, что войну выиграл русский хлеб. Ведь если бы не было его, то не было бы и остального. Россия была, есть и будет преимущественно аграрной страной — в силу хотя бы того, что обладает огромными земельными ресурсами, поэтому основу ее политики и экономики и составляет хлеб. Не случайно цена самого важного стратегического ресурса, каким является хлеб, всегда ниже затрат. Случись проблемы с хлебом, и отношение населения к власти меняется, и настроение в обществе.

Действительно, если появился ажиотажный спрос на хлеб, на муку, значит, народ стал жить хуже. Как только мукомольные склады начинают затовариваться, мы понимаем, что народ стал жить лучше. У него появляется желание выбрать лучшие сорта хлеба, разнообразится ассортимент, в том числе и хлебобулочных изделий, макарон. Вот сегодня я вижу, что ситуация с хлебом нормальная, стабильная, значит, люди стали лучше жить, у них появилась какая-то уверенность, что у них не отнимут сегодняшнее, не отнимут будущее. Рацион питания стал более разнообразным, собственно хлеба стали потреблять меньше, но хлебная пища стала много разнообразнее. Потому что можно пресытиться мясом, рыбой, а хлебом — никогда! Он всегда должен быть на столе.

Справедливо полагая, что предприятия и организации, входящие в компанию Сибхлебпром, берут на свои плечи значительную часть финансового бремени государства, они ставят перед администрацией области вопрос об ответных шагах власти навстречу. В частности, областная власть должна

оказать всемерную поддержку развитию новых форм хозяйственных отношений между производителями, переработчиками и потребителями. Нужно также, чтобы при принятии решений об условиях и объемах финансирования сельскохозяйственного производства, администрация использовала финансовые и кредитные возможности крупнейших переработчиков и потребителей зерна, учитывала их производственно-коммерческие планы, объемы потребления ими сырья. И, конечно же, властям пора освободить производителей от различного рода чиновничьих пут, убрать административные барьеры на внутреннем зерновом рынке, а, наоборот, всячески помогать инициативным и энергичным предпринимателям.

Новониколаевский поселок, ставший за сто лет третьим по величине городом России, начал свою производственную историю с мельниц. Сегодня эти водяные, ветровые и паровые сооружения можно найти только на старых фотографиях. Но и нынешний Новосибирск нельзя представить без мельницы, как часто называют работники гигант на улице Большевистской — Мелькомбинат □ 1.

Сейчас трудно предсказать, каким будет мелькомбинат хотя бы через десять лет. Наверняка многое на нем будут делать компьютеры и автоматы. Наверняка появится и новое, абсолютно безотходное, обеспечивающее самое высокое качество помола оборудование. И все же главными будут не они. Главными останутся люди. Потому что без человеческих рук, даже из самой хорошей муки хлеба не испечь. Как, впрочем, и без человеческой души.

ХРОНОЛОГИЯ

Мелькомбината □ 2:

1902 г.	Купцы Туркины с компаньонами начинают строительство трехэтажной деревянной мельницы в районе паровой пристани на улице Фабричная. Купец И.М. Луканин начинает строительство пятиэтажной каменной мельницы. Обе мельницы оборудуются по последнему слову техники.
1905 г.	Мельница Алтайской промышленной фабричной компании (Туркиных) выпустила первую продукцию.

- 1907 г.** Фирма И.М. Луканина получает на Омской торгово-промышленной и сельскохозяйственной выставке Большую Серебряную медаль за высокое качество муки.
- 1920 г.** Начало национализации акционерных и частных мельниц. Алтайская мельница (Туркиных и компаньонов) становится Государственной мельницей № 1, Луканинская — Государственной мельницей № 2.
- 1957 г.** Объединение мельзаводов (бывших Алтайской компании и И.М. Луканина) в Мельзавод № 2.
- 1960 г.** Предприятие переименовано в Новосибирский мелькомбинат № 2 и входит в состав объединения «Новосибирскхлебопродукт»
- 1970 г.** На месте снесенной деревянной Алтайской мельницы построен завод по переработке овса.
- 1974 г.** Построен элеватор емкостью 14 тыс. тонн зерна.
- 1994 г.** После приватизации предприятие получает статус акционерного общества.

ХРОНОЛОГИЯ

Мелькомбината № 1:

- 14 февраля 1933 г.** Совет народных комиссаров СССР принял постановление о начале плановых проектных работ по созданию в Новосибирске мельзавода № 5 треста «Главмука».
- 1941 г.** Завершено строительство элеватора, заложен нулевой цикл здания мельницы. Строительство приостановлено из-за начала Великой Отечественной войны.
- 1943 г.** Введена первая секция мельницы. 14 марта приказом по Новосибирскому мелькомбинату № 5 приступил к выполнению своих обязанностей первый директор предприятия — Фисенко. Этот день принято считать днем рождения нынешнего Мелькомбината № 1.
- 1945 г.** На второй мельнице установлено трофейное оборудование. На предприятии введена сдельная система оплаты труда, в результате этого производительность повысилась до 125 процентов.
- 1946 г.** Началось строительство нового склада готовой продукции. Начато строительство жилого дома на 80 квартир.
- 1949 г.** Начались работы по запуску второй секции мельницы.

1955 г.	3 августа Новосибирский мельзавод № 5 переименован в Мелькомбинат № 1. Продолжалось модернизация предприятия, строительство социальной базы.
1960 г.	Продукция новосибирского мелькомбината пошла на экспорт.
1969 г.	Началось строительство лаборатории.
1970 г.	Начат выпуск витаминизированной муки. По итогам социалистического соревнования в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина Мелькомбинат № 1 награжден переходящим Красным знаменем Министерства заготовок РСФСР и ЦК профсоюза отрасли.
1978 г.	Начался перевод машин и механизмов на дистанционное управление.
1984—1985 гг.	Реконструкция мельницы. Установлены новые станки отечественного производства, аналог шведских.
1989 г.	Построено рабочее общежитие.
1990 г.	Открыт здравпункт предприятия.
1993 г.	Сдан новый жилой дом. Мелькомбинат переходит на статус акционерного предприятия.
1997 г.	Начался перевод котельных на газовое топливо.
2002 г.	Образование агрохолдинга «Сибхлебпром».

Подготовил к публикации А.А. ВЕРИН

Л и т е р а т у р а :

Государственный архив Томской области.

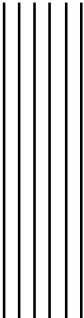
Новосибирский областной архив (фонды 494 и 1017, опись № 1).

Материалы газеты «Советская Сибирь» за 1937—1953 гг.

Материалы книги «Хлеб наш насущный» издательства «Сибирская горница», 2000 г.

ТЕРРИТОРИЯ СВЯЗИ

(Связь)



Диктует время

Территориальную огромность и неосвоенность Сибири способны преодолеть лишь дороги и четко налаженная связь.

Немногим более столетия назад возникший на пересечении важнейших транспортных путей поселок, с беспрецедентной для России стремительностью превратившийся в крупный индустриальный центр, изначально покоился на трех китах своего будущего экономического благополучия — железной дороге, ответственной роли стягивающего экономического и административного центра огромного региона Западной Сибири, а также богатстве окружающих его территорий минеральными, лесными, водными и хлебными ресурсами, позволявшими в широких масштабах развивать товарное хлебопашество, а населению Новониколаевска производить закупки хлеба, строить казенные магазины и склады. На этой основе формировались торгово-распределительные и транспортные функции города, которые изначально были бы невозможны без четко налаженной связи не только с центром России, но и с сибирскими губернскими и уездными городами, с окружающими селами, поселками, деревнями.

После 1903 года Новониколаевск из торгово-распределительного узла постепенно превращается в торгово-промышленный центр, в котором, помимо предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья концентрируется крупный банковский капитал. Четкое функционирование почты, телеграфа, а в скором времени и телефона становится для молодого города жизненно необходимым.

Отслеживая вехи становления и развития связи в Новониколаевске, а затем в Новосибирске, легко заметить их четкую соотнесенность с этапами промышленного и административного развития города. Необходимость современной, соответствующей потребностям времени связи, как правило, диктова-

лось жесткими, а порой, жестокими условиями очень непростого бытия нашего города. То, что связь всегда шла «в ногу со временем», было основным условием ее существования на каждом из исторических этапов жизни Новосибирска. Перелистывая страницы истории почты, телеграфа, городской и междугородной телефонной связи, радиовещания, а затем телевидения, соприкасаешься не только с историей этих видов связи, но и отчетливо видишь, как рос и преображался от десятилетия к десятилетию наш город, как менялись условия его жизни, росли объем и качество его промышленности, как формировался его научный и культурный потенциал, стремительно росли жилые кварталы и число его жителей. Связь всегда была неотделима от каждого из этих направлений нашей жизни, как существование людей неотделимо от их общения между собой, от необходимости делиться информацией, накапливать и передавать ее.

С первых шагов

Кривощековская (затем Обская, затем Новониколаевская) почтово-телеграфная контора — первое почтовое учреждение в будущем областном центре — появилась в 1896 году как отделение Колыванской. Для ее открытия и обустройства в Кривощеково был командирован помощник начальника Колыванской конторы коллежский секретарь Сметанин. В двухэтажном доме



Новониколаевск в 1911 г.

крестьянина Петухова — человека зажиточного, владевшего мельницей на речке Каменке, — сняли квартиру на первом этаже. Мебель, оборудование, канцелярские принадлежности были высланы из губернского центра — Томска. В помощь Сметанину назначили почтово-телеграфного чиновника VI разряда Когтева и двух почтальонов. 1 февраля временный заведующий извещает полицию и хозяев крупных предприятий о том, что «... с сего числа в поселке Новониколаевском открыто Кривошековское почтовое отделение с приемом и выдачей всякого рода корреспонденции».

Отделение стало именоваться по названию левобережного села Кривошеково, но располагалось на правом берегу, на том месте, где позже был построен знаменитый новосибирский сто-квартирный жилой дом. Именно здесь, неподалеку от пристани и строящегося железнодорожного моста через Обь начало работать новое почтовое отделение. С первого дня своего существования оно работало с полной нагрузкой. В служебной записке от марта того же 1896 года заведующий Сметанин просит прислать еще почтальонов «в связи с увеличившимся количеством корреспонденции». Уже в то время новониколаевцы выписывали 242 периодических издания. Начальство согласилось с обоснованной просьбой, и в поселок Новониколаевский были переведены несколько работников соседних отделений связи. Но поток писем и прочих почтовых отправок рос стремительнее, чем штат отделения. В следующем году оно было преобразовано в почтово-телеграфную контору сразу V класса,



Здание почтово-телеграфной конторы

каковых по всей необъятной Российской империи насчитывалось тогда чуть более трех сотен. Через четыре года, в 1901-м, новониколаевской конторе присвоили IV класс, в 1906-м — третий, в 1909-м — второй. А с мая 1913 года она стала почтово-телеграфной конторой первого класса с грузовым оборотом поступающей и отправляемой почты в 92 тыс. пудов. Ее годовой денежный оборот составил более 36 миллионов рублей.

Поселок Новониколаевский становится местом сбора всей корреспонденции, отправляемой затем в европейскую Россию. Получается, что именно почтовое ведомство первым оценило его выгодное местоположение и предвосхитило его роль всесибирского центра.

В то время железнодорожные почтовые учреждения составляли отдельную категорию, и на большинстве железнодорожных станций были организованы, как минимум, прием и выдача простой корреспонденции. В пути следования корреспонденция из почтовых ящиков, установленных на станциях, передавалась в почтовые вагоны, которые являлись своеобразными почтовыми отделениями. В них корреспонденция обрабатывалась и на конечных станциях данного маршрута при необходимости передавалась другому почтовому маршруту. Это определило, в частности, функции вокзальной почты станции Обь. В 1904 году почтовое отделение вокзала получает статус железнодорожного. Для обработки корреспонденции сначала использовались круглые штемпеля, затем овальные с надписью «Обь. Вокз.». В мае 1909 года станция Обь переименовывается в станцию Новониколаевск.

Сложной задачей было в то время обеспечить быстро растущую почтовую сеть подготовленными кадрами. Должность почтового служащего в начале века считалась очень престижной, занять ее мог далеко не каждый. Даже рядовой работник должен был быть человеком безупречной репутации, грамотным и благонадежным. Кандидат на должность проходил тщательную проверку. Его приводили к присяге, в которой он обещал «служить верно и нелицемерно» и хранить крепко «всякую вверенную мне тайность». В почтовом ведомстве поначалу не жаловали слабый пол. Потом, спустя десятилетия, связь станет отраслью по преимуществу женской. Поначалу же почтальонами работали только мужчины. И действительно, работа эта была под силу лишь человеку физически крепкому — по существовавшим тогда расценкам новониколаевский почтальон получал 20 копеек за сутки в том случае, если находился в пути не менее 11 часов.

Служба в почтовом ведомстве была и небезопасна. Нередко случались нападения на почтовые повозки. В июне 1907 года Новониколаевск «прославился» на всю Сибирь из-за вооруженного ограбления почты. Грабители убили одного из сопровождавших. Их добыча составила 50 тысяч рублей. Газеты писали, что почтальон Горлов сначала отстреливался, но потом ему пришлось спастись бегством.

Почтовое ведомство в те годы обладало наиболее развитой инфраструктурой даже в самых отдаленных частях Российской империи. Поэтому, когда Министерство финансов решило расширить охват населения сберегательным делом, оно прибегло к помощи почты. В конце девятнадцатого века в большинстве почтовых и почтово-телеграфных учреждений существовали сберегательные кассы. Служащие почты, наряду со своим основным делом, занимались также привлечением средств населения в сберкассы, за что по итогам года им полагались премиальные.

Уже в десятки годы двадцатого столетия безудездный город Новониколаевск превращается в заметный торгово-транс-

КЛЯТВЕННОЕ ОБЪЯВЛЕНИЕ.

Я, нижепоименованный, обещаюсь и клянусь Всемогущим Богомъ, предъ святымъ Его Евангеліемъ, въ томъ, что хочу и долженъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ; своему истинному и природному. Всемилостивѣйшему ВЕЛИКОМУ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ НИКОЛАЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ, Самодержцу Всероссийскому, и законному ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Всероссийскаго Престола Наслѣднику, вѣрно и нелицемѣрно служить, и во всемъ повиноваться, не щадя живота своего до послѣдней капли крови, и все къ высокому ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА самодержавству, силѣ и власти принадлежащія права и преимущества, узаконенныя и впрѣдъ узаконяемыя, по крайнему разумѣнію, силѣ и возможности предостерегать и оборонять. и притомъ по крайней мѣрѣ стараться способствовать все, что къ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА вѣрной службѣ и пользѣ государственной во всякихъ случаяхъ касаться можетъ; о ущербѣ же ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА интереса, вредѣ и убыткѣ, какъ скоро о томъ увѣдаю, не токмо своевременно объявлять, но и всякими мѣрами отвращать и не допускать тѣниться и всякую вѣтренную тайность крѣпко хранить буду, и повѣренный и положенный на мнѣ чинъ, какъ по сей (генеральной), такъ по особой, определенной и отъ времени до времени ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА именемъ отъ предъставленныхъ надо мною начальниковъ опредѣляемымъ инструкціямъ и регламентамъ и указамъ, надлежащимъ образомъ по совѣсти своей, исправлять, и для своей корысти, свойства, дружбы и вражды противно должности своей и присяги не поступать, и такимъ образомъ себя вести и поступать, какъ вѣрному ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА подданному благопрістойно есть и надлежитъ, и какъ я предъ Богомъ и судомъ Его страшнымъ въ томъ всегда отвѣтъ дать могу; какъ суще мнѣ Господь Богъ душевно и тѣлесно въ заключеніе же сей моей клятвы здѣлаю слова и крестъ

о. Аминь. По сему списку присяжной клятвы
данъ въ Мѣстопребывающаго Омбudsмана, Ивана Р. Давыдова
1-го 1910. Въ почтовой конторѣ. В. З. Колыванской
Давыдовъ.



**Заслуженный почтальон
Турнаев В.З. Колыванской
почтовой конторы**

портный центр, по численности населения сравнимый с Томском. Соответственно растет и объем почтовых отправок. В 1917 году жителям города было доставлено около 41 тыс. писем и 227 тыс. экземпляров газет и журналов, в почтовой конторе города работает уже 203 человека.

С началом Первой мировой войны резко увеличивается нагрузка на телеграф. Еще в самом начале прошлого века телеграф становится незаменимым средством общения государственных учреждений, деловых предприятий и частных лиц. Телеграфное сообщение в Новониколаевске начиналось с четырех телеграфных аппаратов Морзе, установленных в Обской почтовой конторе. А в 1917 году в Новониколаевской почтово-телеграфной конторе уже работало 11 аппаратов Морзе, 4 аппарата Юза и один Уитстона, 11 трансляций, два комплекта слуховых аппаратов и 2 телефона. Имелась и своя мастерская по ремонту телеграфной техники.

Телефонная сеть в Новониколаевске появилась в 1905 году. Устроена она была силами Добровольного пожарного общества по контракту с Главным управлением почт и телеграфов. Газета «Сибирская жизнь» от 23 сентября 1905 года сообщает: *«С 1 октября в г. Новониколаевске начинает функционировать телефонная сеть, устроенная местным добровольным пожарным обществом»*. Судя по всему, телефон привлек внимание пожарных как средство скорейшего предупреждения о загораниях. Общество *«должным образом построило сеть телефонных сообщений в размерах местной потребности»*, в 1914 году провело ее реконструкцию и занималось эксплуатацией сети вплоть до гражданской войны. Новониколаевская телефонная сеть была смонтирована на базе оборудования «Эриксон» и включала в себя центральную телефонную станцию на 574 абонента и две подстанции. Телефонизированы в Новониколаевске были: отделение казначейства, полицейское управление, вокзал, отделение Госбанка, городская управа, пе-



Телеграфный аппарат Морзе

реселенческий пункт, средние учебные заведения, общественные здания, редакции газет, больницы, аптеки, банки. Квартирные телефоны имели, в основном, должностные лица: городской голова, начальник полиции, начальник железнодорожной станции, городской архитектор, техник электростанции, начальник гарнизона, начальник почтово-телеграфной конторы. Разумеется, был установлен телефон и в почтово-телеграфной конторе, причем предусматривалась передача телеграмм по телефону.

В годы великих потрясений

Февральская революция, Октябрьский переворот, запыхавшая на огромных пространствах потрясенной страны гражданская война с роковой неизбежностью вели к огромным людским и материально-техническим потерям. Развитие связи в эти годы останавливается, а зачастую, оказывается отброшенным на много лет назад.

После установления Советской власти в стране был образован Народный комиссариат почт и телеграфов — Наркомпочтель — высшее звено управления связью на уровне государства. Летом 1918 года прежние почтово-телеграфные округа упраздняются, вместо них создаются отделы связи губисполкомов, в задачу которых входят «организация и управление связью». Губернским отделам связи подчинялись все предприятия связи, расположенные на территории данной губернии. Менялась не только структурная организация отрасли. Народный комиссар почт и телеграфов В.Н. Подбельский в своей статье к первой годовщине Октября писал: *«Мы должны поставить почту, телеграф на самую совершенную высоту организации. Девизом нашего строительства должно являться основное правило: «Самые совершенные в техническом отношении почта, телеграф и телефон — к услугам самых широких масс, на самых доступных для них условиях».* Как всегда, дистанция от лозунгов до их реального воплощения в жизнь оказывается огромной и далеко не сразу преодолимой.

В конце 1919 года на правах отдела Сибревкома организуется Сибпочтель — Сибирское управление почт и телеграфов. Возглавил его чрезвычайный уполномоченный Наркомпочтеля по Сибири А.И. Ермоленко. Под его председательством в июле

1920 года прошло межведомственное совещание по вопросу «о развитии сети народной связи». В нем участвовали представители Сибревкома, Сибирского округа путей сообщения, Сибсовнархоза, Сибздрави и других учреждений и организаций, жизненно заинтересованных в четком функционировании всех видов связи. Совещание постановило «признать развитие сети почтово-телеграфных учреждений в Сибири настоятельно необходимым и принять меры к осуществлению этого развития, причем в первую очередь обеспечить почтово-телеграфной связью нужды окраин Сибири, водного транспорта, во вторую очередь — пункты заготовок, совнархозы, в третью очередь — медицинские и, по возможности, фельдшерские пункты». Надо сказать, что это была труднейшая задача. За годы гражданской войны фронт дважды прокатился по территории Западной Сибири. Военные власти, не задумываясь о последствиях, реквизировали у почтового ведомства все, что было необходимо фронту, и, прежде всего, транспорт и почтовые вагоны. Значительными оказались и кадровые потери. Отлаженная система почтовой связи была почти полностью разрушена. В Новониколаевске, например, помещения почтовой конторы были заняты эвакуированными людьми. В короткое время предстояло восстановить деятельность почт, тем более, что город становится в это время центром губернии. 13 января 1920 года газета Новониколаевского ревкома и общегородского комитета РКП(б) «Красное знамя» помещает следующее объявление: *«Заведующий почт и телеграфов Новониколаевского района объявляет: операции по-*

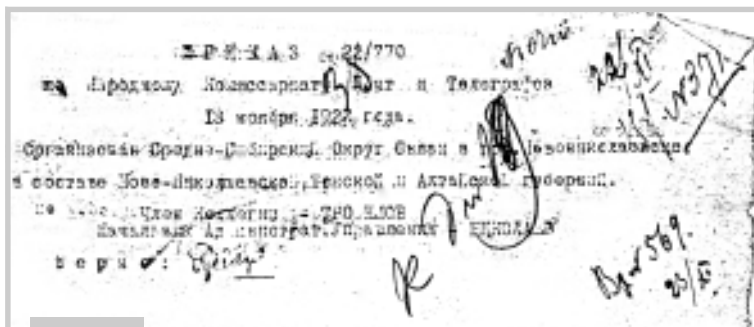


**Почтово-телеграфные служащие
на Первомайской демонстрации. 1918 г.**

чты, прием телеграмм в Новониколаевской почтово-телеграфной конторе возобновлены. Простые закрытые письма до 15 граммов и карточки пересылаются бесплатно».

Летом 1921 года образована Новониколаевская губерния и в губисполкоме сразу же создается отдел нарсвязи, в ведение которого отходит ряд учреждений связи Томской и Алтайской губерний. На 1 января 1922 г. в губернии действовали: почтовая контора — 1, почтово-телеграфных контор — 7, почтово-телеграфных отделений — 18, почтовых отделений — 17, радиостанций — 2, конно-почтовых пунктов — 76, в которых насчитывалось 150 ямщиков, 224 лошади. Перевозка почты производилась два раза в неделю, доставка корреспонденции — один раз. Телеграфная связь осуществлялась по аппаратам Уитстон, Морзе. Средств радиовещания не было. Междугородной телефонной связи не было, а городская телефонная сеть находилась в самом плачевном состоянии. За последние годы она то переходила в ведение городской управы, то вновь передавалась Добровольному пожарному обществу. К моменту национализации она была практически бесхозной и «еле пиликала», по выражению назначенного «поднять» этот участок работы завтефа Нестерова. Не хватало буквально всего: ламп, весов, упаковочных материалов. Из-за недостатка ламп и керосина люди работали при коптилках, в помещениях без зимних рам, в рамы были вставлены пузыри, кожа, доски вместо стекол. Корреспонденция перевозилась часто без упаковки, на непригодных повозках...

Новониколаевский губотдел народной связи просуществовал лишь год. В стране перешли на окружную систему управления связью. Город становится центром Средне-Сибирского округа связи. Но трудности остались те же. Особенно острой была кадровая проблема. В новониколаевских предприятиях



Приказ наркомата почт и телеграфов об организации Средне-Сибирского округа связи. 1922 г.

связи в этот период работали всего два человека с высшим, но не специальным образованием, 8 процентов — со средним, остальные — с начальным, домашним или самоучки.

Еще в 1919 году правительство принимает ряд важных постановлений, предусматривающих подготовку профессиональных кадров. Так, Народный Комиссариат почты и телеграфа создает подраздел народной связи при Народном Комиссариате просвещения для разработки учебных планов и программ, создания учебных баз. Началом организации профессионально-технического образования работников связи стали краткосрочные курсы при губернских отделах и крупных предприятиях связи. В Москве организуются первые курсы подготовки руководителей почтово-телеграфного ведомства с шестинедельным сроком обучения. Особую важность приобретает развитие одного из самых перспективных в то время направлений связи — радиосвязь. В Москве открывается радиошкола, которая в скором времени объединяется с телеграфной школой. Практически в течение года в стране создается основа для организации высшего учебного заведения, которое могло бы готовить связистов всех квалификаций. Им становится Московский электротехнический институт связи им. В.Н. Подбельского.

Централизованная подготовка специалистов всех уровней — от руководящего состава до низшего звена, несколько снимала остроту проблемы, но не могла закрыть потребность в кадрах на местах полностью. Особенно наглядно ощущался дефицит специалистов связи на необъятных сибирских просторах.

В феврале 1923 года Новониколаевск посетил нарком почт и телеграфов В.С. Довгалевский. Он выступил на общегородском собрании связистов. Главным был вопрос об отсталости связи. Связисты Новониколаевска обещали напрячь все силы, чтобы «превратить связь в передовую отрасль».

Эти годы были временем поисков и реорганизаций. И не только «на верхних», но и на «нижних» этажах связи. Почтовики старались проявлять на местах максимум инициативы. Недостаток учреждений связи в сельской местности пытались восполнить за счет того, что работники волисполкомов по совместительству выполняли и некоторые простые почтовые операции. Основными вопросами для почтовых работников тогда являлись скорость доставки и охват почтовыми услугами. При катастрофической нехватке транспорта выходить из положения приходилось при помощи так называемой «передвижной почты». Работники связи, следуя по конно-почтовым трактам, заезжали по пути в максимально возможное количество сел и

деревень, лишенных почтовых учреждений, и там выдавали и принимали почтовые отправления. В 1927 году многие передвижные почты были упразднены, взамен же введен институт конных сельских письмоносцев.

Особая, двойная-тройная нагрузка ложится в начале двадцатых годов на телеграф. Поскольку почтовая связь в то время едва функционировала, все старались наладить междугородное общение с помощью телеграфа. Поэтому еще долго для работников телеграфа оставался большим вопрос — кто и сколько имеет право передавать «по прямым проводам».

В эти же годы в городе начинает работать и междугородная телефонная связь. В 1924 году в докладе о состоянии связи Средне-Сибирского округа упоминается, что установлена телефонная связь «на телеграфных проводах» между пунктами: Новониколаевск—Камень, Томск—Тайга, Рубцовск—Локоть, Каинск—Барабинск. Одновременная работа телефона и телеграфа обеспечивалась с помощью фильтров, а прием фониического вызова осуществлялся на репродуктор или телефон. Междугородные телефонные связи обслуживались на коммутаторе городской телефонной станции, который был установлен в Новосибирской почтово-телеграфной конторе 23 июля 1925 года. Это было фактическое начало работы Новосибирской междугородной телефонной станции (НМТС). В 1927 году Новосибирск уже имел телефонную связь с Бердском, Верх-Ирменью, Каргатом, Колыванью, Маслянино и Черепаново. А в период с 1928 по 1930 годы завершаются работы по подвеске воздушных цепей из цветного металла на участках: Москва—Свердловск, Новосибирск — Сталинск (ныне Новокузнецк).



Группа механиков телеграфа
у аппарата Бодо. 1925 г.

В 1920-х годах в Сибири начали строиться радиотелеграфные приемо-передающие и приемные станции, обеспечивающие радиосвязь не только с Москвой, но и с административными центрами Сибири, Заполярья, Дальнего Востока, а также с заграни-

цей. Одна из таких станций была построена в 15 километрах от Новосибирска, вблизи разъезда Иня. Это была стокиловатная станция, четвертая в СССР такой мощности. Она оснащается по последним достижениям радиотехники того времени. В дальнейшем, на территории области строятся и другие, более мощные радиостанции.

«Обеспечить связью нужды индустриализации!»

Курс на индустриализацию страны с объективной неизбежностью требовал от отраслей связи резкого и качественного подъема. Росло число работников связи, менялся их состав, шло техническое оснащение. И все-таки за гигантскими темпами индустриализации связь пока не успевала. В мае 1931 года бюро Западно-Сибирского крайкома партии принимает постановление, в котором говорится об отставании связи, «тормозящем оперативное руководство преобразованием хозяйств». Отмечалось, что ассигнования на капитальное строительство связи резко отстают от потребностей. Давала о себе знать устойчивая тенденция, которую полностью так и не удалось преодолеть даже десятилетия спустя. Связь считали второстепенной отраслью, со всеми вытекающими отсюда последствиями. При этом все продолжали требовать надежную качественную связь.

Анализируя причины серьезных недоработок, краевое управление связи не пряталось за объективные трудности — такие, как слабое снабжение распределяемыми централизованно материалами (провода, радиоаппаратура, оборудование для телеграфа и телефона), как недостаточность финансовых средств, отпускаемых на ремонт и снабжение даже самым необходимым — мешками, сумками почтальонов и т.п. Прежде всего, выявлялись внутренние причины слабой работы: «невысокая техническая грамотность как рядового персонала, так и руководящих работников; неудовлетворительная организация труда; недостаточное внедрение поощрительной оплаты». Соответственно определялись и задачи: тщательный подбор и обучение кадров, усиление контроля и проверки исполнения, внедрение передовых методов организации и оплаты труда.

В начале 1930-х в Новосибирске открылись ФЗУ и техникум связи. В техникуме были телефонное, телеграфное, радиоотделения и рабфак. Но скорой отдачи и решения насущных

проблем в ближайшее время от них ждать не приходилось. Поэтому на местах создавались кружки технической учебы, все работники регулярно обязаны были сдавать техминимум.

Первого октября 1931 года открывается Новосибирский почтамт. К этому времени в городе работали отдел доставки и семь отделений связи: Привокзальное, Октябрьское, Ипподромское, Фабричное, на станции Иня, на заводе горного оборудования (завод им. Чкалова) и заводе «Сибкомбайн» («Сибсельмаш»). Кроме того, в Новосибирске действовало ЖДО — отделение перевозки почт по железной дороге. В этот период здесь обслуживались маршруты почтовых вагонов Новосибирск—Семипалатинск, Новосибирск—Свердловск, Новосибирск—Кемерово. Но основным видом транспорта в почтовых перевозках внутри области, наряду с железнодорожным, по-прежнему оставался гужевой — лошади и даже быки. Труд почтальонов был почти стопроцентно ручным. Работа по внедрению средств механизации еще только начиналась.

Большое влияние на дальнейшую судьбу почты оказало Постановление СНК СССР от 23 мая 1936 года «Об улучшении низовой почтовой связи». Предусматривалось открыть к 1 сентября 1936 года десять тыс. сельских отделений связи с полным объемом всех почтовых операций. Райсполкомам рекомендовалось безвозмездно предоставлять для почтовых отделений пригодные помещения с квартирами при них для начальников отделений связи. Этим же постановлением предлагалось расширить функции почтовых агентств, возложив на них прием и выдачу простой и заказной корреспонденции, посылок без объявленной ценности, прием подписки на газеты и журналы.

К концу 1930-х на первый план в работе почтовиков выходят вопросы качества. В 1939 году были введены единые нормативы частоты движения и доставки почты, выемки писем из почтовых ящиков, а также контрольные сроки обработки коррес-



Коллектив станции. 1931—1932 гг.

понденции и печати. В 1940 году организована служба эксплуатации контрольного, сыгравшая большую роль в улучшении качества обработки всех видов почты.

Большие изменения происходили в эти годы и в телеграфной связи. В 1931 году телеграф выделяется из почтово-телеграфной конторы в самостоятельное предприятие. К этому времени через Новосибирский городской телеграф в сутки проходило до 9000 телеграмм. Он превращается в крупный транзитный узел.

В 1936 году открыта первая на востоке страны фототелеграфная связь Москва—Новосибирск. Проводились опытные передачи газет «Известия» и «Правда» с помощью телеграфного аппарата ЗФТ-А4. А 14 июня 1940 года в газете «Советская Сибирь» новосибирцы прочитали следующее сообщение: «На днях вступила в эксплуатацию фототелеграфная линия Новосибирск—Иркутск. Таким образом, Новосибирск в настоящее время имеет фототелеграфную связь с четырьмя городами — Москвой, Свердловском, Челябинском и Иркутском. Фототелеграфная аппаратура с каждым годом совершенствуется. Если в 1939 году фототелеграммы принимались написанные только черной тушью и чернилами, то теперь их можно также писать фиолетовыми, синими и красными чернилами. Научная мысль инженерно-технических работников направлена сейчас на изобретение цветной фотографии. В Москве в этой области проводятся опыты, уже давшие некоторые достижения».

Быстрый рост молодого Новосибирска, усиление его административного влияния в крае привели к резкому увеличению в городе совучреждений, заводов, фирм и строительных площадок. Их требовалось обеспечить надежной телефонной связью. Это была нелегкая задача. Оборудование — устаревшее, изношенное. Где-то телефоны приходилось снимать, где-то устанавливать. Отсутствие средств и новой техники долго не давало возможности приступить к главному — ремонту и реконструкции линий. В 1926 году в Новосибирске насчитывалось уже 878 абонентов. Это было больше, чем до революции, но намного меньше, чем требовалось. Не в последнюю очередь именно поэтому новосибирские связисты одними из первых в стране задумались о переходе на автоматическую телефонную связь. Вчерашним днем оставались и воздушные линии, надо было начинать прокладку линий под землей в специальной бетонной канализации.

Во времена НЭПа советская страна закупала оборудование у многих западных фирм. Шведская компания «Эрикссон»

построила в 1929 году первую в СССР автоматическую телефонную станцию в Ростове-на-Дону. Такую же АТС в мае 1931 года запустили в эксплуатацию в Новосибирске. Это был настоящий прорыв! Емкость АТС-2 составляла 3000 номеров. Возросло качество связи. Но Новосибирск стремительно опережал и эти возможности. Население его в 1931 году составляло 180 тысяч человек, а в конце 30-х — более четырехсот тысяч. Кроме того, в этот период он становится настоящей региональной столицей: здесь находились штаб СибВО, управления железной дороги, гражданской авиации и пароходства, руководящий аппарат СибЛАГа и т.д. В тридцать пятую первую и единственную пока новосибирскую АТС расширяют еще на 2,5 тысячи номеров. Но этого оказалось явно недостаточно, и в третью пятилетку (1938—1942 гг.) предполагалось количество телефонов в городе намного увеличить.

Значительные изменения происходят в эти годы и в междугородной телефонной связи. Это направление связи работало, прежде всего, на государственные цели, являясь инструментом оперативного управления и контроля. Новосибирску в этой схеме отводилась центральная роль. Это был крупнейший во всех отношениях стратегический пункт, поскольку именно через него проходили все транспортные артерии, коммутировалось до 90 процентов всех транзитных междугородных разговоров — на восток, на север, на юг и, конечно, на запад — к Москве. Летом 1932 года НМТС выделяется в самостоятельное предприятие, подчиненное краевому управлению связи. Устанавливается первый телефонный промежуточный усилитель (ТПУ) на связи Москва—Свердловск—Новосибирск—Сталинск.

Впервые появляется телефонная связь с Москвой по каналу низкой частоты. В 1933 году организована первая высокочастотная телефонная связь со Сталинском. В 1935—1936 гг. началось строительство



Группа связистов у двукратного аппарата Бодо. 1939 г.

линейных и гражданских сооружений магистрали Москва—Хабаровск. После ее пуска в 1939 году устанавливается связь Новосибирска с Красноярском, Иркутском, Читой, Улан-Удэ, Хабаровском и Владивостоком.

По-прежнему, главным участком работы новосибирских связистов остается обеспечение надежной связью органов власти. Устанавливается высокочастотная связь (ВЧ) города с высшим политическим руководством страны, Генеральным штабом Красной Армии, органами НКВД. В то время ВЧ-связь осуществлялась с помощью импортной аппаратуры и была самой качественной и надежной.

В 1924 году Сибирский Ревком рассматривает проект создания сети радиовещательных станций в Новониколаевске и окружных городах. В 1926 году в районе железнодорожной станции Алтайка (сейчас ул. Добролюбова) выходит в эфир первый радиовещательный передатчик РВ-6 мощностью 4 кВт. Открывая передачу, диктор объявил: «Слушайте, слушайте! Говорит первая Сибирская широковещательная радиостанция».

За период первой пятилетки — в 1928—1932 гг. — в стране планировалось ввести в действие четыре радиовещательных передатчика мощностью по 100 кВт — в Москве, в Ленинграде и в Новосибирске. В начале 1930-х под Новосибирском начинается строительство передающей радиостанции №1, где в конце 1932 года вступает в строй радиовещательный передатчик запланированной мощности, получивший позывной «РВ-76».

С началом работы передатчика заметно оживилась культурная и политическая жизнь Сибири. В эфир выходили ежедневные новости, велась трансляция заседаний, лекций, концертов. В годы Великой Отечественной войны по радио впервые зазвучала песня: «Вставай, страна огромная, вставай на смертный бой, с фашистской силой темною, с проклятою ордой!»



Техник у контрольно-испытательного стола. 1935 г.

С максимальной нагрузкой

С первых дней войны почтовая связь оказалась в тяжелейших условиях. Почти все мужчины, годные для военной службы, ушли на фронт. Трудились в почтовых предприятиях в это время в основном женщины. В первые же месяцы войны в город стали прибывать эвакуированные из европейской части страны заводы. Они в короткие сроки, зачастую прямо с колес, не имея крыши над головой, возобновляли производство необходимой фронту продукции. Не хватало многого, но без связи не могло обойтись ни одно предприятие.

Работа почтовиков в военных условиях наполнялась особым смыслом. Своевременная весточка из дома, присланная миллионам солдат и офицеров приобретала, можно без преувеличения сказать, стратегическое значение.

Объем корреспонденций, переводов и телеграмм в военные годы возрос в два-три раза. Особенно много было простых воинских «треугольников», которые обрабатывались и сортировались непосредственно в почтовых вагонах. Рабочих рук не хватало. Почтальоны были плохо одеты и обуты, но, несмотря на жестокие сибирские морозы, бесперебойно доставляли письма, газеты, журналы. Нередко им приходилось обслуживать сразу несколько участков. В годы войны узаконили трехразовую доставку почты, за исключением самых удаленных окраин, куда почту доставляли два раза в день.

Уже в самые первые годы войны за счет эвакуированных число жителей Новосибирска удвоилось. Работа почтовиков намного усложнилась. Трудиться приходилось в тяжелейших условиях. Для перевозки почты на перроне использовались тележки и сани, а тягловой силой были женщины и одна лошадь. Тем не менее, коллектив Новосибирского отделения перевозки почт не только справлялся со своими обязанностями, но и неоднократно выходил победителем Всесоюзного социалистического соревнования, поощрялся Наркоматом и областным управлением связи денежными премиями. А 8 апреля 1945 года ему было вручено переходящее Красное знамя ВЦСПС и Наркомата связи.

В не менее тяжелом положении в годы войны оказался и коллектив Новосибирского телеграфа. Связист — специальность на фронте востребованная, поэтому 427 человек из 840 работников телеграфа призываются в ряды Красной Армии. Остав-

шимся пришлось работать за двоих, за троих, без выходных и, конечно, без отпусков.

С началом войны резко возрос обмен телеграмм: от 11 миллионов в год довоенных до 23 миллионов в 1942-м году. Но коллектив с подобной нагрузкой справлялся и был на хорошем счету в наркомате. А трудностей хватало. Намного ухудшилось снабжение эксплуатационными материалами, не хватало угля, и аппаратная очень плохо отапливалась. Работать приходилось в шубах и пальто. Но работники телеграфа стойко переносили все эти тяготы: собирали теплые вещи для бойцов Красной Армии, подписывались на заем на полтора-два оклада, в зимнее время расчищали железнодорожные пути. Большая группа работников Новосибирского телеграфа в военные и первые послевоенные годы была награждена правительственными наградами за доблестный труд в тылу.

В несколько раз возросла в годы войны и нагрузка на телефонную связь. Руководители эвакуированных предприятий первое время жили в гостиницах, не имели ни кабинетов, ни телефонов. Необходимо было немедленно налаживать производство, а многого не доставало. Требовалась связь с заводом, который еще находился в пути или грузился в вагоны в европейской части страны. Случалось, что директора этих предприятий буквально пробивались в кабинет начальника станции и требовали или умоляли дать немедленную связь. Много хлопот было и с эвакуированными из Москвы, особенно после первых налетов фашистской авиации на Москву. На центральном переговорном пункте, а это был тогда единственный переговорный пункт в городе, собиралось очень много народу. С вечера составлялся список — очередь на переговоры с Москвой. Когда кому-нибудь удавалось поговорить по телефону со столицей, то его буквально засыпали вопросами. Часто телефон в Москве не отвечал — многие москвичи работали в ночные смены или



Военная
телеграмма

дежурили. В самом конце 1941 года в Новосибирске оборудовали три переговорных пункта — на вокзале, в соцгороде завода им. Чкалова и в Первомайском районе. На пунктах установили по одной кабине междугородной связи.

В августе 1941 года вместе с демонтированной АТС на 2000 номеров из оставленного нашими войсками Киева в Новосибирск приехал опытный инженер-связист Х.Л. Гомельский. Его назначили начальником Новосибирской городской телефонной станции, поставив задачу в кратчайшие сроки обеспечить бесперебойную связь с оборонными заводами. Бюро обкома ВКП(б) принимает специальное решение о расширении автоматической телефонной станции. Предполагалось использовать эвакуированное оборудование. Скоро емкость Новосибирской АТС увеличилась до семи с половиной тысяч номеров.

Но наряду с этой АТС в городе тогда действовало 59 коммутаторных установок, принадлежащих городским предприятиям, общей емкостью одиннадцать с лишним тысяч номеров. На заводе им. Чкалова, например, имелась собственная телефонная станция на 1000 абонентов. Запустить же ее в действие заводчанам без помощи настоящих профессионалов было не под силу. В короткие сроки специалисты НГТС завершили монтаж кроссового оборудования и аккумуляторной — и связь обеспечили. На «Сибкомбайне» тоже установили работоспособное оборудование, но эксплуатировать его было некому. Работни-



**Группа связистов на расчистке
железнодорожных путей**

ки НГТС обучили группу заводской молодежи, и на заводе, в новом заводском районе, связанном с центром лишь железнодорожным мостом, заработала телефонная станция.

Одной из главных проблем в эти годы оставалась кадровая. Связисты сумели организовать подготовку рабочего пополнения, а энтузиазма и самоотверженности молодежи военной поры было не занимать. Совсем юные девчонки и мальчишки, имея в своем распоряжении из транспорта одну лишь лошадь Сивку, не только четко устраняли все повреждения, но и прокладывали новые кабельные линии. Телефонная сеть непрерывно расширялась, в город все прибывали и прибывали предприятия и учреждения. В годы войны Новосибирск принял столько же людей, сколько проживало в нем в 1941-м. И, как говорится, «не было бы счастья, так несчастье помогло»: в числе эвакуированных оказалась группа специалистов ленинградского института «Гипросвязь», которые значительно укрепили инженерный состав НГТС.

Связисты справились с труднейшей задачей — обеспечили нормальную связь в условиях военного времени. Далось это, конечно, неимоверным напряжением всех сил. «За четыре года, — вспоминал инженер В.С. Савин, — мы забыли, что такое выходные, часто приходилось по несколько суток вообще не спать». Но именно такой самоотверженный труд на каждом рабочем месте и приблизил Победу.



Фронтовики телеграфа

Новые ориентиры

В первые послевоенные годы связисты столкнулись с новыми трудностями. Предстояло не только восстановить довоенную сеть предприятий связи, но и расширить ее. Значительно вырос за прошедшие годы объем почтовых отправок, поскольку намного увеличилось население города, росла востребованность услуг связи. Связь же за годы войны во многих отношениях была доведена до критического состояния — сказались неимоверные нагрузки военных лет, изношенность оборудования, нехватка буквально всего и вся. По-прежнему оставалась нерешенной проблема квалифицированных кадров. Все это неизбежно сказывалось на качестве работы связистов. На областном активе итоги работы за 1945 год были оценены как неудовлетворительные. Много необменов и утрат почтовых отправок, замедление телеграмм на передаче, нарастающее количество повреждений и продолжительности времени их устранения. Через семинары и кружки техучебы за весь 1945 год подготовлено всего 7 почтовых агентов и 2 сортировщика. Надо было принимать срочные меры, приводить связь в соответствие с уровнем намеченных страной планов. В эти годы страна не только поднималась из руин, но и решала многотрудные задачи строительства новых заводов, новых путей сообщения, новых городов и, даже, новых отраслей промышленности. Нагрузки на связь стремительно росли.

В своих первых послевоенных планах новосибирские связисты наметили работы по увеличению сети отделений, расширению емкости ГТС, увеличению мощности радиоузлов, работы по прокладке кабелей в городе и райцентрах. Предстояло заменить огромный объем обветшалых проводов. К сожалению, как всегда, централизованные поставки необходимых для реконструкции материалов сильно отставали от потребности. Обучение же кадров затруднялось из-за недостатка литературы: правил эксплуатации, инструкций. На весь почтамт, например, имелось всего 6 экземпляров книг «почтовой эксплуатации», а почтовые правила появились значительно позже. Все эти проблемы были очень похожи на те, что существовали и в 1920-е годы: кадры, материалы, методическая и нормативная литература.

Кадровую проблему во многом мог бы помочь разрешить жилищный вопрос. Жилья катастрофически не хватало. А то, которое имелось в наличии, было, в основном, дореволюционной постройки, находилось в ветхом, не подлежащем ремонту

состоянии. Управление связи поставило вопрос о строительстве в 1946—1947 годах жилого дома, а также выделении средств на ремонт жилья. Но все эти просьбы остались неудовлетворенными.

В общем, положение связи в городе в первые послевоенные годы можно было назвать тупиковым. Выбраться из этого тупика следовало как можно быстрее.

В 1946 году вводятся новые нормативы частоты обмена и доставки почты, новые, более жесткие контрольные сроки обработки, пересылки и доставки почтовых отправок, внедряется новая система контроля над сроками прохождения письменной корреспонденции и печати. Перед почтовиками ставится задача — всю печать, поступившую в предприятия связи до 15 часов 30 минут, доставлять в этот же день.

К концу первой послевоенной пятилетки скорость продвижения почты достигла довоенного уровня. В условиях нехватки кадров, слабой механизации производственных процессов, это было важным достижением. И это при том, что объемы работы почтамта постоянно увеличивались.

В 1947 году центральные газеты «Правду» и «Известия» стали печатать в Новосибирске. Сроки доставки газет подписчикам сразу намного сократились.

Постепенно, шаг за шагом начинался процесс модернизации оборудования на телеграфе. Первые, давно устаревшие телеграфные аппараты снимались с эксплуатации, заменя-



Отдел доставки телеграмм. 1947 г.

лись более совершенными. Так, в 1946 году установленные на городских связях аппараты Тремль заменяются на аппараты отечественного производства СТ-35. В этом же году были получены первые буквопечатающие рулонные телеграфные аппараты «Телетайп». К 1952 году на них уже работали все радиосвязи. В 1947 году на телеграфе устанавливается шнуровая станция абонентского телеграфа. Просуществовала она, впрочем, недолго. В 1959 году вместо нее была смонтирована и сдана в эксплуатацию первая в Сибири автоматическая станция абонентского телеграфа АТА-50. С ее пуском учреждения Новосибирска и других городов Сибири получили возможность путем набора номера, присвоенного абоненту, получить немедленное соединение со всеми областными центрами.

К середине 1950-х обмен телеграмм достиг 63-х тысяч в сутки. Это в среднем. В предпраздничные дни нагрузка в несколько раз превышала обычную. Все работники цехов и отделов сутками не уходили с рабочих мест. Пришлось всерьез задуматься, как увеличить производительность труда.

В 1959 году коллектив Новосибирского телеграфа одним из первых в стране подхватил начинание ленинградцев — перевести связи СТ-35 на работу без контроля передачи. Это позволило высвободить до 40 процентов телеграфных аппаратов и соответствующую производственную площадь.

По мере автоматизации приема и передачи телеграмм система с отрывом и транспортировкой ленты, действовавшая на внутренних этапах обработки, становилась серьезным сдер-



Общий вид аппаратной БОДО. 1955 г.

живающим фактором и значительно уменьшала скорость продвижения телеграмм. Для автоматизации внутреннего этапа обработки телеграмм в 1962 году на Новосибирском телеграфе монтируется и сдается в эксплуатацию система с кодовой коммуникацией «ЛИМАН». Внедрение этой системы позволило увеличить обмен в 1,8 раза, сократить штат на 200 человек, увеличить производительность труда вдвое.

В первые послевоенные годы в стране начинается производство автоматических телефонных станций нового поколения — декадно-шаговых. Но прежние, механические станции служили еще очень долго. В Новосибирске существующая центральная АТС была расширена до 9300 номеров, но при этом оставалась единственной в городе почти с миллионным населением еще без малого тридцать лет.

Помимо постоянной нехватки емкости перед Новосибирской городской телефонной сетью стояла еще одна очень серьезная проблема — большая разбросанность застройки. Заводы, грузовые железнодорожные станции, аэропорт Толмачево, ОбьГЭС, СО Академии наук быстро обрастали жилыми массивами. И все это был Новосибирск. Расстояния в 7–10 километров критичны для городских телефонных кабелей. Слышимость и надежность связи в этом случае резко падает. Работникам Новосибирской городской телефонной станции приходилось для связи с такими районами, как Академгородок, использовать аппаратуру междугородной и сельской связи, что, впрочем, тоже не вполне решало проблему из-за малого количества каналов. Только после внедрения новой аппаратуры уплотнения и прокладки высокочастотных кабелей удалось добиться качественной связи на больших расстояниях.

Общий дефицит телефонных номеров приводил к тому, что каждое более-менее крупное предприятие стремилось в те годы иметь собственную телефонную станцию. В городе сложилась довольно парадоксальная ситуация — емкость ведомственных станций превышала емкость городских телефонных станций в полтора раза. При этом производственно-учрежденческие АТС, конечно, не всегда рационально использовались. Вышло постановление правительства о передаче таких станций в ведение Министерства связи. В масштабах Новосибирска это означало, что без серьезных затрат в городе добавилось бы несколько тысяч номеров. Но ведомства вовсе не стремились выполнять это постановление. Желание иметь «свою телефонию», пусть даже это всего лишь ручной коммутатор, брало верх над государственными интересами. При-

чины этого были, конечно же, далеко не производственные. Вот что пишет в своих воспоминаниях Г.П. Абаимов, один из самых компетентных и заслуженных работников НГТС: «В отличие от автоматической телефонной станции, приборам которой безразлично, кто набирает номер, телефонистка имела возможность приоритетного обслуживания властей предрержащих, чем последние беззастенчиво пользовались».

Гораздо лучше обстояли дела с уровнем и темпами развития междугородной телефонии. Так, если в 1945 году состоялось 300000 разговоров по имеющимся 47 оконечным каналам, то в 1961 году количество междугородных разговоров превысило миллион. Появились новые линии междугородней связи. В 1946 году завершаются работы по подвеске цепи на участке Рубцовск — Алма-Ата. На этой линии была смонтирована и задействована трехканальная аппаратура американской фирмы «Вестерн Электрик», что позволило Новосибирску впервые получить телефонную связь с городами Средней Азии.

Решение одно — строить, строить, строить!

В конце сороковых начале пятидесятых в Новосибирск стали прибывать молодые специалисты — выпускники вузов и техникумов. Их направляли на работу в первую очередь на основные предприятия связи города — телеграф, городскую телефонную станцию, междугородку. Уровень управления, техническая компетентность, исполнительская дисциплина год от года стали повышаться.

В 1953 году в Новосибирске открывается электротехнический институт связи. Расположен он был в одном помещении с техникумом связи. Такое соседство позволило многим выпускникам техникума, продолжив образование, получить дипломы инженеров. Более того, преподавателями института стали наиболее одаренные выпускники техникума: М.А. Чвелев, Н.В. Мазурко, И.Н. Запасный, В.П. Чернышов, Н.Н. Мазуренко.

Шестидесятые годы можно назвать переломным периодом в укреплении кадрами решающих участков работы всех отраслей связи области. На основные должности выдвигаются молодые инженеры и техники, а также работники связи, имеющие большой опыт работы и организаторские способности.

Такой подход к кадровой политике вскоре дал очень хорошие результаты.

Именно в эти годы Новосибирский телеграф вошел в число лучших коллективов связи страны. На хорошем счету были и радиоцентр, и междугородная телефонная станция. Но все это достигалось, можно сказать, ценой сверхусилий. Пора было переходить на новый уровень работы. Этого неотложно требовали буквально все направления связи. Без механизации и автоматизации, без развернутого строительства нечего было и мечтать о том, чтобы полноценно соответствовать времени, «идти с ним в ногу». А на некоторых направлениях положение становилось просто критическим.

«Год 1966-й... Ранняя весна. В городе отсутствует ливневая канализация, и все весенние воды текут по телефонной. Практически не работает половина абонентов телефонной сети города. Не хватает кабельной продукции, на весь город одна пародушевая установка и две кабельные машины. Всего 30 процентов кабельных магистралей и соединительных линий находятся под воздушным давлением, из них большая часть требует постоянной подкачки. Не хватает квалифицированных кабельщиков-спайщиков...» — так описывает в своих воспоминаниях ситуацию, сложившуюся в середине шестидесятых бывший начальник НГТС Г.С. Волобой.

Положение действительно было тяжелейшим. В городе, чьи уникальные темпы развития вошли в энциклопедии, отставали многие элементы инфраструктуры. Некоторые называли эти явления «болезнями роста», но от этого они не становились менее опасными по своим возможным последствиям. Например, тот же телефон. И количество телефонов (35,6 тыс. номеров), и качество связи оставались весьма невысокими. Между тем, общество вступало в ту фазу своего развития, кото-



Кабельщики-спайщики за работой

рую тогдашние социологи характеризовали, как период смены стандартов жизни, качественного изменения запросов в массовом потреблении. Квартирный телефон должен стать нормой, а не исключением.

Можно вспомнить еще и о том, что это было время «ко-сыгинских пятилеток», когда активно внедрялись новые, эффективные на том этапе формы хозяйствования. Постановление Совмина от 15 октября 1966 года «О строительстве сооружений связи...» называли тогда поворотным для всей отрасли. Во всяком случае, так его восприняли новосибирские связисты. Строительство на основе долевого участия заинтересованных министерств и ведомств — это был тот путь, который при правильной организации дела мог бы решить многие проблемы. Да, телефон нужен всем. Но финансировать строительство новой АТС, хотя бы и в порядке долевого участия, предприятиям не очень-то хотелось. Требовалась громадная организационная работа, потребовался личный контроль со стороны председателя горисполкома И.П. Севастьянова, весь его авторитет, чтобы дело сдвинулось с места.

Постепенно все «срасталось»: финансы, лимиты на материалы, планы для строительных организаций. Помогли городские власти и со строительством производственной базы, которое НГТС вела, как тогда это называли — «за счет собственных средств развития». На практике это означало примерно следующее: строить не благодаря плановой экономике, а вопреки. Руководство управления проявляло чудеса особой — «социалистической» —



Автозал на центральном телефонном узле

предприимчивости: где в плановом порядке, а где и под видом капитального ремонта или так называемым «хозспособом» обеспечивало связистов области новыми площадями. За свою долгую историю, например, Дом связи несколько раз менял свой облик: появлялись новые этажи и пристройки. В 1972 году завершается строительство про-

изводственной базы — громадного сооружения площадью 4000 кв. метров, включавшего в себя склады, мастерские, гаражи, эстакаду.

В начале семидесятых многие тысячи новосибирцев стали счастливыми обладателями домашнего телефона. Начала приносить плоды запланированная программа ввода новых мощностей. Введены в строй АТС-43 на улице Степной, АТС-42 на Затулинке, АТС-24 на улице Крылова, АТС-67 на Гусинобродском жилмассиве, АТС-46 на улице Новогодней. 46-я станция на 10 тысяч номеров была первой в городе (и за Уралом) координатной АТС. Она открывала дорогу следующему поколению телефонной техники.

До этого, еще в середине шестидесятых АТС располагались на первых этажах жилых зданий. Это приводило ко многим неудобствам и, даже, к авариям. При работе декадно-шагового оборудования неизбежен шум. Кроме того, для подзарядки аккумуляторов на случай отключения электроэнергии при станции полагалось иметь передвижную дизельную электростанцию, которая также вызывала недовольство жильцов сильным шумом и выхлопными газами. Теснота, низкие потолки, отсутствие достаточной вентиляции в автоматных залах, жара выше 30 градусов — в таких условиях приходилось трудиться персоналу АТС. Нерадивые жильцы сверху вполне могли затопить первый этаж, и однажды такой случай привел к пожару, возникшему из-за попадания воды на аппаратуру высокочастотного уплотнения. Новые АТС, размещенные в отдельных зданиях, не только намного улучшили условия работы, но и во многом способствовали дальнейшим шагам по качественному улучшению связи в городе.

По уровню механизации и автоматизации почтовая связь долгие годы была наиболее отсталым участком отрасли. Назрела необходимость в более широкой, продуманной программе оптимизации производственных процессов. Этими вопросами стали заниматься созданные в те годы производственно-техническая лаборатория и нормативно-исследовательская группа. Скоро в отделениях связи появляются погрузочно-разгрузочные транспортеры, приспособления по резке бумаги, устанавливаются сотни почтовых ящиков с механизированной очисткой. Начинают внедряться новые подъемники, штемпелевальные и маркировальные машины. Чтобы решить проблему неподъемных почтальонских сумок, в 1959 году было установлено 122 опорных пункта на доставочных участках. На подвозке почты к опорным пунктам для почтальонов стал исполь-

зоваться наемный транспорт. Эти мероприятия сочетались с материальным стимулированием: для почтальонов была введена сдельная оплата труда и дополнительная оплата за закрытие смежных, так называемых открытых участков, которые из-за болезни или некомплекта штата некому было обслуживать. Новая форма оплаты труда почтальонов помогла намного сократить текучесть кадров в отделениях.

В предпраздничные и праздничные дни поздравительные телеграммы стали приниматься в магазинах, общежитиях, кинотеатрах, в крупных организациях и, даже, в подъездах и электричках. Для их приема привлекались студенты, школьники, но, в основном — работники отделений связи и почтамта после отработанных смен. С этой же целью задействованы были более сотни передвижных касс по приему телеграмм. Немаловажную роль имела и агитационно-разъяснительная работа. Проводились «Недели письма», усиливалась реклама по радио, телевидению, в печати. Населению рассылались листовки с указанием номера городского отделения связи, которое доставляет им почту. А за счет доходов от дополнительных услуг для отделений связи приобретались столы, стулья и даже мотороллеры.

В 1968 году состоялся переход на новую систему планирования и экономического стимулирования. Это была наиболее прогрессивная в то время форма ведения хозяйства: повышалась материальная заинтересованность в конечных результатах работы, дополнительная прибыль использовалась для образования фондов стимулирования.

Новосибирский почтамт один из первых в стране закон-



Раскладка почты в опорный шкаф

чил переход на моторизованную доставку почты, обеспечил раннюю доставку пяти основных центральных и двух областных газет общим разовым тиражом 161,5 тысячи экземпляров.

Для ознакомления с подобным опытом работы в Новосибирский почтамт в те годы приезжали гости

со всех концов страны. Побывали делегации из Свердловска, Томска, Перми, Кирова, Барнаула, Омска, Кемерово, Киева, Иркутска, Алма-Аты, Горького, Кишинева. Это доказывало, что направление выбрано правильно: механизация обработки, оптимизация доставки почты, материальное и моральное стимулирование, широкая реклама дополнительных услуг. И, конечно, строительство и реконструкция новых отделений связи. Уже в конце шестидесятых для предприятий почтамта стали обыденным делом автоматы и полуавтоматы по продаже открыток и знаков почтовой оплаты, электросургучницы, электромагнитные штемпелевальные аппараты, обеспыливающие столы, транспортеры с выдвижными секциями, люковые окна с тепловой завесой, автоматы для размена монет и тому подобные средства для облегчения и улучшения работы. В 1973 году началось внедрение автоматизированных пунктов связи. Первыми автоматизированными пунктами связи стали 112 и 122 отделения, в которых были установлены все имеющиеся к тому времени автоматы, в том числе — установки автоматической выдачи посылок.

В 1960-м году заканчивается строительство нового здания ОПП — отделения перевозки почт по железным дорогам. Предприятию, ставшему к тому времени главным магистральным узлом почтовой связи страны, требовалось максимально возможное количество производственных площадей для обработки с каждым днем увеличивающегося объема почты. В новом здании проектом была предусмотрена обработка посылок в подвале, на первом и втором этажах; на третьем этаже — обработка письменной корреспонденции. На 4-м этаже — административные службы, на 5-м — бюро контроля переводов, гостиница и Красный уголок. Обмен с городскими автомашинами — с восточной стороны здания. Но скоро такое размещение перестало удовлетворять потребности предприятия. Начинался период освоения новой технологии и обо-



Почта пришла

рудования, а значит, надо было совершенствовать и менять размещение рабочих мест. Пришлось значительно скорректировать проект. Отделение перевозки почт стало выполнять не только функции магистрального узла почтовой связи, но и функции городского узла почтовой связи, которое само отправляло почту в отделения связи и забирало ее непосредственно из отделений связи города. Круг задач, возложенных на ОПП, значительно расширился, и оно вскоре переименовывается в прижелезнодорожный почтамт (ПДЖП).

В 1965 году, в связи с резко возросшими объемами почтового груза, участок по обработке авиапочты при Толмачевском аэропорте тоже преобразуется в самостоятельное предприятие — АОПП.

Немаловажным фактором дальнейшего развития связи в области стало создание в Новосибирске по инициативе управления связи проектного института «Гипросвязь» и специализированного строительного треста «Связьстрой». А для поддержания высокого уровня знаний и квалификации работников большое значение имела собственная учебно-курсовая база, которая начала успешно работать при областном управлении с 1967 года. Впоследствии она была преобразована в учебно-коммерческий центр подготовки кадров.

В целом же развитие почтовой отрасли в Новосибирске в эти годы характеризовалось долговременным интенсивным ростом. Несмотря на недостаток капиталовложений, руководству, специалистам и рядовым работникам почтовых предприятий удавалось успешно справляться с намеченными планами и полноценно удовлетворять потребности населения в почтовой связи. Это удавалось сделать в основном за счет смелых инженерных и организационных новаций и тесного сотрудничества с отраслевой наукой. По большинству качественных показателей новосибирцы в эти годы входили в число передовых коллективов связи страны.

Радиовещание и телевидение

За 75 лет с момента выхода в эфир первого радиовещательного передатчика в Сибири проделана огромная работа по строительству и вводу в эксплуатацию новых средств радиовещания и радиосвязи, систем спутниковой связи и вещания. Старейшая радиостанция № 1 и в настоящее время обеспечива-

ет распространение областных программ. Сейчас это вполне современный радиотехнический комплекс, параметры которого позволяют осуществлять высококачественное радиовещание для жителей не только Новосибирской области, но и районов Кемеровской, Томской областей и Алтайского края.

Специализацией радиостанции □ 5 с момента основания в 1956 году стало радиовещание в коротковолновом диапазоне на зарубежные территории. В 1980 году здесь проводится модернизация коротковолновых радиовещательных передатчиков. Для увеличения излучаемой мощности и зоны покрытия вещанием сегодня эти передатчики работают на сложение мощности в эфире. Зона распространения программ радиокompании «Голос России» — страны Юго-Восточной Азии.

В 1967 году в Мошковском районе Новосибирской области введен в эксплуатацию один из крупнейших радиопередающих центров России — радиocентр □ 9. Он был оборудован передатчиками нового поколения на современных генераторных лампах, с более совершенной системой охлаждения, сложными антенно-фидерными устройствами и имел возможность коммутации на любую антенну заданного направления. Радиус зоны уверенного приема мощных передатчиков диапазона длинных и средних волн составлял 500-1000 км, а мощные передатчики коротковолнового диапазона позволяли осуществлять вещание на территорию стран Юго-Восточной Азии.

Надо особо отметить, что развитие средств связи в области никогда не отставало от технического прогресса в мировой электронике. Когда в начале семидесятых годов начал-



Производственная лаборатория ОРТПЦ

ся переворот, связанный с изобретением и бурным внедрением полупроводниковой техники, новосибирские связисты одними из первых в стране приступили к кардинальному переоснащению своих систем. Областной радиотелевизионный передающий центр (ОРТПЦ) без особых капитальных затрат смог начать передачу в УКВ диапазоне, причем сразу нескольких программ — местной и двух центральных. Всесоюзное радио, которое транслировалось в Новосибирске еще с довоенных лет, дополнилось программой «Маяк», которая, благодаря высокому качеству звучания стала самой популярной в СССР станцией. А сама программа «Маяк» смогла возникнуть и развиваться в своем формате вещания опять же, благодаря УКВ диапазону, поскольку восемьдесят процентов ее эфирного времени отводилось музыкальным программам.

Новосибирский областной радиотелевизионный передающий центр первым в Сибири обеспечил высококачественную трансляцию радиопрограмм, которые могли принимать не только радиослушатели областного центра, но и всех населенных пунктов области.

В конце семидесятых началось строительство радиорелейных линий, где кроме прочей аппаратуры размещались и УКВ передатчики эфирного радиовещания. Радиослушатели Новосибирской области сразу же оценили высокое качество транслируемых программ.

Еще в 1935 году Радиоцентром монтируется и запускается в эксплуатацию радиостанция № 2, которая в дальнейшем стала обеспечивать работу приемных КВ-каналов магистральных радиосвязей. Через технические средства этой радиостан-



Монтаж оборудования

ции осуществлялась работа более чем с десятью крупными областными центрами и столицами республик бывшего СССР, проводился контроль за работой передающих средств, ведущих внутрисоюзное и вещание на зарубежные страны в КВ-диапазоне. Наиболее интересной страницей в истории этого подразделения была работа по

обеспечению полетов пилотируемых космических аппаратов и орбитальных станций.

С 1995 года началось перепрофилирование радиостанции в центр спутниковой связи. Здесь были установлены две спутниковые приемно-передающие станции. С 1996 года до недавнего времени Центр спутниковой связи «Матвеевка» осуществлял регулярное спутниковое вещание телевизионных программ НТВ и TNT на регионы Сибири, Дальнего Востока и ряд зарубежных стран.

Сегодня комплекс оборудования для передачи телевизионных сеансов и телемостов из сибирского региона в Москву по спутниковым каналам обеспечивает потребности практически всех информационных служб российских и зарубежных телекомпаний. Ежемесячно осуществляется около двухсот ТВ-перегонов, включаемых в программы новостей ведущих телекомпаний. В 2000 году была установлена еще одна спутниковая станция с комплектом оборудования для цифрового телевизионного вещания.

Телевизионное вещание — одна из самых «молодых» отраслей связи. В Новосибирске ее появление на свет началось с Приказа № 26 от 15 декабря 1955 года, подписанного тогдашним министром связи РСФСР Черенковым. Этим Приказом был дан старт строительства типового телецентра серии 410. Серия 410 обозначала площадь главного павильона телевизионной студии. Надо сказать, что не многие города России могли иметь такой павильон. Гораздо чаще строились типовые — на сто, реже двести или триста квадратных метров.

На месте будущей студии, в 54 квартале Кировского района еще не было даже домов. Единственная грунтовая дорога вела к огромному картофельному полю. На его месте и стали возводить телевизионный центр. Все началось с монтажа телевизионной вышки. Монтаж



Монтаж телевизионной вышки

шел быстро. Здание студии сооружалось намного медленнее. Но энтузиазм строителей, технических и творческих специалистов успешно преодолел многочисленные нехватки и неувязки. 7 августа 1957 владельцы первых телевизионных приемников в Новосибирске увидели первую передачу из еще недостроенного павильона, из маленькой, размером всего 53 кв. метра, студии. Первый диктор — Лилия Тимофеевна Луцко — торжественно объявила: «В эфире — Новосибирская студия телевидения!»

В тот год в Новосибирске вряд ли насчитывалась и сотня телевизоров марки «КВН-49», экран которого был размером в две пачки сигарет. «На телевизор» ходили семьями, смотрели все — от первого до последнего кадра. Первая передача продолжалась два часа, в течение которых были показаны документальные фильмы «Путешествие по Швеции», «Из Рима в Милан» и художественный фильм «Весна». Так началось регулярное телевидение.

Через десять лет, в 1967 году, была построена станция спутниковой связи «Орбита», и в Новосибирск пришла первая программа телевидения из Москвы.

Новосибирский телецентр сначала обеспечивал телевизионными программами население города и области в радиусе всего лишь 80-100 километров. Чтобы охватить телевидением как можно большую территорию области областное управление связи в 1960 году обратилось в обком КПСС и

облсполком с предложением о дальнейшем развитии ТВ в области. Для этого необходимо было привлечь местные финансовые ресурсы и санкционировать доле-вое участие в строительстве крупных предприятий города и области. У Министерства связи не имелось тогда возможности выделить большие финансовые



Станция «Орбита»

средства на эти цели. А они были необходимы, прежде всего, для сооружения внутри области радиорелейных линий и ретрансляционных пунктов.

Строительство телеретрансляторов в области началось в 1961 году с сооружения их в Сузуне и Чулыме. В дальнейшем телевизионное вещание в области стало развиваться стремительно: в 1963 г. введен в эксплуатацию ретранслятор в Болотном, в 1965 г. — в Ордынске и Карасуке. Все вводимые ретрансляторы были эфирного приема и не обеспечивали качественного приема телевизионного сигнала. Чтобы повысить качество и продолжить дальнейшее развитие телевизионного вещания в области, необходимо было начать строительство радиорелейных линий связи. В мае 1961 года бюро Новосибирского обкома КПСС и облисполком совместным постановлением обратились в Совет Министров СССР и Госплан с целью разрешить строительство радиорелейных линий (РРЛ) на участке Новосибирск—Куйбышев за счет привлеченных средств. Скоро строительство радиорелейных линий началось по всей области. Пуск в эксплуатацию РРЛ позволил значительно улучшить качество принимаемых населением программ. В настоящее время протяженность радиорелейных линий в области составляет 1142 км, телевизор можно смотреть во всех районах области. С 1972 года все программы телевидения Новосибирской области транслируются только в цветном изображении.

Коллектив Новосибирского областного радиотелевизионного передающего центра всегда тесно сотрудничал с техническими специалистами студии телевидения. Главный результат подобного сотрудничества — по всем параметрам телевещания Новосибирск давно занимает лидирующее положение в Сибири. Инженерно-технические работники первыми освоили видеозапись — в 1965 году, вещание в цветном изображении — в 1972 году, обработку цветных киноплёнок для эфира — в 1976 году. Практически первыми в Сибири специалисты ОРТПЦ приняли самое активное участие в организации коммерческих телеканалов в конце 1980-х годов. Их техническое оснащение и эксплуатация потребовали иного подхода, новых знаний и умения. Сегодня можно с уверенностью говорить о том, что достигнут результат, к которому связисты стремились десятилетия — чтобы в каждом доме, будь то в городе или в самом отдаленном селе, каждый вечер загорался голубой экран и люди могли услышать привычные слова: «В эфире — Новосибирская студия телевидения».

Общесоюзное признание

Большая, целенаправленная и, как правило, новаторская работа новосибирских связистов не раз отмечалась на высоком всесоюзном уровне. Так, в 1981 году управлению связи присуждается Диплом первой степени Выставки достижений народного хозяйства. В 1979, 1981, 1982 годах Новосибирское управление связи признается победителем всесоюзного социалистического соревнования. Из года в год, из пятилетки в пятилетку новосибирские связисты имеют самую высокую производительность труда в регионе и самые высокие «душевые уровни потребления услуг связи».

Одним из основных показателей для оценки работы почтовиков стал во второй половине 1980-х, так называемый «уровень качества». Как правило, для почтамта «доводился» коэффициент качества 4,0, но коллектив всегда превышал этот уровень и добивался коэффициента 4,3—4,4.

Хорошим стимулом повышения результативности в работе стало соревнование отраслевых предприятий. Новосибирские связисты соревновались с коллегами из Омска, Свердловска, Куйбышева и др. Коллективы контор и отделений связи соревновались с соседними конторами и отделениями. В ходе соревнования постоянно проводился обмен опытом. В результате такого сотрудничества коллективом Новосибирского телеграфа был подхвачен почин работников Ленинградского телеграфа о передаче телеграмм без печатного контроля. По обмену опытом на Новосибирском телеграфе побывали бригады из Ташкента, Сталинграда, Ленинграда, Томска, Челябинска, Барнаула, Семипалатинска. А бригады новоси-



бирцев выезжали для обмена опытом в Свердловск, Москву, Ленинград, Киев, Таллинн.

Вот только один из примеров, говорящий о том, что работа новосибирских связистов признается лучшей не только на региональном, но общероссийском и, даже, всесоюзном уровне. Газета «Вечерний Новосибирск» 4 августа 1983 года помещает на своих страницах статью «Три знамени связистов». В ней, в частности, сообщается следующее: *«Из Москвы в адрес Новосибирского областного производственно-технического управления связи и обкома профсоюзов работников связи пришла телеграмма. В ней сообщается о присвоении новосибирским связистам трех первых классных мест во Всесоюзном и Всероссийском социалистическом соревновании. За успешное выполнение плана первого полугодия и социалистических обязательств переходящих Красных знамен Министерства связи СССР и ЦК отраслевого профсоюза удостоены НГТС и Новосибирская междугородная телефонная станция. Первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании с вручением переходящего Красного знамени Министерства РСФСР и ЦК профсоюза завоевал Новосибирский эксплуатационно-технический узел связи. Второе место в соревновании по Российской Федерации заняло новосибирское городское агентство «Союзпечать». Отличными трудовыми достижениями ознаменовал первое полугодие сердцевинного года пятилетки коллектив НГТС. Достигнут значительный прирост абонентов: при плане 6750 новых телефонов включено в городскую сеть 6904».*

К достижениям этого периода следует отнести не раз отмеченную работу новосибирских связистов по охране здоровья работников почты. Комплексная программа «Здоровье» на 1986 — 1990 гг. предусматривала ряд мер по улучшению условий труда, механизации производственных процессов, формированию здорового образа жизни, санитарно-оздоровительные мероприятия.

С 1957 года, после организации диспетчерской службы, Новосибирский телеграф становится главным телеграфным узлом Западно-Сибирской зоны, входит в число самых передовых и высокоразвитых предприятий отрасли. В 1966 году его главному инженеру А.А. Нехаевой присваивается звание Героя Социалистического Труда, а 8 января 1971 года Новосибирский телеграф Указом Верховного Совета СССР награждается орденом «Знак Почета» за заслуги в развитии средств телеграфной связи. Новосибирскому телеграфу за трудовые ус-

пехи также многократно присуждается переходящее Красное знамя Министерства связи, ЦК профсоюза работников связи, Совета Министров РСФСР.

В начале восьмидесятых Новосибирская городская телефонная станция по основным показателям становится одной из лучших в стране. По телефонной плотности, например, (количество телефонов на 100 жителей) она выходит на третье место в стране. Да и по многим объемным показателям уступает лишь столицам — Москве и Ленинграду. Но НГТС могла гордиться не только количественными показателями. Здесь всегда гордились постоянным творческим поиском своих специалистов. Они не боялись брать на себя ответственность, а в таких случаях результаты, как правило, бывают успешными. В Министерстве связи СССР о НГТС постепенно сложилось весьма почетное мнение — ее стали рассматривать там, как идеальную площадку для опытной эксплуатации самых последних разработок. Поэтому министерство раз за разом поручало коллективу НГТС внедрять и проверять в работе последние новинки: абонентские высокочастотные установки, инверторы, опытный образец оборудования для справочно-информационного участка «09». НГТС от этого тоже получала несомненную выгоду: передовые методы и новая техника, проходя проверку в рабочих условиях, сразу же, без промедления, брались на вооружение и помогали высоко держать профессиональную планку.

В 1977 году в городе вошла в строй действующих новая автоматическая междугородная телефонная станция мощностью 6200 точек поля. А в 1982 году на ее базе организуется международная служба. Эта служба имела возможность с четырех коммутаторов по специальному коду, через Москву,



Здание НГТС

набирать требуемую страну, город, абонента и устанавливать с ним соединение абонентов из Новосибирска. Кроме новосибирских абонентов международная служба обслуживала абонентов городов Сибири и Дальнего Востока. И в этой отрасли связи новосибирские связисты оказались на самых передовых позициях. В 1984 году в области завершается полная автоматизация междугородных связей.

За 60 лет своего существования прошла большой путь и прочно заняла достойное место среди других управлений специальной связи России служба специальной связи Новосибирской области. В 1939 году на вновь организованную службу Наркомата связи Правительством СССР была возложена задача по приему и перевозке особо важных государственных и партийных документов, документов Наркомата обороны. В военные годы ее сотрудники обслуживали правительственные маршруты спецсвязи. Не легче была их служба и в последующие годы. В восьмидесятые годы, когда особенно бурно развивалась промышленность оборонного комплекса страны, новосибирские спецсвязисты обслуживали важнейшие магистральные маршруты Новосибирск—Москва—Новосибирск, Новосибирск—Владивосток—Новосибирск, Новосибирск—Ташкент—Новосибирск, Новосибирск—Харьков—Новосибирск, перевозя грузы государственной важности. В 1991 году узел спецсвязи был переименован в Управление специальной связи по Новосибирской области и, одновременно, стал филиалом государственного унитарного предприятия «Главный центр специальной связи Министерства Российской Федерации по связи и информатизации». Управление специальной связи по Новосибирской области до сих пор остается одним из крупных предприятий спецсвязи России. Много раз ее работники награждались государственными наградами и Почетными грамотами Главного центра специальной связи Министерства РФ.

Можно с уверенностью говорить о том, что практически за вековую историю новосибирскими связистами накоплен очень хороший экономический и материальный потенциал, который позволил им не только выстоять в неразберихе нагрянувших политических и экономических перемен, но и чуть ли не первыми в области начать успешные преобразования своей отрасли. Один из главных слагаемых этого успеха — люди, незаменимый профессиональный опыт нескольких поколений, их решительность, напор, азарт в стремлении осваивать новейшие технологии, их тяга к профессиональному совершенствованию.

В новых условиях

В 1992 году в стране начался переход к рыночной системе хозяйствования, был взят курс на либерализацию цен и приватизацию большей части государственных предприятий, в том числе и отрасли связи. Этому предшествовали начавшиеся еще в конце 1980-х поиски концепции работы в новых экономических условиях. В 1990 году вместо Министерства связи было образовано «Министерство РСФСР по связи, информатике и космосу». На областном уровне на смену областному производственно-техническому управлению связи в 1991 году пришло «Государственное предприятие связи и информатики» (ГПСИ). В его состав в качестве филиалов вошли все предприятия связи области, что, в общем-то, повторяло старую организационную структуру. Изменения происходили преимущественно во взаимоотношениях с министерством — ГПСИ получало все большую степень самостоятельности.

Одним из условий начавшегося акционирования ГПСИ было выделение из его состава почты, которая должна остаться государственной. Кроме того, за 1991—1993 годы стали самостоятельными предприятиями Новосибирская городская телефонная станция (НГТС), «Союзпечать» и областной радиотелевизионный передающий центр. 30 мая 1994 года родилось акционерное общество «Электросвязь» НСО. Оно было учреждено при приватизации Государственного предприятия

связи и информатики «Россвязьинформ» Новосибирской области. Согласно плану приватизации вновь образованному акционерному обществу передаются системы междугородной коммутации, элементы зонной первичной сети, местные телефонные сети Новосибирской области (кроме ГТС г. Новосибирска, г. Краснообска и п.г.т. Кольцово), системы коммутации и сети те-



Операторы Главпочтамта

лефонной связи, а также сети проводного вещания в г. Новосибирске и ряде других населенных пунктов области.

Начавшаяся 1 января 1992 года экономическая реформа вызвала на первом этапе резкий рост цен, инфляцию, закрытие неконкурентоспособных предприятий и ряд других болезненных процессов, например, появление безработицы. К тому же, этот начальный, переходный этап затянулся на несколько лет. Из-за безостановочного падения покупательной способности рубля очень трудно было выстроить правильную тарифную политику. Тем более, что очень скоро в нее стали вмешиваться органы местной власти, всячески сдерживая рост тарифов. Зачастую тарифы оказывались гораздо ниже себестоимости. Такое положение именовалось «социально значимыми услугами». По этой же причине нельзя было закрыть убыточные отделения электросвязи или взыскать дебиторскую задолженность с силовых или правоохранительных структур. Таким образом, сразу после акционирования «Электросвязь» оказалась перед множеством проблем.

Но были и безусловные плюсы. Компания стала собственником значительных основных средств. И хотя на первых порах деловая активность российских предпринимателей распространялась в основном на сферу торговли, но они все-таки увеличивали платежеспособный спрос на услуги связи, в том числе, междугородной и международной. Очень важным было и то, что наконец-то специалисты «Электросвязи» впервые за многие годы стали самостоятельно определять техническую политику — самостоятельно выбирать

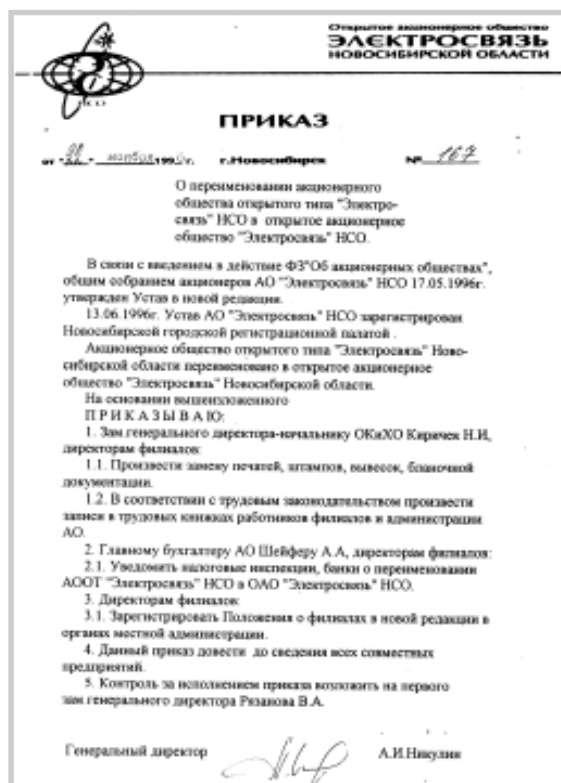


Учебно-коммерческий центр.
Учебный класс

оборудование, как правило, импортное, начали техническое перевооружение с применением современных цифровых технологий.

Потребовали новых решений и кадровые вопросы. Сокращение объема ряда услуг повлекло за собой сокращение персонала. Первыми пострадали работники массовых профессий. Затянувшаяся «перестройка» довольно долго поддерживала напряженную обстановку в коллективах структурных подразделений «Электросвязи». Сложное финансовое положение вынуждало предприятия отказываться от финансирования программ по обучению и повышению квалификации своих сотрудников. Каждый день подобного непротивления обстоятельствам усугублял критическое положение предприятий связи. Необходимо было пересмотреть подходы к кадровым вопросам. Руководство АО хорошо понимало, что выжить в конкурентной борьбе можно только за счет опережающего внедрения современных технологий связи. А кадры — это как раз тот потенциал, резерв предприятий, от которого зависит, в полной ли мере удастся опередить конкурентов, выиграть спор за потребителя. Забегая вперед, можно ска-

зать, что АО «Электросвязь» во многом выиграло в сложной социально-экономической ситуации девяностых годов именно за счет своих специалистов. Начались качественные изменения технического состава специалистов, их переориентация на знание современных цифровых технологий и новых телекоммуникационных услуг. Несмотря на повсеместную автоматизацию основных направлений деятельности, люди продолжали оставаться самым



бесценным достоянием. Ведь костяк предприятий формировался десятилетиями. Кадровая политика АО была переориентирована на развитие кадрового потенциала, повышение уровня образования руководителей, специалистов и квалифицированных рабочих, на объективную оценку деятельности персонала, постоянное его обновление, обеспечение хорошего социально-психологического климата в трудовых коллективах, предоставление социальных льгот. Подбор персонала в АО «Электросвязь» НСО явился одним из важнейших элементов кадровой работы. Особенно это стало важно в последние годы, когда появляются новые средства связи, электронное оборудование, внедряются волоконно-оптические кабельные линии, применяется сложная вычислительная техника. Сегодня, как никогда, в связи нужны высокообразованные, высококвалифицированные молодые специалисты нового поколения. Основными поставщиками специалистов для АО по-прежнему остается Сибирский государственный университет телекоммуникаций и информатики (СибГУТИ) и колледж связи. Специалисты принимаются на конкурсной основе и только с испытательным сроком. Ежегодно руководители и ведущие специалисты «Электросвязи» принимают участие в Государственной аттестационной комиссии по защите дипломных проектов выпускников СибГУТИ и колледжа связи, занимаются рецензированием научных разработок и дипломных проектов, что позволяет заблаговременно выявить наиболее перспективные молодые кадры.

«Тогда, в 1994-м, мы многого еще не знали, — вспоминает директор по развитию и строительству АО Б.В. Веселых, — и только нащупывали правильные подходы. Например, для нас, конечно, привычным было централизованное распределение ресурсов. А тут — рынок, полная самостоятельность и... весьма ограниченные финансовые возможности. И вдруг выясняется, что с нами желает сотрудничать огромное количество фирм. Разные это были фирмы. С позиций накопленного опыта видно, что были сре-



ди наших тогдашних визитеров и представители действительно серьезных компаний, надеявшихся на взаимовыгодное сотрудничество. Но много было и весьма сомнительных дельцов. В итоге руководство компании приняло правильное со стратегической точки зрения решение — рассчитывать только на собственные силы».

В 1995 году произошло событие, оказавшее значительное влияние на дальнейшее развитие компании. Роль Новосибирска как транзитного узла росла, и «Ростелеком» установил на Новосибирской междугородной телефонной станции цифровое оборудование фирмы «Siemens» емкостью 6330 каналов. АО «Электросвязь» решило выкупить это оборудование. Но это оказалось очень непростой задачей. Год строжайшей экономии — и в 1996 году современная телефонная станция «Siemens» стала собственностью «Электросвязи». Это было серьезное достижение, ибо львиную долю поступлений в бюджет компании давала именно междугородная и международная, в том числе транзитная, связь. Еще одним несомненным успехом была сдача в эксплуатацию здания по улице Горького, где сейчас располагаются дирекция и многие службы акционерного общества. Здание это перешло в основные фонды АО при акционировании. Тогда это была классическая «незавершенка» — стоимость высокая, а денег не приносила ни копейки. Понадобились немалая предприимчивость и громадные организационные усилия, чтобы закончить его строительство и внутреннюю отделку.

На протяжении второй половины 1990-х годов компания отличалась весьма высокой прибыльностью, регулярно выплачивала акционерам высокие дивиденды, имела исключительно прочное финансовое состояние и отличную кредитную историю. Она постепенно проводила модернизацию своих сетей и расширяла предложение новых услуг. Но работа в условиях рынка напоминает плавание на веслах против течения: только чуть успокоился и решил передохнуть — как тебя отнесло назад. Расслабляться нельзя было ни на минуту. Тем более, что российскую экономику в девяностых преследовали масштабные потрясения. Самым памятным событием такого рода стал так называемый «дефолт» августа 1998 года.

«Наши менеджеры были готовы к финансовому кризису, — рассказывает начальник службы экономической политики и контроллинга АО «Электросвязь» Л.М. Медведева. — Мы ожидали финансового провала в стране, поскольку ясно было, что пирамида ГКО не выдержит напряжения и обвалится. Уже к середине 1998 года мы перешли на режим эконо-

мии, и сэкономленные средства направили на погашение товарных кредитов. Кроме того, в третьем квартале была разработана антикризисная программа, позволившая снизить потери и получить в конечном итоге прибыль, хотя и меньшую, чем планировалось. Наше акционерное общество сохранило статус VIP-клиента в среде коммерческих банков и зарубежных поставщиков оборудования».

Даже во времена нередких в недавней нашей истории экономических кризисов в новосибирских средствах массовой информации продолжали публиковаться объявления: «Купим акции АО «Электросвязь» НСО». Компания стала одной из немногих в Новосибирске, вышедших со своими ценными бумагами на американский фондовый рынок. Центральный Банк РФ дал разрешение на допуск к обращению за пределами России обыкновенных акций компании в количестве двадцати миллионов штук. Банк JP Morgan (США) объявил в середине 2001 года о начале торговли Американскими депозитарными расписками на акции региональных компаний «Связьинвеста». А международная практика однозначно свидетельствует о том, что рыночная стоимость акций на внутреннем рынке после выпуска депозитарных расписок возрастает на десять процентов и более.

В «Электросвязи» всегда понимали, что даже в рыночных условиях связь, «нервы страны», должна быть единой системой. Важным событием последних лет в деле укрепления единства, повышении экономической эффективности и управляемости связи в масштабах Новосибирска и области стало присоединение ОАО «Новосибирская городская телефонная сеть» к компании «Электросвязь».

Уже говорилось о том, что по уровню телефонной связи Новосибирск принадлежит к самым развитым городам России. Судьба НГТС как самостоятельной акционерной компании тоже складывалась в целом благополучно. Но на определенном



этапе стало очевидно, что оптимальной стратегией является интеграция городской сети в структуру АО «Электросвязь». Тем более, что контрольный пакет акций обеих компаний находился у «Связьинвеста». К этому подталкивали и экономические, и чисто технические причины: услуги связи становились все более универсальными, доля собственно телефонного трафика в них уменьшалась, и по многим направлениям «Электросвязь» и НГТС работали уже параллельно. Двухтысячный год прошел под знаком «возвращения»: прорабатывалась непростая процедура присоединения, готовились документы, координировались планы развития. И в январе 2001 года состоялось итоговое собрание акционеров, которое и завершило этот процесс. С этого момента НГТС стала структурным подразделением АО «Электросвязь».

«Связьинвест», который сейчас реально формирует политику в отрасли, в последние годы осуществляет курс на укрупнение своих региональных компаний. Следующим шагом в этом направлении стало объединение вокруг АО «Электросвязь» НСО одиннадцати компаний сибирских краев и областей. Аргументами в пользу выбора новосибирской компании в качестве головной стали ее величина, ее роль как транзитного узла и регионального центра в общероссийской системе связи, наконец, то, что в Новосибирске находится центр федерального округа.

Создание «СИБИРЬТЕЛЕКОМА» формально завершило историю АО «Электросвязь» НСО, а на деле открыло его новую, еще более славную страницу.



**Здание
Генеральной
дирекции ОАО
«Сибирьтелеком»**

Продолжение биографии

Процесс реорганизации отрасли электросвязи страны инициировало правительство Российской Федерации. Было предложено на основе 88 региональных компаний создать семь крупных операторов электросвязи в рамках федеральных округов. Главным координатором выступил владелец контрольного пакета акций предприятий электросвязи России — ОАО «Связьинвест». В Сибирском регионе по рекомендации «Связьинвеста» базовой компанией будущего «Сибирьтелекома» должна была стать ОАО «Электросвязь» Новосибирской области. Выбор сделан не случайно. После слияния с ОАО «НГТС» она стала крупнейшей компанией Сибири по объемам выручки, прибыли и другим финансово-экономическим показателям. По оценкам журнала «Деньги» на конец июня 2001 года акционерное общество «Электросвязь» Новосибирской области имело рыночную стоимость 53,5 миллиона долларов и занимала 69 место среди 200 крупнейших компаний России. Объем сделок РТС с ее акциями в три раза превосходил сделки с акциями, например, «Электросвязи» Красноярского края, поскольку новосибирские акции ценятся выше на фондовом рынке. «Связьинвест» учел и то обстоятельство, что Новосибирск является узловой точкой российской сети электросвязи и центром федерального округа. К тому же, именно Новосибирск выступил координатором объединительных процессов и в других отраслях народного хозяйства в округе.

Поначалу эта идея многим казалось нереальной. У некоторых просто в голове не укладывалось — как можно у нас в Сибири, на одной четвертой площади России, создать хорошо управляемую единую компанию? Даже, когда процесс реорганизации уже начался, и в Иркутске в марте 2001 года были утверждены региональные рабочие группы, далеко не все верили, что из этого что-нибудь получится. Хотя с аргументами, приводившимися авторами проекта и экспертами в пользу укрупнения компаний, не согласиться трудно. Но постепенно всем стало ясно, что только создав мощную межрегиональную компанию, имеющую выход на мировые финансовые рынки, можно убедить потенциальных партнеров, что их инвестиции в сибирскую связь — это выгодное и надежное вложение капитала. По предварительным, самым сдержанным оценкам, выгода от

объединения в Сибири будет исчисляться миллионами долларов в год, объем инвестиций удвоится. Возрастет финансовая устойчивость, снизятся производственные затраты. А это очень важно, учитывая неизбежное усиление конкуренции как со стороны российских альтернативных, так и глобальных операторов. Укрупненная компания сможет реализовать проекты, непосильные для меньших по размеру предприятий. Представитель Альфа-банка, финансовые консультанты сибирского проекта просчитали, что одним из результатов укрупнения станет увеличение количества телефонных линий в ближайшее время до 3,45 миллиона, а возросшие инвестиции позволят в ближайшие 2-3 года ввести дополнительно 60 тысяч новых телефонных линий или 100 базовых станций GSM. Качественного скачка можно будет ожидать и на фондовом рынке. Объединенная компания будет иметь масштаб, достаточный для формирования ликвидного рынка акций, что приведет к существенному росту капитализации. Увеличение же капитализации всегда считалось одной из главных стратегических целей бизнеса: чем больше рыночная капитализация компании, тем привлекательнее она для инвесторов.

И вот на внеочередном общем собрании акционеров АО «Электросвязь» Новосибирской области 21 декабря 2001 года принимается решение о реорганизации. Акционерное общество, созданное в результате присоединения к нему десяти дочерних компаний «Связьинвеста» Сибирского региона, стала называться «СИБИРЬТЕЛЕКОМОМ». Новая телекоммуникационная компания с зоной ответственности, охватывающей 11 субъектов Российской Федерации, по количеству телефонных линий и другим объемным показателям вполне сопоставима со многими известными компаниями Европы, Азии и Латинской Америки. Кроме «Электросвязи» Новосибирской области в нее вошли: «Томсктелеком», Алтайская телефонно-телеграфная компания, «электросвязи» республик Алтай, Бурятия, Хакасия, Красноярского края, Иркутской, Кемеровской, Омской и Читинской областей. Новое объединение в силу его масштабов и сложности потребовало немало усилий и ресурсов и смогло быть успешно реализовано лишь с использованием огромного потенциала, накопленного за более чем вековую историю нашей областной связи. Компания сегодня активно развивается на рынке Сибири, расширяя спектр новых услуг, улучшая культуру обслуживания и качество сервиса. Активными темпами ведется модернизация сети, внедряется современное оборудование, соответствующее мировым стандартам. Это позволяет сегодня от-

крывать для жителей сибирского региона новые услуги связи, предоставлять возможности дистанционного обучения, видеотелефонии, телемедицины и многие другие. ОАО «Сибирь-телеком» сегодня уверенно смотрит в будущее, интенсивно развивая перспективные направления — сотовый бизнес, услуги мультисервисной сети, многоканального кабельного телевидения.

Началось новое тысячелетие. Каким оно будет, предсказать сейчас трудно, но его продолжение во многом будут определять — это сейчас признается всеми — информационные технологии. Сегодня работа ОАО «Сибирьтелеком» — это реальный и результативный вклад в развитие Сибири и возрождение России как сильного государства.

ХРОНОЛОГИЯ

1896 г.	Открывается Кривошековская (позднее Обская, Новониколаевская) почтово-телеграфная контора — первое почтовое учреждение будущей столицы Сибири.
1898 г.	В почтовой конторе «Обская» установлены первые 4 аппарата Морзе и открыт пункт приема телеграмм.
1901 г.	Новониколаевская почтово-телеграфная контора начала обработку международных телеграмм.
1906 г..	В Новониколаевске начинает работать телефонная сеть, устроенная силами местного Добровольного пожарного общества по контракту с Главным управлением почт и телеграфов.
1913 г.	Новониколаевской почтово-телеграфной конторе присваивается I класс.
1918 г.	Декретом Совнаркома все телефонные сети передаются в ведение НКПиТ.
1919 г.	На правах отдела Сибревкома образовано Сибирское управление почт и телеграфов (СИБПОЧ-ТЕЛЬ).
1919 г.	Телефонная связь Новониколаевска национализируется и подчиняется губернскому управлению связи.
1921 г.	Организован отдел народной связи губисполкома.

- p>1923 г. В Средне-Сибирском округе связи установлена новая система районирования и управления подведомственными предприятиями.
p>1924 г. Установлена первая междугородная телефонная связь Новониколаевск — Камень-на-Оби по телеграфным проводам.
p>1925 г. В Новосибирской почтово-телеграфной конторе установлен первый коммутатор для междугородной телефонной связи.
-
- Создан Сибирский округ связи.
p>1926 г. Выходит в эфир первая Сибирская ширококвещательная радиостанция РВ-6.
p>1927 г. В Новосибирске по инициативе Общества друзей радио открылся первый радиоузел.
p>1928 — 1930 гг. Завершены работы по подвеске воздушных цепей из цветного металла на участках: Москва — Свердловск, Новосибирск — Сталинск.
p>1931 г. 1 октября открылся Новосибирский почтамт.
-
- Телеграф из почтово-телеграфной конторы выделяется в самостоятельное предприятие.
-
- У разъезда Иня вступает в строй мощная стокиловаттная радиотелеграфная станция, оснащенная по последним достижениям радиотехники того времени.
-
- Вступила в строй автоматическая телефонная станция с оборудованием фирмы «Эриксон».
p>1932 г. НМТС выделяется в самостоятельное предприятие, подчиненное краевому управлению связи.
p>1934 г. Центральный радиоузел перемещается в Дом Ленина.
p>1935 г. Пущена в эксплуатацию радиостанция □ 2.
p>1936 г. Открыта первая на востоке страны фототелеграфная связь Москва — Новосибирск.
p>1939 г. Приказом □ 1 Наркомата связи СССР организован отдел спецсвязи.
-
- Установлена телефонная связь Новосибирска с городами: Красноярском, Иркутском, Улан-Удэ, Хабаровском и Владивостоком.
-
- Разработано и утверждено типовое Положение об областном управлении Наркомсвязи.
p>1940 г. Завершается строительство здания ЖДО.
p>1946 г. Новосибирский телеграф получил первые буквопечатающие рулонные телеграфные аппараты «телетайп».
p>1947 г. В Новосибирске начали печатать центральные газеты «Правда» и «Известия».

- p>1953 г. Открывается Новосибирский электротехнический институт связи.
p>1955 г. Начинается широкое внедрение кабельных, а позднее и радиорелейных линий связи.
p>1957 г. Вышла в эфир первая передача Новосибирской студии телевидения.
-
- Новосибирский телеграф становится главным телеграфным узлом Западно-Сибирской зоны.
p>1959 г. Вступают в строй новые системы тонального телеграфирования.
p>1960 г. Входит в строй действующих первая декадно-шаговая АТС в Новосибирске.
p>1965 г. Участок по обработке авиапочты при Толмачевском аэропорте преобразован в самостоятельное предприятие — АОПП.
p>1966 г. Начат прием центральных газет по фототелеграфу.
p>1967 г. Приказом Министерства связи СССР от 10 июля 1967 г. № 478 ликвидируется Новосибирское областное управление связи, а на его базе организуется Новосибирское областное производственно-техническое управление связи (ПТУС) с подчинением Министерству связи СССР. Телефон в Новосибирске становится шестизначным. Введен в эксплуатацию один из крупнейших радиопередающих центров России — радицентр № 9.
p>Первая программа телевидения из Москвы.
p>1971 г. Новосибирский телеграф награжден орденом «Знак Почета» за заслуги в развитии средств телеграфной связи.
p>1972 г. Все программы телевидения Новосибирской области транслируются только в цветном изображении.
p>1973 г. Начинается внедрение автоматизированных пунктов связи.
p>1977 г. Подключен 100-тысячный абонент городской телефонной сети.
-
- Вошла в строй действующих новая автоматическая междугородная телефонная станция мощностью 6200 точек поля.
p>1979, 1981, 1982 гг. Новосибирское управление связи признается победителем Всесоюзного социалистического соревнования.
p>1984 г. Завершается полная автоматизация междугородных связей.

- 1991 г.** Узел спецсвязи переименован в Управление специальной связи по Новосибирской области.
- 1992 г.** Новосибирская городская телефонная сеть становится самостоятельным предприятием, а в декабре — акционерным обществом.
- 1994 г.** На основании распоряжения Комитета по управлению госимуществом от 23 мая 1994 г. № 586 и Постановления мэрии г. Новосибирска от 30 мая 1994 г. № 667 ГПСИ «Россвязьинформ» Новосибирской области преобразовано в АООТ «Электросвязь» НСО.
- 1996 г.** Произведена смена названия на Открытое акционерное общество «Электросвязь» Новосибирской области.
- 1997 г.** На Новосибирском телеграфе создан мощный узел доступа в Интернет.
- 1998 г.** Новосибирский телеграф отмечает свое 100-летие.
- 1998 г.** В соответствии с Указом Президента России и Постановлением правительства ОРТГЦ становится филиалом Всероссийской государственной телерадиовещательной корпорации.
- 2001 г.** НГТС становится структурным подразделением АО «Электросвязь».
- 2001 г.** 21 декабря на внеочередном общем собрании акционеров АО «Электросвязь» НСО принимается решение о присоединении к нему десяти дочерних компаний «Связьинвеста» Сибирского региона. ОАО стало называться «Сибирьтелеком».

Подготовил к публикации А.Ф. КОСЕНКОВ

Благодарим за участие и содействие в подготовке материала А.И. Никулина, А.А. Шейфера, В.В. Ноздрина, Б.В. Веселых, Н.И. Киричек, Г.Н. Баева, Н.М. Снегирева, А.А. Нехаеву, А.Д. Чвелеву, В.Ф. Пашковского, Н.И. Кондарасову, И.Ф. Палкина, А.И. Абаимову

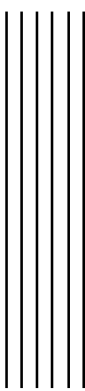
Л и т е р а т у р а :

- «Через годы, через расстояния». Новосибирск. 2004 г.
- Журналы: «Континент Сибирь» — май 2003 г., июнь 2003 г.
- «Иносфера» — сентябрь 2003 г.
- «Ведомости» — 2004 г.
- Газеты: «Вечерний Новосибирск» — октябрь 2003 г.
- «АиФ на Оби» — сентябрь 2003 г.
- «Комсомольская правда в Новосибирске» — октябрь 2003 г.

ИСТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НОВОСИБИРСКА

БОЛЬШАЯ ЭНЕРГЕТИКА НОВОСИБИРСКА

(Новосибирскэнерго)



Да будет свет!

В начале прошлого века энергичный, быстро развивающийся поселок Новониколаевск обладал уже многими структурами, присущими городу. Каждый вечер на его улицах появлялись «зажигальщики», которые с лестницами переходили от фонаря к фонарю, зажигая керосиновые лампы, чтобы с рассветом вновь погасить это нехитрое освещение.

Электричеством тогда пользовались лишь на мельнице да в электротеатрах (слово «кинематограф» еще не употреблялось), где были установлены небольшие динамо-машины мощностью 1-1,5 кВт. Освещался электричеством и небольшой район вблизи построенного в 1896 году паровозного депо. От динамо-машины, смонтированной в этом первом каменном здании поселка, была построена линия для освещения Владимировской улицы и нескольких домов, где жило железнодорожное начальство.

Всем хорошо знакомо примечательное здание архитектора А.Д. Крячкова в центре Новосибирска — бывший городской торговый корпус. Именно здесь была установлена первая в городе электростанция, совсем маленькая — ее мощности хватало лишь для освещения самого корпуса и нескольких соседних зданий. Остальная же часть Новониколаевска, в котором проживало к тому времени 23 тысячи человек, с наступлением темноты погружалась во мрак — типичная картина для сибирских городов начала века. Как свидетельствует Статистический Ежегодник России за 1910 год, из 50 городов от Урала до Тихого океана, лишь пять имели электрическое освещение улиц и домов. *«Городская управа положила на красавицу луну и совсем не думает освещать городские улицы»*, — писали по этому поводу местные газеты. Однако они были не совсем правы.

Еще в 1906 году, когда шел третий год с момента утверждения Николаем II Положения Комитета министров о возведе-

нии Новониколаевского поселка «на степень безуездного города», его власти задумались над решением проблемы освещения улиц. Свидетельство тому письмо в редакцию газеты «Новое время» с просьбой *«припечатать на первой странице в 5 номере прилагаемое объявление: «Общественное самоуправление г. Новониколаевска Томской губ. приглашает лиц, желающих принять на себя устройство в этом городе электрического освещения и водопровода, заявить об этом Управлению немедленно».*

В Новосибирском областном архиве хранятся ответы из Киева, Санкт-Петербурга, Ревеля, Одессы с предложением взять на себя проектирование и сооружение электростанции в сибирском городе — вкладывать капитал в развитие Сибири было выгодно и престижно. Инвесторы требовали монопольного права производства и реализации электроэнергии в течение 40 лет, после чего оборудование (конечно же уже изношенное) могло перейти в собственность города. Участок земли для устройства электростанции должен был быть передан предпринимателям безвозмездно. К тому же, город обязывался в первый год эксплуатации станции установить 80 дуговых фонарей с платой 100 рублей за каждый. Условия были кабальными, и городская управа от них отказалась.

В 1908 году поднимается вопрос о строительстве электростанции на средства города. В Томском губернском коммунальном отделе начат сбор материала об опыте устройства электроосвещения российских городов, но из-за отсутствия средств строительство электростанции в Новониколаевске тогда так и не началось.

К этому вопросу вернулись лишь через несколько лет. В 1911 году принимается решение о строительстве в городе временной электростанции для устройства электроосвещения, намеченного на 1913 год — год празднования 300-летия царской династии Романовых. Городская управа обращается к профессору Томского технологического института В.Л. Млееву с предложением разработать проект станции, а 26-летний студент выпускного курса механического отделения этого института М.А. Шиша назначается руководителем строительства и заведующим будущей электростанции. В помощники к нему «приставлен» смотритель городских зданий Г.К. Штарк, имевший ранее опыт работы машинистом на крупном предприятии.

Объявляется конкурс среди фирм, выпускающих электрооборудование, и к весне 1912 года специальная комиссия собрала сведения о пяти компаниях, готовых осуществить поставки. По итогам конкурса был объявлен победитель. Им ста-

ло Екатеринбургское отделение фирмы «Сименс и Гальске», предложившее выполнить заказ в более короткий срок и предоставившее более высокие гарантии. Через два дня после этого на заседании городской управы был оглашен проект договора на покупку оборудования для электростанции на сумму 20527 рублей.

Чтобы не тратить время и деньги на возведение здания станции, решено было разместить это оборудование в каменном здании весовой на Новобазарной площади. Этой площади и суждено было стать местом «прописки» первой городской электростанции.

Сооружение станции осуществлялось собственными силами и шло под строгим контролем городской управы. Вспомогательные работы распределялись по предприятиям города и частным подрядчикам. Для оперативного решения вопросов, связанных со строительством был назначен специальный представитель управы — И.Ф. Стойлов. Живую заинтересованность ходом строительства электростанции проявляли и горожане. Желаяющие стать ее абонентами, не дожидаясь окончания работ, обращались к заведующему станцией с заявлениями, оплачивали в городской кассе счета за установку лампочек и пользование ими.

К декабрю 1912 года монтаж оборудования станции был завершен. 24 декабря первый генератор запустили на пробные обороты, а с 26 по 28 декабря прошли предварительные испытания и прием двух локомотивов отечественного производ-



**Первая городская электростанция
в Новониколаевске. 1913 г.**

ства, двух генераторов однофазного тока немецких фирм «Сименс—Гальске» и «Сименс—Шуккерт», а также распределительного щита на пять линий. Комиссия, в которую входили архитектор-инженер Ф.Ф. Рамман, гласный городской думы П.С. Мирошников, машинист мукомольного товарищества А.М. Фрейман, «сведующее лицо» М.Е. Леонтьев, а также представители фирм-поставщиков оборудования и персонал станции, осталась довольной результатами испытаний. Окончательно же станция была принята в эксплуатацию 4 февраля 1913 года. По случаю пуска городской электростанции в купеческом собрании был дан бал.

К городской электросети подключили 540 абонентов. В темное время суток — с 16 часов дня до восьми утра — от сети питалось 5610 лампочек, из которых 3200 освещали гостиницы и квартиры, 1500 — торгово-промышленные заведения, 580 — конторы и склады, 120 — рестораны, 210 — улицы города. Электричество было достаточно дорогим. Стоимость 1 кВт-часа составляла 30 копеек — для домовладельцев и 45 копеек — для предприятий. За первый год эксплуатации станция выработала 193 кВт-час и принесла управе 21150 рублей чистого дохода, полностью окупив свое строительство. Обслуживали станцию два машиниста и электротехник. Локомотивы работали на кузнецком угле.

Число желающих подключиться к линии электропередачи стремительно росло. Скоро устанавливается третий локомотив с генератором 75 киловатт фирмы «Браун-Бовери». Станцию и сеть обслуживают уже 23 человека. Через год она выходит на устойчивую выработку — 300-400 кВт. Тем временем от предприятий стали поступать заявки с просьбой наладить круглосуточную работу станции. В 1913 году первый ее руководитель Михаил Александрович Шиша обратился в городскую управу с предложением о выделении кредитов для найма работников на дополнительную смену. В его докладной подчеркивалось, что кроме выгоды для станции и управы, *«наличность электроэнергии днем вызовет развитие промышленности и потребления электрической энергии для хозяйственных целей»*. А житель города И.Г. Семенов, еще 19 марта 1912 года обращается в управу с предложением построить гидроэлектростанции на речках Иня и Каменка, которые, как он писал, *«без умолку и без пользы рокочут и бурлят»*. На это обращение городской архитектор Ф.Ф. Рамман в тот же день написал вердикт: *«Если только для освещения — невыгодна. Если и для промышленных целей (водопровод) — выгодна»*.

Через два года этот вопрос поднимает и городская дума. «При весьма значительной высоте плотины (2 сажени, т.е. 5 м) и затоплении большой площади может быть достигнута полезная мощность семьсот киловатт в течение 10 месяцев в году, что требует иметь резерв из паровых или газовых машин, — пояснял на заседании думы М.А. Шиша. — Поэтому сооружение гидравлической станции нецелесообразно». Докладчик подтвердил высказанное ранее им предложение — выбрать место для строительства еще одной электростанции около железнодорожного моста.

В мае 1914 года городская управа получила разрешение на строительство новой станции. В августе предполагалось устроить торги на поставку котлов и турбогенераторов, но начавшаяся Первая мировая война помешала осуществлению этого плана.

В условиях военного положения денег на постройку новой станции не дали. Большая часть энергии действующей станции направлялась на жизнеобеспечение военного городка — госпиталей, барачков, казарм. Ее мощностей катастрофически не хватало. Новониколаевский голова сообщал в письме заведующему квартирной частью Омского военного округа об *«абсолютной перегруженности»* городской электростанции и доказывал, что для обеспечения строящегося в закамской части города лагеря для военнопленных необходим дополнительный локомотив. Но машину станции так и не выделили.

Впоследствии мощность станции все же несколько раз увеличивали. В 1917 году от нее получают энергию уже 973 абонента. Более 60 процентов из них составляли предприятия и организации: бани, гостиницы, рестораны, банки, почта, конторы и учреждения, а также обеспеченные горожане. Плата за электричество выросла к этому времени в четыре раза — до 1 руб. 25 копеек за киловатт, владельцы же магазинов и кинематографов платили по 2 рубля.

Нужд растущего города станция не покрывала, увеличивающаяся нагрузка на оборудование не позволяла произвести необходимый ремонт. Только в 1918—1919 годах трижды происходили поломки валов с остановкой машин. Восстанавливали их на заводе «Труд».

В 1919 году выработка энергии достигла рекордного рубежа — 407526 кВт-час. К электросети присоединялись все новые и новые абоненты, причем нередко бесконтрольно. Требование М.А.Шиша к городским властям *«настойчиво положить конец новым проводкам»* не возымело никакого действия. Понижение

напряжения в сети приводило к тому, что у части абонентов свет то и дело отключался. В связи с топливным кризисом, вызванным гражданской войной, приходилось применять уголь низкого качества. Из-за отсутствия viscosity для смазки локомотивов прибегали к смазке салом. Все это приводило к авариям и стремительному износу оборудования. В результате в 1920 году станция смогла выработать лишь чуть больше 20 тысяч кВт-час.

Между тем Новониколаевск продолжал расти. В 1921 году он становится административным центром Сибирского края. Монтеры подключали к электростанции множество новых госучреждений. Тем самым, как отмечал М.А. Шиша, *«производили разрушительную работу»*. Замены оборудования не производилось, и к началу 1922 года оборудование станции пришло «в крайне опасное состояние».

В декабре Губсовнархоз рассматривает вопрос о разгрузке Новониколаевской электростанции. Учитывая 25-процентный износ и перегруженность станции, решено сократить число ее абонентов, *«выключив неисправимых неплательщиков»*, а также прекратить прием новых абонентов и выключать в период перегрузки некоторые районы.

Электрические сети к тому времени протянулись уже на 30 км, охватив часть Красного проспекта, центральную часть города до Дома офицеров, Закаменский район, военный городок и бараки на улице Ломоносова, а также Вокзальный район до улицы Бурлинской. С января 1926 года станция работала только в темное время суток с максимальной нагрузкой до 190 кВт, а с апреля официально получила статус бездействующей и была переведена на баланс новой ЦЭС им. Калинина. В середине 1926 года оборудование станции было демонтировано и распределено между Барабинским и Каменским округами, которые, благодаря этому, получили полные комплекты машин для оснащения установок высокого напряжения. Здание городских базарных весов, где размещалась станция, за годы ее работы сильно обветшало и было вскоре снесено.

Обеспечение города электричеством передается ТЭЦ-1.

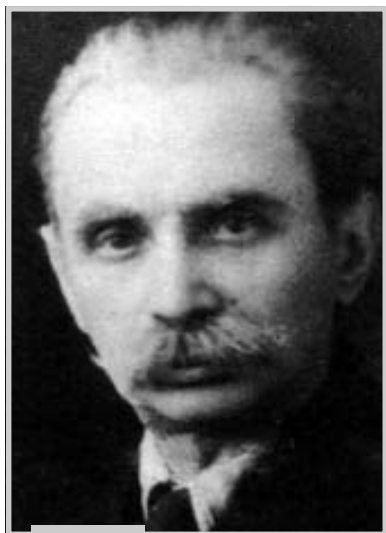
На заре электрификации

По данным отдела электротехнической промышленности Сибсовнархоза мощность всех электростанций Сибири на начало 1920 года составляла 12279 кВт. В эти годы по указанию советского правительства в стране формировался первый план

развития народного хозяйства на базе электрификации. В декабре 1920 года на 8-м Всероссийском съезде Советов был принят план ГОЭРЛО. Однако молодой безудельный сибирский город, в отличие от своих соседей Кемерово и Новокузнецка, в него не попал. Предполагалось, что электричеством его, как и другие города Сибири, будет питать угольный Кузбасс.

Между тем Новониколаевск срочно нуждался в серьезном источнике электроэнергии. Как указывалось в докладной заведующего Центральной городской электростанцией М.А. Шиша, кроме первой станции в городе имелаась *«электростанция на мельнице № 8, оборудованная локомотивом в 60 л.с. и одним генератором переменного тока 2000 вольт мощностью 35 кВт, работающим в общую сеть с городской электростанцией»*. Работали также четыре блокстанции постоянного тока общей мощностью около 60 кВт на таких предприятиях, как Винсклад, Химфабрика № 1, Типография № 1, Мельница № 2, дающие освещение предприятиям и домам в прилегающих кварталах.

8 октября 1922 года М.А. Шиша напечатал в газете «Советская Сибирь» статью «К электрификации Новониколаевска», в которой поставил вопрос о необходимости приобретения для города электростанции мощностью 5000 кВт. Однако не все с этим соглашались. В газете появляется статья работника Крайплана Ф. Скурского «К электрификации Новониколаевска (к дискуссии по вопросу)». Он считает мощность электростан-



М.А. Шиша

ции в 5000 киловатт завышенной и приводит данные томского профессора В.М. Хрущева, согласно которым промышленность Новониколаевска имеет 57 силовых установок общей мощностью 2565 лошадиных сил (1800 киловатт). По расчетам Скурского для освещения жилых помещений городу требуется всего 525 кВт, для уличного освещения — 105 кВт, для предприятий и учреждений — 245 кВт. Максимальную силовую нагрузку он определяет в объеме 1075 кВт и уверяет, что мощность будущей электростанции должна быть не более 1500 кВт

при годовой выработке энергии 1,3 млн. кВт-часов. Стоимость такой станции согласно его расчетам, составит 1,5 миллиона золотых рублей.

Но М.А. Шиша продолжает отстаивать свою точку зрения. В большой статье «Электрификация и благоустройство города» он пишет: *«В настоящее время об электрификации говорят все, кому не лень, и поэтому самое понятие «электрификация» трактуется весьма широко и произвольно. Так, при установке небольшой электростанции для освещения деревни говорят об электрификации деревни, при установке необходимого количества ламп для освещения завода говорят об электрификации завода и т.д. Мы полагаем, что под электрификацией какого-либо завода, города и проч. нужно понимать полную замену механических двигателей электрическими, тем более что электромотор имеет преимущества перед другими двигателями»*. Шиша резко критикует позицию Скурского, считая, что тот дает неправильную оценку необходимого количества электроэнергии, особенно для нужд промышленности, и занижает требуемые мощности электростанции. Исходя из данных о мощности силовых установок на действующих предприятиях, М.А. Шиша оценивает потребность города в электричестве в первый год эксплуатации станции в объеме 10-12 млн. кВт-час. *«Поскольку речь идет об электрификации, — отмечает он, — необходимо иметь в виду, что наличие свободной энергии всегда является толчком к развитию существующих предприятий и возникновению новых»*.

Анализируя экономический аспект вопроса, Шиша показал, что чем выше моторная нагрузка, тем больше доход. В своей статье он также утверждает, что питание города от электростанций на угольных месторождениях Кузбасса, как предлагали некоторые, экономически нецелесообразно из-за дороговизны передачи электроэнергии.

Вскоре состоялось заседание комиссии при Новониколаевском губисполкоме по постройке в городе электростанции. Комиссия определила наиболее удобное место для строительства электростанции — квартал 16 (за бывшей Луканинской мельницей) и определила ее мощность. Решено приобрести два турбогенератора по 500 кВт, общим напряжением 6000 вольт. Комиссия признала целесообразным организовать для строительства станции паевое товарищество с участием частного капитала в размере 40 процентов. Начальный капитал должен был составлять 1 миллион рублей.

На этом же заседании инженеру М. Шиша поручили *«представить на плане существующую и проектируемую распределительную сеть»*. Электричество в основном планировалось использовать для освещения. Так потребность Вокзальной части города оценивалась в 7200 лампочек по 20 Вт каждая, Центральной части — в 26000 лампочек, Закаменской части — 8800 лампочек, Военного городка — в 2000 лампочек. Всего предполагалось зажечь 44000 лампочек. Кроме города учитывались и потребности в электричестве окрестных сел — Усть-Иня, Вертково, Бугры, Ересная, Кривошеково, ст. Кривошеково, Яремский затон. Необходимая общая моторная нагрузка оказалось более 6800 лошадиных сил, мощность — около тысячи киловатт.

В 1923 году принимается решение о строительстве Новониколаевской центральной городской электростанции (ЦЭС) за счет привлечения средств предприятий и организаций города. Весомую сумму — 500 тысяч рублей на строительство станции выделил Совнарком. Часть средств внесло созданное губисполкомом паевое товарищество «Электроэнергия». Городские власти призвали предприятия и организации выделять средства на строительство новой электростанции. Но деньги от них поступали очень медленно. Тем временем Московское отделение электротехнического треста Центрального района (ЭТЦР) разрабатывает проект Новониколаевской электрической станции с установкой двух турбогенераторов по 500 кВт и двух котлов поверхностью нагрева 200 квадратных метров. В проекте также предусматривается свободное место для возможной установки третьего турбогенератора мощностью 1000 кВт и еще двух котлов. На заседании паевого товарищества «Электроэнергия» рассмотрен и принят проект электросети, выполненный инженером Волжанским, предусматривающий сооружение 28 трансформаторных «киосков» (подстанций) в различных частях города.

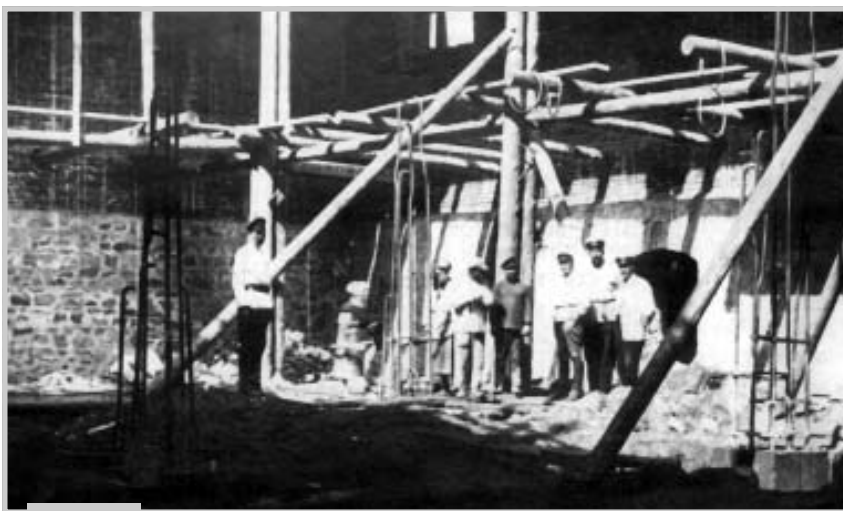
На совещании в губернском отделе местного хозяйства окончательно определяется место постройки будущей станции — им стал участок № 16. Назначается и заведующий новой станцией. На эту должность президиум Новониколаевского губисполкома пригласил инженера с Барнаульской электростанции А.Ф. Ильина. В его обязанность также вменялось проработка вопроса о сооружении городского водопровода.

Для производства работ по сооружению новой станции была создана специальная строительная организация — «Управление по постройке электростанции при Новониколаев-

ском городском отделе местного хозяйства (ГОМХ)» («Электрострой»).

10 мая 1924 года в 6 часов вечера на месте сооружения будущей станции собралось около десяти тысяч человек. На это время здесь был назначен митинг в честь закладки первого камня в фундамент станции, и многим новосибирцам хотелось присутствовать на этом историческом событии. Ожидалось, что в нем примет участие приехавший из Москвы председатель ВЦИК М.И. Калинин. Выступая перед собравшимися, Калинин сказал: *«В городе нет мостовых, водопровода нет, общественных зданий красивых и просторных нет. Все приходится начинать самим, по-новому, с самого начала. Это начало кладется закладкой станции. Хорошее начало, ибо электрическая станция — самое нужное дело, если не считать бани...»*.

Через пять дней начались земляные работы, ход которых регулярно освещался в газете «Советская Сибирь». Рассказывалось об утверждении сметы на строительство в размере 1 миллиона 70 тысяч рублей, о добыче в каменоломнях 150 кубов камня специально для станции, сообщалось, что все энергетическое оборудование заказано на отечественных заводах. Турбины и котлы — на ЛМЗ, генераторы и трансформаторы — на заводе «Электросила», кабели — на заводе «Севкабель».



Строительство главного корпуса электростанции
(будущей ТЭЦ-1). 1924 г.

К осени фундамент станции был готов, и губернская контора «Госстрой» приступила к сооружению здания станции, поэтапно передавая его «Электрострою».

Предполагая, что ввод агрегатов станции произойдет в 1926—1930 годах, Сибревком рассмотрел ориентировочный план электрификации промышленных предприятий Новониколаевска, а также коммунального строительства и постройки водопровода. Одновременно «Электрострой» провел обследование городского электрохозяйства. По собранным данным, на февраль 1926 года городская электросеть имела пять кабельных линий сечением от 10 до 35 кв. мм на напряжение 2200 вольт однофазного тока общей протяженностью 22,7 километра, 23 трансформаторных киоска с общей мощностью трансформаторов 685 кВт; на улицах было установлено около двухсот ламп по 120 свечей.

27 февраля 1926 года, в только что получившем новое имя Новосибирске, был запущен на испытание первый турбогенератор новой паротурбинной электростанции. Ей присваивается имя М.И. Калинина.

«...Новая электростанция дала свет для Закаменского и Вокзального районов ...с нагрузкой 100-150 киловатт, — сообщала 2 марта 1926 года «Советская Сибирь». — Одновременно включено также и уличное освещение этих районов. С 28 февраля началась работа по включению Центрального и Ипподомского районов, за исключением Красного проспекта, освещение которого вместе с уличными фонарями будет включаться постепенно, начиная с 1 марта, а пока получает энергию от старой электростанции, где еще работает одна машина с нагрузкой 50 кВт». Рассказала газета и о предстоящей электрификации местной промышленности: «По этому поводу «Электрострой» уже ведет переговоры с Холодильником и другими предприятиями. С подачей электроэнергии на Холодильник станция получит возможность начать работу круглые сутки». Информирова новосибирцев о том, что продолжается прием заявлений на получение электролампочек, газета в заметке «Тариф будет старым» сообщает: «Поступило уже свыше 70 новых заявлений, главным образом, от рабочих и служащих, учреждений и частных лиц».

Торжества в честь открытия новой электростанции были назначены на 14 марта. Специально созданная комиссия заранее, 9 марта, рассмотрела программу торжественного открытия станции. Пуск станции был намечен на 17 часов «с присутствием приглашенных». В 19 часов должен начаться митинг, а

после его окончания — банкет в здании Товарной биржи. Для коллектива «Электростроя» была установлена норма представительства — 30 человек от рабочих, 20 от служащих — пропорционально процентному соотношению работающих. Дежурным вахтенным бригадам, не могущим принять участие в торжествах, постановили выдать дополнительное вознаграждение в размере дневного заработка. На украшение станции решено было ограничиться минимальными расходами. Приобрели сто метров красной материи по 80 коп. за метр, 16 лампочек — по 85 копеек, портреты Ленина и Рыкова по 5 рублей за штуку, рамы к ним по 3 рубля, а также 10 возов зелени, флагштоки, гвозди, веревки.

К назначенному сроку ворота станции, главный вход в машинный зал и котельная были празднично украшены. Станция встречала гостей — представителей от предприятий и общественных организаций. С 12 до 15 часов дня были организованы специальные экскурсии для осмотра станции — сюда одна за другой шли делегации рабочих с заводов и фабрик.

«Ровно в 17 часов первая турбина была включена и в городскую электросеть пошло напряжение. На улицах города, в окнах домов весело засветились сотни электрических лампочек. На митинге были оглашены поздравительные телеграммы от М. Калинина, Ф. Дзержинского, Е. Ярославского».

Сразу после пуска станции число желающих получить электричество резко возросло. Заявления поступали как от

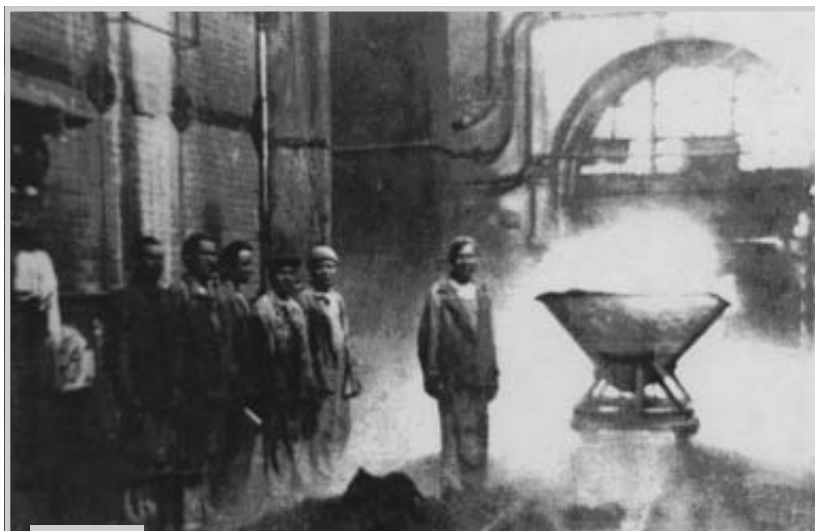


Электростанция им. Калинина

отдельных горожан, так и от предприятий, в том числе и имеющих собственные мелкие электростанции.

«Несмотря на большую долю скептицизма..., которую проявили как отдельные представители промпредприятий, так и планирующие органы, выразившие сомнения в ожидаемом росте потребления электроэнергии от новой ЦЭС, и даже предсказывающие ее значительную недогрузку, все же, благодаря настойчивой защите «Электростроя» в многочисленных инстанциях — от экономического совещания в городском отделе местного хозяйства (ГОМХ) и до Сибплана и Сибревкома, в конечном счете, пятилетняя программа ЦЭС, а также программа расширения ЦЭС на ближайший период была признана необходимой и неотложной», — писал в конце мая в докладной, направленной в президиум Новосибирского горсовета, начальник «Электростроя» А.Ф.Ильин.

Энергия от новой электростанции стала поступать по кабелю, проложенному по железнодорожному мосту через Обь, в левобережную часть города. Специалисты Сибкрайсовнархоза начали работать над планом электрификации наиболее крупных предприятий Сибири. Западно-Сибирское представительство акционерного общества «Электросельстрой» преобразуется в Сибирское отделение. На него возлагаются задачи проектирования электрификации сельского хозяйства, а также оборудования электричеством пароходов и радиофикация сельской местности.



В котельной Новосибирской ТЭЦ-1

Пуск новой станции положил начало созданию водопровода в Новосибирске. 23 июля 1926 года из «Коммунального треста «Центральная электрическая станция» был выделен трест «Водосвет», который вплотную занялся изыскательскими работами по устройству водопровода. ТЭЦ-1 дала старт и теплофикации города. В первый день 1933 года на станции запускается первый в Новосибирске теплофикационный турбоагрегат — 4 немецкой фирмы «Вумаг» с генератором ленинградского завода «Электросила». Общая мощность ТЭЦ достигла к этому времени 11,5 мегаватт. К 1944 году от тепловых сетей ТЭЦ-1 тепло получали 58 абонентов.

В начале 1933 года из ТЭЦ-1 вышло и еще одно производственное предприятие — цех сетей преобразуется в Новосибирскую городскую электросеть. Ей передается 81 километр воздушных линий электропередачи, 69 километров — кабельных, 47 трансформаторных подстанций общей мощностью трансформаторов 3715 кВт.

9 мая этого же года президиум городского совета принимает решение о строительстве в Новосибирске первой очереди трамвайных путей и 26 ноября 1934 года состоится торжественное открытие трамвайного сообщения в Новосибирске. Первые пассажиры проехали по 4-километровому маршруту от железнодорожного вокзала до Ипподромской площади и центра города, где начиналось строительство большого оперного театра. Уместно вспомнить, что чертежи электрооборудования Те-



Первый трамвай

атра опера и балета были сделаны Сибирским отделением «Электропрома».

В январе 1939 года от ТЭЦ-1 получило электричество здание железнодорожного вокзала.

«ТЭЦ имела две разные котельные. В первой было 5 котлов общей паропроизводительностью 52 т/ч, с ручной подачей топлива в топку, во второй — два котла с цепными решетками паропроизводительностью 20 т/ч и давлением пара 28 атм. В турбинном цехе действовало 4 турбогенератора общей мощностью 11,5 тысячи киловатт, — вспоминал работник станции Н.С. Салеев, начавший трудовую деятельность на ТЭЦ-1 в 1935 году. — На станции отсутствовали даже элементарные средства механизации труда. Разгрузка топлива на склад и подача его в котельную, а также удаление шлака из-под котлов производилась вручную вагонетками. Труд здесь был тяжелым, если не сказать изнурительным... Особенно тяжело было в военные годы, когда из-за нехватки людей персонал станции работал по 12-14 часов в сутки. При этом нередко после смены люди шли на разгрузку топлива или занимались ремонтом оборудования. Но, несмотря на такие условия, люди понимали свой долг, работали безотказно, с самозабвением, руководствуясь положением: «Все для фронта, все для победы!»».

В послевоенное время на станции стали внедряться средства механизации, больше внимания стало уделяться улучшению условий труда. А чтобы обеспечить более устойчивую работу котельной и повысить надежность теплосети (а в 1936 году,



Первенец новосибирской энергетики. Новосибирская ТЭЦ-1

после ввода в строй Левобережной ГРЭС, ТЭЦ-1 стала выдавать городу не только электричество, но и тепло) здесь были смонтированы баки подпитки теплосети. Работники станции одними из первых в стране стали использовать работу турбин с противодавлением, а генераторов — в режиме синхронных компенсаторов. В 1957 году вводится в эксплуатацию топливоподача.

ТЭЦ-1 стала первой станцией Новосибирска, на которой по инициативе энергетиков впервые начали внедряться технологии, направленные на обеспечение экологической безопасности. 30 марта 1962 года здесь была сдана в эксплуатацию установка золоулавливания, проект которой разработали специалисты производственно-технического отдела станции под руководством инженера Л.И. Бердичевского, а оборудование изготовили как в цехах самой станции, так и на базе производственно-ремонтного предприятия «Новосибирскэнерго».

Почти 35 лет ТЭЦ-1 исправно снабжала Новосибирск энергией, способствуя подъему его промышленности, развитию и благоустройству города. В 1961 году, когда уже действовали три других теплоэлектростанции и дала ток Новосибирская ГЭС, турбогенератор и котлы станции были консервированы и впоследствии списаны как морально и физически устаревшие. Но два котла, смонтированные в 1933 году, прослужили еще около 40 лет. Они обеспечивали новосибирцев теплом, а затем снабжали паром химический завод.

Промышленный гигант левобережья

К началу 1930-х годов в Новосибирске вновь стал резко ощущаться дефицит энергии. Электричество распределялось по строгому графику, систематически отключался свет на улицах и в домах, запрещалось пользоваться электробытовыми приборами.

Опыт, полученный при строительстве и эксплуатации Первой правобережной городской электростанции, убедительно продемонстрировал — развитие города, его промышленности, развитие области невозможно без наращивания энергетических мощностей. Это хорошо понимали не только в Новосибирске, но и в Москве. В феврале 1930 года Правительство СССР

принимает решение о возведении Новосибирской ГРЭС, а в 1931 году Высший Совет народного хозяйства утверждает сроки начала ее строительства. Решение было продиктовано неотложной необходимостью снабжения электроэнергией бурно развивающейся машиностроительной промышленности Новосибирска. Центральный Электротехнический Совет в Москве рассмотрел и одобрил проект ГРЭС, разработанный Северо-Западным (Ленинградским) отделением треста «Теплоэлектропроект», и в мае на левом берегу Оби начали разбивать участок для будущих корпусов станции. Когда забушевала осенняя вьюга, на площадке была вырыта лишь небольшая яма, а кругом в беспорядке лежали занесенные снегом лесоматериалы. Основные работы начались на стройке в 1932 году с приездом Б.И. Гартмана, который был назначен руководителем строительства.

Сооружение будущей станции входило в масштабные планы развития народного хозяйства страны. Г.М. Кржижановский, возглавлявший энергетику страны, руководитель Государственного всесоюзного объединения энергетического хозяйства «Энергоцентр» подписывает приказ об образовании в Новосибирске районного энергетического управления «Запсибэнерго». В июне 1932 года он приезжает в Новосибирск, посещает строительную площадку ГРЭС и распоряжается о выделении необходимых фондов для приобретения турбогенератора мощностью 24000 кВт и двух мощных котлов. Академик принимает участие в проводимом в городе заседании Академии наук СССР по



На строительстве Новосибирской ТЭЦ-2. 1933 г.

проблемам Урало-Кузнецкого комбината и в работе Первого краевого энергетического съезда. В своем выступлении он обосновывает необходимость электрификации Транссибирской железнодорожной магистрали.

На съезд съехалось более 150 ученых, инженеров, партийных, советских и хозяйственных руководителей со всех городов Сибири. Московские академики в своих докладах обрисовали грандиозные перспективы развития энергетики сибирского края, обладающего огромными природными ресурсами, анализировали возможности строительства здесь электростанций, линий электропередач, электрификации промышленности и сельского хозяйства. Вскоре после съезда в Ленинграде прошло совещание по разработке гидротехнических сооружений в Сибири, после чего начались крупные исследования по Иртышу и Оби с целью использования их для нужд энергетики и ирригации. Тогда же впервые заговорили и о возможности сооружения Новосибирской ГЭС мощностью 500-600 тысяч киловатт.

На волне этого энтузиазма разворачивалось строительство Левобережной ГРЭС. Однако средств, как всегда, катастрофически не хватало. Например, на строительство градири требовалось около 15 тонн гвоздей, а денег на их покупку не было. Тогда техник Шемелинин решил сконструировать машину для выделки гвоздей из металлического утиля. Сначала ему не верили, многие даже подсмеивались над изобретателем. Но машина заработала и в самом деле стала делать гвозди — в первую же смену станок выработал 400 килограммов гвоздей.

Осенью 1933 года в ходе поездки по Западной Сибири на стройке побывал нарком промышленности страны С. Орджоникидзе. По его распоряжению ГРЭС впервые получила значительные фонды железа и цемента.

Не хватало на стройке и рабочих рук. По-разному выходили из положения. В памяти одного из участников строительства А. Облонского сохранился такой случай: *«Идет партсобрание. На нем присутствует весь актив строительства — человек шестьдесят. Вдруг телефонный звонок. Кто-то сообщает, что на площадку прибыл цемент. После собрания Гарتمان просит всех на минутку задержаться.*

— Есть предложение, — говорит он и улыбается. — Так как у нас нет рабочих-грузчиков, предлагаю всем коллективом пойти выгружать цемент.

Предложение голосовать не пришлось. Цемент был выгружен к трем часам ночи».

Осенью 1933 года, когда заканчивались бетонные работы, встал вопрос — удастся ли до наступления зимы закрыть здание. Рабочих-строителей не хватало. Тогда собрание инженерно-технических работников принимает решение — всем включиться в строительство, вплоть до земляных и мелких бетонных работ. Вечерами, после окончания своего рабочего дня, наскоро перекусив, все ИТРовцы шли на стройку — гнули арматуру, рубили железо, носили его на леса, укладывали опалубку. Работа шла до самого утра, и с каждой ночью все выше и выше поднимались по растущим стенам главного корпуса лучи прожекторов, освещавших рабочую площадку.

Возникали трудности и другого рода. На втором участке строительства нужно было заложить основание углеразгрузочной эстакады. Едва выкопали котлован, как его стали заполнять грунтовые воды. День и ночь с помощью трех насосов пытались их откачать, но приток не прекращался. Что делать? Отодвинуть работы на зиму, когда грунт промерзнет? Но тогда сооружение эстакады отодвинется на полгода, будут сорваны сроки пуска всей станции. На выручку пришла Елена Мещерякова — молодой инженер. Она предложила искусственно понизить уровень грунтовых вод. Метод, который она предложила, выглядел рискованным, но был все же принят.

Шесть дней kloкотал котлован. Грунт поднимали транспортерами. Насосы успевали откачивать весь приток воды. Расчет оказался верным. Углеразгрузочная эстакада была построена в срок.

Оригинальная инженерная мысль сыграла решающую роль и при строительстве другой важной части станции — градирни. Дело осложнялось тем, что сооружение подобного рода было в Советском Союзе вторым по счету, опыта по его возведению почти не имелось. На станции объявили конкурс на лучший метод производства работ. Из 10 представленных проектов первую премию получил проект прораба Семенова. Он заключался в следующем: коренные леса отвергались, рабочие должны были подниматься по башне вверх с помощью механизмов, называемых ползунками, которые служили основой для подвесных лесов. Эта конструкция требовала всего 25 кубометров пиломатериалов, позволяла обойтись меньшим количеством рабочих и обеспечивала довольно высокую скорость подъема. Однако первый пробный подъем не дал желаемого результата. 48 рабочих разместились на специальных кольцах, но механизм не сдвинулся с места. Несколько дней шла работа над устрани-

нием дефектов, работали круглые сутки. И, наконец, бригада Макарова и Бакуменко возобновила подъем. Упорство и энергия победили.

Несмотря на суровые сибирские морозы, доходящие до минус 40 градусов, зимой 1933 года удалось закончить все основные железобетонные работы на главном корпусе станции и ряде вспомогательных сооружений. В июне 1934 года приступили к монтажным работам.

И здесь не обошлось без нестандартных решений. Чтобы монтировать турбину, необходим специальный мостовой кран. Договор на его поставку заключили с Уральским заводом, но тот к назначенному сроку своего обязательства не выполнил. Срок окончания строительства снова оказался под угрозой срыва. Инженеры и специалисты, обсудив обстановку, решили монтировать турбину без крана. Руководил этими работами инженер Тоблер. Отдельные части механизма вносили в машинный зал на руках, остальные вкатывали по балкам. По самому залу части турбины передвигали на специально оборудованных санях, установленных на деревянные катки. Помостом для катков служил специальный настил из шпал. После каждого подъема домкратом отдельной части настилы разбирались, а потом их собирали вновь. Неимоверно тяжелым трудом турбина была поставлена на свое место и смонтирована.

«Левобережная ГРЭС к началу нынешнего года плелась в хвосте двенадцати других пусковых ГРЭС Союза, но в результате исключительных усилий коллектива строителей и монтажников и большой помощи краевых и городских партийных и советских организаций мы резко усилили темпы работы...», — писал Б. И. Гартман в 1935 году. — ...Монтаж всего оборудования осуществлен без иностранной консультации — руками молодых советских рабочих и инженеров. Мы не только без большой затяжки достаточно удовлетворительно построили и смонтировали нашу станцию, но и сэкономили стране против плана 1760 тысяч рублей, потратив на ГРЭС 32417 рублей... Через три месяца после вступления в пусковую период мы начнем бесперебойно отпускать городу энергию и дадим ее до конца года не менее 6-7 миллионов киловатт.»

Но впереди был еще один ответственный момент — испытание оборудования.

«Люди измотались, люди не спали несколько дней, люди ходили вяло, экономя сил, стараясь не говорить, — писал в своих воспоминаниях В. Мрачковский. — Кабинет Гартмана превращен в штаб-квартиру. На диванах вместо подушек куча

газет. Телефон трещит непрерывно. Из города звонят жены, волнуются — где мужья, что с ними? Они пятеро суток не были дома».

4 ноября провели испытание генератора — он работал безупречно. В этот же день Левобережная ГРЭС дала городу первый ток, а на следующий день на торжественном пленуме горсовета, посвященном 18-летию Великого Октября, строители рапортовали об успешной сдаче в эксплуатацию новой мощной станции. Кроме того, на левом берегу ими были построены новые жилые дома, клуб, школа, столовая. Начальника управления строительством Б.И. Гартмана распоряжением по народному комиссариату тяжелой промышленности наградили за труд личным легковым автомобилем. Первым директором станции стал Александр Осипович Дробышев.

К 1 июля 1936 года на ТЭЦ-2 вступили в строй действующих два котла производительностью 110 т/ч. и она была полностью запущена в промышленную эксплуатацию. Через три года вышла на полную мощность — 24000 киловатт. Встал вопрос о строительстве ее второй очереди, и Совет народных комиссаров СССР утвердил проектное задание по увеличению мощности станции до 49000 киловатт.

Но вводить эти мощности предстояло уже другим людям. Гартман в апреле 1938 года был арестован, объявлен врагом народа и постановлением тройки УНКВД Новосибирской области от 17 октября 1938 года приговорен к высшей мере наказания — расстрелу. Через три дня приговор был приведен в исполнение, и сегодня даже неизвестно место захоронения человека, которому Новосибирск во многом обязан появлением ГРЭС, давшей мощный толчок развитию города. В 1958 году определением военного трибунала Сибирского военного округа Гартман был реабилитирован за отсутствием состава преступления.

* * *

«Наступил 1940 год. Нагрузки росли. Вступил в строй завод им. Чкалова, набирал мощность и завод № 179 («Сибкомбайн»). При остановке единственного турбогенератора на ТЭЦ-2, приходилось ограничивать потребление электроэнергии в городе более чем на 50 процентов. ТЭЦ-1 не могла покрыть даже этой нагрузки, — вспоминает бывший управляющий «Запсибэнерго» Н.Ф. Воронков. — К тому же, оборудование ТЭЦ-2 нередко нас подводило: то останавливался котел из-за зашлаковки экранных труб, то подплавлился упорный подшипник на турбине».

Грянувшая война заставила ускорить темпы монтажа второго турбогенератора.

На второй день войны, 23 июня 1941 года прошел многочисленный митинг. Рабочий день был увеличен на три часа, весь персонал стал работать под лозунгом «Все для фронта, все для победы!».

В городе, куда с первых месяцев войны стали прибывать эшелоны с оборудованием заводов, эвакуированных из западной части страны, росли новые промышленные предприятия. Это требовало увеличения энергетической мощности и технологического пара. Надо было форсировать работы по вводу турбогенератора № 2 и котла № 3. *«Но дела на монтаже шли не так, как бы хотелось, — отмечает Н.Ф. Воронков. — Задерживалась поставка оборудования. Но, несмотря на трудности, уже в августе 1941 года турбогенератор № 2 был введен в строй.»*

Перед этим все мы, руководящие работники, да и многие рабочие трое суток не только не покидали рабочих мест, не ложились спать. Иногда по часу-два дремали, сидя на стульях. К пуску начали готовиться с утра. Турбину развернули, прогрели. Я, Макушкин (главный инженер «Запсибэнерго») и Хазовский из машинного зала перешли на пульт управления, где в это время был Хомутов — наш самый лучший релейщик и специалист по синхронизации. До крайности уставшие, мы с огромным напряжением следили за синхронизацией. И когда машина вошла в синхронизм и приняла на себя первую нагрузку, у всех нас как будто бы свалилась гора с плеч».

С вводом в строй второго турбогенератора мощность станции достигла 49000 киловатт. Поскольку эта турбина имела теплофикационный отбор пара, это позволило станции начать отпуск тепла для отопления квартир левобережной части города. Через два месяца, в ноябре, введен третий котел производительностью 120/150 т/ч.

В первые годы войны на ТЭЦ-2 легла основная нагрузка по обеспечению Новосибирска энергией. Она работала практически без перерыва, даже в летние месяцы. За годы войны более половины персонала ТЭЦ ушло на фронт. Их места занимали женщины, пожилые люди, подростки. На станции открылись курсы всеобщего, где без отрыва от производства учились и те, кто мог быть призван на фронт, и те, кому предстояло их заменить. На базе механических мастерских был создан спеццех, который производил продукцию для нужд фронта. На станции регулярно проводились субботники, заработки от которых отчислялись в фонд обороны, проводился сбор средств на стро-

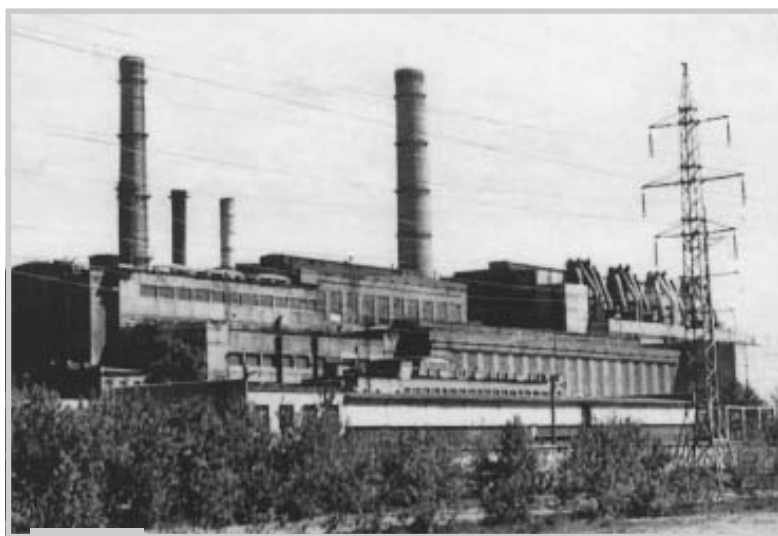
ительство авиаэскадрильи, собирали вещи и теплую одежду бойцам действующей армии. На базе отходов котельного цеха был налажен выпуск шлакобетона, который использовался на строительных работах как самой ТЭЦ, так и предприятий города. Из отходов химцеха изготавливали зубной порошок под названием «Пробуждение».

Обеспечивать питания работников станции помогало подсобное хозяйство с молочной фермой на 45 коров и свинофермой на 400 голов.

Несмотря на то, что главной задачей было выработать как можно больше энергии, удавалось в эти годы и кое-что сделать для автоматизации производства. Была автоматизирована водонасосная станция, сделана автоматическая блокировка трансформаторов для собственных нужд станции, создана автоматика включения резервных питательных, циркулярных насосов, внедрены муфельные горелки зажигания факела.

В годы войны за высокие показатели в работе коллективу ТЭЦ-2 девять раз присуждалось переходящее Красное знамя Государственного комитета обороны СССР. Сто два сотрудника станции были награждены орденами и медалями.

В 1945 году на ТЭЦ произошла крупная авария, из-за которой станцию пришлось полностью остановить. Разрушилась башня пересыпки топлива в служебный корпус. Благодаря оперативному и грамотному решению специалистов энер-



Главный корпус Новосибирской ТЭЦ-2. 1970 г.

госистемы и «Сибэнергомонтажа», которые предложили смонтировать временную схему подачи топлива непосредственно к мельницам котлов с помощью транспортных транспортеров, менее чем через сутки станция вновь заработала с полной нагрузкой.

Поскольку в годы войны промышленный потенциал Новосибирска значительно вырос, город по-прежнему продолжал испытывать дефицит энергии. 6 августа 1954 года Совет Министров СССР утвердил проектное задание на строительство третьей очереди ТЭЦ-2, предусматривающее установку трех котлов высокого давления и трех турбин мощностью по 25000 киловатт каждая. Первый турбогенератор — № 4 — вошел в строй в сентябре 1958 года. Менее чем через год были введены турбоагрегат № 5 и котел № 6 паропроизводительностью 170 т/ч. Мощность станции достигла 124000 киловатт.

Расширение мощностей ТЭЦ продолжалось также в 60-е и 70-е годы. Параллельно шла ее модернизация. В этот период мощность станции увеличилась более чем в два раза. К 1970 году, когда завершился монтаж оборудования четвертой очереди, начавшийся в 1962 году, мощность ТЭЦ-2 возросла до 330 мегаватт.

В начале 1980-х был взят курс на газификацию. На станции были построены газопроводы, газорегуляторный пункт, котлы переводились на сжигание газа. Однако доминирующим топливом все же до сих пор остается уголь.

За 65 лет существования ТЭЦ-2 производство энергии выросло здесь с 90 миллионов киловатт/часов в год до 1724 миллионов. Отпуск тепла увеличился с 20 тысяч Гкал до 2189 тысяч.

Как и для всей промышленности и энергетики кризисными для станции оказались 1990-е годы. В это время все усилия коллектива направлялись на обеспечение бесперебойной работы оборудования.

Начало нового столетия стало для ТЭЦ-2 началом нового этапа ее развития.

Летом 2003 года развернулись работы по наращиванию дамбы золоотвала станции. В результате емкость искусственного озера существенно увеличилась. А конец декабря 2003 года ознаменовался вводом на станции нового объекта — вошла в строй уникальная установка для обессоливания воды, так называемого обратного осмоса.

Специалисты хорошо знают, насколько важное значение имеет для теплоэлектростанции качество используемой в про-

изводстве воды. До сих пор для химводоочистки здесь использовалась технология образца 1952 года. Мало того, что она очень трудоемка, главное, что очистка воды при этом не отвечала современным требованиям, в ней оставалось много примесей, вредных для «здоровья» и работы энергетического оборудования. В трубах образовывалась коррозия, и они быстро выходили из строя, на поверхности котлов возникали солевые заносы, из-за которых повышался расход топлива на их нагрев, а турбины теряли 20 процентов мощности.

— *Теперь положение изменится,* — отмечает главный инженер станции Игорь Иванович Калинин. — *Качество воды стало в два раза выше. Вдвое сокращаются и производственные издержки. Как показали расчеты, проект окупится уже через несколько месяцев. Благодаря новому оборудованию улучшается экологическая ситуация, существенно облегчается труд операторов водоочистки на ТЭЦ.*

Трудный путь, длинною в... 500 мегаватт

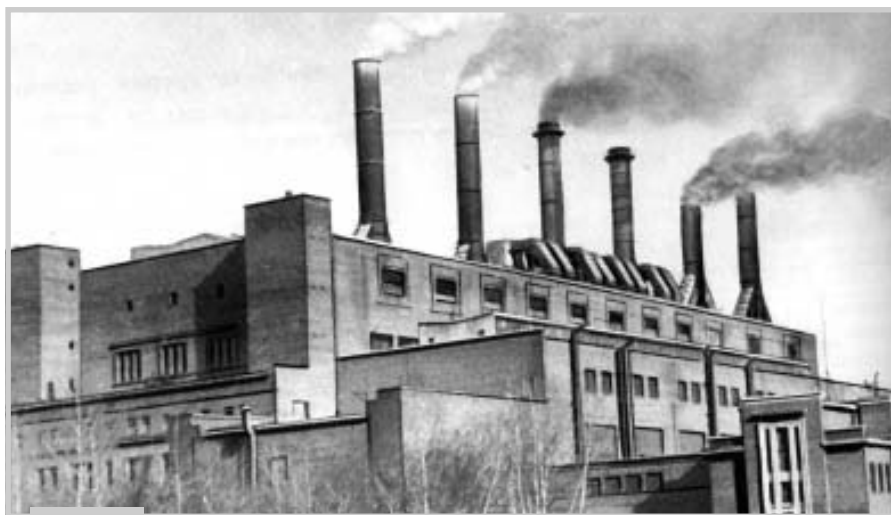
27 сентября 1942 года в Новосибирске состоялся митинг в честь пуска первого агрегата новой теплоэлектростанции. Строителям было чем гордиться — всего за девять месяцев удалось смонтировать оборудование, поступившее в город из западной части страны, где полыхал огонь войны. Радовались важному событию и на других предприятиях — десяткам эвакуированных заводов, как воздух нужно было электричество и тепло, чтобы бесперебойно производить продукцию для фронта. ТЭЦ комбината «Сибкомбайн» смягчала жесткий режим ограничения подачи электричества.

Решение Правительства СССР о строительстве в составе комбината «Сибкомбайн» ТЭЦ мощностью 50 тысяч киловатт было принято еще в мае 1933 года. Однако лишь через шесть лет, в декабре 1939 года в левобережной части Новосибирска, недалеко от ТЭЦ-2 начали рыть котлован под фундамент новой станции. По проекту предусматривалось установить здесь одну турбину мощностью 25 тысяч киловатт для отопления и другую такой же мощности — для снабжения предприятия технологическим паром. Однако война внесла свои коррективы. Поставки оборудования с заводов европейской части страны по плановым заказам стали невозможными. Поэтому кроме турбины, двух

котлов и некоторого вспомогательного оборудования, полученных до войны, все остальное комплектовалось за счет того, что эвакуировалось с Запада: с Каменской ТЭЦ Донбасса, Каширской ГРЭС, Харькова, Ростова...

Вместе с оборудованием прибывали на сибирскую землю и тысячи людей. Как вспоминали ветераны, работа на стройке не затихала ни на минуту, в любой мороз и пургу. Уже в августе 1942 года был в основном закончен монтаж первых агрегатов котла и турбины.

Начались наладка и опробование оборудования. Первые же испытания показали, что топка котла работает неустойчиво, факел огня в ней постоянно обрывался и становился устойчивым только при подсвечивании мазутными форсунками. Но мазут для электростанций в военное время выделялся ограниченно, его приходилось беречь для растопок. Пришлось срочно, на ходу, принимать новые инженерные решения. Увеличили поверхности зажигательных поясов на экранах топки, дополнительно в топочной камере смонтировали муфельные горелки. Были и другие неполадки: в топливном цехе успели смонтировать только одну из двух линий транспортеров топливоподачи, на котле имелась лишь одна пылесистема, в электроцехе из двух трансформаторов смонтировали всего один. *«В обычных условиях о пуске в работу новой электростанции с таким перечнем отступлений и недоделок, конечно, не могло быть и речи. Но эта электростанция срочно требо-*



ТЭЦ-3. I-III очереди

валаась в работу, нужна была электроэнергия для выполнения заданий по обеспечению нужд фронта», — писал в своих воспоминаниях один из руководителей энергосистемы В.А.Комиссаров.

В 1942 году ТЭЦ-3 была включена в работу и до конца года успела выработать 38643 млн. кВт/час электроэнергии. С декабря 1942 года после окончания монтажа теплофикационной установки турбины № 2 она начала вырабатывать тепло для нужд цехов завода.

Но, несмотря на ввод в строй новых мощностей на ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3, рост потребления электроэнергии продолжал опережать объемы ее выработки. Предприятия Новосибирска быстро наращивали темпы производства продукции для нужд войны. В этих условиях важнейшей задачей энергетиков было увеличение мощностей на новой станции. В октябре 1943 года здесь запустили второй турбогенератор мощностью 25 тысяч киловатт. Это позволило включить в работу прокатный стан Новосибирского металлургического завода. За 1943 год ТЭЦ-3 выработала 185 млн кВт/час электроэнергии — в пять раз больше, чем в 1942 году. За хорошие показатели в работе коллективу было присуждено переходящее Красное знамя Государственного комитета обороны.

Мощность ТЭЦ-3 достигла 50 тысяч киловатт, а мощность всех новосибирских электростанций составляла уже 110 тысяч киловатт. Однако электроэнергии городу по-прежнему не хватало. Потребление электричества в быту было полностью запрещено, за исключением освещения. Согласно решению Новосибирского горисполкома устанавливались следующие нормы электроосвещения: для жилых помещений: 1 лампа 16 ватт для комнат площадью 15 квадратных метров, 1 лампа 25 ватт для комнат до 30 метров. Но и для промышленных предприятий на подачу энергии на нужды производства действовал строгий лимит. Ограничивался им и расход электричества на освещение: полагалось всего 2,5 ватт на 1 метр производственной площади. Это в 20-30 раз меньше современных санитарных норм. В 1943 году в Новосибирске, как и по всей стране, было организовано соревнование предприятий за экономию электроэнергии. Победителям ежеквартально присуждались премии.

В этих условиях для проведения ремонта оборудования на ТЭЦ отпускались крайне сжатые сроки. Дело усложнялось еще и тем, что и на второй, и на третьей ТЭЦ практически отсутствовали ремонтные службы, не было достаточного мате-

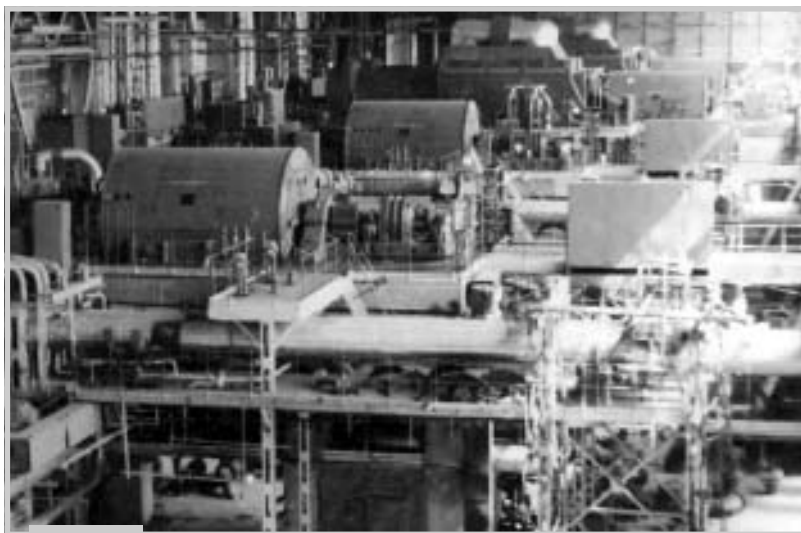
риально-технического обеспечения, не хватало кадров. К ремонтным работам привлекались рабочие с других новосибирских предприятий. Поэтому в период капитальных ремонтов на станциях вводилось казарменное положение. Рабочие и инженеры находились на станции круглосуточно: здесь ночевали, получали дополнительное питание.

Половина персонала станции состояла в те годы из женщин, заменивших своих ушедших на фронт мужей.

Пополнение рабочими кадрами шло за счет молодежи, оканчивающей ремесленные училища, в том числе и организованного в 1934 году ФЗУ по подготовке кадров для энергетики. Приходили и выпускники вузов. Ядром коллективов новых новосибирских станций стали работники, эвакуированные с Харьковских электростанций и Каменской ТЭЦ.

Острейшей проблемой было топливо. Лимиты на уголь выделялись, но получить его было очень сложно. Представители электростанций сами выезжали на шахты Кузбасса, в места погрузки угля, следили за продвижением маршрутов, а то и сопровождали эшелоны с углем. Задержки с подходом топлива грозили остановкой не только самих станций, но и заводов, которые она питала энергией. Нередко уголь подавался в котельные цеха прямо с колес.

Все эти военные годы не прекращались работы по увеличению мощностей энергосистемы. В мае 1944 года на ТЭЦ-3 был введен котел № 2 паропроизводительностью 200 т/ч.



В машинном зале ТЭЦ-3

После войны ТЭЦ-3 решили расширять. В 1946 году Северо-Западное отделение треста «Теплоэнергопроект» выполнило проект по увеличению ее мощности до 150 тысяч киловатт. В 1948 году здесь смонтирован и введен в строй действующих турбогенератор № 3 мощностью 50 тысяч киловатт — в то время самый мощный в новосибирской энергосистеме. А в это время уже разрабатывался проект третьей очереди ТЭЦ, предусматривающий увеличение мощности станции до 183 тысяч киловатт за счет монтажа еще четырех котлов и двух турбогенераторов. К 1955 году этот проект был полностью реализован. Станция стала одной из самых мощных и надежных в городе.

Однако через 14 лет здесь разворачивается новое, беспрецедентное по своим масштабам строительство. Предстояло возвести новый корпус, смонтировать и освоить принципиально новое отечественное оборудование, рассчитанное на сжигание непростого по своим характеристикам низкосортного топлива — бурых углей Канско-Ачинского месторождения. Мощность ТЭЦ-3 предстояло увеличить до 550 тысяч киловатт.

В течение четырех лет здесь были смонтированы и включены в работу 8 новых мощных котлов, семь турбогенераторов, установка обессоливания воды, установка подпитки теплосети и много другого оборудования. В 1976 году мощность станции достигла запланированного рубежа.

В 1990—1992 годах турбогенератор № 3 и два котлоагрегата, установленные в годы войны, по причине их физического и морального износа были демонтированы, и мощность станции несколько понизилась. Но в 2004 году будет проведена реконструкция, и мощность ТЭЦ-3 возрастет.

Киловатты счет любят

Грандиозные планы развития энергетики, строительства новых электростанций, рост протяженности электросетей, появление первых теплопроводов диктовали необходимость создания в энергосистеме специального подразделения для работы с потребителями, организации сбыта энергии и контроля за ее использованием. С этой целью 1 февраля 1937 года в Новосибирске был учрежден «Энергонадзор».

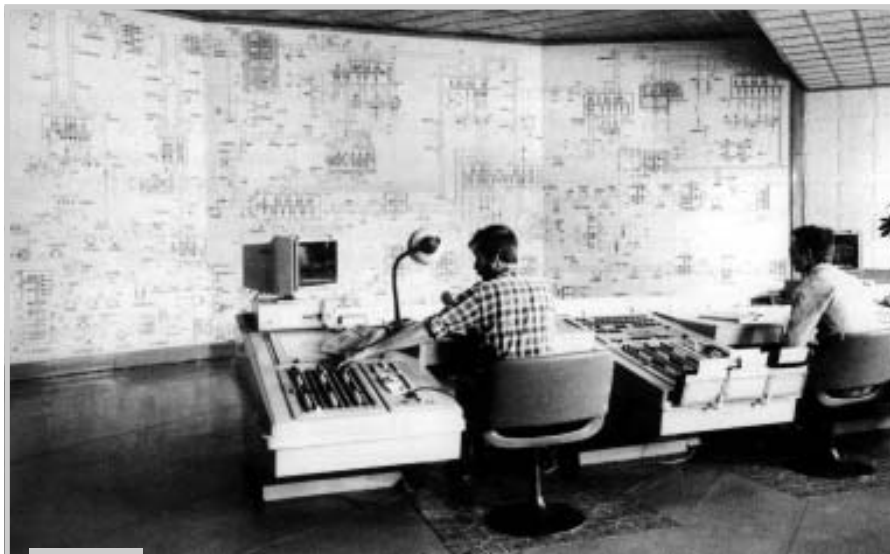
На первых порах он состоял из группы по работе с абонентами, фабрично-заводской инспекции и лаборатории по ре-

монтажу электросчетчиков. В коллективе числилось всего 28 человек, а когда началась война, и того меньше. 19 сотрудников «Энергонадзора» сражались на фронтах Отечественной.

Если перед войной крупных промышленных потребителей энергии в Новосибирске насчитывалось не так много: фабрика им. ЦК профсоюза швейников, заводы «Сибкомбайн», «Труд» и металлургический завод, то после ее окончания количество потребителей увеличилось в несколько раз.

В 1948 году директором «Энергонадзора» назначается Павел Николаевич Фукс. В Новониколаевск он приехал еще в 1921 году, проучившись четыре года в Томском политехническом институте. Успел поработать даже на первой дизельной электростанции города. Принимал участие в строительстве ТЭЦ-1, затем в строительстве Левобережной ГРЭС, а когда ее запустили в строй, остался там работать дежурным инженером. Около десяти лет возглавлял электроцех станции, затем работал главным диспетчером «Запсибэнерго». В годы его руководства «Энергонадзором» (в 1966 году он трагически погиб при исполнении служебных обязанностей) организация значительно выросла и окрепла.

С ростом промышленного производства, жилищного строительства, началом электрификации железной дороги, увеличением протяженности линий электропередач и тепловых сетей, увеличивался и объем работы «Энергонадзора». В начале 1970-х, когда дефицит энергии заставлял экономить каж-



Диспетчерский щит новосибирской энергосистемы

дый киловатт, Новосибирский «Энергонадзор» в числе первых в стране начал внедрять на предприятиях-потребителях энергии информационно-измерительные системы учета и суммирования расхода энергии, а также автоматизированные системы обработки информации электропотребления на ЭВМ. Одним из активных инициаторов и организаторов этой работы был главный инженер Б.Н. Рубцов.

Работа коллектива многократно отмечалась грамотами и переходящими Красными знаменами Министерства энергетики СССР и ЦК профсоюза рабочих электростанций и электротехнической промышленности. Здесь работали такие опытные специалисты, как начальник Приобского отделения В.М. Белов, слесарь-электрик А.А. Аникина. За многолетний добросовестный труд 8 сотрудников были награждены орденами и медалями, 17 удостоены почетных званий — Заслуженных и Почетных энергетиков, Отличников энергетики.

В 1980 году кроме задач по сбыту энергии, эксплуатации и ремонту электросчетчиков, контролю режимов энергопотребления на предприятие были возложены функции государственного энергетического надзора за безопасной эксплуатацией электроустановок потребителей. От этих функций «Энергонадзор» был освобожден лишь в 1996 году, после того как «Новосибирскэнерго» превратилось в акционерное общество, а «Энергонадзор» — в «Энергосбыт».

С сентября 2003 года филиал «Энергосбыт» ОАО «Новосибирскэнерго» преобразован в ЗАО «Новосибирскэнерго-сбыт».

Последние десятилетия стали для предприятия новым этапом динамичного развития.

В эти годы совершенствуется организационная структура предприятия, в него вливаются молодые образованные кадры, идет освоение маркетинга, финансового менеджмента. Экономика страны, взявшая курс на развитие рыночных отношений, заставляет повышать дисциплину платежей и договорных обязательств с потребителями энергии. Даже в условиях экономического спада во всех отраслях экономики, взаимных неплатежей и, как следствие, снижения энергопотребления, «Энергосбыту» удавалось увеличивать реализацию электрической и тепловой энергии. За счет собственных средств не только ремонтируется, но и обновляется энергетическое оборудование, внедряются новые автоматизированные системы контроля и учета энергии, ведется строительство. В 2003 году предприятие переехало в новое просторное современное здание в центре Новосибирска.

«Скорая помощь» для ТЭЦ

В годы войны, когда новые новосибирские ТЭЦ, едва успев войти в строй, тут же начинали работать на победу, а плановые поставки запасных частей с заводов-изготовителей энергооборудования были просто невозможны, в недрах «Новосибирскэнерго» родился собственный механический завод. Он организовался в 1943 году на базе ремонтно-механического цеха ТЭЦ-2. В двух производственных корпусах разместились токарные, фрезерные и другие станки, два прессы, кузница. Трудилось здесь 150 человек, главной задачей которых было в сжатые сроки изготавливать самые разнообразные запасные части, необходимые для ремонтных работ на ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3. Этот труд требовал высокой квалификации, технических знаний, смекалки.

Чем мощнее становилась новосибирская энергетика, чем больше вводилось в строй турбин, котлов, другого оборудования, тем больше росли нагрузки на механический завод. Через несколько лет он уже перестал отвечать своему названию, поскольку кроме механических здесь производились электротехнические, литейные и многие другие работы. Поэтому 27 августа 1953 года приказом «Новосибирскэнерго» завод преобразуется в «Производственно-ремонтное предприятие». Началась новая страница его истории.

В 1953 году завершилось строительство еще одного заводского корпуса — в нем разместился новый литейный участок. Улучшалась производственная база и других цехов, рос коллектив.

С появлением в городе ТЭЦ-4, Новосибирской ГЭС производственно-ремонтное предприятие «Новоси-



бирскэнерго» выросло более чем вдвое. Изменилась и его структура. Теперь в его составе действовали четыре основных цеха — котельный, турбинный, электрический и ремонтно-механический, в который входил и литейный участок. Кроме того, охватывая централизованным ремонтом котельные, турбинные и электрические цеха электростанций, ПРП имел свои производственные участки на каждой станции.

В 1970 году принимается решение вместо котельного, турбинного и электрического цехов создать цехи централизованного ремонта тепломеханического оборудования (ЦЦР) на ТЭЦ-2, ТЭЦ-3, ТЭЦ-4, а также цех внешних работ (ЦВР). Ремонтно-механический цех остался без изменения. В пяти цехах предприятия работало 680 человек. В эти годы предприятие возглавлял М.Е. Степанов. Он проработал директором 21 год, много сделал для усовершенствования организации ремонта электрооборудования, заложил основы для расширения производственной базы ПРП.

Через 15 лет, в 1985 году, ПРП ждали новые структурные изменения. На трех ТЭЦ «Новосибирскэнерго» создаются свои цеха централизованного ремонта, в которые перешли половина работников ПРП. Туда же перешли и часть производственных помещений, оборудование, транспорт, инструмент.

Однако жизнь доказала высокую востребованность структуры тех производств, которые имелись ранее. Поэтому через семь лет все цехи ПРП снова были увеличены, укреплены новыми кадрами, в основном за счет специалистов «Сибэнергоремонта».

В 1994 году в составе предприятия появляются еще два новых цеха — цех по тепловой изоляции и обмуровке и монтажный цех. Численность коллектива ПРП достигает 1500 человек. Возглавивший в 1996 году предприятие Г.Г. Силатьев, до этого восемь лет проработавший здесь главным инженером, продолжая традицию своих предшественников, ведет работы по увеличению производственной базы и техническому перевооружению.

Производственно-ремонтное предприятие «Новосибирскэнерго» сегодня одно из самых мощных в отрасли. В 2002 году оно получило статус самостоятельного предприятия. По объемам ремонтных работ уступает лишь подобным предприятиям «Мосэнерго» и «Уралэнерго». В 2003 году в его состав входят восемь цехов, в подразделениях, в том числе и действующих на всех электростанциях города, трудится 2,5 тысячи

человек. В большинстве своем это высококлассные специалисты, имеющие богатый опыт работы не только в родном городе и в соседних регионах, но и в других странах — Ираке, Монголии, Казахстане. Занимаясь в основном планово-профилактическим ремонтом и модернизацией оборудования, они способны в любой момент оперативно устранить неполадки в работе различных узлов энергосистемы.

Есть в ПРП и свое производственно-конструкторское бюро, которое разрабатывает новые технологии, ведет научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. С помощью его разработок впервые удалось произвести удаление трещин в роторах турбин. Новосибирск стал единственным за Уралом городом, где провели вибрационное исследование оборудования станций.

Сегодня производственно-ремонтное предприятие вносит большой вклад в обеспечение безаварийной работы энергосистемы области.

Потоки электричества нуждаются в часовых

На заре XX века, как только заработала в Новониколаевске первая городская электростанция, на улицах города появились линии электропередачи. Протяженность линий была невелика, всего несколько километров.

К началу 1920-х годов электрические сети охватывали лишь часть Красного проспекта и центральную часть города. Но с пуском турбин ТЭЦ-1, а затем и ТЭЦ-2 электрификация города стала развиваться бурными темпами. Все более активными потребителями электричества становятся предприятия.

В начале 1933 года цех сетей ТЭЦ-1 был преобразован в самостоятельное производственное предприятие — управление электросетей Новосибирского энергокомбината. Под его контролем в ту пору оказались 81 километр воздушных электролиний, 69 километров — кабельных, 47 трансформаторных подстанций общей мощностью 3715 кВт. После того, как начала выдавать свой первый ток ТЭЦ-2, в РЭУ «Запсибэнерго» было организовано «Новосибирское объединенное управление строительства и эксплуатации Правобережной ГРЭС, Левобережной ТЭЦ и электросетей». А в 1933 году по решению Наркомтяжпрома, оно стало структурным подразделением Новосибир-

ского энергетического комбината. Именно эту дату — 21 мая 1933 года — новосибирские сетевики считают днем рождения своего предприятия — «Управления электросетей».

В начале тридцатых годов в Новосибирске строилось и расширялось много промышленных объектов: «Сибсельмаш», Завод горного оборудования (им. Чкалова), заводы «Труд», «Большевик», кожевенный комбинат, лесозаводы, речпорт, элеватор, мелькомбинат и другие. Для всех для них жизненно необходимым было надежное, бесперебойное энергообеспечение. В 1934 году вошла в строй тяговая подстанция на улице Мичурина, и электричество стало не только освещать город, питать предприятия и жилые кварталы, но и обеспечивать движение трамваев.

В 1937 году из состава электросетей выделилось предприятие «Энергосбыт». Годом позже организована электролаборатория и впервые проведено испытание 80 процентов кабельных линий. В начале 40-х годов создана оперативная служба электросетей.

В предвоенные годы активно шло и строительство линий электропередачи, а также районных подстанций напряжением 35 кВ для создания дополнительных источников питания сети и подачи электроэнергии на окраины города и в пригородные районы. В 1937 году ввели в эксплуатацию первую в Новосибирске распределительную подстанцию «Центральная», в мае 1941 года — вторую подстанцию — «Октябрьская» с мощными трансформаторами, а также потребительские подстанции Чкаловская, Обувная, Инская, Стрелочная и питающие их линии электропередачи от ТЭЦ-1.

«Строительство этих объектов начиналось и велось по еще не «остывшим» чертежам нашего отдела, — вспоминает



Электросети

старший инженер-механик проектного отдела управления электрических сетей А.А. Катанухин. — *С особыми трудностями мы столкнулись при проектировании воздушного перехода ЛЭП ТЭЦ-2 — ТЭЦ-1 по железнодорожному мосту. Железнодорожники встретили этот вариант в штыки. При согласовании технических условий они выдвинули миллион всяческих требований и оговорок, среди которых были и такие: «проектирование вести в помещении технического отдела управления железной дороги и только в рабочее время, никакой документации из помещения не выносить».*

Не меньше возражений появилось и при включении этого перехода в эксплуатацию. К железнодорожникам присоединились связисты, которые боялись влияния высоковольтной линии на коммуникации связи, проложенные по тому же железнодорожному мосту. Не доверяя инженерному расчету, они потребовали проверки ЛЭП на работу связи опытным путем. Для проведения эксперимента была создана комиссия из представителей энергосистемы, железнодорожников и связистов.

«Насколько пристрастны были противники прокладки перехода, свидетельствует «недоразумение, происшедшее в ходе испытаний, — отмечает А.А. Катанухин. — После первого подъема напряжения на щит управления поступило сообщение, что результаты замеров вызывают тревогу, после второго — что замеры «угрожающие». С третьим подъемом напряжения произошла заминка, после которой было заявлено, что положение катастрофическое и эксплуатация ЛЭП недопустима. Как выяснилось чуть позже, третьего замера не было вовсе. В дальнейшем испытание прошло нормально, было установлено: совместная эксплуатация ЛЭП и линии связи возможна».

К моменту пуска ТЭЦ-2 первая в Новосибирске линия электропередачи напряжением 35 кВ для последующего ее соединения с ТЭЦ-1 была проложена. Первый участок линии длиной 1,25 км проходил по железнодорожному мосту, второй — в виде двухцепной воздушки по пойме реки и болоту. Но в ходе эксплуатации линия то и дело выходила из строя. Опоры ЛЭП и пасынки были сделаны из непропитанной древесины, слабо закреплены. Зимой, когда почва промерзала, они перекашивались, иногда и заваливались. Переключательный пункт располагался на открытом холме и во время грозы постоянно повреждался, так как не был оснащен грозозащитой. После того, как на нем установили молниеотводы и тиритовые разрядники, аварийные ситуации стали происходить значительно реже.

Немало хлопот доставлял кабель, проложенный по железнодорожному мосту: от вибрации ферм при прохождении поездов разрушалась его свинцовая оболочка, и влага, попадая через трещины внутрь, вызывала короткие замыкания. Чтобы повреждения кабеля не вызывало перебоя в энергоснабжении города, была проложена вторая, резервная нитка. Для обслуживания этой кабельной линии создается специальная бригада, возглавил которую мастер Н.И. Буданов. В то время она единственная во всей Сибири способна была монтировать муфты 35 кВ и потому нередко выезжала для оказания помощи на ликвидации аварий в другие города. Н.И. Буданов, хотя и имел три класса образования, был виртуозом своего дела, ему поручались самые сложные работы. За свой труд он награжден орденом Красной Звезды и орденом Трудового Красного Знамени.

После пуска ТЭЦ-2 электроснабжение в городе несколько улучшилось. Больше внимания стало уделяться развитию электросетевого хозяйства, повышению надежности электроснабжения потребителей. Перед началом войны утверждаются единые правила технической эксплуатации электрических станций и сетей. Поскольку в новосибирской электросети имелось немало отступлений от этих правил и норм, необходимо было сооружать новые линии, строить трансформаторные пункты. Но трансформаторов выделялось городу очень мало. В конце концов, производство трансформаторов удалось наладить своими силами.

Война заставила отложить работы по усовершенствованию электросетевого хозяйства Новосибирска до лучших времен. Нагрузка на энергосистему, начавшая резко расти по мере прибытия в город все большего количества эвакуируемых с западной части страны производств, вновь ставила на первое место задачу увеличения мощностей.

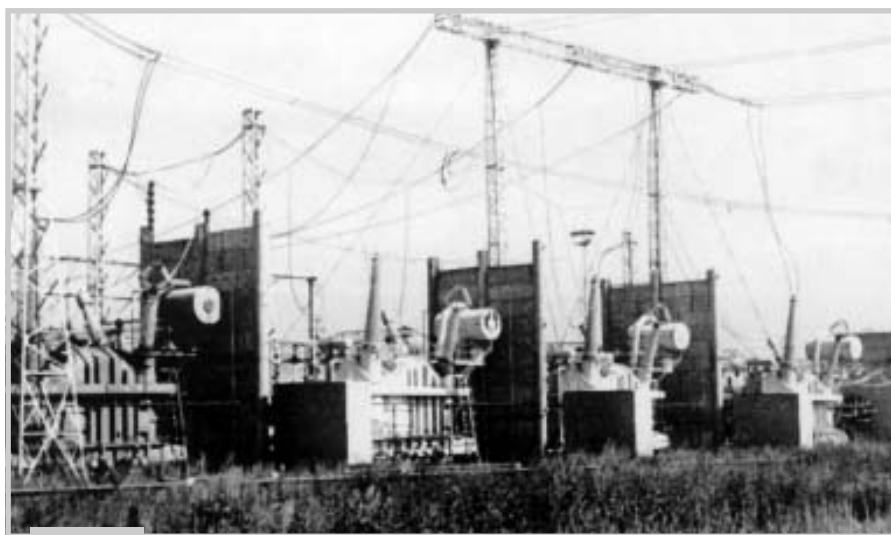
«Электрические сети работали на пределе нагрузки или в режиме перегрузки, потребители резерва питания не имели, — вспоминал И.Т. Холин, назначенный в 1943 году начальником района высоковольтных сетей. — В этих условиях нужно было обеспечить бесперебойную работу промышленности. Сети были радиальными, каждый вывод ЛЭП в ремонт вызывал ограничения или прекращения работы ряда потребителей. В связи с этим ремонты если и проводились, то только в ночные часы, в выходные и праздничные дни, при жестком лимите времени. Каждое отключение требовало согласования с партийными и советскими органами».

Электричества не хватало, хотя в 1942 году был достигнут рекордный по сравнению с 1941 годом прирост выработки электроэнергии — 73,2 процента (в предыдущие годы среднегодовой прирост составлял 23 процента).

К концу войны по электрическим сетям Новосибирска передавалось энергии в 3,2 раза больше, чем в 1940 году. Но все же это не снимало напряжения с энергообеспечением. В первые послевоенные годы положение по-прежнему оставалось сложным, хотя ограничения бытовых потребителей в октябре 1945 года были сняты.

Когда потребовалось реконструировать ЛЭП 35 кВ, идущую от ТЭЦ-1 к подстанциям Центральная и Октябрьская, то на это было выделено всего четверо суток вместо 6-7, положенных по нормативу. Работы велись круглосуточно, люди отдыхали ночами не больше трех часов. Обязательства бригады по окончанию работы вывешивались на специальных стойках или уличных заборах. Все знали, что стоят заводы, фабрики и стремились завершить ремонт досрочно. Все время на объекте находился и директор электросетей В.В. Волгин. Посвятив новосибирской энергетике всю свою жизнь, он очень много сделал для ее становления, за что получил почетное звание отличника энергетики и электрификации, орден «Знак Почета», орден Трудового Красного Знамени.

В начале 1950-х началось строительство ЛЭП-110 длиной 165 километров для электрификации железной дороги и



Подстанция

питания тяговых подстанций Обь, Чик, Коченево, Лесная поляна, Кабинетная, Чулымская. В 1951 году были введены участки ЛЭП ТЭЦ-3 — Чулымская — Инская — Северная, перегон Инская-Чулымская. В те годы было принято завершать работу на объектах к праздникам, вот и эта линия была сдана накануне 7 Ноября. 31 октября на участке Инская-Чулымская прошел первый опытный рейс грузового состава. Но строители так спешили отрапортовать о завершении работ, что забыли смонтировать гасители вибрации, поэтому в первые же дни эксплуатации провода стали повреждаться. Кроме того, отсутствовал на ЛЭП и грозозащитный трос. Работникам электросетей пришлось самим доводить линию до рабочего состояния, причем без снятия напряжения с одной цепи. Этими работами лично руководил тогдашний директор электросетей Н.В. Соловьев, который хорошо знал состояние всех подведомственных ему ЛЭП. Полностью грузовые поезда были переведены на электрическую тягу на участке Инская-Чулымская лишь 1 марта 1952 года. На участке Новосибирск-Главный — Чулымская 1 февраля 1952 года прошел первый пассажирский электропоезд, а 15 апреля этот участок полностью перевели на электротягу.

В 1955-м, через полтора года после того как вошли в строй первые турбогенераторы Барабинской ТЭЦ, новосибирская энергосистема включилась на параллельную работу с Омской энергосистемой. Линия электропередачи Новосибирск—



Подстанция в районе

Барабинск—Омск обеспечила перевод в 1955 году на электрическую тягу Транссибирской железнодорожной магистрали на всем протяжении от Новосибирска до Омска. В 1958 году закончена электрификация железнодорожной магистрали Восточного направления, и 27 ноября 1958 года в 10 часов вечера был погашен последний паровоз. Через всю область от станции Татарская до станции Болотная составы стали водить электровозы.

Появление этих линий дало возможность централизованно обеспечивать электроэнергией и отдаленные от областного центра сельские районы.

В начале прошлого столетия в сибирских деревнях имели слабое представление об электричестве. Лишь в 1920-х годах в некоторых больших селах Новосибирской области начали сооружаться небольшие электроустановки, дающие ток радиоузлам, клубам, школам. Возникали они по инициативе местных стихийно возникающих товариществ, на кооперативных началах, нередко с помощью промышленных предприятий Новосибирска. Одна из первых в области электроустановок в селе Болотном была построена в 1925 году на средства Томской железной дороги.

В 1923 году в Москве учреждается акционерное общество «Электросельстрой», целью которого становится электрификация и радиофикация преимущественно сельских районов страны. В Сибири создается его Западно-Сибирское представительство, которое в 1927 году преобразовывается в Сибирское отделение. 12 его производственных участков действует в Новосибирске. В 1931 году общество переименовывается в «Сельэлектро» и становится Новосибирской областной конторой «Главсельстрой» Наркомзема СССР, а в 1946 году — Новосибирским трестом «Главсельэлектро». По прямым договорам с хозяйствами области эта организация выполняла работы по электрификации районов области. При этом присоединение сел к государственным источникам электроэнергии, в том числе и к установкам, действующим на машинно-тракторных станциях и ремонтно-механических мастерских, запрещалось.

К началу Великой Отечественной суммарная мощность всех сельских электроустановок, действующих в области, составляла 1,8 тысячи киловатт, они вырабатывали 2,4 млн киловатт-часов электроэнергии в год.

Активная работа по электрификации деревни началась в послевоенные годы. В основном для этих целей использова-

лись небольшие дизельные, локомобильные и даже ветровые электростанции. Такие электростанции на базе тракторных двигателей и генераторов СТ15/6, СТ25/6 мощностью до 100 киловатт устанавливались во многих хозяйствах. Применялись и другие двигатели. В связи с дефицитом бензинового топлива строились и газогенераторные установки. Две такие электростанции были установлены в селе Бобровка Сузунского района. А в колхозах им. Сталина, «Путь к коммунизму» Маслянинского района, «Ударник» Чистоозерного района и других в качестве двигателей для электростанций применялись локомобили, работавшие на древесном топливе. Конечно, это были не самые оптимальные методы электрификации.

В 1948 году, после выхода постановления Совета министров СССР «О плане развития сельской электрификации», началось внедрение гидравлических станций с использованием энергии малых рек, с земляными и даже бетонными плотинами. В Новосибирской области начали строиться ГЭС на реках Иня, Бердь, Тула, Чаус, Чема, Торсьма, Карасук, Ирмень, Ярки, Каргат, Чулым и других. Особой гордостью новосибирских энергетиков стали Кийкская ГЭС в Тогучинском районе и Маслянинская ГЭС с гидрогенераторами ВТС-375 и системой ДПЗ (два провода «земля»). Такая система позволяла достигать 30 процентов экономии при строительстве станций.

Электричество стало проникать во все процессы сельскохозяйственного производства, становилось базой технического прогресса на селе. Оно использовалось для сушки, очистки, молотбы зерна, различных транспортеров при приготовлении и раздаче кормов, доении коров, водоснабжении. Без электричества уже не могли обходиться механические мастерские и другие производства. Мелкие электростанции уже не справлялись с растущими нуждами сельскохозяйственного производства.

В 1954 году, после того, как были отменены ограничения на использование государственных энергоисточников для электрификации сельского хозяйства, началось массовое подключение колхозов, совхозов, целых районов области к сетям «Новосибирскэнерго». Надо заметить, что 20 хозяйств области получали электричество от новосибирских электростанций и до отмены известного запрета.

Районы, расположенные вблизи Транссибирской железнодорожной магистрали, оказались в наиболее благоприятных условиях. В 1950-х годах от тяговых подстанций Запад-

но-Сибирской железной дороги активно строились, уходя вглубь районов, сельские ЛЭП, сооружались районные подстанции. В 1961—1970 годах было построено и введено в эксплуатацию более 20 тысяч километров ЛЭП 0,4—10 кВ, 2800 километров высоковольтных линий электропередачи 35–110, 55 районных подстанций 35–110, более 3000 трансформаторных пунктов. Электрификация сельского хозяйства Новосибирской области была практически завершена. Электроэнергией пользовалось 98 процентов сельского населения. В 1972 году охват централизованным электрообеспечением населения области достиг 99,98 процента, в 1975 году — 100 процентов. В 1986 году сельское хозяйство стало потреблять 1,5 млрд кВт/ч — столько, сколько потребляла вся область в 1953 году.

В 1960 году была введена в эксплуатацию подстанция 220/110/10 кВ «Восточная» и ЛЭП-220 кВ, соединяющая Новосибирскую и Кузбасскую энергосистемы. Они были включены в параллельную работу 18 ноября после ввода в эксплуатацию линии электропередачи 220 кВ Новосибирск—Белово длиной 162 км. Тем самым было положено начало объединенной энергосистеме Сибири. Тогда же к «Новосибирскэнерго» были подключены новые потребители, в том числе Академгородок, и общее число потребителей электроэнергии достигло 83010.

В 1961 году начались работы по сооружению второй межсистемной ЛЭП-220 Новосибирск—Чулым—Барабинск—Омск. Подстанцией 220кВ «Чулымская» она была введена в строй уже в 1964 году. Тогда же на предприятии создается диспетчерская служба.

В 1978 году вводятся в эксплуатацию подстанция 500 кВ «Заря» и ЛЭП-500 кВ «Заря — Анжерка», что значительно повысило надежность работы новосибирской энергосистемы, имеющей на этот период дефицит установленной мощности на электростанциях. Новосибирская энергосистема вошла в Единую энергосистему СССР.

Ввод в эксплуатацию в 1981 году подстанции 220 кВ «Правобережная» в Заельцовском районе Новосибирска с линиями электропередачи 220 кВ позволил замкнуть кольцо 220 кВ Новосибирская ГЭС — «Восточная» — «Заря» — «Правобережная» — ТЭЦ-3 — «Дружная» (Коченево) — ГЭС. А когда в 1991 году начала действовать подстанции 220 кВ «Отрадная» в Калининском районе, это обеспечило ввод Калининской котельной.

В 2003 году Восточные электросети включали в себя 54 подстанции с суммарной мощностью трансформаторов 4396 тыс.

кВ. Они стали системообразующим сетевым предприятием, объединяющим линиями электропередачи все электростанции и мощные узловые подстанции 110 и 220 кВ, обеспечивая гибкость перетоков мощности внутри энергосистемы и открывая выход на межсистемные линии электропередачи.

Развивались в эти годы и Новосибирские городские электросети. Старые сети с напряжением 3кВ ликвидируются, закрывается 9 маломощных подстанций. Вместо них появляются сети и подстанции на 6 кВ. Специалисты Новосибирских городских электросетей одними из первых в стране начали изготовление железобетонных приставок для деревянных опор воздушных линий. Они принимали активное участие в подготовительных работах по пуску в Новосибирске троллейбуса, который впервые выехал на улицы города 6 ноября 1957 года. К ноябрю 1968 года от городской сети получают энергию уже 247 троллейбусов и 311 трамваев.

Новосибирские сетевики первыми применили у себя в 1966 году пневмопробойники для бестраншейной прокладки кабельных линий под твердым покрытием улиц, одними из первых стали использовать эпоксидное соединение муфты при ремонте действующих кабельных линий. Специалисты Городских электросетей активно участвовали в прокладке силового кабеля и монтаже кабельной арматуры при строительстве Новосибирского метрополитена, который был сдан в эксплуатацию 7 ноября 1986 года.

По мере увеличения объемов электрификации на территории области создавались предприятия электросетей и в районах. Они относились к ведомству «Сельэнерго». В декабре 1963 года эти сети были переданы «Новосибирскэнерго», в результате чего к двум сетевым предприятиям энергосистемы прибавилось еще семь, а в 1964 году по приказу Государственного производственного комитета энергетики и электрификации на баланс «Новосибирскэнерго» передаются остальные сети «Сельэнерго», а также сети «Облкоммунэнерго». Организуются новые сетевые предприятия: Приобская, Черепановская, Чулымская и Татарская электросети. На базе Барабинской электросети создается Западная электросеть.

Семь сетевых предприятий обслуживали линии электропередачи в Новосибирской области более трех десятков лет. В 2003 году с началом реформ в энергетической отрасли было решено объединить их в одно крупное дочернее предприятие «Новосибирскэнерго» — ЗАО «Электрические сети».

Обогреть Сибирь — дело непростое

Идея, что электростанцию можно использовать не только для освещения города, электрификации промышленности, но и для отопления, в Новосибирске появилась еще в начале 1920-х, когда планировалось строительство Правобережной ГРЭС. В расчете на то, что в перспективе она может послужить общей «печкой» для сибирского города, станцию решили сооружать как паротурбинную. Однако поскольку в те годы ТЭЦ-1 была главным и единственным источником электроснабжения бурно растущего центра Сибири, то использовать ее еще и для выработки тепла не было ни малейших возможностей.

Лишь через десять лет после пуска первого турбогенератора Левобережной ГРЭС, первая станция, наряду с электричеством, стала подавать тепло и горячую воду. Это случилось в октябре 1936 года, сразу после того, как была закончена прокладка первого теплопровода. За три года до этого события на ТЭЦ-1 был смонтирован первый в городе теплофикационный турбоагрегат — 4 германской фирмы «Вумаг» с генератором ленинградского завода «Электросила».

Первыми потребителями тепла на правом берегу стали здания в центре Новосибирска — известный 100-квартирный дом на Красном проспекте, швейная фабрика имени ЦК профсоюза, дом № 1 по улице Серебренниковской и дом энергетиков на улице Колыванской. В 1938 году здесь действовал участок теплосети диаметром 350 мм протяженностью 2 км, от которого питались теплом 20 абонентов. Подключенная мощность составляла 12 гигакалорий.

В октябре 1938 года от ТЭЦ-2 была подана горячая вода комбинату «Сибкомбайн». Тепло получил и его жилой квартал — «Соцгородок». С мая 1943 года на комбинат стало подаваться тепло от ТЭЦ-3, началось централизованное теплоснабжение левобережной части города. А к тепловым сетям правого берега в это время было подсоединено шесть новых потребителей и их общее число достигло 34.

Через три года численность абонентов всех теплосетей города выросло до 450. В 1946 году по решению Министра электростанций СССР теплосети выделяются в самостоятельное предприятие «Тепловые сети «Новосибирскэнерго». Протя-

женность трасс теплопроводов города составляла к тому времени 58 км. Из них только 4 км находились в ведении Управления тепловых сетей, остальные 54 км эксплуатировались и обслуживались другими организациями, зачастую не имеющими к теплоснабжению никакого отношения и не способными обеспечить надлежащего технического руководства их эксплуатацией. В 1946 году начались и первые ограничения тепловых потребителей из-за недостаточного обеспечения ТЭЦ топливом.

В 1947 году на ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2 были смонтированы термоконтактные установки и в домах новосибирцев впервые появилось горячее водоснабжение. Подача горячей воды осуществлялась путем непосредственного водозабора из теплосети.

В функции вновь образованного Управления тепловых сетей входили не только эксплуатация теплосетей, присоединенных к электростанциям Новосибирска, но и надзор за строительством теплосетей, осуществляемого силами самих потребителей. Управление должно было утверждать проекты, выдавать технические условия на присоединение к сетям, осуществлять контроль за промышленными объектами, питающимися теплом от ТЭЦ, вести учет и распределение отпущенного тепла.

В 1950 году Управлению тепловых сетей «Новосибирскэнерго» начали передаваться тепловые сети завода «Сибсельмаш». Сотни новых потребителей стали получать тепло от ТЭЦ-2. Общая протяженность теплосетей энергосистемы достигла 29 км.



Тепло жилым районам Новосибирска

В 1960 году был сооружен теплопровод с левого берега Оби на правый через новый коммунальный мост. С этого времени начинается еще более энергичное развитие теплосетей города, которому способствовало также расширение ТЭЦ-2 и ТЭЦ-4. В 60-е годы доля централизованного теплоснабжения выросла до 70 процентов, сложилась единая система теплоснабжения города с объединением всех централизованных источников. Кроме того, был организован еще один тепловой район — в 350 км от Новосибирска, в городе Куйбышеве на базе Барабинской ТЭЦ.

Теплофикация шла очень стремительными темпами. Через три года тепло получали уже 1762 абонента, в том числе около 211 — в Куйбышеве, тепловые сети растянулись до 142 км, из них 76 км принадлежали энергосистеме. По данным на 1967 год более 50 процентов жилого фонда Новосибирска обеспечивается централизованным теплоснабжением. Это позволило городу в конце 60-х годов в массовом порядке начать закрывать десятки небольших отопительных котельных. К завершению теплофикации в городе было ликвидировано в общей сложности около 440 мелких котельных.

С развитием энергосистемы ТЭЦ-1 перестала быть единственным источником тепла в городе и в мае 1964 года приказом Государственного производственного комитета по энергетике и электрификации она была присоединена к Управлению тепловых сетей на правах цеха.

«В период с 1975 по 1987 годы ежегодно строилось 7-8 км новых магистральных теплотрасс, — вспоминает Николай Александрович Виноградов, бывший в то время директором Управления тепловых сетей. — В 1996 году протяженность теплотрасс уже составила 1070 км. На балансе теплосети было 310 км трубопроводов, подключено — 10800 потребителей».

Многое для теплофикации города сделал возглавлявший в то время «Новосибирскэнерго» В.А. Комиссаров. Более 45 лет он непосредственно руководил работами по вводу в эксплуатацию всех новосибирских теплоэлектростанций, пуском ГЭС.

Одним из недостатков теплоэлектростанций издавна считалось то, что большая часть вырабатываемого ими тепла вместе с дымовыми газами уходила в трубу. Чтобы уменьшить эти потери, В.А. Комиссаров и его сподвижники решили установить на дымоходах экономайзеры для утилизации температуры уходящих газов. Это позволило снизить температуру газов на выходе из трубы со 180 градусов до 110, сократить расходы

топлива, и оставшееся тепло использовать для подогрева воды, возвращающейся на ТЭЦ из теплосетей.

Ввод новых энергетических мощностей на ТЭЦ позволил создать запас тепла. Это дало дополнительный импульс развитию Новосибирска, возведению новых микрорайонов. В 1977 году вошла в строй самая мощная тепловая магистраль города — диаметром 1200 мм протяженностью 4 км, проложенная от ТЭЦ-5 в Октябрьский район.

Зона теплоснабжения от ТЭЦ-5 с технологической стороны оказалась одной из самых сложных. На теплопроводах от ТЭЦ-5 пришлось строить уникальную насосную станцию перекачки. На ней установили 16 насосов.

К середине 1980-х годов по Новосибирску было проложено больше тысячи километров теплотрасс, из них 250 км магистральных. Но к началу 1990-х рост Новосибирска снова стал опережать развитие его теплофикации.

Теплоснабжающая система Новосибирска принадлежит к числу наиболее сложных теплофикационных систем страны. Большая протяженность сетей, разбросанность потребителей и пересеченный рельеф местности с колебанием отметок земли от 100 до 215 метров, значительный радиус действия до 25 км — все это усложняет эксплуатацию системы. Правильно распределить тепло потоков по теплоносителям, установить нужные параметры в такой сети непросто. Может быть поэтому новосибирские теплосетевики одними из первых в стране взяли себе на вооружение электронную технику, создали свой компьютерный центр.

По масштабам развития новосибирские тепловые сети входят в пятерку крупнейших в России. К пяти источникам тепла, работающим на магистральную сеть, подключено 11 000 распределительных пунктов теплоэнергии с суммарным расчетным расходом теплоносителя 66000 кубометров в час. Общая протяженность тепловых сетей по городу составила к началу третьего тысячелетия 1200 километров. Около 900 из них — внутриквартальные, за состоянием которых следит МУП «Энергия», 315 километров — магистральные, находящиеся на балансе филиала «Тепловые сети» ОАО «Новосибирскэнерго». Для суровых сибирских условий, при которых температура зимой опускается до минус 42 градусов, а отопительный период продолжается более 8 месяцев, основное требование к системе теплоснабжения — высокая надежность. Главнейшая задача предприятия — предотвращение аварий в тепловых магистралях в ходе отопительного сезона. Меж-

ду тем, теплотрассы города за прошедшие десятилетия изрядно износились.

— Они отслужили более 30 процентов амортизационного срока, — отмечает директор «Тепловых сетей» Виктор Сергеевич Яковлев. — Трубы, проложенные в 40-х годах, менялись уже дважды, хотя некоторые из них, как это не удивительно, пролежав под землей полвека, еще в хорошем состоянии, блестят, будто только что с завода. Ведь степень их износа зависит от многих факторов: от того, попадали ли на них грунтовые воды, есть или нет на данном участке дренаж, насколько глубоко проложена теплотрасса...

Большинство же старых трубопроводов заставляют работников предприятия постоянно быть на чеку. Едва заканчивается отопительный сезон, они тут же приступают к устранению дефектов в сети, выявленных в ходе испытаний — ежегодно их набирается по несколько сотен.

С 1 октября 2003 года в Новосибирске создано уникальное предприятие, подобных которому до этого не было в России. Управление тепловых сетей «Новосибирскэнерго» объединяется с муниципальным унитарным предприятием «Энергия», обслуживающим внутриквартальные тепловые сети, в единую управляющую компанию «Новосибирскгортеплоэнерго». В ее задачу входит централизованное надежное теплоснабжение города, оказание полного комплекса услуг по транспортировке тепла и передаче его потребителям.

Станция, осветившая степь

В послевоенное время многократно возросший за годы войны промышленный потенциал Новосибирска начал переходить на выпуск мирной продукции, и в энергетике начался новый этап бурного роста. В 1946 году в связи с намеченной электрификацией Транссиба Советом Министров СССР принимается решение о строительстве Барабинской ГРЭС.

Первоначально ее планировалось построить в городе Барабинске, на Марандинской гриве, как раз на середине одного из самых напряженных участков Западно-Сибирской железной дороги — перегона Омск—Новосибирск. Однако специальная комиссия, приехав на место предполагаемой строительной площадки и изучив геологические и другие данные, пришла к

выводу, что строить ГРЭС целесообразнее в городе Куйбышеве, в непосредственной близости от водного источника — реки Омь. Однако название — Барабинская ГРЭС — осталось. Оно соответствовало и назначению станции, и ее местоположению в Барабинской степи.

В начале зимы 1948 года в Куйбышев приехали первые строители во главе с начальником строительно-монтажного поезда-108 Н.А. Шелеповым. Народ съезжался на стройку с разных городов страны. Пока шло строительство жилых барачков в районе Савкиной гривы, приезжающих селили в районный Дом культуры, в детскую больницу (Красную казарму). Рабочих рук требовалось много. Предстояло осилить большой объем земляных работ, а на строительство было выделено всего два экскаватора, кран «Пионер» да сто лошадей. Поэтому многие работы велись вручную. С помощью костров разогревали промерзшую землю и лопатами в три смены рыли котлован под фундамент главного корпуса.

Одновременно со строительством главного корпуса возводились инженерные сооружения, шли работы по монтажу оборудования. В них принимали участие коллективы таких орга-

низаций, как «Центр-энергомонтаж», «Сиб-электроустановка», «Союз-термоизоляция», СМП-145 и других.

В мае 1953 года начался монтаж основного оборудования ГРЭС. Одновременно подбирались будущий персонал станции. Он состоял в основном из опытных работников новосибирских ТЭЦ. Первым директором ГРЭС был назначен А.М. Литвинов.

15 декабря 1953 года, несмотря на мороз, на станции собралось много народа. В этот день предстояло запустить на пробные обороты первый турбогенератор. По-



Барабинская ТЭЦ

скольких других действующих энергетических установок поблизости не было, пуск осуществлялся с помощью энергопоезда мощностью 5000 киловатт. А 22 января 1954 года турбогенератор № 1 и котел № 1 были приняты в эксплуатацию. Вслед за первым агрегатом ударными темпами были смонтированы следующие турбины и котлы. Проект, разработанный Ленинградским отделением института «Теплоэлектропроект», предусматривал установку на станции 6 паровых котлов и 6 турбогенераторов. Через год станция достигла своей проектной мощности — 75 тысяч киловатт.

Эти мощности сразу были направлены на электрификацию железной дороги и прилегающих сельскохозяйственных районов — в города Куйбышев, Барабинск, Омск.

С появлением новых потребителей тепла, электроэнергии, технической воды появилась необходимость расширения станции. Проект второй очереди ТЭЦ предусматривал увеличение мощности до 100 тыс. кВт с установкой теплофикационной турбины мощностью 25 тыс. кВт.

В 1958 году ввели в строй третью очередь станции. Ее установленная мощность достигла проектной — 200 тыс. кВт. В дальнейшем мощность станции возросла до 217 тыс. кВт за счет модернизации турбин и генераторов.

В конце 1970-х, когда в Куйбышеве стало развиваться химическое производство, которому требовалось не только много электрической, но и тепловой энергии, встал вопрос о преобразовании ГРЭС в ТЭЦ. Тепло требовалось на нужды химзавода, других предприятий, на обогрев новых жилых микрорайонов. ТЭЦ становится одним из крупнейших предприятий Куйбышева.

Со временем оборудование станции морально и физически устарело, хотя и поддерживается в работоспособном состоянии за счет капитальных и текущих ремонтов. Турбоагрегаты № 3 и № 6 из-за их физического износа были демонтированы, на турбоагрегатах № 1, № 2 и № 5 установлено ограничение по мощности. В результате мощность ТЭЦ снизилась.

В конце 1990-х годов началось техническое перевооружение и реконструкция ТЭЦ.

Построены и введены в эксплуатацию новое маслосмазочное хозяйство, водогрейная котельная, насосная подпитки теплосети, произведена реконструкция ОРУ-110 кВ и ОРУ-220 кВ с установкой автотрансформатора, а также других объектов производственного и бытового назначения. Ведется строитель-

ство новой химводоочистки, расширение золоотвала с наращиванием дамб. Идут работы по газификации ТЭЦ, что позволит станции работать не только на угле, но и газе.

Осенью 2002 года на большом экспертном совете «Новосибирскэнерго» сотрудники двух проектных институтов приводили свои доводы относительно дальнейших перспектив Барабинской ТЭЦ. Восторжествовала точка зрения, которую отстаивали институт «Теплоэнергопроект» и руководство станции. Было принято решение начать возрождение предприятия — обновить устаревшее технологическое оборудование, провести реконструкцию, чтобы повысить экономичность станции, более полно использовать вырабатываемое ей тепло. Преобразование Барабинской ТЭЦ стало одним из важнейших проектов инвестиционной программы «Новосибирскэнерго».

Необычно оживленно было в турбинном цехе ТЭЦ 28 декабря 2003 года. Несмотря на выходной, здесь собралось немало народа — работники станции, специалисты производственно-ремонтного предприятия и других подрядных организаций, руководители «Новосибирскэнерго». Все внимание было приковано к новому турбогенератору, который в этот день предстояло запустить.

Планом первой очереди реконструкции предусматривалась замена двух турбогенераторов, демонтированных ранее. Один из них — ТГ-3 — и стал виновником предновогоднего торжества.

— *Этого события на ТЭЦ ждали давно,* — сказал перед тем, как разрезать традиционную красную ленточку, генеральный директор «Новосибирскэнерго» Корней Гиберт. Он особо подчеркнул, что работы по монтажу генератора завершены в точно запланированные сроки.

Турбина, поступившая с Ленинградского металлургического завода, и генератор, изготовленный на новосибирском заводе «ЭЛСИБ», в производстве которого принимали участие специалисты французской компании «Жемон Индустри», отвечают самым современным мировым стандартам. Бригадам Производственно-ремонтного предприятия «Новосибирскэнерго» и специалистам ЗАО «Новосибирскэнергоспецремонт», ЗАО «СибКОТЭС» удалось за несколько месяцев смонтировать сотни тонн металлоконструкций, проложить километры трубопроводов и электрокабелей, произвести наладку приборов и автоматики.

Пуск третьего турбогенератора позволил увеличить мощность ТЭЦ до 114 мегаватт. Модернизация станции продолжается.

На острие проблем

1948 год должен был стать для Новосибирска годом рождения автогиганта. На северо-западной окраине города начиналось строительство крупнейшего в стране автозавода. Через болотную топь, там, где проходит сейчас улица Богдана Хмельницкого, прокладывалась дорога, подходили составы с оборудованием, строились первые заводские корпуса. Две экспериментальные грузовые машины марки НАЗ-253 были даже собраны. Но в октябре Москва делает другой выбор. В начавшейся ядерной гонке сверхсекретному предприятию, обозначенному как п/я 80, надлежало сыграть заметную роль в повышении обороноспособности страны.

Слабенькое наследство Новосибирского автозавода, так и не успевшего подняться на ноги, никак не могло устроить начавшееся мощное строительство. В приложении к приемо-сдаточному акту автозавода отдельной строкой отмечалось: «пром-площадка собственного источника электроэнергии не имеет. Котельная оборудована 4 котлами. Один (котел № 4) находится в капитальном ремонте. Здание требует текущего ремонта». Некоторые заводские корпуса отапливались от... паровозов или от... бочек, в которых прямо в цехах разводили огонь. Мощный собственный энергоисточник, который бы надежно обеспечил будущее предприятие и другие заводы района, а также растущий жилой поселок электричеством и теплом, был необ-



ТЭЦ-4

ходим как воздух. Тепловая электростанция, тогда десятый цех п/я 80, была заложена в 1950 году.

По-настоящему строительные работы удалось развернуть только на следующий год. Здание ТЭЦ, как и другие корпуса завода, в основном строили солдаты-стройбатовцы, а также заключенные, которые выполняли всю черную и тяжелую работу. Производство было строго секретным и находилось под усиленной военной охраной. Прибывающих на строящуюся ТЭЦ молодых специалистов, окончивших энергетические институты и техникумы, обстановка поначалу неприятно поражала и тем, что приходилось работать среди заключенных, ведущих монтаж оборудования, и почти военной строгостью дисциплины. Жили кто в бараках, кто в клубе, отданном под общежитие. Рабочий день был категорией чисто условной. Сроки пуска были назначены очень жесткие, а опыта у молодых не хватало. Чтобы немного натаскать молодежь, недавних студентов на месяц-два отправляли на городские ТЭЦ. Вернувшись, они уже работали с документацией, писали инструкции, занимались обучением персонала. В качестве рабочих принимались выпускники ремесленных училищ — токари, слесари, фрезеровщики, зачастую имевшие о котлах и турбинах самое отдаленное представление. Тем не менее, к пуску первого котла персонал был подготовлен. Помогли «морячки». Демобилизованных с флота встречали на ТЭЦ с распростертыми объятиями: они хорошо знали котельное и турбинное оборудование, были привычны к строгому порядку и дисциплине.

Первые пусковые операции поэтапного апробирования оборудования начались с марта 1952 года. Под рабочую нагрузку первый котел был пущен 4 октября 1952 года. Этот день, по решению коллектива, и считается днем рождения ТЭЦ-4. А 31 декабря 1952 года завод получил «свое» электричество — в сеть под нагрузку включился турбоагрегат № 1 мощностью 12 МВт.

К концу 1954 года были закончены строительство и монтаж первой очереди ТЭЦ — четыре котла ЦКТИ-75 и два турбогенератора АПТ-12 на общую установленную мощность 24 МВт.

Тем, кто приходит на ТЭЦ-4 сегодня, трудно представить, как выглядела ее первая очередь. Все оснащение цеха топливоподачи составляли лотковые питатели и ненадежные скреперные лебедки, длинные тросы которых то рвались, то слетали с направляющих блоков. Химводоочистка состояла из трех фильтров диаметром три метра и производительностью

110 тонн в сутки, и небольшого реагентного хозяйства. Котлоагрегаты и турбогенераторы с вспомогательным оборудованием были оснащены только электромеханическими контрольно-измерительными приборами. Ни о какой автоматике не было и речи. Поэтому существовали такие профессии как машинист дробилки, осматрщик котлов, обдувщик котлов, дежурные по дымососам, бойлерам, деаэраторы...

«К легкой жизни я не привык, — рассказывает бывший заместитель директора ТЭЦ-4 Сергей Иннокентьевич Гусельников, у которого связана с предприятием вся трудовая биография. — Вроде и видеть пришлось уже немало, но первые дни, казалось, входил в адскую кочегарку — грязь, копоть, страшный шум, все в саже. Учиться поставили к электрослесарям, на самый в тот момент «горячий» участок. Незадолго до моего прихода в цехе сорвался первый турбогенератор. Вместо трех тысяч оборотов его разнесло до четырех. Разлетелся на части. К счастью, случилось это в ночное время, когда в цехе было мало народа, так что никто не пострадал. Реакция военного ведомства, под крылом которого находился завод, была моментальной. Из Харькова привезли возбудитель и ротор генератора, на ТЭЦ сразу же приехал генерал. Он и сам сутками не выходил из цеха, и все остальные работали, пока могли стоять на ногах. Потом стакан спирта, рабочий паек и здесь же в цехе спать вповалку. Домой даже не уходили, нужно было срочно запустить электростанцию. И так оцущавшийся предприятиями района



Главный корпус ТЭЦ-4

дефицит электроэнергии с аварией стал катастрофичным. Аварию устранили в рекордные сроки. Работали героически, без всякого преувеличения, но другого варианта просто не было. Для меня, да и для всего молодого коллектива ТЭЦ эти месяцы были наукой: техника ошибок не прощает, надо учиться, доходить до тонкостей, мелочей на ТЭЦ быть не может».

В этом же 1956-м году началось расширение станции второй очередью. Ввод первых агрегатов — котла ТП-170 и турбогенератора ВПТ-25 состоялся в августе 1957 года. Полностью вторая очередь — четыре котла типа ТП-170 и три турбогенератора мощностью по 25 МВт была введена в 1960 году. Из тех, кто участвовал в монтаже оборудования первой и второй очередей станции и освоения их эксплуатации, 31 человек были награждены правительственными орденами и медалями.

1 января 1960 ТЭЦ-4 вошла в состав «Новосибирскэнерго». Общая энергетическая мощность станции составляла 99 МВт. По тепловой нагрузке станция была уже способна обеспечивать ближайшие промышленные предприятия и быстро растущую инфраструктуру трех районов Новосибирска — Калининского, Дзержинского и Заельцовского.

Изменилась и сама станция, и условия работы на ней. После реконструкции на порядок мощнее стало оборудование цеха топливоподачи. На современные технологии перешли в новом цехе химводоочистки. Лаборатория тепловой автоматики и измерений приступила к внедрению электронной аппаратуры даже на оборудовании первой очереди, на агрегатах же второй очереди успешно осваивались заложенная проектом механизация, автоматизация, дистанционное управление. Такие профессии, как водоосмотрщик котлов, дежурный по пылеприготовлению, ушли в прошлое, их заменила автоматика.

Коллектив станции учился, осваивал новое оборудование. Только реконструкция турбогенераторов с целью повышения их мощности, надежности и экономичности, без установки нового оборудования, добавила к мощности станции 12,5 МВт, а благодаря пуску первой очереди пиковой котельной, состоящей из трех водогрейных котлов, отпуск тепловой энергии возрос в два с лишним раза.

«Совершенствовались не только узловые участки станции, модернизация оборудования, улучшение условий труда шло на каждом рабочем месте, — вспоминает один из ветеранов станции, инженер турбинного цеха Михаил Николаевич Кудрин, в середине шестидесятых работавший председателем профсоюзного комитета ТЭЦ-4. — По количеству рационализа-

торских предложений в те годы мы прочно держали первенство среди предприятий «Новосибирскэнерго». Творчески работал техсовет, возглавляемый главным инженером Вениамином Сергеевичем Тимошиным, действовали пять творческих бригад по всем главным направлениям — тепловое и котельное оборудование, электрика, химводоочистка, топливоподача. Рационализацией занимались, кажется, все. Иногда трудно было подсчитать экономический эффект от внедрения новшества. Автору просто давали десятку. Да разве в ней дело, если человек видел, что благодаря предложенному им способу, сокращаются непроизводительные потери рабочего времени, надежней работает оборудование, четче выдерживаются технологические режимы».

Несмотря на напряженную работу всего коллектива ТЭЦ и постоянную модернизацию оборудования, к середине 1960-х годов мощности станции были уже на пределе. Неуклонно увеличивался дефицит электроэнергии и тепла. Активно поднимал этажи Заельцовский район, дружно строилась Дзержинка. В районе «Учительской» сносились бараки, начиналось строительство новых зданий, закладывался четвертый микрорайон.

В 1965 году начались строительно-монтажные работы по вводу третьей очереди ТЭЦ-4. Сооружалась фактически новая станция — в отдельном здании, с оборудованием высокого давления. Для Новосибирска этот объект считался в числе главных. Город пестрел плакатами — «ТЭЦ-4 — ударная стройка», «Пуск третьей очереди ТЭЦ — надеждастроек». Комиссии министерства, контролирующие ход монтажных работ, сменяли представители главка «Востокэнерго». К вводу третьей очереди станции напряженно готовились специалисты станции. Вместе с авторами проекта — сотрудниками института «Теплоэлектропроект», еще раз прорабатывались основные узлы, устранялись узкие места. Группа машинистов турбин, самых квалифицированных и опытных специалистов, была отправлена стажироваться на Среднеуральскую ГРЭС, где использовалось оборудование близких мощностей.

И вот — пуск! В ноябре 1968 года турбогенератор № 6, первый в энергосистеме страны теплофикационный агрегат мощностью 100 тысяч кВт, введен в эксплуатацию. «Заработал!» — разнеслось по станции. С пуском «шестого» на ТЭЦ все поздравляли друг друга, как с большим праздником.

Но в это же время продолжался монтаж других агрегатов, шла коренная перестройка всей ТЭЦ и, в первую очередь,

топливоподачи. Котлам всех трех очередей теперь требовалось в сутки до 8000 тонн угля. Существовавшая топливоподача с такой нагрузкой бы не справилась ни при каком усовершенствовании и модернизации. Шел демонтаж старого оборудования, монтировались кран-перегрузатель, размораживающее устройство, вагоноопрокидыватели. Если прежде 12 грузчиков за смену разгружали до тридцати вагонов, то с новым оборудованием три грузчика справлялись с разгрузкой 40—50 вагонов угля. Сооружалась новая химводоочистка с обессоливающей установкой для обеспечения котлов и фильтровальным залом для подпитки системы горячего водоснабжения до 2700 куб. м/час. Был построен склад реагентов, шло сооружение закрытого распределительного устройства напряжением 110 кВт с воздушными выключателями.

Цех тепловой автоматики к тому времени заканчивал внедрение технологической защиты на всех котлах и турбинах. Теперь коллектив должен был работать с давлением до 130 атмосфер и перегревом пара до 550 градусов. Полностью третья очередь станции 0151 — четыре котла ТП-81 и три турбогенератора Т-100-130 — были введены в эксплуатацию в июле 1970 года. К 1976 году заработали еще три водогрейных котла типа ПТВМ-100. Мощность станции достигла проектной. Для коллектива это была победа, для города — необходимая промышленности и развитию жилищного строительства энергетическая база. Станция стала способна покрывать нагрузки трех районов города, работая четко и экономично.

Осень следующего 1977-го показала — без третьей очереди ТЭЦ-4 город оказался бы в безвыходной ситуации. На октябрь были назначены пусковые работы на пиковой котельной строящейся ТЭЦ-5, которая должна была выдать к отопительному сезону тепло сотням домов на Волочаевском и Гусинобродском жилых массивах. Однако к финишу набралось слишком много недоделок, и график лопнул вместе с многочисленными обещаниями руководителей подрядных организаций. Выручила опять-таки ТЭЦ-4.

21 декабря 1978 года, накануне Дня энергетика, городская газета «Вечерний Новосибирск» писала: *«За двадцать шесть лет существования ТЭЦ-4 станция увеличила выработку электроэнергии более чем в 25 раз. На электростанции ведут большую работу по дальнейшей реконструкции, увеличению мощности и снижению удельного расхода топлива. В октябре, с вводом в строй ЛЭП-500 Новосибирск-Барнаул, ТЭЦ-4 вошла в единую энергетическую систему страны, что накладывает на*

коллектив станции повышенную ответственность. В нынешний год в связи с маловодностью рек, а, следовательно, с недобором энергии ГЭС, тяжесть поставки электроэнергии для нужд народного хозяйства легла на тепловые станции. Новосибирская ТЭЦ-4 с честью справляется с повышенной нагрузкой».

ТЭЦ-4 стала настоящей кузницей кадров не только для всей сибирской энергосистемы. В руководство главка «Востокэнерго» был переведен директор станции Вениамин Сергеевич Тимошин, директором ТЭЦ-5 стал Олег Александрович Поляков, пришедший на станцию в конце 50-х электромонтажником. Многие рядовые инженеры, переходя на другие станции, становились начальниками цехов и подразделений.

Но для самой ТЭЦ это были тяжелые времена. Продолжая выдавать полную мощность, она уже не могла справиться с растущей нагрузкой. Люди жаловались на холод в квартирах, предприятия были вынуждены маневрировать в пределах отпущенных им лимитов. На станции каждую неделю заседал штаб во главе с секретарем горкома, выдававший руководству станции накачку за накачкой. Из Москвы «разбираться с ситуацией» приезжал секретарь ЦК Е.К. Лигачев. Однако заменой директоров и выговорами проблемы не решить. Дефицит электрической мощности удалось преодолеть лишь с вводом мощностей ТЭЦ-5 и пуском Барабинской ТЭЦ, с вводом на НЗХК водогрейной котельной и котельной в поселке Пашино.

Стройка на территории станции шла непрерывно. В числе самых важных объектов значилась закладка собственного газового хозяйства. К ТЭЦ тянули газопровод, строилась газораспределительная станция. В 1981 году на газовое топливо был переведен котел № 12. Первая из новосибирских станций ТЭЦ-4 освоила работу на природном газе. Полным ходом шло переобучение персонала — с переходом на газ на порядок повышались требования по обеспечению безопасности работ. Готовились к переводу на газ других котлов. Перед коллективом станции это поставило сразу череду проблем. Котлы были спроектированы для работы на мазуте, поэтому потребовалась их конструктивная доработка. Сложным оказалось и обеспечить надежную работу газовых горелок, которые быстро выходили из строя. Вместе со специалистами конструкторского подразделения «Новосибирскэнерго» инженеры станции работали, забыв о выходных — сроки, как всегда, были очень жесткими. Но необходимые решения были найдены.

Для ТЭЦ-4 переход на газ был очень важен и с точки зрения экологии. Изначально строившаяся как цех Новоси-

бирского завода химконцентратов, станция оказалась лишена санитарно-защитной зоны. Из-за близости аэродрома завода им. Чкалова трубы ТЭЦ-4 поднимаются всего на 60 метров, тогда как на других городских станциях их высота превышает сотню. Поэтому используемые электрофилтры вместо 99 процентов КПД по проекту давали очистку выбросов всего на 93 процента.

Специалисты «Новосибирскэнерго» предложили в качестве эксперимента поставить на котельном агрегате газоочистную эмульгаторную установку. Новинку опробовали на котле № 9. Очистка выбрасываемых газов достигла 99,6 процента — такого результата на тепловых станциях Новосибирска еще не добивались. Вместе с использованием природного газа это эффективно решало проблему предельно допустимых выбросов. Но в результате конструктивных недоработок завода-изготовителя уже через два месяца нарушался баланс работы лопаток дымососа, а стенки газохода занесло золой. Огромный 420-тонный котельный агрегат на пять дней вышел из строя. Началась кропотливая работа по устранению узких мест. Эмульгирующая установка, смонтированная на 12 котле, стала работать надежно. Газоочистные установки, которыми один за другим оснащались котлоагрегаты станции, давали очистку выбросов в пределах 98—99 процентов. Это было тем более важно, что с надеждой перевести станцию на газ пришлось распрощаться. Газ, ставший одной из основных статей импорта, теперь жестко лимитировался. В первую очередь им обеспечивались городские котельные. На ТЭЦ газ, как и мазут, могли использовать лишь для подсветки факелов. Проблемы с топливом ТЭЦ ощутила на себе уже с середины 1980-х. Специалисты станции ездили по шахтам и угольным разрезам Кузбасса, договариваясь о поставках зачастую на условиях выплаты наличных денег — у шахтеров, как и у многих в те годы, начались сложности с выплатой зарплаты. Вдобавок к этому, уголь поступал резко переменного состава, попросту — «разносортница». Для поддержания оптимального горения низкосортных углей приходилось повышать температуру пара на выходе из топок котлоагрегатов, что приводило к пережогу труб пароперегревателей. Сжигание высокореакционных углей вело к зашлаковыванию топок. Итог же был один — дополнительные вынужденные остановки, снижение мощности станции, и «недотоп» в квартирах горожан.

«Решение предложили специалисты «Сибтехэнерго» — перевод котлов II и III очередей на двухступенчатое сжига-

ние пыли высокой концентрации, — рассказывает Виктор Сергеевич Харитонов, в те годы начальник производственно-технического отдела ТЭЦ. — Помощь энергосистемы мы чувствовали всегда. Были проведены исследования, проектные работы. На сжигание пыли высокой концентрации станция переходила в числе первых в стране, так что опыта особо позаимствовать было негде. Реконструкция котлов велась в течение полутора лет. При этом станция продолжала непрерывно и надежно обеспечивать потребителей тепловой и электрической энергией».

Кроме повышения надежности, перевод котлов на сжигание пыли высокой концентрации исключил необходимость подсветки факелов мазутом, что дало огромную экономию — в год 60 тысяч тонн мазута и 200 млн куб. м газа. Существенным плюсом нового метода было и снижение вредных выбросов в атмосферу. Правда, потребовалась новая реконструкция, теперь уже дробильного корпуса — с установкой современных молотковых дробилок поступающего угля к мельницам котлов.

К новому строительству и реконструкции работники станции давно уже привыкли. Как привыкли к компьютерам на рабочих местах, чистоте в цехах, к тому, что дороги на территории станции летом порой по несколько раз моют, а около корпусов цветут цветы.

Недавно провели еще одну реконструкцию — зеленого хозяйства ТЭЦ. Убрали старые тополя, которые полвека были «чистильщиками» воздуха на территории, а вместо них посадили молоденькие кедры. Пускай красуются, теперь уже можно: на станции и в округе чисто.

Первая ГЭС Сибири

В ноябре 1957 года в Новосибирске произошло долгожданное событие — был пущен в строй первый турбогенератор первой гидроэлектростанции на реке Обь.

Строительство гидроэлектростанции диктовалось потребностями растущего города. За предвоенные годы и, особенно, в период Отечественной войны, город превратился в крупный промышленно-развитый комплекс, дальнейшее развитие которого сдерживалось недостатком энергии. Хотя здесь уже работали три ТЭЦ, срочно требовался новый источник электричества.

До сих пор хранится в архиве станции документ, подписанный Сталиным — Постановление № 126(45), где под

строкой «21 января 1950 г. Москва. Кремль» значится: «В целях подготовки к строительству новых электростанций Совет Министров СССР постановляет:

1. Разрешить Министерству электростанций:

а) организовать в январе 1950 года управления по строительству Иркутской, Новосибирской, Нарвской и Белореченской гидроэлектростанций...».

На эти цели каждой будущей станции выделялось по 2 миллиона рублей, стройки объявлены всенародными.

В конце 1-го квартала того же года создается управление «Новосибирскгэсстрой».

Место строительства гидроузла было оторвано от баз Новосибирска, начинать приходилось на пустом месте. Предстояло соорудить подъездные шоссейные и железнодорожные пути, наладить энергоснабжение и связь, построить жилье для строителей, подсобно-вспомогательные предприятия. Все это осложнялось тем, что основные сооружения гидроузла располагались на обоих берегах, и поэтому возникла необходимость дублирования баз и подсобных предприятий, служб и подразделений.

Для обеспечения строительства качественным камнем был организован карьер на базе Буготакского месторождения диабазы, расположенного в 100 километрах от стройплощадки, куда протянули железнодорожную ветку и линию электропередачи.

В 1950 году началось строительство подъездного пути к будущему гидроузлу от Томской железной дороги, а также складов и линий электропередачи.

После опубликования решения правительства о строительстве Новосибирской ГЭС, в управление потянулся поток людей, желавших принять участие в сооружении первой электростанции на Оби. Оперативно был сформирован руководящий персонал стройки во главе с начальником Василием Васильевичем Ивановым. Появилась первая техника, быстро стали возникать жилые временки-самостройки, землянки. Люди не пугались трудностей. На строительство приезжало немало молодых специалистов после окончания институтов.

Первая железнодорожная ветка Чемская—Гидроузел, первый кубометр бетона, первый трансформаторный киоск, первая линия электроснабжения и связи... Ввод каждого такого объекта радовал, поднимал у людей веру в свои силы.

В период перекрытия Оби и подготовки к пуску первого агрегата в городе создается комитет содействия строительству, в состав которого вошли руководители областных и городских

организаций, директора крупных предприятий. По решению комитета в пиковый период на стройку предприятия командировали рабочих, на заводах Новосибирска изготавливали необходимые детали и оборудование. Когда случилась авария на бетоновозной эстакаде и потребовалось смонтировать металлический мост, комитет помог быстро изготовить металлоконструкции прямо на месте, что позволило значительно сократить сроки бетонирования на водосливной плотине.

Зимой 1957 года строительству не хватало леса. Облисполком выделил из своих фондов ресурсы — это обеспечило непрерывную работу по бетонированию сооружения.

В ходе строительства возникало немало проблем технического порядка, ведь до этого опыта сооружения крупных гидроузлов в суровых климатических условиях Сибири не было. В их решении помощь оказали научно-исследовательские организации и институты Новосибирска, Западно-Сибирский филиал Академии наук СССР. Вопросы строительства Новосибирского гидроузла рассматривались на специальной сессии Сибирского филиала Академии наук. Внимание к первой гидростанции, сооружаемой на Оби, было всеобщим.

Очень нелегко было покорить сноровистую сибирскую реку, одну из крупнейших на планете (по площади водосбора



Перекрытие Оби. 3 ноября 1956 г.

Обь занимает пятое место в мире). Первая схема использования еѐ богатейших водных запасов обсуждалась еще в начале 1930-х годов. Ленинградские специалисты по заданию Госплана СССР разрабатывали эту идею. Планировалось соорудить на Оби Каменскую ГЭС мощностью 600 тысяч киловатт и Новосибирскую — мощностью 440 тысяч киловатт. Великая Отечественная война заставила отодвинуть замыслы. Но уже в 1945 году в сибирской тайге вновь появились изыскатели и проектировщики. Местом створа будущей ГЭС определили участок в районе села Нижние Чемы. Комиссия, состоявшая из авторитетных специалистов, рассмотрела одиннадцать мест возможного строительства. И этот участок сочла наиболее благоприятным и удобным.

Схема перекрытия складывалась постепенно. Предлагались девять различных вариантов. Для поиска оптимальных условий перекрытия и пропуска паводка ученые Новосибирского водного института и СибСтрИна провели лабораторные модельные исследования. Приняли решение о перекрытии русла Оби в 1956 году, причем в связи с резким увеличением поставок зерна с целинных земель, его рекомендовали осуществлять без перерыва судоходства.

Оставленный для прохождения судов проран шириной 150 метров решили перекрывать по специальной схеме с помощью наплавного понтонного моста длиной 59 метров и трехпролетного ряжевого моста. Между ними оставалась свободная протока шириной 46,5 метра. Предполагалось засыпать ее с торцов обоих мостов, создать остров, а затем произвести одновременную отсыпку с ряжевого и наплавного мостов. 25 октября в 2 часа приступили к засыпке протоки с обоих берегов. За два дня непрерывной работы было отсыпано 10600 кубометров камня. А утром 27 октября начался сильный штормовой ветер с дождем и снегом. К вечеру в створе перекрытия создались опасные гидравлические условия. Основной поток Оби прижимался к левому берегу, из-за чего наплавной мост осел и деформировался, а тросовые оттяжки не выдержали и лопнули. Понтоны затопило, а пролеты моста унесло вниз по течению на 10 километров. Одновременно произошли еще две аварии. Через секционную перемышку вода проникла в котлован здания станции, и произошло короткое замыкание на ЛЭП, питавшей весь левый берег электроэнергией. Устранение аварии и восстановление электроснабжения потребовали чрезвычайных усилий. Хотя 28 и 29 октября на правом берегу продолжались работы по отсыпке камня, русло реки

оставалось незакрытым. Наступление на Обь остановилось. Возник вопрос — что делать дальше?

Началось общее похолодание. Температура воздуха снизилась до минус 40 градусов, по реке пошла шуга. Начали поговаривать о переносе перекрытия на зимний период. Однако расширенное совещание с участием представителей из Москвы приняло решение о немедленном возобновлении перекрытия.

Работы возобновились и велись только с правого берега непрерывно, круглые сутки. С трудом, метр за метром подвигался банкот. Ситуацию усложняли дождевые паводки в горах Алтая. В этих условиях пришлось изыскивать новые, более эффективные средства перекрытия. Стали бросать в реку связанные в гирлянды негабаритные камни, сборные железобетонные каркасы, забракованные железобетонные балки весом до 10 тонн и сварные корзины, заполненные камнем.

Наконец, к 13 часам 4 ноября перекрытие завершилось. Обь послушно пошла через гребенку водосливной плотины. Эти одиннадцать суток были самыми трудными в истории строительства Новосибирского гидроузла.

А уже через год предстояло запустить первые два агрегата станции.



Новосибирская ГЭС

4 ноября 1957 года агрегат № 1 был поставлен на обороты, а 10 ноября передан во временную эксплуатацию. Вот как описал позднее этот момент один из его участников: *«В зале наступает тишина. Глаза всех прикованы к цветным вспышкам сигнальных ламп на щите, все ждут, когда оживет машина. Звонкий толчок воды по лопаткам турбины вызывает тревогу, но монтажники спокойны, лица их сосредоточены. Проходит миг и... рабочее колесо начинает первый поворот! Гремят аплодисменты, восхищение, восторг, ликование освещают лица, заставляют блестеть глаза. Люди бросаются друг к другу, жмут руки, обнимаются. Торжественная мелодия гимна плывет над залом».*

В том же году Совет Министров СССР принимает Постановление «О создании Сибирского отделения Академии наук СССР». Строящаяся ГЭС сыграла немаловажную роль в выборе места для сибирского научного городка. Первые шаги по площадке Академгородка сделали строители треста «Новосибирскгэсстрой». В последующем строительством занималось управление «Сибкадемстрой». На базе строительства Новосибирской ГЭС и Сибирского отделения Академии наук СССР Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 26 марта 1958 года был образован Советский район Новосибирска.

Генератор № 2 был поставлен на обороты 24 декабря, а 28 декабря — введен в эксплуатацию. Еще через три месяца запущен агрегат № 3, затем агрегаты №№ 4, 5. В марте 1959 года начали давать ток агрегаты 6 и 7.

Параллельно с вводом ГЭС в действие велось бетонирование бычков водосливной плотины, крепление откосов, шло заполнение водохранилища. Оно проводилось в три этапа: в 1957 году до отметки 106 метров, в 1958 году — до отметки 110 метров, и в мае 1959 года — до проектной 113,5 м.

12 августа 1961 года Государственная комиссия приняла гидроузел в постоянную эксплуатацию. А 22 ноября было принято решение Новосибирского горисполкома о сооружении мемориального комплекса в честь окончания строительства ГЭС.

Станция заработала на полную проектную мощность, и уже в 1966 году полностью окупилась затраты на ее строительство.

В Сибири появилось первое крупное водохранилище, получившее в народе название «Обское море». В августе 1960 года был сдан в эксплуатацию мост через станционный узел, в начале 1961-го введен такой же мост через шлюз, что имело чрез-

вычайно важное значение для функционирования и формирования района.

Подсобно-вспомогательные предприятия, сооружения, жилье и вся инфраструктура, предназначенные для строительства гидроэлектростанции, послужили основой для формирования промышленной зоны в левобережной части района. В дальнейшем здесь разместились новые промышленные предприятия, среди которых опытный завод Сибирского отделения Академии наук, Завод конденсаторов (НЗК), база энергопоездов Министерства электростанций, научно-исследовательский институт транспортного строительства, некоторые объекты «Сибкадемстроя» и других ведомств. Сейчас в левобережной части проживает более 34 тыс. человек.

Строительство Новосибирской ГЭС дало очередной мощный толчок развитию города и области. На берегах рукотворного Обского моря разместились санатории, пансионаты, базы и дома отдыха, оздоровительные детские лагеря.

В тот момент, когда гидростанция была в основном отстроена и должны были начаться отделочные и благоустроительные работы, в Новосибирск приехал Н.С. Хрущев, после чего из Москвы последовало решение: передать станцию из ведения Министерства энергетики в ведение только что организованного Новосибирского совнархоза. В результате этого решения электростанция на Оби лишилась централизованного финансирования. Другие сибирские ГЭС, курируемые министерством принарядились в мрамор и гранит, а у местных властей средств для таких дорогих нарядов не нашлось. К тому же, в те годы вышло еще и правительственное постановление об исключении архитектурных излишеств, которое и вовсе убавило шансы принарядить внешний облик Новосибирской ГЭС.

Зато за время эксплуатации станции непрерывно и целенаправленно проводилась работа по повышению надежности и эффективности ее основного оборудования и сооружений. В 1972 году за счет модернизации, без дополнительных капитальных вложений установленная мощность станции была увеличена на 14 процентов, что равносильно установке 8-го агрегата.

Однако время идет, диктует свои условия, ставит новые задачи. Оборудование устаревает и изнашивается, вырабатывая свой технический ресурс.

В 1992 году утверждается план технического перевооружения и реконструкции ГЭС, в котором была предусмотрена замена устаревшего оборудования более современным. Нача-

ли устанавливать новые гидрогенераторы, спроектированные и изготавливаемые на Новосибирском заводе «Элсиб», оснащенные тиристорными системами самовозбуждения, современными устройствами контроля, автоматического управления, защиты и сигнализации. С 1993 по 1999 годы провели реконструкцию и техническое перевооружение пяти гидроагрегатов.

В первые годы работы ГЭС ее ядро составляли бывшие строители и выпускники Московского энергетического института. Условия труда были тогда довольно сложные. Потолок у машинного зала отсутствовал, гидроагрегаты размещались под временным шатром, строительно-монтажные работы шли одновременно с эксплуатацией оборудования. Выявлялись недоделки, дефекты проекта, заводские, конструкторские и технологические недоработки оборудования. Эксплуатационники первых лет сутками не отходили от капризных машин и оборудования. В 1962 году коллективу станции было присвоено звание «Предприятие коммунистического труда», в 1965 году за достигнутые успехи в строительстве и вводе в действие Новосибирской ГЭС указом Президиума Верховного Совета СССР 185 работников ГЭС награждены орденами и медалями СССР, в 1967 году за трудовые успехи коллектив предприятия занесен в книгу трудовых побед Новосибирской области. В галерее почета Новосибирской ГЭС первый директор станции Константин Андреевич Князев, второй директор Степан Александрович Ушкалов, главный инженер Борис Константинович Дубровский, начальник гидротехнического цеха, позднее работавший главным инженером и директором ГЭС Юрий Николаевич Абраменко, электромонтер Борис Николаевич Крылов, заместитель директора Александр Васильевич Михайлов, начальник электромашиного цеха Алексей Дмитриевич Щетинин и многие другие.

В последние десятилетия существенно выросла роль Новосибирской гидростанции в водообеспечении Новосибирска. Обское море — это аккумулятор запасов питьевой вода, без которого городу пришлось бы туго. Кроме того, ГЭС регулирует уровень воды в Оби в соответствии с нуждами речников, рыбоводческого и ирригационного комплексов. Водные ресурсы водохранилища используются для обеспечения судоходства, водоснабжения, развития рыбного и сельского хозяйства. Вода используется и для орошения Кулундинской степи, и для подпитки озер Алтайского края и Новосибирской области.

По сравнению с гигантами гидроэнергетики Ангара-Енисейского каскада Новосибирская ГЭС невелика по мощности, но она является единственной в Западной Сибири, входящей в энергетическое объединение, поэтому ее роль как регулирующего и мобильного источника электроэнергии очень велика. Кроме того, с включением ОЭС Сибири на параллельную работу в ЕС России, Новосибирская ГЭС, наряду с ГЭС Ангара-Енисейского каскада, выполняет сегодня функции регулирования межсистемных перетоков. Станция ежегодно вырабатывает 1687 млн кВт/часов электроэнергии.

Самая крупная ТЭЦ Сибири

В 1971 году Советом Министров СССР было принято решение о строительстве в Новосибирске еще одной электростанции — ТЭЦ-5.

Создание проекта ТЭЦ-5 было поручено Новосибирскому отделению института «Теплоэнергопроект». Станцию про-

ектировали как крупнейшую теплоэлектроцентраль за Уралом.

Первая пусковая котельная с водогрейным котлом № 1 была введена в эксплуатацию в канун нового 1977 года.

«Я пришла работать сюда 15 марта 1976 года. Тогда еще не было ТЭЦ-5, а была дирекция по строительству теплоэлектроцентрали. Мы принимали оборудование, — вспоминает ве-



ТЭЦ-5

теран станции, ныне начальник отдела обеспечения производственной деятельности Наталья Сизикова. — Осенью был назначен первый директор станции Олег Александрович Поляков. А ко Дню энергетика — 22 декабря — перед нами уже была поставлена задача — запустить первый водогрейный котел. Но, чтобы запустить водогрейное оборудование, нужен паровой котел! А паровые котлы были еще не готовы! Тогда на станцию пригнали ... паровоз».

Ввод в эксплуатацию первого водогрейного котла назначили на 31 декабря 1976 года. Михаил Заковряшин, бывший тогда старшим инженером-инспектором по эксплуатации, помнит все, вплоть до того, какая была погода: «Мороз стоял градусов тридцать-сорок. Утром 31-го еще заканчивали монтаж насосной. Настроение у всех было приподнятое, хотя чувствовалось и напряжение. Когда котел заработал, все радовались, как дети. Все-таки это была наша общая трудовая победа! К тому же, событие произошло в новогоднюю ночь!..»

Приказ Минэнерго СССР от 28 марта 1977 года постановил считать новосибирскую ТЭЦ-5 действующим предприятием с 30 января 1977 года.

В 1979 году на станции работало уже четыре водогрейных котла. Сначала использовалось оборудование барнаульского производства, потом его заменили на подольское. Возникла идея подавать уголь на ТЭЦ не железнодорожными составами, а по трубам в виде водно-угольной суспензии. Началось проектирование и строительство гидро-углепровода «Белово — Новосибирская ТЭЦ-5». Для него потребовались более совершенные котлоагрегаты Таганрогского котельного завода, способные работать на четырех видах топлива: газе, мазуте, угле и водно-угольной суспензии. Оборудование на новую ТЭЦ поставляли со всей страны. Турбины везли с Ленинградского механического завода, электросиловое оборудование изготавливали в Харькове, Запорожье, других городах СССР.

31 декабря 1985 года, опять под Новый год, был введен в эксплуатацию первый энергоблок ТЭЦ-5. Начальник цеха централизованного ремонта Ю.С. Прохоренко вспоминает, что в первые месяцы работы приходилось передвигаться по производственным помещениям в болотных сапогах — уровень воды в котельном отделении был выше уровня пола на 50 сантиметров. В 1986 году — первый год работы первого энер-

гоблока — произошло 20 ЧП. Прошло несколько лет и «аварийная» красная кривая на графике показателей работы станции, которая висела в кабинете директора ТЭЦ-5, превратилась в стабильную прямую, проходящую по нулевой отметке.

Через год после пуска 1-го энергоблока запущен 2-й энергоблок, в 1988 году — 3-й, в 1990 году — 4-й, в 1994 — 5-й. В 1994 году начали монтировать 6-й энергоблок, но в связи с экономическим кризисом в стране эти работы были приостановлены.

Сегодня ТЭЦ-5 — крупнейшая теплоэлектростанция на востоке страны, самая мощная на территории от Урала до Камчатки.

В первые, наиболее трудные годы работы станции отмечалась высокая текучесть кадров. За год менялось до трети коллектива. В 1990-х годах свободных вакансий на предприятии не стало. Сформировался стабильный коллектив, сочетающий в себе производственный опыт и техническое образование. Тысяча восемьдесят девять человек — такова штатная численность работников. Большинство из них трудятся здесь уже около десятка лет.

Высокая надежность систем станции, внедрение автоматических систем управления и обеспечения безопасности — все это позволяет говорить о том, что Новосибирская ТЭЦ-5 — надежный поставщик тепловой и электрической энергии. С 1983 года здесь стал использоваться как топливо газ. Однако основным видом топлива для ТЭЦ-5 был и остается кузнецкий каменный уголь марок «Г», «Д». Эффективность электрических золоулавливателей, установленных на дымоходах ТЭЦ-5, составляет 99 процентов.

ТЭЦ-5 можно без преувеличения назвать флагманом новосибирской теплоэнергетики. Она производит 50 процентов электроэнергии, вырабатываемой в области, выдает 24 миллиона киловатт-часов электроэнергии в сутки. 550 тысяч жителей Новосибирска получают тепло в свои квартиры от этой ТЭЦ. Но этого все же недостаточно, дефицит мощности энергосистемы в Новосибирске в зимние месяцы составляет 400 МВт.

В начале 2003 года, когда формировалась инвестиционная программа «Новосибирскэнерго», одним из главных ее проектов предусматривалось возобновление монтажных и наладочных работ на шестом энергоблоке станции. С вводом в строй нового энергоблока и сетей электрическая мощность ТЭЦ-5

вырастет с 1000 до 1200 МВт, тепловая — с 2590 до 2850 Гкал/час. Такого количества энергии достаточно, чтобы обеспечить ею потребности развивающегося правобережья.

С апреля 2003 года после утверждения инвестиционных программ в ускоренном темпе стали строиться объекты 6-го энергоблока — котлоагрегат с электрофильтрами, турбина, генератор, градирня, новый трансформатор и дополнительные нити теплосетей. Запорожский трансформаторный завод поставил автотрансформатор на подстанцию «Восточная», которая обеспечит подачу электроэнергии с 6-го энергоблока. Идет подготовка к введению дополнительных тепловых выводов, которые позволят доставлять в город тепловую энергию.

Управление оборудованием энергоблока будет осуществляться при помощи программно-технического комплекса автоматизированной системы управления «Торнадо-МРСР», полигоном для обкатки которой стал энергоблок № 1 ТЭЦ-5. До этого ни на одной электростанции города подобной системы не было.

«Торнадо» работает на базе современных технологий ведущих мировых производителей. К его основным функциональным возможностям относятся сбор, правильная обработка и отображение информации, технологические защиты и блокировки, автоматическое регулирование и архивирование информации. Технологические защиты обеспечивают автоматическое выполнение операций по останову или разгрузке энергоблока при недопустимом отклонении от нормы параметров технологического процесса или аварийном отключении оборудования.

Пуск шестого энергоблока ТЭЦ-5 позволит решить сразу несколько острых проблем, а главное, значительно снизится дефицит энергии в центральной части Новосибирска, что даст импульс к дальнейшему развитию строительной отрасли, подключению новых производств. Улучшится ситуация и в энергообеспечении левобережной части города, поскольку ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3, часть энергии которых сейчас перебрасывается на правый берег, будут работать только на нужды предприятий и жилого сектора Ленинского и Кировского районов. Как отмечают сегодня специалисты-энергетики — сам факт завершения строительства ТЭЦ-5 является уникальным в новейшей российской истории.

От РЭУ до холдинга

Центральная электростанция города, запущенная в начале XX века, положила начало развитию в Новосибирске большой энергетики. Еще в ходе подготовки к ее строительству в городе стали создаваться структуры, призванные координировать работу в этой сфере. В мае 1923 года губисполком создал паевое товарищество «Электроэнергия» и строительную компанию «Электрострой». Строительство и пуск ТЭЦ-1 стали первой задачей, которую они успешно решили.

В 1926 году, когда была запущена первая турбина ТЭЦ-1, в Сибкрайсовнархозе уже прорабатывается план электрификации наиболее крупных предприятий Сибири. При правительстве СССР для формирования энергетической политики в масштабах страны создается Государственное Всесоюзное объединение энергетического хозяйства «Энергоцентр», которое возглавляет академик Г.М. Кржижановский. Его приказом за номером 128 от 21 апреля 1931 года в Новосибирске учреждается Районное энергетическое управление «Запсибэнерго». В него вошли Новосибирская ЦЭС (ТЭЦ-1), строящаяся Левобережная ГРЭС (ТЭЦ-2), а также энергетические объекты Кузбасса. Первым управляющим был назначен Г.Ф. Козлов. Лишь в 1939 году Наркомат электропромышленности СССР утвердил акт о выделении Кемеровского энергокомбината из состава управления. Зато в мае 1943 года в состав «Запсибэнерго» вошла Томская государственная электростанция мощностью 11 тысяч киловатт.

Для оперативного управления работой станций и сетей растущей энергосистемы 9 февраля 1936 года была образована единая диспетчерская служба, которая располагалась на ТЭЦ-1.

Увеличение протяженности электросетей потребовало создания отдельного сетевого хозяйства. В мае 1933 года появляется «Главэнерго» и Новосибирский энергетический комбинат, под крыло которого вошли все местные предприятия отрасли.

В первые месяцы войны для усиления темпов строительства энергетических объектов Сибири в Новосибирске создается «Сибэлектромонтаж» — постановление об этом Совнарком СССР принимает в июле 1941 года. За четыре года войны этим монтажным управлением были смонтированы и введены в эксплуатацию пять новых электростанций, увеличены мощности

около десяти действующих. Кроме новосибирских ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3, это станции в Красноярске, Бийске, Барнауле, Новокузнецке, Кемерово. В 1946 году это управление вошло в состав вновь созданного треста «Сибэнергострой».

17 июня 1944 года приказом наркомата электростанции № 103а «Запсибэнерго» преобразуется в Районное энергетическое управление «Новосибирскэнерго». Несколько мощных электростанций, сотни подстанций, тысячи километров ЛЭП, теплоцентралей — руководство строительством и эксплуатацией всех этих объектов осуществлялось непосредственно из этого штаба энергетики.

Осенью 1944 года по направлению Минэнерго СССР сюда был назначен главным инженером В. А. Комиссаров. Годы его работа в РЭУ «Новосибирскэнерго» — это период бурного строительства, монтажа новых мощностей, создания новых подразделений, модернизации оборудования. Более 35 лет он возглавлял «Новосибирскэнерго». За свой труд удостоен высшей правительственной награды СССР — ордена Ленина.

В 1988 году приказом Совета Министров СССР № 445 от 9 сентября РЭУ преобразовано в производственное объединение энергетики и электрификации «Новосибирскэнерго» с подчинением его Сибирскому территориальному энергетическому объединению «Сибирьэнерго». В состав ПО «Новосибирскэнер-



К.К. Гиберт знакомит губернатора В.А. Толоконского с ходом строительства шестого энергоблока ТЭЦ-5

го» вошло 20 структурных единиц. Это ТЭЦ-2, 3, 4, 5 в городе Новосибирске, Барабинская ТЭЦ в городе Куйбышеве, Новосибирская ГЭС, Новосибирские тепловые сети, Производственно-ремонтное предприятие, Специализированное ремонтное предприятие «Новосибирскэнергоспецремонт», электросети Новосибирские городские, Восточные, Приобские, Чулымские, Черепановские, Карасукские, Татарские, Западные, предприятие «Энергонадзор», автотранспортное предприятие, учебный комбинат. В 1992 году было создано предприятие «Новосибирскэнергоснабкомплектоборудование» (НЭСКО).

В эти годы энергосистему возглавлял Виталий Георгиевич Томилов. Свою трудовую биографию в энергетике он начал на Южно-Кузбасской ГРЭС, куда был направлен после окончания Томского политехнического института, затем около десяти лет проработал на Беловской ГЭС, пройдя путь от дежурного инженера до главного инженера. В 1978 году, приехав в Новосибирск, назначен главным инженером «Новосибирскэнерго», в 1975 году стал управляющим РЭУ. Под его руководством и при непосредственном участии внедрялись новые технологии на ТЭЦ-5, в тепловых сетях, на других предприятиях энергетики.

В сентябре 1992 года, когда в стране начала набирать обороты приватизация, представители всех трудовых коллективов «Новосибирскэнерго» собрались на конференцию, чтобы обсудить единственный вопрос — о порядке акционирования предприятий энергосистемы. 22 января 1993 года председателем комитета по управлению госимуществом по Новосибирской области подписывается распоряжение об учреждении открытого акционерного общества «Новосибирскэнерго» в состав которого вошло 22 предприятия.

В 2002 году ОАО «Новосибирскэнерго» завершило десятилетие своей деятельности. За это время оно стало крупнейшей независимой российской компанией в энергоотрасли, которая постепенно адаптировалась к новым условиям хозяйствования. Теперь перед ней встала новая задача — от стратегии выживания перейти к стратегии развития.

Мощности новосибирской энергосистемы наращивались десятки лет, и сегодня значительная их часть находится далеко не в идеальном состоянии. Ежегодно свыше миллиарда рублей затрачивается на ремонтные работы. Руководство ОАО «Новосибирскэнерго» прекрасно понимает, что если и дальше продолжать вкладывать огромные средства в ремонт и не думать о перспективе, то неизбежен тупик. Несмотря на сокращение

производственных затрат и уменьшение количества персонала себестоимость производства энергии продолжает расти.

Жизнь настоятельно требует увеличения энергетических мощностей. Уже сегодня некоторые подстанции в Новосибирске перегружены в два раза, резервы для подключения новых потребителей практически исчерпаны. Особенно остро это чувствуют строительные организации, поскольку многие их проекты именно по этой причине сегодня «заморожены». Хорошо понимает необходимость реформ в энергетике и руководство области. *«Те регионы, которые уже сейчас не озаботятся положением энергосистем и стоимостью энергии, — заявил на одной из пресс-конференций губернатор В.А. Толоконский, — в будущем могут попасть в катастрофическую ситуацию: энергия будет стоить колоссальные деньги».*

Сегодня «Новосибирскэнерго» просто вынуждено вводить в строй новые мощности. В 2003 году оно начало активную реализацию программ развития. Это и строительство блока № 6 на ТЭЦ-5, ввод которого намечен на 1 сентября 2004 года; строительство установки обратного осмоса на ТЭЦ-2 и турбогенератора № 3 на Барабинской ТЭЦ. Кроме того, начиная с 2004 г. Новосибирскэнерго проводит в жизнь программу реконструкции ТЭЦ-3, которая позволит увеличить мощность станции на 236 тысяч киловатт и стоит более 1500 миллионов рублей. Такой задел позволяет надеяться, что уже к концу 2004 года энергосистема области станет бездефицитной.

Наряду с производством энергетики приступили к подготовке новосибирской энергосистемы к работе в новых условиях — условиях рыночной экономики. В ОАО «Новосибирскэнерго» начались крупные структурные преобразования.

В мае 2003 года совет директоров «Новосибирскэнерго» утверждает проект реформирования энергокомпании. Он, в частности, предусматривает поэтапное выведение из ее состава основных и сервисных видов деятельности. Уже проведена реорганизация управленческого аппарата компании, создана теплотранспортная компания (ТТК), ликвидированы все филиалы станций энергокомпании, а на базе их имущественных комплексов образован филиал «Генерация». На базе бывших филиалов «Электросетей» Новосибирской области сформировано ЗАО «Электрические сети». На базе имущественного комплекса цехов топливоподачи создан филиал «Топливо». Из состава

«Новосибирскэнерго» выделено ЗАО «Информационные технологии и связь».

«Несколько десятилетий энергетика действовала в нашей стране по принципу общего котла, в котором варилось все вместе, и трудно было понять, каковы затраты по каждому компоненту, каковы издержки, как складывается цена. Теперь наступило время скрупулезно считать деньги, четко определять, что выгодно, — говорит заместитель генерального директора «Новосибирскэнерго», директор по развитию Андрей Викторович Фетисов. — Но специфика нашей отрасли такова, что в ней есть сектора, которые по объективным причинам не могут быть в зоне конкуренции. Это мощные ЛЭП, построенные в советские годы нашими дедами, отцами, диспетчерское управление потоками электричества. Остальные же сектора энергетики вполне вписываются в рыночные отношения, то есть могут предлагать потребителю свои услуги и продукцию различного качества и по различным ценам. Сейчас мы предпринимаем все меры к тому, чтобы к 1 января 2005 года, когда начнут действовать новые федеральные законы об энергетике, придти сильной, стабильно работающей, конкурентоспособной компанией».

К концу 2003 года «Новосибирскэнерго» практически превращается в холдинг, объединяющий предприятия, вырабатывающие энергию, сетевые, ремонтные, сбытовые. Часть бывших филиалов выведена из состава энергокомпании, они превратились в ЗАО и строят свои взаимоотношения на основе договоров. «Дивизионы» — так обозначаются теперь главные направления деятельности энергокомпании.

Год работы по-новому показал очень хорошие результаты. Снизилась издержка, замерли тарифы. И это при том, что энергокомпания большие средства инвестировала в свое развитие. Убедительным подтверждением успехов ОАО «Новосибирскэнерго» стали данные рейтинга 200 крупнейших компаний России, опубликованного журналом «Эксперт». По объему реализации продукции новосибирская энергокомпания в 2003 году занимала 63-е место — темп роста за год составил 22,6 процента. В сотню лучших предприятий страны она вошла и по такой номинации, как рыночная стоимость, заняв 91-е место в рейтинге. Среди немногих новосибирских предприятий, вошедших в рейтинг, у ОАО «Новосибирскэнерго» самые лучшие показатели.

Подводя итоги работы ОАО «Новосибирскэнерго» в 2003 году генеральный директор энергокомпании К.К. Гиберт сказал: *«Одним из главных наших достижений я считаю то, что в «Новосибирскэнерго» сформировалась команда профессиональных менеджеров, которая способна решать любые задачи, стоящие перед нами».*

Именно этой команде принадлежит авторство программы реформирования АО-энерго, модель которой отличается от схемы, предлагаемой РАО «ЕЭС России». Главное отличие — в скорости реформирования. По мнению генерального директора «Новосибирскэнерго» в плане реформ опережает другие энергосистемы на 1,5–2 года.

Предметом особой гордости К.К. Гиберта является созданная совместно с мэрией Новосибирска теплотранспортная компания ОАО «Новосибирскгортеплоэнерго», впервые в России объединившая большую энергетику и коммунальную отрасль. Он стоял у истоков ее создания, был ее идеологом. Реорганизация системы теплоснабжения Новосибирска даст возможность перераспределить затраты на транспортировку тепловой энергии, снизить расходы на ее доставку, на эксплуатацию тепловых сетей, и, в то же время, повысить затраты на ремонт, на качественное улучшение теплоснабжения. Эффект, ожидаемый от деятельности ТТК, только в 2004 году составит 100–120 млн рублей.

«Одна из наших стратегических задач, — считает генеральный директор «Новосибирскэнерго», — остановить рост тарифов, добиться того, чтобы энергия, вырабатываемая в Новосибирске, была дешевле, чем у соседей. Интересы энергокомпании тут совпадают с интересами новосибирцев: чем выше будет наша рентабельность, чем меньше затрат потребует выпуск каждого киловатта, каждой гигакалории, чем ниже будут у нас тарифы, тем более конкурентоспособными мы будем на энергетическом рынке региона и страны».

Генеральный директор энергокомпании Корней Корнеевич Гиберт стал первым руководителем в Новосибирской области, удостоенным национального Почетного знака Правительства РФ «Лидер российской экономики». Всемирная ассоциация торговли признала «Новосибирскэнерго» лауреатом одной из престижных международных наград — «Бизнес-престиж», которая присуждается отраслевым предприятиям, внесшим очевидный вклад в экономическую и социальную жизнь страны.

В последние годы в стране почти нет энергокомпаний, которые бы работали прибыльно и вкладывали средства в свое развитие. Новосибирским энергетикам удалось вырваться из этого «заколдованного круга». Теперь пора делать следующий рывок. Новосибирская энергосистема должна стать сильной, конкурентоспособной, надежно обеспечивающей энергетическую безопасность и энергетическую независимость области.

ХРОНОЛОГИЯ

- 1912 г.** Начала работать Новониколаевская городская электростанция.
- 1924 г.** Заложен первый камень в фундамент Новосибирской правобережной ТЭЦ-1.
- 1926 г.** Введены в эксплуатацию первые два агрегата мощностью по 500 кВт на ТЭЦ-1.
- 1931 г.** В Новосибирске для руководства энергетическим хозяйством Западно-Сибирского края создано районное энергетическое управление «Запсибэнерго».
- 1935 г.** На Новосибирской ТЭЦ-2 (Левобережная ГРЭС) запущен 1-й турбоагрегат мощностью 24 тыс. кВт. Закончено сооружение ЛЭП 35 кВ, соединяющей ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2 на параллельную работу.
- 1936 г.** Положено начало теплофикации Новосибирска — вошла в строй первая теплотрасса, проложенная от ТЭЦ-1. Образована центральная диспетчерская служба «Запсибэнерго».
- 1937 г.** Создан «Энергонадзор» («Энергосбыт»).
- 1942 г.** На ТЭЦ-3 введен в эксплуатацию первый турбоагрегат мощностью 25 тыс. кВт.
- 1943 г.** На ТЭЦ-3 введен второй турбоагрегат мощностью 25 тыс. кВт.
- 1944 г.** Районное энергетическое управление «Запсибэнерго» преобразовано в РЭУ «Новосибирскэнерго».

- 1946 г.** Создано Управление тепловых сетей «Новосибирск-энерго».
- 1952 г.** На ТЭЦ-4 вошел в строй действующих первый агрегат мощностью 12 тыс. кВт.
- 1954 г.** На Барабинской ГРЭС введены в эксплуатацию три первых агрегата мощностью по 12 тыс. кВт.
Создано Производственно-ремонтное предприятие (ПРП).
Сдана в эксплуатацию линия электропередачи 110 кВ Новосибирск—Барабинск—Омск, что обеспечило перевод Транссибирской железной дороги на электрическую тягу и создало условия для широкой централизованной электрификации сельского хозяйства Новосибирской области.
- 1955 г.** «Новосибирскэнерго» включилось в параллель с «Омск-энерго».
- 1956 г.** Созданы Барабинские электросети.
- 1957 г.** Запущен первый агрегат Новосибирской ГЭС мощностью 57 тыс. кВт.
- 1958 г.** Управление электрических сетей реорганизовано в два предприятия: Новосибирские городские электросети и Восточные электросети.
- 1961 г.** На Новосибирский ГЭС введен в эксплуатацию последний, 7-й агрегат НГЭС. Гидроэлектростанция достигла своей проектной мощности 400 тыс. кВт.
- 1960 г.** На ТЭЦ-4 введены в эксплуатацию три турбогенератора мощностью по 100 тыс. кВт. ТЭЦ-4 принята на баланс энергосистемы.
- 1963 г.** На ТЭЦ-2 введен в эксплуатацию энергоблок мощностью 60 МВт — первый агрегат четвертой очереди станции.
- 1964 г.** Созданы предприятия электрических сетей: Приобские, Черепановские, Чулымские и Татарские. Барабинские электросети переименованы в Западные электрические сети.
- 1965 г.** На ТЭЦ-2 введены в работу еще три турбогенератора по 50 МВт. Мощность ТЭЦ достигла 324 тыс. кВт.
- 1968 г.** Созданы Карасукские электрические сети..
- 1972 г.** Вошли в строй действующих первые в энергосистеме объекты сверхвысокого напряжения — ЛЭП-500 кВ и подстанция «Заря».

- В результате проведенной реконструкции и модернизации гидротурбин установленная мощность НГЭС возросла до 455 тыс. кВт.
- 1973 г.** Создано предприятие «Новосибирскэнергоспецремонт» (НЭСР).
- 1974 г.** Завершено расширение ТЭЦ-3. Станция достигла мощности 573 тыс. кВт.
- 1978 г.** Запущена ЛЭП-500 кВ Новосибирск—Барнаул—Рубцовск, через которую Новосибирская энергосистема вошла в состав Единой Энергетической Системы СССР.
- 1985 г.** Введен первый энергоблок Новосибирской ТЭЦ-5 мощностью 180 тыс. МВт.
- 1992 г.** Создано подразделение «Новосибирскэнергоснабкомплектоборудование» (НЭСКО)
- 1993 г.** Проведена приватизация предприятий энергосистемы и образовано ОАО «Новосибирскэнерго».
- 1994 г.** На ТЭЦ-5 включен 5-й энергоблок. Общая мощность станции достигла 900 тыс. кВт.
- 2002 г.** Принята Программа реструктуризации ОАО «Новосибирскэнерго». В течение года выделены в дочерние предприятия и созданы ЗАО «ПРП», ЗАО НЭСР. Принята инвестиционная программа по реконструкции и модернизации энергосистемы.
- 2003 г.** На Барабинской ТЭЦ запущен новый турбоагрегат мощностью 30 тыс. кВт.
На ТЭЦ-2 запущена современная мощная установка для обессоливания воды.
Выделены в дочерние предприятия и созданы ЗАО «Строитель», НЭСКО, «Сибирьэнергоинвест», «Сибирская лизинговая компания», АТП, «Сибирская энергия», «Энергоспецмонтаж», ЗАО «Новосибирскэнергосбыт», «Инженерный центр» и «Информационные технологии и связь». Совместно с мэрией создано ЗАО «Новосибирскгортеплоэнерго». Начаты работы по запуску в строй шестого энергоблока ТЭЦ-5. Начато преобразование ОАО «Новосибирскэнерго» в холдинг, основными видами деятельности которого являются производство, передача и продажа электрической и тепловой энергии.

Подготовили к публикации

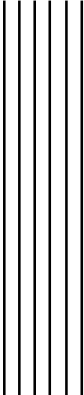
Г.В. ТРОИЦКАЯ, Е.В. ВАРТАСОВА, Л.Ю. ВЕРЕМЬЯНИНА

Благодарим за участие и содействие в подготовке материала
Н. Зуева, Г. Гартмана, А. Облонского, В. Мрачковского, А. Плистика, Н. Воронкова, В. Комиссарова, Н. Соловьева, А. Катанухина, И. Холина, В. Мамина, А. Груздева, Н. Салеева, Б. Хомутова, Н. Фалеевича, М. Цуккермана, Н. Папакина, С. Гусельникова, М. Кудрина, В. Харитонова, А. Караваева, С. Назаренко, А. Сухих, Ю. Прохоренко, Н. Сизикову, М. Заковряжина, О. Полякова, В. Варенникова, А. Попова, Н. Виноградова, Ю. Щербука.

Л и т е р а т у р а :

Новосибирские энергетики рассказывают. Новосибирск, 1986;
Новосибирская ГРЭС. Статьи, очерки. Новосибирск, 1935;
Свет Сибири. Новосибирск, 2001;
Выдрина О. Еще до «лампочки Ильича». Сибирская горница, □ 4, 2000.
Энциклопедия «Новосибирск». Новосибирск, 2003.

САМЫЙ ПЕРВЫЙ ЗАВОД **(Завод «Труд»)**



Основатели

Редко какой завод может точно назвать имя своего основателя. В этом отношении новосибирскому заводу «Труд» повезло — его основатели известны.

Виктор Михайлович Глотов вместе с семьей прибыл в Сибирь в качестве переселенца и основал на скопленные деньги и подъемную ссуду в сто рублей механические мастерские в Новониколаевске. Немного позже к нему присоединились Иван Гордеев, который стал управляющим образованного совместно товарищества, и инженер Владислав Коваленков. Товарищество назвали «Труд».

14 ноября (по старому стилю) 1904 года механические мастерские товарищества «Труд» были преобразованы в механический чугунолитейный завод «Труд». Именно этой датой обозначена установка парового двигателя и отмечено прошение, поданное Иваном Гордеевым в Томское Губернское управление на предмет проведения обследования предприятия с целью выдачи в дальнейшем разрешения на производственную деятельность.

Надо сказать, что в те годы предприятие могло претендовать на статус завода только в том случае, если имело паровой двигатель. В 1905 году строительное отделение Томского Губернского управления потребовало план завода в двух экземплярах. Хозяин завода Виктор Глотов и инженер Иван Гордеев представили в Томское губернское управление лишь один экземпляр. Но и он не был принят, так как устроители завода не выполнили еще одно условие: кузнечный и литейный цеха должны быть из кирпича. Завод же был по сути деревянным.

Читая сохранившуюся переписку можно сделать вывод, что хозяева механического чугунолитейного завода товарищества «Труд» не спешили с оформлением статуса предприятия,

поскольку он находился на арендованной у Кабинета Его Величества земле, выкуп которой последовал лишь в 1909 году.

И все же завод с основным капиталом в 40 тыс. рублей работал. Он располагался в Закаменской части поселка Новониколаевский на ул. Трактовой (ныне Большевистская). Заводская контора находилась долгое время на Базарной площади в доме Дмитрия Унжина. Здесь же на Базарной площади в магазине купца Михаила Луканина продавались изделия завода и принимались заказы.

В акте (1906 г.) обследования завода главным инженером строительного отдела Томского губернского управления Хомичем отмечено: здание завода разделено деревянными перегородками на литейный, кузнечный и механический цеха; заводское оборудование — 8 станков и паровой двигатель мощностью 10 л.с.. Далее из акта следует, что в цехах отсутствовали элементарные грузоподъемные механизмы.

«Когда возникала необходимость переместить тяжелую деталь, хозяин объявлял «шабаш», после чего ставилась четверть водки», — говорится в воспоминаниях рабочего того времени Федора Егоровича Циплакова.

Годовая производительность предприятия редко превышала 125 пудов чугунного литья общей стоимостью 30 тыс. рублей.

Завод выпускал запасные части к сельскохозяйственным машинам, механизмам мельниц и маслодельных заводов. Детали обычно отливались не по чертежам, а по старым образцам, которые привозили заказчики. Измерительным прибором при этом служила веревочка.

Отливка деталей на заводе была событием, к которому готовились почти неделю. Всякий раз об этом оповещалась местная пожарная охрана, так как деревянная крыша литейной мастерской во время литья, как правило, загоралась. Но крупных пожаров, все же, смогли избежать.

* * *

Неизвестно сколько еще бы времени завод «Труд» существовал без документов, но губернское начальство торопило с оформлением, узнав, что в Новониколаевске есть предприятие, которое официально не значится, а, следовательно, налоги с него не взимаются в казну. В связи с этим 18 апреля 1906 года полицмейстер Кольвани, который заведовал и новониколаевской полицией, получил предписание из губернского

управления на предмет составления списка фабрик, заводов, мельниц и других промышленных заведений, находящихся в Новониколаевске. В рапорте полицмейстера значится 29 заведений, один из них — механический чугунолитейный завод товарищества «Труд». В графе списка «Звания, фамилии владельцев» перечислены учредители завода: инженер-механик Иван Гордеев, инженер-технолог Владислав Коваленков, балакнинский мещанин Виктор Глотов, нежинский мещанин Аарон Гардашников. В графе «С какого времени в действии фабрика, завод или мельница» написано: ноябрь 14 дня 1904 года.

Это первое официальное упоминание даты начала работы предприятия в статусе завода без государственной регистрации.

Вторым этапом официального оформления завода можно считать 28 апреля 1906 года, когда Виктор Глотов вынужден был обратиться с просьбой в Губернское управление о выдаче разрешительного документа на дальнейшую работу завода. Параллельно решался вопрос о выкупе арендованной земли у Кабинета Его Величества.

Его Превосходительству!

Господину Губернатору Томской Губернии

от Учредителей Товарищества Механического парового завода «Труд», мещан: Виктора Михайловича Глотова и Аорона Борисовича Гардашникова

Прошение

Учредив ноября 14 дня 1904 г. в городе Новониколаевске Товарищество Механического парового завода «Труд», мы арендовали у Управления Томским именованием Кабинета Его Величества участок земли за р. Каменкой, по Трактовой улице, квартал 53, место 4-е, выписали необходимые машины, возвели надлежащие заводские постройки и вообще оборудовали все дело так, что в данное время завод вполне готов к правильному своему функционированию.

Докладывая об изложенном, имеем честь покорнейше просить разрешения Вашего Превосходительства на открытие операций нашего Механического завода. Все надлежащие торговые документы будут выбраны нами немедленно по получении испрашиваемого разрешения. Касающиеся заводского дела узаконения, постановление и распоряжение местной административной власти будут выполняться нами с пунктуальной точностью.

О последующем благоволите приказать объявить нам по возможности без задержания, дабы предотвратить потерю времени в производительности завода.

На оплату настоящего прошения и ответа на него гербовым сбором представляем при сем гербовые марки на сумму 2 руб. 50 копеек.

Гор. Новониколаевск.

Апреля 28 дня 1906 года.

Виктор Глотов

Аорон Гардашников

Свидетельство о придании статуса заводу получено 6 октября 1906 года, а купчая на землю владельцам завода выдана в 1909 году.

Выкупленная земля и полученное свидетельство не сделали жизнь предприятия и его владельцев проще и легче. Производительность, как и раньше, оставалась низкой. Почти всю прибыль хозяева отдавали в налоги. А то, что оставалось, пускали на развитие: покупали бывшие в употреблении станки, оборудование, инструменты, строили новые помещения, ремонтировали старые. Во всяком случае пайщики не прослыли богатыми. Рабочим платили сдельщину — по рублю в месяц. Осложнялось положение завода и тем, что новониколаевские купцы свои заказы чаще везли в Томск. Там они могли сделать выбор: в губернском центре механических заводов было больше десятка и цены дешевле, а оборудование, машины после ремонта можно было своими баржами перевезти по Оби.



Механический завод «Труд» (1904 г.)

Первенец индустрии города

Развитие завода нельзя рассматривать в отрыве от жизни города. Надо сказать, что к 1912 году Новониколаевск был обновлен несколькими типовыми школами, городским и торговым корпусом. Быстрому развитию города способствовали сибирская железнодорожная магистраль, водный транспорт на Оби. Город быстро рос. В 1915 году в городе было много предприятий самых различных профилей. Крупнейшее из них Депо с транспортным узлом, где работали более трех тысяч рабочих и служащих. Видное место в экономике города занимало мукомольное дело: Товарищество «Сибирский мукомол», мельницы Луканина, Туркина, Чернышева. Кроме этого в городе имелись завод «Энергия» и целый ряд мелких кустарных мастерских.

Завод «Труд» занимал особое место в экономике города, как самое крупное предприятие такого профиля.

Такой вывод можно сделать исходя из следующих данных: удельный вес металлообрабатывающей промышленности по числу заведений составлял — 9,6 процента, по количеству рабочих — 8,1 процента, по стоимости изделий — 2 процента. К началу 1922 года металлургическая и металлообрабатывающая промышленность города имели в своем составе 39 заведений с 2468 рабочими. Из них заводов всего четыре, среди них и завод «Труд».

Рабочий того времени А.И. Пятыгин вспоминает: *«Хотя у завода с момента его образования была обширная производственная программа, фактически он выполнял простые заказы: главным производством было изготовление деталей для различных сельскохозяйственных машин и ремонтные работы для других предприятий города. Плюсом для завода было то, что он являлся единственным в городе предприятием такого типа и не имел никакой конкуренции. Для рабочих завода, которых в 1915 г. стало более 100 человек — это было минусом, так как хозяева предприятия позволяли себе не обращать внимание на тяжелые условия труда, отсутствие техники безопасности. Рабочий день длился 9 часов. При сдельной оплате труда расценки летом были больше, чем зимой, что объясняется возможностью рабочих в летние месяцы уходить на сезонные работы. Социального страхования не*

было, профсоюза тоже, дни болезни рабочих не оплачивали. Тяжелые условия труда, частые штрафы привели к тому, что осенью 1907 г. на заводе вспыхнула забастовка рабочих, недовольных штрафами. Это было первое выступление. Забастовкой руководил рабочий завода Иван Чумаков».

В Новосибирском краеведческом музее есть уникальная фотография бастовавших рабочих, они добились отмены незаконных штрафов и сокращения рабочего дня в субботу.

Желание руководителей быстрее развить небольшую мастерскую в крупное предприятие в жизнь претворялось очень медленно.

Воспоминания Т.И. Неверова, бывшего рабочего завода:

«К 1915 году завод по своим полезным площадям не вырос, они составляли 600 кв. метров, его теснила еще свежая насыпь Алтайской железной дороги. Размещался он в маленьких, приземистых цехах — дощатая литейка (в которую иногда в момент литья вызывали пожарников), рядом вплотную к ней примыкал низкий кирпичный, механический цех с десятком станков. С другой стороны — деревянная слесарная, пристройка с паровым котлом и машиной».

В 1915 году завод по заказам крестьян Новониколаевского уезда производил ремонт простейших сельскохозяйственных машин, изготавливал отдельные детали к конным приводам молотилок, трансмиссионное оборудование, изделия ширпотреба в виде плит и дверок бытовых печей и другие изделия из чугуна. В это время некоторые рабочие уже стали пайщиками завода со взносом 100 рублей за один пай. Но прибыли они ни разу не получали. Несколько изменился социальный состав рабочих: если раньше более половины работающих были из деревень, то в 1915 году их становится меньше, а на завод приходят политические ссыльные, мастерские.

В 1915 году владельцы завода надеялись на то, что война внесет свои коррективы в деятельность предприятия, даст возможность «подняться на ноги».

И действительно, военно-промышленный комитет дал заводу заказ на литье оболочек гранат, но завод выпускал сплошной брак, и заказ сняли. Завод находился в таком состоянии, что отдельные важные заказы, которые могли бы поднять его доходы и значение, не мог выполнять, а количество мелких заказов, благодаря которым он существовал, сократилось.

Когда понадобилась форма для отливки оболочек гранат — стаканы, Готов обратился в военный отдел. Секретное послание сохранилось в архивах.

*Многоуважаемый
Кирилл Александрович!*

По совету Р.М. Копылова и Т. И. Белякова я настоящим письмом позволю обратиться к Вам с покорнейшей просьбой, и глубоко уверен, что Вы не откажете в удовлетворении моей просьбы; дело в следующем.

Без образца немецкого стакана для бомбомета 9-сантиметрового, завод положительно лишен возможности приступить к работам, Вы же вероятно будете так добры и любезны принять все меры, как-то в Центральном Военно-Промышленном комитете и других надлежащих местах и учреждениях достать этот образец и привезти в Новониколаевск, тем более, как Вам известный завод уже приспособлен для изготовления стаканов. Образец стакана должен быть утвержден артиллерийским начальством.

Глубоко уверен, что Вы исполните мою покорнейшую просьбу, за что буду Вам весьма благодарен.

В совершенном почтении, В. Готов.

Видимо, просьба не дошла до адресата. Стаканы на «Труде» не получили. Осталась еще одна возможность спасти завод. В 1915 году Товарищество парового механического завода «Труд» преобразовали в акционерное общество и, заложив имущество на 25000 рублей в Банк Торгово-Промышленного Общества Взаимного Кредита, взяли у него кредит.

До 1914 года на заводе было занято 25–30 человек. Среди них имелись мастера-самоучки. Отсутствие машиностроения в дореволюционной Сибири и доставка его из центра страны существенно затрудняли решение проблемы технического оснащения предприятия. На выручку часто приходила смекалка рабочих. Они, например, изготовили лоботокарный станок, который служил производству до середины 1950-х годов.

«Русский Лойд» и революция

События накануне 1917 года торопили владельцев предприятия подумать не только о мерах предотвращения экономического банкротства, но и о сохранении имущества акционерного общества от погромов и пожаров, сопровождавших политические волнения в городе.

Всерьез о смене власти, политического строя и экономических преобразованиях, которые будут сопровождаться экспроприацией ни Глотов, ни другие пайщики не думали. Но И. Гордеев ближе других находился к рабочим, видел и слышал настроения не только у себя на заводе, но и в других городах. Обстоятельства его заставили не просто наблюдать за ситуацией, но и прочитать кое-какие прокламации. На всякий случай он рекомендовал Глотову застраховать заводское имущество. Глотова убеждать долго не пришлось. Он и сам понимал серьезность событий.

Так 14 января (старого стиля) 1917 года распорядитель акционерного общества «Паровой чугунолитейный завод Труд» Виктор Гловот подписал страховое свидетельство страхового общества «Русский Лойд». Страхование произведено на случай от огня.

В описи инвентарного имущества значилось на сумму 102376 рублей 86 копеек.

Но страхование не спасло от «огня» революционных событий судьбу тех, кому был обязан своим рождением завод «Труд». Да, имущество осталось невредимым, оборудование и производственные здания остались на месте. Глотову работники завода в 1918 году предложили роль мастера. Гордеев в связи со своей технической грамотностью и лояльным отношением к рабочим оставлен в должности инженера. Первым красным директором назначили слесаря Якова Овчукова. Овчуков был хорошим слесарем, но не знал, как управлять коллективом и как планировать работу завода... Он не знал, что существует некий процесс непрерывной организационной системы, и поэтому завод «Труд» однажды остановился. И более года сюда никто не приходил. Инженер Гордеев не перенес невостребованности и умер в своем домике, который когда-то выстроили на территории завода сообща его сотоварищи — переселенцы.

О заводе вспомнили, когда из города ушли войска адмирала Колчака.

Новая жизнь

Новый период истории завода после революции более достоверно можно начать с 1924 года, когда была введена в строй первая крупная электростанция города — ТЭЦ-1. Рабочие завода «Труд» всегда с гордостью вспоминают, что и они принимали самое активное участие в строительстве ТЭЦ.

В 1924 году постановлением губисполкома завод «Труд» переводится на хозяйственный расчет. За ним утвердилось название «Чугунолитейный механический».

Наметился определенный рост. Уже через год число работников завода увеличилось вдвое. Больше стали выпускать продукции. С 1925 года все чаще коллектив привлекался к работе на новостройках города.

1926—1928 годы — время значительного роста завода почти по всем показателям. В 1927 году на предприятии работали 417 человек. По плану реконструкции на капитальное строительство в 1928—1929 годах выделено 145000 рублей.

В этот период в Сибири существовало немного заводов, непосредственно обслуживавших нужды сельского хозяйства. Завод «Труд» оказался единственной опорой для деревень в радиусе 150 верст. Большую помощь заводчане оказывали жителям деревень Пайвино и Вертковская.

На совместном заседании передовиков завода, состоявшемся 28 января 1926 года, было принято решение о создании комиссии при заводе для организации выездов в деревню не реже одного раза в месяц.

В декабре 1928 года рабочие «Труда» откликнулись на предложение коллектива мыловаренного завода помочь деревенской бедноте. 27 декабря они собрались в своем клубе и единогласно приняли резолюцию: *«Мы, рабочие завода «Труд», обсудив призыв мыловаренного завода о помощи деревенской бедноте, решили: послать в деревню бригаду из пяти лучших рабочих на две недели для помощи бедноте при выборах в Советы. 31 декабря устроить воскресник, средства из которого употребить на посылку рабочей бригады, на литературу и радио-установку для деревни...»*

Рабочие завода «Труд» принимали активное участие в сооружении моста через Обь, который стал решающим звеном в постройке железнодорожной линии Ленинск—Новосибирск. Его строительство было объявлено комсомольской стройкой. Мост открывал железнодорожную магистраль для перевозки уральской руды к первым домнам Кузнецка. С 1930 года трудовую вахту на строительстве моста несли комсомольцы-металлисты завода «Труд». Они ремонтировали компрессорные установки. В аварийных случаях, чтобы не сорвать работу бетонщиков, сутками не уходили из цехов.

К концу января 1930 года на строительстве моста круглосуточно работали около четырех тысяч человек. Мост-гигант на

семнадцати опорах был построен в рекордный срок — за двенадцать месяцев.

Завод «Труд» изготавливал оснастку для моста, для строящихся предприятий делал металлические фермы, фабричные дымовые трубы из стали толщиной 6-7 миллиметров. В то же время расширялось собственное производство.

Летом 1928 года начали возводить новый корпус для механического цеха. В том же году началось строительство литейного корпуса, в 1933 году — кузнечного, в 1935 — котельного. Одновременно поступало новое оборудование: из Ленинграда — пресс-ножницы, фрикционный пресс, из других городов страны — станки и молоты.

С внедрением новой техники и передовой технологии отменили прежние производственные операции. В середине 1930-х годов получили сварочные аппараты и отказались от ручной ковки и чеканки металла. Со временем, наряду с горнами, стали применять и нагревательные печи. Кузница заметно увеличила производство заготовок, расширила ассортимент изделий.

Первая пятилетка

Энтузиазм и инициатива — характерные черты первых пятилеток. Особенно активно участвовала в новостройках молодежь. Так было и на заводе «Труд».

Решено было построить в Новосибирске завод горного оборудования, который должен обеспечить средствами механизации шахтеров Кузбасса. И молодые рабочие «Труда» объявляют себя шефами строительства. Направленная на объект молодежь создала три ударные бригады. Представители завода показывали примеры хорошей работы. Они больше всех — 2500 часов отдали стройке.

Время было горячее. Работали на заводе в три смены. Ускоренно строились склады, жилье, бытовки, механическая мастерская. Большой, если не основной заботой администрации была тогда подготовка стройматериалов, транспорта, строительных машин, а порой и даже самых простейших инструментов.

Не хватало высших, средних технических кадров и квалифицированных рабочих, не было опыта в строительстве. На заводе «Труд» остро нуждались в руководителях-специалистах: во главе смен и цехов по-прежнему стояли рабочие.

Но вот пришли на завод и долгожданные молодые инженеры, получившие образование в Томске.

Инженер Вербицкий, в прошлом — слесарь. Опыт, смекалка и теоретические знания позволили ему быстро войти в дело. В числе его первых инженерно-конструкторских работ стал автоматический загрузчик вагранки нового литейного цеха, который работал безотказно. Это было началом механизации трудоемких работ.

В годы первой пятилетки шефская помощь городских предприятий колхозам и совхозам, а также создаваемым машинно-тракторным станциям (МТС), приобрела массовый характер.

Рабочие завода «Труд» в зиму 1932—1933 годов отремонтировали 75 тракторов. Это стало возможным благодаря тому, что был введен узловый бригадный метод. В составе каждой бригады находились рабочие МТС и колхозные трактористы. На следующую зиму коллектив «Труда» получил правительственное задание: отремонтировать к весне еще 100 тракторов. По тем временам — цифра огромная.

* * *

Основная экономическая задача Сибири в первой пятилетке состояла в том, чтобы дать как можно больше продовольствия, промышленного сырья для страны. По пятилетнему плану, утвержденному пятым съездом Советов СССР в мае 1929 г., предусматривалось 45 процентов всех средств, намеченных для организации производства, направить на строительство 50—60 промышленных гигантов. Одно из центральных мест в пятилетнем плане развития народного хозяйства Западной Сибири отводилось строительству предприятий угольной промышленности, металлургии черных и цветных металлов, машиностроения и строительных материалов. Большое значение придавалось коренной реконструкции действующих предприятий, особенно в первые годы пятилетки.

Пятилетний план Новосибирского завода «Труд» предусматривал коренную реконструкцию предприятия без прекращения основного производственного цикла. По плану, разработанному Сибирской краевой комиссией, завод «Труд» должен был до пуска Барнаульского завода маслодельного инвентаря, изготавливать сливкосозревательные ванны, пастеризаторы, одновременно производить ремонтные работы, чугунное литье и его обработку.

Реконструкцию завод начал в 1928 году коренной перестройкой литейного цеха. В 1930 году построен новый чугунолитейный цех. Завод к этому времени имел 31 единицу машин и механизмов с изношенностью в 50 процентов.

К концу пятилетки мощность завода после проведенной реконструкции хотя и увеличилась более чем в четыре раза, но завод не выполнял явно завышенные годовые задания 1928, 1930, 1931 годов и лишь пересмотр вышестоящими организациями плановых норм 1932 года позволили коллективу завода «Труд» выполнить пятилетний план по основным показателям досрочно.

В чем крылась причина невыполнения годовых заданий? Накануне первой пятилетки техническое состояние завода можно считать вполне удовлетворительным, но завод не был готов к выполнению больших заданий по причине слабой квалификации рабочих и инженерно-технических кадров.

В 1929—1931 годах на заводе работали 316 мужчин, 7 женщин и 18 подростков. В 1931 году квалифицированных рабочих (5-8 разряда) насчитывалось 68 человек, полуквалифицированных (3-4 разряда) — 256 человек, неквалифицированных — 34. Таким образом, лишь одна шестая работавших на заводе в 1931 году отвечала квалификационным требованиям, следствием чего был большой процент брака.

К этому же вели и неправильная организация работы на заводе и недостаточное внимание администрации завода к обучению молодых рабочих.



Один из цехов завода. 1930-е гг.

Одной из главных причин невыполнения плана в 1930—1931 годов можно назвать недокомплект ИТР. Мастера мало уделяли внимания улучшению работы цехов. Многие просто не знали, как это сделать. Руководство выдвигало рабочих на должность мастеров в механическом и литейном цехах. Но этих мер было явно недостаточно. Еще одна из причин невыполнения планов — старое оборудование и низкая заработная плата. Но на обновление станочного парка не хватало денежных средств.

В начале 1930 года около 70 процентов рабочих участвовали в социалистическом соревновании, создается несколько ударных бригад, формируется «Красный батальон», выдвигается встречный план, тем не менее, план года был недовыполнен на 8 процентов.

Несмотря на относительные неудачи, завод не потерял своего ведущего положения в городе. Он принимает участие в развитии металлургической и угольной промышленности страны. Его с полным основанием можно считать одним из строителей Урало-Кузбасса. Первые шахты Кузбасса начали свою работу на оборудовании, изготовленном на заводе «Труд»: в Прокопьевске — шахта № 3-бис, в Анжерке — № 5—7, в Ленинск-Кузнецке — шахта «Капитальная». Они получили от завода конвейеры, транспортеры, лебедки грузоподъемностью от 5 до 20 тонн, угольные бункера и другие виды оборудования.

Большое место отводилось заводу «Труд» в деле возрождения золотодобывающей промышленности, которое началось с внедрения гидравлических способов добычи. В 1932 году в соответствии с Постановлением Экономического Совета РСФСР завод «Труд» перешел в систему Всесоюзного объединения «Востокзолото». Завод занялся производством оборудования для золотодобывающей и горной промышленности. Он производил гидромониторы, элеваторы и другие механизмы и оборудования гидравлики.

В 1932 году «Труд» должен был дать Кузбассу продукции на 1,8 млн рублей из общего числа запланированных 2,3 млн. Выполнению этих планов мешала излишняя универсальность производства при недостаточной загрузке крупными заказами и техматериалами. Например, в январе завод выдал 410 видов продукции, причем 30 процентов плана было выполнено за счет мелких заказов.

Система внутризаводского планирования слабо увязывалась с бухгалтерским учетом, отчетные данные бухгалтерии велись совершенно без связи с плановыми документами. Служебный аппарат завода имел низкую квалификацию, слабо

разбирался в производственных процессах. Еще в июле 1932 года была упрощена система планирования и учета, но до конца года она заводом была так и не освоена.

Кроме указанных производственных трудностей были негативные явления другого характера, в том числе и бытовые. Об этом говорилось на совещании в тресте «ЗапСибзолото», которое состоялось 4 августа 1933 г. Один из участников совещания, представитель завода Тюрин говорил: *«Бюро секции ИТС и вся общественность завода «Труд» должны представить заводу управлению счет в улучшении бытовых условий. Нередки случаи, когда работники живут в 10 км от завода. Бюро секции заявляет, что дальше такое положение с жилищной площадью нетерпимо... Не последний вопрос в отношении снабжения как рабочих, так и ИТР завода и улучшения качества обедов. Разговоров много, а улучшения снабжения как рабочих-ударников, так и ИТР не происходит, а от этого тоже во многом зависит выполнение промфинпланов».*

В 1932 году на заводе работали по сдельной оплате труда 322 человека, не выполняли норму — 21 человек, 293 человека перевыполняли нормы, из них 100 человек — на 150 процентов.

Реорганизация, проведенная заводом в годы первой пятилетки, помогла ему обрести новое лицо. Рос численный состав. Рабочие завода принимали участие во Всесоюзном смотре производственных совещаний и в Урало-Сибирской переключке. В этот период возросло поступление рационализаторских предложений, направленных на улучшение производства.

Коллектив завода вторым в Западной Сибири перешел на ударную работу. Рабочие и служащие поддерживали все начинания, которые могли улучшить состояние дел, они поддерживали идею создания «Стальных батальонов пятилетки», идею самозакрепления на предприятиях.

Задачи усложняются

Задачи второй пятилетки, которые предстояло решить в Западной Сибири, исходили из решений правительства, направленных на превращение Западно-Сибирского края в важнейший экономический район на Востоке страны. В Западно-Сибирском крае предполагалось создание прочной базы собственного машиностроения, а также развитие всех основных отраслей легкой и пищевой промышленности.

Намечалось довести добычу угля в Кузнецком бассейне до 20 млн тонн в 1937 году. В области металлургии планировалось завершить строительство Кузнецкого металлургического комбината и полностью освоить его мощности, начать разработку новых железорудных месторождений и значительно увеличить добычу местного сырья. Производство проката намечалось увеличить в 34 раза, стали — в 25,6 раза. Одновременно с новым капитальным строительством предусматривалось расширение и реконструкция действующих металлообрабатывающих, металлургических, кирпичных заводов.

14 августа 1933 года состоялось техническое совещание при главном инженере треста «ЗапСибзолото», на котором решались вопросы дальнейшего расширения и реконструкции завода «Труд». Была утверждена сумма, отпущенная на строительство и монтаж оборудования в размере 500 тыс. рублей, при общей сумме основных средств предприятия в 1933 году в 686,6 тыс. руб. (в ценах 1926—1928 гг.). По плану реконструкции намечалось расширение литейного и котельного цехов, из механосборочного цеха предполагалось сделать два — механический и сборочный. В 1934 году началось строительство цехов металлоконструкций и кузнечного, которые сданы в эксплуатацию в конце пятилетки.

Эти цеха требовались для нормальной работы механического и сборочного цехов, которые также намечалось построить.

На 1934 год планировался прирост рабочей силы на 16 процентов, при росте валовой продукции на 33,2 процента. Такой большой прирост численности рабочих, ИТР и служащих объясняется открытием двух новых цехов — сборочного и инструментального.

Одним из недостатков работы завода в 1933 году оставалось отставание роста производительности труда от роста заработной платы, поэтому постановлением сектора тяжелой промышленности Крайплана признано необходимым оставить зарплату в 1934 году такой же, какой она была в 1933 году, т.е. 5 руб. 64 коп. в день в среднем. Для того, чтобы быстрее ввести в действие новые цеха и выполнить производственную программу 1934 года, сдельщиной намечалось охватить 86,2 процента рабочих против 77,6 процента в 1933 году. В 1934 году среднесуточное число рабочих составляло 529 человек. Набрать больше запланированного количества рабочих завод не мог. Необходимо было справиться с производственной программой не за счет увеличения числа рабочих, а за счет резкого увеличения прослойки рабочих средней и высшей квалификации.

По итогам года план производства валовой продукции завод выполнил на 113 процентов, при увеличении числа рабочих на 18,2 процента.

План по номенклатуре на 1935 год на заводе «Труд» остался прежним. В 1935 году он выпускал обогатительное, гидравлическое и прочее оборудование, а также значительное количество товаров широкого потребления. Коллектив предприятия взял повышенные обязательства и выполнил их. На производственной конференции, проходившей 24-25 сентября 1935 года, отмечалось, что план восьми месяцев выполнен успешнее, чем план этого же периода в 1934 году.

Невыполненным оставался лишь план по снижению себестоимости продукции, что объяснялось единичным производством большого числа механизмов и оборудования для горно-обогатительной промышленности.

В это время завод выпускал из обогатительного оборудования преимущественно столы Вильфлея, всасывающие и нагнетающие насосы, флотационные машины, из гидравлического — задвижки «Лудло». В том же году завод начал осваивать производство флотационных машин.

Основной проблемой в 1935 году оставалась текучесть кадров. Но несмотря на это, по состоянию на 1 декабря 1935 года коллектив завода выполнил обязательства за 11 месяцев и выпустил продукции на 4630900 рублей, т.е. перевыполнил план на 8400 тыс. руб.

В связи с выпуском более сложного оборудования, появился лозунг: «Вместо взаимоподгоняемости — взаимозаменяемость», что существенным образом повлияло на снижение себестоимости продукции. Например, первый стол Вильфлея стоил 11 тыс. рублей, а к концу года завод выпустил 41 стол по 3200 рублей за единицу. Снижение себестоимости на 7800 рублей объясняется не только лучшей организацией труда, но и улучшением технологии производства, повышением производительности труда.

За короткий срок завод освоил производство 17 видов наиболее сложных машин для цветной и золотодобывающей промышленности. Кроме столов Вильфлея производились фильтры Буттерса, элеваторы Хенди «А», Хенди «Б» и др.

В 1936 году на заводе работали 864 человека. Производство испытывало острую нужду в самостоятельных цехах — инструментальном, перфораторном и сталелитейном отделении.

В 1936 году завод успешно справился с производственной программой. Он быстро отзывался на нужды отраслей промыш-

ленности. В результате возрос выпуск флотационных машин, контактных чаш и классификаторов. Выпуск столов Вильфлея □ 12 и турбин был перевыполнен.

Стахановское движение

1 сентября 1935 года в короткой телеграмме из Донбасса сообщалось, что забойщик шахты Ирмина-Центральная Алексей Стаханов добыл за смену 102 тонны угля, перевыполнил норму в 14 раз. А уже к концу сентября движение за рекорды охватило всю страну и вошло в историю как стахановское движение по имени его зачинателя.

Завод «Труд» не остался в стороне. На 1 декабря 1935 года на заводе стахановцев: в механическом цехе — 20,1 процента, в литейном цехе — 23,3, в котельном — 9,8, в инструментальном — 13,4, в целом по заводу 16,1 процента рабочих стали стахановцами. За один месяц количество стахановцев на заводе удвоилось.

Значительную часть из них составляла молодежь 25-30 лет. Это говорит о том, что квалификация недавно пришедших работать на предприятие выросла.

Рабочие со стажем от одного года до пяти лет составляли 76,4 процента всех стахановцев предприятия. Производственные достижения и методы, при помощи которых были достигнуты хорошие результаты, лучше всего прослеживаются на примере механического цеха. Средняя производительность труда рабочих Де-Сан-Дек, Бондарева, Чилина, Истомина за октябрь 1935 года составила 111 процентов, а за период их работы новыми стахановскими методами — в среднем 186.

Основными методами повышения производительности труда в данном цехе стали: разделение работы на операции при групповом, массовом заказе и экономия времени на настройку станка, лучшая и своевременная подготовка рабочего места, усовершенствование технологического процесса и различных приспособлений. Аналогичная организация труда стахановцев была и в других цехах. В целом по заводу это выразилось в повышении производительности труда среди стахановцев со 140 процентов в октябре до 190 процентов в ноябре 1935 года.

В 1936 году нужно было решить две проблемы завода: избавиться от брака и улучшить реализацию продукции. Проблему решили именно стахановцы. В январе 1936 года завод «Труд», как и другие предприятия, включился всем коллективом в стахановскую пятилетку. В порыве энтузиазма в первые сутки после принятия решения участвовать в стахановском движении завод дал 263 процента плана, механический цех — 314, лучшая на заводе смена КИМ — 506 процентов существующей нормы.

В середине 1936 года общее стахановское движение на заводе замедлилось. Для стимулирования его роста был введен знак «Стахановец золотоплатиновой промышленности». Работник, награжденный этим знаком, пользовался льготами. Он имел право на бесплатное и внеочередное медико-санитарное и профилактическое обслуживание, получение первоочередной путевки в дом отдыха. Важным стимулом являлось повышенное пособие в случае потери трудоспособности. Квартирная плата ударникам труда была снижена на 10–15 процентов, за коммунальные услуги они платили вдвое меньше, пользовались бесплатным проездом на транспорте, принадлежащем тресту. Дети стахановцев, содержались в яслях, детских садах, в интернатах бесплатно.

К 1937 году завод обеспечивал жилплощадью лишь одну пятую часть своих рабочих, причем метраж на одного человека остался таким же, каким он был в 1928 году. Средняя зарплата рабочих по сравнению с 1934—1935 годами увеличилась на 25 процентов.

В 1937 году на заводе введен в эксплуатацию экспериментальный цех, вследствие чего число рабочих и ИТР увеличилось на 19 процентов, численный состав работающих достиг 871 человека.

Рост производительности труда к концу года достиг только запланированной отметки — 3,6 процента. Завод не выполнил план последнего года второй пятилетки. Цена валовой продукции, выпущенной заводом в 1937 году, составила лишь 90,3 процента к плану.

Но в целом завод «Труд» внес заметный вклад в дальнейшее развитие металлообрабатывающей промышленности Сибири. Если в 1932 году он дал продукции на 2669 тыс. рублей, то все годы второй пятилетки предприятие выпускало ежегодно не менее чем на 3 млн рублей продукции, а в самом удачном 1935 году выпуск ее составил — 5 млн 295 тыс. рублей.

Планов громадьё

Ко времени третьей пятилетки в металлообрабатывающей и машиностроительной промышленности Западной Сибири еще не было предприятий-гигантов, подобных Кузнецкому металлургическому комбинату. Поэтому завод «Труд» и во время третьей пятилетки оставался крупным предприятием, значение которого выходило далеко за пределы области.

Нельзя было допускать, чтобы такое предприятие, как завод «Труд», не выполнял производственную программу. Коллектив завода изыскивал все возможности, которые обеспечивали бы бесперебойное ее выполнение. Главный путь виделся в дальнейшей реконструкции завода. Капиталовложения в 1938 году, запланированные в соответствие с ориентировочными наметками Главзолота, позволяли это сделать.

В 1938 году намечается реконструкция механосборочного цеха. Это объяснялось тем, что другие цеха, особенно с пуском в эксплуатацию цеха металлоконструкций, своей мощностью значительно превышали мощность механосборочного цеха.

По капиталовложениям на 1938 год планируется помочь построить один из цехов заводу «Большевик». В качестве расчета «Большевик» должен был отдать часть своей территории заводу «Труд», заинтересованному в расширении производственных площадей. «Труд» планирует также строительство ширококолейной железной дороги. Большим новым объектом также стало строительство здания заводоуправления. Остальные капиталовложения по Промбанку направлялись на окончание строительства цеха металлоконструкций и на возведение котельной и трансформаторной.

Такой большой план реконструкции вынудил завод сократить численный состав работающих с 929 человек до 782.

Наличие экспериментального цеха позволило запланировать увеличение производительности труда на 9,6 процента по сравнению с 1937 годом, снижение себестоимости продукции — на 10,9 процента. Валовая и товарная продукция на 1938 год определена в сумме 8062 тыс. рублей.

В 1938 году заводом приняты новые нормативы дополнительной зарплаты и начислений на зарплату. В состав основной зарплаты входили: доплата за работу в ночные часы, премии, оплата простоев, оплата за работу в опасных для здоровья и жизни условиях труда, оплата бригадиров. Сумма этих доплат составляла 6,3 процента от основного заработка. В дополнитель-

ную зарплату входили: отпуска, оплата перерывов на кормление детей, выходные пособия, компенсация за неиспользованный отпуск, оплата проезда на транспорте, оплата льготных часов подросткам. Сумма дополнительных оплат равнялась 12 процентам от основного заработка. Эта форма оплаты имела большое значение, так как третья пятилетка требовала большого вовлечения женщин в сферу производства.

Введение новых нормативов явилось важным стимулом к труду, так как при строгом их соблюдении сумма основной и дополнительной оплат превышали начисления на зарплату на 7 процентов.

Завод не выполнил производственный план 1938 года, он смог осилить лишь 90 процентов производственной программы. Лучше других работал котельный цех, который являлся передовым последние два года второй пятилетки, план 1937 года он выполнил на 137 процентов.

Основной причиной неудовлетворительной работы завода в 1938 году явилось, как и прежде, отсутствие четкого планирования. Начальники цехов получили рабочие планы с большим опозданием, запас деталей в цехах отсутствовал. Мешала работе завода несогласованность между цехами, как между основными, так и вспомогательными. Например, если для слесарей



Обогатительная фабрика работает на оборудовании завода «Труд»

требовались корпуса ленточных питателей, своевременно они их получить не могли, так как котельно-чугунный цех, не считаясь с нуждами других цехов, часто производил ту часть продукции, которая давала большой процент выполнения плана.

Часты были случаи перехода мастеров в рабочие. Мастер получал очень небольшую зарплату (450 рублей в месяц), то есть в два с лишним раза меньше, чем квалифицированный рабочий.

Учитывая создавшееся положение, а также незаконченную реконструкцию основных объектов завода, план на 1939 год был уменьшен. Для того, чтобы выполнить этот план, заводу требовалось иметь рабочих-сдельщиков 445 человек и 208 вспомогательных. Но, принимая во внимание возможность перевыполнения новых норм, завод утвердил количество рабочих 580 человек, т.е. число рабочих осталось прежним. Тем не менее, на 1939 год планировалось увеличение зарплаты только рабочих на 293 тыс. рублей, что объяснялось введением новой тарифной сетки, новых нормативов дополнительной зарплаты и более трудоемкой, чем в 1938 году, производственной программы. Ожидалось снизить себестоимость продукции на 2,5 процента.

В 1939 году завод продолжал производить самые различные товары, не соответствующие профилю завода. Из 800 наименований только четвертая часть соответствовала профилю. Естественно, что такая номенклатура не позволяла осуществить принцип серийности производства, разрушала его. Поэтому на совещании, проходившем в августе 1939 года, было обращено внимание на то, чтобы завод «Труд» соответствовал своему профилю — производство горного, обогатительного, гидравлического и вспомогательного оборудования.

С июля начинают действовать стахановские заслоны по борьбе с браком, а в августе многие рабочие-литейщики включаются в достойную встречу четвертой годовщины стахановского движения. И тем не менее, завод программу 1939 года не выполнил. В то же время фонд зарплаты был перерасходован более чем на 300 тыс. рублей.

Главный вопрос заключался в повышении производительности труда, и завод поддержал призыв московских инструментальщиков — пятилетний план по производительности выполнить за четыре года.

На 1940 год планируется увеличить выпуск продукции на 27 процентов больше по сравнению с предыдущим. При том численность рабочих оставалась прежней.

Завод должен был повысить производительность в третьей пятилетке на 65 процентов. Рабочие и ИТР решили, что при развитии стахановского и движения многостаночников, с введением новых методов обработки металла — скоростной резки — завод сможет выполнить этот план к концу 1942 года. В резолюции, единогласно принятой на митинге, записано, что коллектив завода обязуется в 1940—1941 годах дать ежегодный прирост производительности труда на 27 процентов и снизить на 10 процентов себестоимость продукции, а план 1940 года выполнить к 5 декабря.

Только при устранении целого ряда недостатков в различных звеньях и участках работы, сведении до минимума случайных заказов, которые мешали основной работе, можно было добиться выполнения принятых обязательств.

Еще одним недостатком тех лет была бесхозяйственность в расходовании металла. Уже к февралю 1940 года излишек металла составлял 435 тонн, много металла пропадало из-за большого процента отходов, которые составляли 17,5 процента в литейном цехе. Хотя на 4-м съезде стахановцев города завод «Труд» фигурировал как передовое предприятие, где имеются большие трудовые ресурсы, состояние трудовой дисциплины на заводе нельзя было назвать удовлетворительным.

С июня 1940 года завод перешел на 8-часовой рабочий день, и это дало ему новые силы для выполнения производственной программы. План восьми месяцев был выполнен успешно. После трехлетнего невыполнения такой результат имел большое экономическое и психологическое значение для коллектива завода и позволил наметить новые рубежи. Завод «Труд» обратился к другим предприятиям «ЗапСибзолота» с призывом выполнить годовой план к 25 декабря. И как зачинатель этого движения досрочно выполнил свои обязательства к 13 декабря 1940 года.

В этом же году завод освоил выпуск паровой машины □ 9,2 «НР», парового насоса «Блок», бурильных молотков БМ-13. Освоение этих агрегатов требовали большой точности и высокой квалификации, технической культуры ИТР. Эти машины тогда крайне были нужны стране. Учитывая реальные возможности завода, главное управление золотоплатиновой промышленности приказало увеличить выпуск подобной продукции в 1941 году до 10 млн рублей. Сумма распределялась следующим образом: 5 млн рублей — на выпуск обогащательного оборудования, 1 млн рублей — перфораторных запчастей, 4 млн рублей — остальных заказов. После консультаций

с администрацией завода окончательный валовый и товарный объем продукции на 1941 год определили в 8418 тыс. руб. Себестоимость всей продукции должна была снизиться на 7,1 процента по сравнению с предыдущим годом.

Завод явно выходил из прорыва. Двухмесячная программа выполнена уже к 15 февраля на 101,7 процента. Ведущий механосборочный цех стал передовым — ему вручили переходящее Красное знамя.

В период с 1937 по 1941 год было освоено более 60 наименований изделий, что позволило значительно сократить, а по некоторым видам продукции совсем исключить импорт обогащающего оборудования.

«Труд» во время войны

Не прекращая производства горно-обогащающего оборудования, завод в годы Великой Отечественной войны одним из первых предприятий Новосибирска стал выпускать военную продукцию: камеры для реактивных снарядов, корпуса мин. На заводе проводился капитальный ремонт танков.

На фронт Великой Отечественной войны ушли от станков 558 человек. На территории завода установлен монумент в честь тех, кто помог в трудные годы войны ценой жизни отстоять свободу и независимость нашей страны. Многие фронтовики награждены орденами и медалями. Двое получили высокое звание Героя Советского Союза: Семен Дмитриевич Осипов и Георгий Иванович Жуков.

В военные годы в стране выявилась острая потребность в алмазах. По решению правительства создавались алмазодобывающие предприятия на Урале. Завод «Труд» в сжатые сроки изготовил для них свыше двухсот отсадочных машин и несколько десятков промывочных приборов.

Во время войны, когда на завод поступили эвакуированные специалисты, в основном женщины, весьма слабо разбирающиеся в специфике производства, потребовалось немало времени, чтобы обучить их началам профессии. Смена длилась шестнадцать часов. Но никто не жаловался, все понимали, что для общей победы понадобится максимальное напряжение сил.

На заводе сложилась простая доброжелательная атмосфера, когда все выручали одного, и один мог постоять за всех.

Если у кого-то случалось личное горе: болезнь или смерть близких, весь коллектив завода приходил на помощь.

На заводе вспоминают такой случай. Выпускались мины — «МБ-120». Их корпуса отливались из чугуна и шли на последующую станочную обработку. В день надо было выпускать не менее 900 минных корпусов, готовых для начинки уже на другом предприятии. Весь технологический процесс начинался с плавильной печи, точнее, с земляной формовки корпуса изделия для последующего заполнения формы жидким чугуном. Уплотнялась земляная форма на особой установке с электроприводом. Мощный электродвигатель приводил в действие формующее устройство. Проще говоря, тряс его. И надо же такому случиться, что двигатель перегорел. Перепады напряжения мучили не меньше, чем зимние холода. А военный план — есть военный план. По тем суровым временам виновника потери ценного имущества не искали бы долго. Специалисты быстро нашли выход — сняли подходящий двигатель с простаивающего станка и смонтировали его на формовочное устройство. Всё бы хорошо, только вот у нового двигателя не подходили к агрегату лапы крепления. А время шло, не на часы, на минуты. Двигатель прихватили на два болта, а электромонтер Юшицын сел на него сверху и своим телом прижимал к станине целую смену. Смешного тут ничего нет. Конструкцию агрегат имел такую, что ни тросами, ни веревками этот злополучный двигатель прихватить было нельзя. Только человек мог его удержать. Основной технологический элемент формовки — вибрация. И Юшицын вибрировал вместе с агрегатом шестнадцать часов. Дневной план по минам завод тогда выполнил.

Вот еще один эпизод тех лет. Смонтировали в 1943 году электропечь, полученную по лендлизу, и об этом сообщили по радио на всю страну. Читал информацию Левитан. Очень приятно было знать, что далекая Москва знает о работе предприятия и оценивает ее высоко.

* * *

После Великой Победы, завод сумел быстро перейти на выпуск мирной, знакомой продукции. Конечно, в самой организации труда мало что изменилось, только вернулся нормированный рабочий день. Но строгая дисциплина осталась. Этому была своя причина — завод оставался единственным за Уралом, который еще до революции и после нее выпускал различное оборудование для обогатительных фабрик Министерства

цветной металлургии. И более всего — для обогащения золотоносной руды и других ценных металлов. Поэтому заводу придавали особое значение, ведь его оборудование работало по сути на всех предприятиях этой отрасли. А отрасль работала под началом НКВД.

Сразу после окончания войны, когда другие заводы, не имевшие оборонного значения, перешли на обычный ритм работы и управления, завод «Труд» остался по сути на военном положении. И почти десять лет заводом командовали начальники с воинскими званиями. Большими организаторскими способностями производственного характера они не обладали, что вызывало на заводе излишнюю нервотрепку среди коллектива и мало способствовало повышению производительности труда. С другой стороны, объективности ради, можно сказать, что, являясь структурным подразделением секретного ведомства, завод этим воспользовался сполна. В послевоенные годы катастрофически не хватало грамотных специалистов нижнего и среднего звена — мастеров, технологов, и на заводе могли вытребовать их из контингента заключенных. Тем самым, многим людям просто спасли жизнь, а если и не жизнь, то просто наладили их судьбу. Что тоже много значило в те времена.

Работая в структуре НКВД, завод сумел за сравнительно короткий срок не только восстановить прежний уровень производства, но и значительно расширить его. Причина заключалась в том, что другие предприятия Сибири после войны не могли вытребовать себе ни финансирования, ни, тем более стройматериалов, станков и оборудования, поскольку все это направлялось на запад страны для восстановления разрушенного войной хозяйства. Но так как завод участвовал в производстве золота, серебра, редкоземельных элементов, ему было разрешено производить и реконструкцию, и строительство новых цехов. Тогда был введен в эксплуатацию кузнечный цех, построенный специально под новое оборудование. Старый цех уже не соответствовал технологии современного на тот момент кузнечно-прессового производства. Построен был и механосборочный цех, главный цех завода. Он тогда был самым большим.

Получив «добро» на строительство необходимых новых цехов и реконструкцию старых, использовали эту возможность по максимуму. Пристроили, например, второй этаж парокотельной, добавили к литейному цеху еще один пролет. По сравнению с довоенным временем, получилось, что промышленные площади увеличились вдвое. Но пока еще не хватало станков и

механизмов. К концу же пятидесятих годов оказалось, что и тех, резервных площадей, уже не хватает. Но завод вышел из ведомства НКВД и стал обычным предприятием, а потому сделать что-то для дальнейшего развития стало сложнее.

Золото дается непросто

После 1950 года в стране была сделана ставка на независимость отечественной промышленности от импорта машин и механизмов. Именно тогда, в начале пятидесятих годов прошлого столетия наметилась основная специализация предприятия. Полностью она оформилась к шестидесятому году.

Для оснащения обогащательной отрасли техникой сначала необходимо было ее создать, точнее — спроектировать. Так в Новосибирске появилось Специальное Конструкторское Бюро горно-обогащательного оборудования. Там работали талантливые люди. В короткие сроки они сконструировали и передали в серийное производство различные виды оборудования для обогащения руды гравитационным способом. На то время это был единственно скорый и качественный метод отделения драгоценных металлов от сопутствующих пород. Технология обогащения основывалась на использовании воды.

Однако, несмотря на то, что, на первый взгляд, обогащательные технологии казались простыми, сразу же возникла проблема. Она заключалась как раз в нехватке воды, т.к. по системе организации производства драгоценных металлов, обогащательные фабрики размещались рядом с рудодобывающими предприятиями, т.е. на тех территориях, где водных источников не имелось в достаточном количестве для технологии производства обогащения. Заводу «Труд» поручили разработать и внедрить в массовое производство специальное оборудование для очистки использованной воды и возвращения ее в технологический процесс.

Коллектив «Труда» справился с этой проблемой, и к 1960 году начал поставлять обогащательным фабрикам Сибири простые, но мощные системы по очистке больших масс воды. Все десятилетие, до 1970 года, завод «Труд» являлся единственным в стране предприятием, выпускающим подобное оборудование.

На роль монополиста завод не претендовал, предприятию много труднее было выполнять возрастающий поток заказов, и

когда в шестидесятых годах началось ускоренное сооружение заводов такого же профиля в местах, приближенных к добыче и обогащению драгоценных камней и металлов, «Труд» охотно передавал новым предприятиям чертежи и технологии. Был построен Усольский завод по выпуску обогатительного оборудования для алмазодобывающей отрасли. Семь заводов этого же профиля возведены в Магаданской области, в центре золотого края Сибири. В Красноярске построен точно такой же завод, как «Труд».

Сейчас завод «Труд» известен в России, в дальнем и ближнем зарубежье, как эталонное предприятие по выпуску обогатительных машин и механизмов гравитационного способа обогащения руд. После него были изобретены и другие технологии обогатительного дела. Но гравитационный способ до сих пор считается наиболее качественным процессом обогащения и, что немаловажно, самым экологически чистым. Система возвратного использования воды в производстве сегодня служит и делу экологии и делу экономики, поскольку позволяет значительно снизить затраты на водопотребление.

Со значительным уменьшением разработки рассыпных месторождений золота, намного увеличилась эксплуатация рудных золотоносных месторождений. Точнее сказать, рудные разработки сейчас ведутся повсеместно, а рассыпные отданы на откуп старательским артелям, ибо они не рентабельны для



**Промывочный прибор, укомплектованный
Скруббер-Бутарой СБ-12**

мощных предприятий. Но в том и сложность, что рудные разработки месторождений драгоценных металлов требуют воды в несколько раз больше, чем россыпи. И технология добычи металлов сама по себе усложнена за счет добавочных технологических элементов обогащения. Руду нужно измельчить, промыть, прогнать сквозь едкие растворы, потом снова промыть, снова произвести процесс выщелачивания. И все эти процессы требуют механизированного труда с помощью машин.

Раньше добыча велась весьма простым способом. Простым в том смысле, что большое количество металла уходило в «хвост», в отвалы. Еще большее количество дорогих минералов и металлов уходило в отвалы, как сопутствующие элементы. Например, добывалось серебро, а в отвалы уходили цинк, сера, не менее дорогие для промышленности металлы. Добывали золото, в отвалы уходила медь. Или — наоборот. Тогда, конечно, не было точного и надежного оборудования, специально приспособленного для сопутствующего обогащения. Обоганительное оборудование для сопутствующего обогащения конструировали и впервые внедряли в практику производства инженеры завода «Труд».

Работа специалистов завода не могла быть столь успешной без Специального конструкторского бюро горно-обогательного оборудования (СКБ ГОМ), созданного в 1959 году. В штат СКБ была зачислена группа специалистов завода «Труд».

В начале 1960-х годов в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера строились новые и быстро развивались действующие горно-обоганительные комбинаты. Имелся опыт эксплуатации отечественной и зарубежной техники, были предпосылки для создания новой техники. Именно в это время и создается СКБ ГОМ.

В творческом содружестве со специалистами завода «Труд», Институтом горного дела, «ЦНИИОлово» и др. разработано несколько поколений обоганительных машин. В том числе: столы концентрационные (подвесные и опорные); сгустители с центральным и периферическим приводом; перемешиватели и контактные чаны; машины отсадочные и диафрагмовые; классификаторы гидравлические; центробежные отсадочные машины; электролизеры для драгоценных металлов и др.

Усовершенствование действующего и создание нового оборудования с более высокими технико-экономическими показателями ведется с учетом повышения эксплуатационных характеристик, снижения энерго- и металлоемкости, улучшения показателей надежности.

* * *

После 1991 года завод «Труд» пережил спад производства. Выпуск обоганительного оборудования снизился до 12–15 процентов. Государственный заказ отсутствовал.оборотные средства предприятий «усохли» в десятки, а потом и в сотни раз. Золотодобывающие объединения пытались решить эту проблему при помощи краткосрочных кредитов, взятых у коммерческих банков. Но банки с учетом гиперинфляции устанавливали сверхвысокие проценты. Расплатиться по таким ставкам могли разве что посреднические или торговые фирмы, но никак не предприятия реального сектора экономики. В результате многие, даже самые благополучные объединения и предприятия вынуждены были свернуть производство. Так произошло и с золотодобывающими комбинатами, которые не могли рассчитаться с заводом «Труд» за выполненную работу. Многие квалифицированные рабочие в поисках заработка уходили в частные фирмы.

И все же заводу удалось сохранить кадровый и технический потенциал. Последующие годы все усилия сосредотачиваются на разработке нового и модернизации серийного оборудования, более востребованного. Начаты работы над расширением области его применения.

В 1993 году генеральным директором завода стал Ю.Ю. Ислямов, который в 1974 начинал трудовую биографию на «Труде» в качестве мастера. Два года спустя дела завода пошли на поправку. Была сделана ставка на создание новой техники и новых производств на базе мощностей, построенных в 1960–е годы.

Эти меры обеспечили с 1996 года медленный, а в последующие годы более динамичный рост объемов производства. Увеличилась и доля экспортных поставок с нескольких процентов в 1996 году до 48,3 процента в 2000 году.

* * *

Сегодня ОАО «Завод Труд» — ведущее предприятие России, выпускающее гравитационное оборудование для предприятий черной, цветной и редкоземельной металлургии, которое поставляется на предприятия всей страны от Кольского полуострова до Дальнего Востока и Магадана.

Около шестидесяти процентов продукции изготавливается здесь для промышленных предприятий региона. Так в те-

чение 1998—2002 года поставлено технологическое оборудование для золотодобывающей компании «Полюс» в Красноярском крае. Это способствовало добыче пятнадцати тонн золота в год, в два раза больше, чем заложено в проекте. Большое количество обогащательного оборудования отгружено старательским артелям Алтайского края. В 2000 году завод разработал и освоил выпуск сгустителей радиальных одноярусных в нержавеющей исполнении, специально для предприятия «Кучук-Асфальт» в г. Камень-на-Оби.

Завод также поставляет уникальное технологическое оборудование из титанового проката для Новосибирских предприятий, в том числе для Федерального государственного унитарного предприятия «Новосибирский аффинажный завод»; ОАО «Новосибирский Оловянный комбинат», ОАО «Редмет». Для Новосибирского ОАО «Сибстанкоэлектропривод» завод изготавливает сложное стальное литье, используемое в производстве силовых электродвигателей для электропоездов.

Широко представлена номенклатура выпускаемых изделий для Новосибирских энергетиков: телескопические компенсаторы всех типоразмеров, стальные и чугунные канализационные люки, а также другие изделия и т.д.

Систематически осваиваются новые виды изделий, запасные части и нестандартное оборудование для предприятий угольной промышленности, железнодорожного транспорта и



Ю.Ю. Ислямов вместе с рабочими завода

стройиндустрии Новосибирской, Кемеровской, Томской областей. ОАО «Завод Труд» производит виброразгрузчики и виброрыхлители, предназначенные для рыхления смерзшихся навалочных грузов (рудных концентратов, угля, песка при выгрузке из вагонов), которые необходимы для работы в сибирских условиях.

Много внимания уделяется социальной сфере. В восстановленном детском оздоровительном лагере ежегодно отдыхает более 400 детей. Из них более 100 детей из детских домов и почти сто детей работников бюджетной сферы. Из прибыли, полученной в результате производственной деятельности, расходуется на содержание детского оздоровительного лагеря почти по 600 тыс. рублей ежегодно. Руководство завода находит возможность также из прибыли систематически оказывать материальную поддержку пенсионерам, школам, больницам, детским садам, детским домам, воинским частям.

В 2000 году завод участвовал в городском конкурсе «Лучшее предприятие по социальному партнерству» и получил диплом «За успешное развитие социально-трудовых отношений».

По результатам работы в 1998—2001 годы ОАО «Завод Труд» награжден дипломами «За успешное развитие бизнеса в Сибири».

Если вернуться к началу жизни завода и заглянуть в документ 1917 года, в страховое свидетельство «Русского Лойда», то можно прочесть пророческие слова страхового агента:

«...У завода «Труд» большое будущее». Этот чиновник многое повидал, чувствовал экономику изнутри любого предприятия. Не в цифрах и железках он угадал перспективы завода, а в отношении людей к плодам своего труда.



Награды завода

Сто лет назад товарищество «Труд» вскладчину закупало инструменты, материалы для того, чтобы оказать немудреные услуги населению Новониколаевска: чугунное и медное литье, установка и ремонт паровых машин и гребных колес, расточка цилиндров... Сегодня потенциал завода не ограничен горно-обогатительной тематикой. Оборудование, которое здесь выпускается можно использовать в нескольких направлениях: по нерудным материалам в строительной индустрии, экологии. В том числе и по дезактивации зараженных участков, очистке от вредных примесей. Сгустители, выпускаемые на заводе, можно использовать для осветления воды любого городского хозяйства.

Перспективы «Труда» стали более масштабными после приобретения в 2002 году «Сибтехномаша» — части завода «Сибтекстильмаш». Теперь в активе предприятия оборудование высокого технического уровня некогда завода-гиганта. Уникальные станки позволяют специалистам «Труда» выполнять программу создания не только оборудования для текстильной промышленности, но и развивать направление выпуска продукции для добывающей сырьевой отрасли.

Большое будущее — это и совершенствование технологии, и увеличение возможностей выпускаемой продукции, и, естественно, улучшение ее качества. Все это создает условия для потребительского спроса. И остановиться в развитии невозможно.

Генеральный директор Ю.Ю. Ислямов, представляя будущее завода, видит его, как крупное объединение не только машиностроительных предприятий. По сути, такое объединение уже началось формироваться: СКБ ГОМ, «Сибтехномаш»,



Современная проходная завода «Труд»

«Труд». В дальнейшем будут выделены в какое-то особое управление потенциально-рисковые направления для того, чтобы в случае неблагоприятных условий не «обвалить» всю идеологию наращивания, повышения ликвидности активов предприятия, подготовки его к жесткой конкуренции. Ведь впереди неминуема острая борьба с известными мировыми компаниями, которые имеют большой опыт работы на мировом рынке, а России только предстоит вступление в ВТО.

Но уже сегодня завод «Труд» имеет тенденцию к завоеванию своей ниши на мировом рынке. Прежде всего — это устойчивые взаимоотношения с золотодобывающими зарубежными компаниями Монголии, Казахстана. Положительным явлением в развитии конкурентоспособности становятся взаимоотношения с крупными алмазодобывающими предприятиями. До 2003 года они работали только с зарубежными фирмами, которые поставляли дорогостоящее оборудование за валюту. Сейчас такие компании, как АЛРОСА обратили внимание на продукцию завода «Труд» и готовы сотрудничать. Это уже повод для дальнейшего наращивания уровня технического потенциала, сервисного обслуживания, специального проектирования.

ХРОНОЛОГИЯ:

**14 ноября
(по старому стилю)
1904 г.**

Образовано товарищество «Труд» парового механического завода. Товарищество учредили В. Глотов, И. Гордеев, В. Коваленков, А. Гордашников.

1906 г.

Постановлением Томского губернатора в г. Новониколаевске разрешена дальнейшая работа парового механического завода, принадлежащего мещанам В. Глову и А. Гордашникову.

1924 г.

По решению президиума Новониколаевского Губисполкома завод «Труд» перевели на коммерческий расчет и присвоили наименование «Чугунно-литейный механический завод «Труд» губернского отдела местного значения.

1928 г.

Начата реконструкция. С 1931 г. завод подчиняется тресту «Металлозаводов».

- 14 ноября 1933 г.** Завод перешел в систему золотой промышленности в состав треста «Запсибзолото».
- 4 декабря 1933 г.** Завод переименован в машиностроительный завод «Труд» обогатительного оборудования треста «Запсибзолото» НКТТ Главзолото.
- 1938 г.** Завод именуется: машиностроительный завод «Труд» Запсибзолото.
- 1939 г.** Завод переходит под управление Главзолота.
- 1944 г.** На основании распоряжения Совета Народных Комиссаров и приказа НКЦМ СССР, приказа Главного управления Золотоплатиновой промышленности НКЦМ СССР организовалась контора Золототехснаба Главзолота в Новосибирске.
- 1947 г.** На основании приказа по специальному главному управлению «Главспеццветмет» МВД СССР завод «Труд» организовал шиноремонтные мастерские.
- 1948 г.** Завод переименовывается в Государственный Союзный завод «Труд» приказом Министерства внутренних дел СССР.
- 1954 г.** В соответствии с постановлением Совета Министров СССР и приказа Министра цветной металлургии СССР Государственный Союзный Новосибирский машиностроительный завод «Труд» передан в ведение Главмашмета Министерства цветной металлургии СССР.
- 1954 — 1957 гг.** Выполняются экспортные заказы. Продукция отгружается в Китай, Вьетнам, Корею, Монголию, Польшу, Румынию, Бельгию, Чехословакию, Индию, Судан, Иран.
- 1963 г.** Машиностроительный завод «Труд» и Новосибирский механический завод № 2 объединены в единое предприятие с новым названием: Станкостроительный завод «Труд» имени 16 партсъезда.
Механический завод № 2 стал цехом № 8 ширпотреба по изготовлению товаров культурно-бытового назначения.

- 1965 г.** Из Новосибирского станкостроительного завода «Труд» выделено производство станкостроения на самостоятельный баланс. Выделенному заводу присвоено название Новосибирский станкостроительный завод имени 16 партсъезда. Станкостроительный завод «Труд» стал называться Новосибирский машиностроительный завод «Труд». Завод «Труд» без объектов станкостроительного производства (бывший завод им. 16 партсъезда) переподчинен Главному управлению ремонтных заводов и служб главного механика (Главреммашцвет) Министерства цветной металлургии СССР.
- 1977 —** завод находится в ведении ВПО Союзмашцветмета МЦМ
- 1982 гг.** СССР.
- 1982 г.** Новосибирский машиностроительный завод «Труд» реорганизован в Новосибирский экспериментальный машиностроительный завод «Труд» с непосредственным подчинением Министерству цветной металлургии СССР.
- 1992 г.** Машиностроительный завод «Труд» переименован в акционерное общество открытого типа.
- 1996 г.** Акционерное общество открытого типа «Завод Труд» переименовано в Открытое акционерное общество «Завод Труд»

Подготовила к публикации А.Г. ЮГРИНА

Л и т е р а т у р а :

ГАНО. Ф. № 97, 38, 159, 70, 1092, 73.

ГАТО. Ф. № 3, 196.

Газеты: «Обская жизнь» 1905 г.; «Сибирские известия» 1905 г.; «Сибирская жизнь» 1900—1905 гг.; «Сибирский вестник» 1900—1905 гг.; «Томские губернские ведомости» 1898—1905 гг.

Л. Горюшкин. Новосибирск в историческом прошлом. 1978 г.

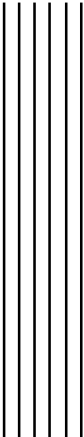
Список фабрик и заводов Российской империи. 1908 г.

Б. Жиленков. Город Новосибирск. Материалы к лекциям. 1948 г.

ИСТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НОВОСИБИРСКА

**«БОЛЬШЕВИК»
НА ВСЕ ВРЕМЕНА**

(Завод «Большевик»)



Так было...

На территории первых поселений, давших начало Закаменскому району и самому Новониколаевску, располагалось множество мелких артелей, кустарных мастерских, небольших заводов, лесопилок и пристаней, в течение всего двух-трех лет возникших в пойме Оби и Каменки. Именно они исторически оказались первыми промышленными предприятиями молодого сибирского города. Среди них числился и небольшой лесозавод, превратившийся за прошедшие с тех пор годы, в ОАО «Большевик».

На протяжении своего существования предприятие пережило несколько крупных пожаров. Вместе со стенами сгорали документы, заводские архивы. К сожалению, на самом заводе не сохранилось практически никаких исторически важных документов. Лишь в государственных и бывших партийных архивах Москвы, Томска и Новосибирска можно обнаружить разрозненные документы, позволяющие прояснить историю завода от первых дней.

* * *

В июле 1894 года в Сибири началось строительство железнодорожной магистрали. На берегах рек Оби и Каменки застучали топоры. Пришлые артели, крестьяне, желавшие подзаработать, выполняли земляные работы, валили и вывозили лес, доставляли шпалы и дрова.

Скапливаются штабеля сплавленных по Оби бревен. В поселке Гусевка, где жили мостостроители, собирается основная масса плотников и столяров. Здесь формировались профессионально владеющие топором и столярным инструментом бригады и артели. Здесь же в это время встают пер-

вые лесопилки, исправно превращающие бревна в шпалы и доски. По документам городской управы в строительстве моста участвовала целая, по тем временам, армия рабочей силы — около пяти тысяч человек. Среди них числилось 40 плотников. Кто же такие были эти первые новониколаевские деревянных дел мастера? Поименных списков от тех времен не осталось. Но мужики, наверняка, были «косой сажени в плечах» — мощными, кряжистыми, способными перемещать вековые сосны и кедры, распиливать и обтесывать массивные бревна. Они, собственно, и стали первыми представителями рабочего населения будущего города.

С открытием построенного участка сибирской железной дороги в 1896 году появились акционерные общества, банки, стали развиваться местная лесная и деревообрабатывающая промышленность, речной транспорт, торговля. К этому времени разрастающийся поселок называли Новониколаевским.

Новониколаевская пристань к концу 1890-х годов стала одной из самых оживленных на Оби. В огромном количестве требовались строительные материалы. Появлялись все новые дома, возводились предприятия. Сотни плотников и столяров зарабатывали себе на жизнь, строя будущий город.

Лесная промышленность города к этому времени была представлена одним из первых местных предприятий — лесопильным заводом императорского Кабинета, построенном на берегу Оби в 1895 году. Некоторые исследователи середины прошлого века в материалах по истории Новосибирска



Проходная завода «Большевик» (наши дни)

предположительно высказывались, что именно этот завод можно было бы считать родоначальником «Большевика», но точных фактов не доставало. Не все еще дореволюционные архивы были разобраны к тому времени, да и доступ ко многим документам оставался затруднен.

* * *

Застройка города, тогда еще поселка, начиналась стихийно. На территории будущего Октябрьского района, между железной дорогой и берегом Оби, на овражном рельефе образовался участок самовольных застройщиков, избегавших арендной платы. Улицы тянулись вверх и вниз по обрывистым берегам. Каждую весну кое-как слепленные избы то перекашивались, то рушились после таяния снега и весенних дождей. За территорией на много десятилетий закрепилось название Нахаловка, возникшее, видимо, по причине нахального захвата места для жилья.

Новониколаевский поселок строился. Около Оби бессистемно возникали улицы, появлялись уже не только бараки и избы, где жил рабочий люд, но и один за другим добротные дома более обеспеченных граждан. Возникали артели, предприятия... В большом количестве требовался строительный лес. Хотя в документах, относящихся к первому периоду истории города, нет никаких указаний, где и как производилась распиловка бревен, понятно, что на это работала не одна лесопилка.

В Новониколаевск тех времен царила атмосфера поселков времен «золотой лихорадки». Сюда съезжались и позже оседали люди, желавшие быстро заработать. Быт и нравы, царившие здесь, часто становились темой уголовной хроники. Для все возрастающей массы пришлого народа не хватало жилья.

Ненамного лучше обстояли дела и в начале прошлого века. *«Спят прямо на полу, всегда грязном. Коек нет, нет матрацев»*, — писала газета «Сибирская жизнь» в 1906 году о жильцах, ютившихся в одной из мастерских. Часто рабочие пользовались тесными наемными квартирами частных, ставили дощатые домики, бараки и землянки, не отвечавшие самым минимальным требованиям санитарии. Строили их на окраинах, где всегда ощущалась нехватка воды, или в оврагах вдоль Каменки, рядом с водосточными канавами и выгребными ямами.

Но город рос стремительно, и к 1913 году в Новониколаевске насчитывалось 102 улицы с 350 кварталами. Картина раннего утра выглядела совершенно городской. По утрам на улицах появлялись чиновники и купцы, спешившие на службу и

в лавки; толпы рабочих, державших путь на пристань, в депо и на мельницы, и извозчики — на своих экипажах, таратайках, телегах и бричках. Пароходные и паровозные гудки перекликались с пением петухов, мычанием и блеянием многочисленных стад, идущих на загородные пастбища. Горожане повсеместно держали лошадей, коров, свиней, овец и коз.

На втором десятилетии своего существования Новониколаевск стал играть заметную роль во всех областях социально-экономической жизни Сибири. По вывозу лесных и древесных материалов он уступал только станции Тайга. Более 90 процентов промышленной продукции выпускали предприятия фабричного типа, среди которых упоминаются и лесопильные заводы.

Деревообрабатывающую промышленность Новониколаевска к этому времени представляли расположенные между частными пристанями два лесопильных завода, оборудованных передовой для тех времен техникой — пилорамами. Оба завода выпускали пиломатериалы для местных нужд и вывоза в другие районы Сибири. Лес для распиловки поступал по Оби и хранился на берегу в складе, самом крупном на протяжении реки.

Весной 1912 года газета «Обская жизнь» в статье «Ужасный случай» описала событие, произошедшее на казенном лесопильном заводе. В плохо огражденную ременную передачу ремнем захватило и затянуло на валы масленщика. *«Тело его, обмотавшись вокруг вала, остановило действие машины, — свидетельствовала газета, — и несчастного сняли с вала уже мертвым».* Из-за плохой техники безопасности подобное происшествие произошло и на лесопильном заводе Чернышева. Ночью 29 февраля 1912 года рабочий Нечаев, обслуживающий доставку леса с берега в цех с помощью вагонеток, попал в шкив вала между канатами, приводившими в движение вагонетки. *«Рабочего подняло к шкиву, его ноги оказались зажатыми приводным ремнем. Машину остановили. В течение полутора часов Нечаев с раздавленными ногами висел вниз головой, потому что хозяин не соглашался рубить стальной канат».*

Эти строчки газетных публикаций, повествующие об трагических событиях, тем не менее впервые документально представляют нам конкретные названия и свидетельствуют, что в 1912 году в Новониколаевске существовало два оснащенных самостоятельных деревообрабатывающих предприятия с цехами и оборудованием. Первый — казенный лесопильный завод Кабинета, второй — лесозавод Торгового дома Чернышева.

С началом Первой мировой войны потребность в строительных материалах значительно уменьшилась, и оба лесопильных завода работали вполсилы. Сократилось число зака-

зов, меньше стало поступать сплавного леса, резко снизилось количество отходов, идущих обычно на дрова. И с осени 1915 года в Новониколаевске усилился «дровяной голод».

Газета «Сибирская жизнь» сообщала в те дни, что «к предстоящей зиме запаслись топливом лишь богатые купцы, дрова скуплены за бесценок двумя-тремя скупщиками, которые наживаются за счет бедственного положения большинства городского населения». Попытки завезти дрова издалека не удавались, так как железнодорожных вагонов не хватало даже для военных перевозок. Управление Алтайского округа, используя обстановку, повысило цены на лесорубочные билеты, а новониколаевские торговцы взвинтили цены на дрова. Городской думой создавалась даже комиссия по борьбе с дороговизной.

И хотя к этому времени в Новониколаевске появился и третий лесопильный завод, упоминание о котором встречается в более поздних документах, эти три предприятия даже вместе, и именно потому, что работали не в полную силу, не могли обеспечить нужды города в дровах, являвшихся обычно отходами обработки сплавного леса.

Именно одно из этих трех предприятий, фигурирующих в документах к началу войны под названиями Лесозавод № 1, Лесозавод № 2, Лесозавод № 3, и было дореволюционным «предком» «Большевика». Сведений об этих предприятиях отыскивалось немного. Лесозаводы были небольшими и упоминались в городских документах нечасто.

От пилорамы до лесозавода

История возникновения завода «Большевик» тесным образом связана с началом лесопильной промышленности в Новониколаевске. Далеко не сразу здесь появились лесобрабатывающие предприятия. Они создавались в разные годы, но поначалу все одинаково назывались лесозаводами, и к тому же, находились на одном и том же берегу Оби.

Упоминание о первом лесопильном заводе в Сибири по литературным данным относится к 1880 году. Действовал он в Томске, столице губернии, и принадлежал частному владельцу Иванцову. В Новониколаевском поселке до 1893 года существовали только отдельные строительные артели, да и те были пришлыми. Согласно архивным документам, оборо-

дование первого лесопильного завода Управления Алтайского горного округа прибыло в поселок пароходом вместе со строителями железной дороги и моста через Обь. Завод строился на площадях будущего Новониколаевска в 1895 году, как Барнаульский лесопильный казенный завод Алтайского горного округа, но где конкретно — сведений не осталось.

В архивных документах по Новониколаевскому поселку, относящихся к 1897 году, упоминается лесопильный завод Томского имения Кабинета Его Императорского Величества. Завод стоял на правом берегу Оби, между железнодорожной станцией и речной пристанью, соединенных между собой отдельной железнодорожной веткой, и был оснащен тремя пилорамами. Несколько позже именно его в документах обозначили, как Лесозавод № 1, или завод Кабинета. Прибывающий на пристань завода лес разгружали, ставили на распиловку, затем рельсами отправляли на станцию. Территория завода составляла 48 десятин земли. В первый год завод произвел распил 35 тысяч лесных колод (так тогда вели учет), через три года эта цифра выросла до 100 тысяч.

Сохранились также данные, что в целом к началу века все сибирские лесопильные заводы производили до ста тысяч кубометров пиломатериала в год.

Лесозаводом № 2 в те же, примерно, годы стали называть первое частное в Новониколаевске лесопильное, как тогда говорили, заведение. Организовал его в 1907 году Торговый дом «Чернышев и сыновья» на землях, арендованных у городских властей. Под крышей завода стояли две пилорамы и мельница, обслуживаемые одним локомотивом. Завод также был расположен на правом берегу Оби, но ниже по течению от Лесозавода № 1. Их разделял лог, обрывающийся к реке.

На этих двух лесопильных заводах, согласно документам Городской управы Новониколаевска, к 1910 году было занято 245 человек, производивших в год продукции на 30,4 тыс. рублей. Между тем, в городе одна за другой открылись пять столярных мастерских по производству простой мебели, оконных и дверных блоков. Столяров и плотников в рабочей среде числилось 802 человека. Профессия деревообрабочника становилась одной из основных в строящемся городе.

В это время Т.А. Чернышев (один из компаньонов Торгового дома) обращается к городским властям с просьбой сдать ему в арендное содержание под пилораму участок земли № 22, смежный с уже арендованными им участками и расположенный между лесопильным заводом Кабинета и воен-

но-остановочным пунктом. В архивах сохранился Журнал заседания Новониколаевской Городской Думы от 5 марта 1910 года. В постановлении заседания отмечено, что *«участок оставлен для городских нужд, поэтому заявление г-на Чернышева решено отклонить»*. Но Чернышевы были, судя по всему, активными предпринимателями. Через несколько лет один из них снова делает попытки получить, если не землю, так склады и лесоматериалы казенного завода, сгоревшего в 1917 году.

С началом Первой мировой войны все товары и продукты дорожают. Аренда городской земли под строительство промышленных предприятий чуть ли ни день ото дня становится все дороже. Взоры многих предпринимателей начинают обращаться к владениям крестьянских общин на окраинах Новониколаевска. Например, Сибирское Торгово-Промышленное товарищество арендует земли в крестьянской общине деревни Усть-Иня, строит мельницу в селе Вертковском. Торговый дом Коптеловых организует кожевенный завод у села Бугры и так далее.

В это же время — в 1915 году — на земле той же общины деревни Усть-Ини, у южной границы Новониколаевска частный предприниматель Коржавин строит небольшую лесопильню, которая получает название Лесозавод № 3. Документально это подтверждается материалами, опубликованными в «Сибирской Советской энциклопедии», изданной в 1929 году.

Лесозавод № 3 был укомплектован одной пилорамой марки «Стелла» № 2744. Рама приводилась в действие локомотивом мощностью в 15 лошадиных сил выпуска 1913 года. Завод представлял собой небольшой производственный корпус из бревчатого каркаса, обшитого досками. Он располагался недалеко от Лесного склада Закаменской части города и вблизи строящейся Алтайской железной дороги на Барнаул. Завод выполнял заказы Городской управы и местного населения.

Именно этот небольшой частный заводик, скорее всего, и был своего рода «прародителем» «Большевика». Это подтверждается и территориально. Во-первых, судя по карте тех времен, земли общины Усть-Ини распространялись на территорию, занимаемую сейчас «Большевиком». Во-вторых, достраивается железнодорожная ветка на Барнаул, и возведенная на ней станция еще с тех пор известна под названием «Алтайка», хотя официально она сегодня значится как «Новосибирск-Южный». В-третьих, лесопильный завод Кабинета, или Лесозавод № 1, располагавшийся на соседствующих императорских землях сгорел в мае 1917 года. Сохранились только принадлежавшие ему лесные склады, пристань и пароходы. Восстановлением его занималась позже советская власть.

Сопоставим некоторые даты документов. Прежде всего, важно то, что в архивах о каждом лесозаводе есть упоминания. Например, в первых документах партийной ячейки предприятия, позже получившего название «Большевик», есть ссылка на 1924 год. А поскольку завод в этих документах называется № 3, то Лесозавод № 1 в качестве кандидата в любом случае отпадает (напомним, сгорел). Что же касается Лесозавода № 2, то и он, по существу, не мог быть «родоначальником» «Большевика», поскольку существовавшая при нем мельница постоянно упоминается вместе с ним и в более поздних, после 1924 года, документах. Он несколько раз менял хозяев.

В декабре 1918 года Новониколаевск взяли в свои руки Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, затем к власти пришел адмирал Колчак. Новониколаевск освобождается частями Красной Армии только в декабре 1919 года. Исполнительная власть перешла к чрезвычайному государственному органу — Сибревкому.

Новая власть ведет точный учет своему имуществу. Издается адресно-справочная книга «Весь Новониколаевск» 1924—1925 года. В ней обнаруживается реклама частного Лесопромышленного предприятия П.П. Чернышева, с адресом конторы по ул. Максима Горького, 96. Но в этой же книге напечатана и большая реклама-афиша Губернской лесной конторы ГОМХа, расположенная по адресу: берег Оби, Лесопильный завод № 1, за товарным двором. В конце приписка: выработка лесных материалов на собственных лесопильных заводах № 1 и № 2. Снова два завода? Хотя понятно, что предприниматели Чернышевы не получили после всех национализаций и денационализаций свой завод полностью назад, но, благодаря новой экономической политике (НЭПу), имели право заниматься предпринимательством.

Стоит добавить, что в этой же книге мы находим упоминание о складе и конторах Губземуправления и Губэксплоатов, а также — о находившихся на территории Новониколаевска двух Камско-Уральских лесных складов.

Достаточно отчетливое представление о том, «кто есть кто», дает сохранившийся в архиве Новосибирской области «Список промышленных предприятий Новониколаевской губернии, с указанием их силовой и производственной мощности», составленный чиновниками вновь образованной Новониколаевской губернии. В 1920 году по Новониколаевску проводится, согласно постановлению советской власти, перепись предприятий для выявления работающих, законсервированных и закрытых ввиду ветхости оборудования.

Что можно сказать об этом документе? Список не датирован, но написан сразу после установления советской власти, примерно, в 1921 году, так как по нему предприятия относятся уже к ГОМХу (Губернскому Отделу местного хозяйства).

Нам интересен в этом списке первый лист. Здесь мы находим перечисление трех лесопильных предприятий. Имущество Лесозавода № 1 было самым богатым: три пилорамы, восемь разных станков; а также — два паровых котла, одна паровая машина, динамо-машина и локомобиль. Видимо, это оборудование осталось от завода, финансировавшегося императорской казной, и, возможно, оно оказалось в какой-то период у того самого торгового дома Чернышевых.

Лесозаводу № 2 принадлежали две пилорамы, пять разных станков плюс два вальцевых; по одной единице — двигатель, паровой котел, паровая машина и динамо-машина. К тому же — два жернова, два отсева, ведь при заводе была еще и мельница.

Самым маломощным, согласно списку, выглядит Лесозавод № 3 — пилорама, локомобиль и паровая машина. Что совсем неудивительно — завод организовался незадолго до революции и еще не успел подняться. По одному из документов понятно, что в 1918 году тот же частный предприниматель (Коржавин) пытался его заново зарегистрировать.

Согласно документу, зарегистрированные под номерами 1, 2 и 3 лесопильные заводы были конкретными отдельными производственными единицами на площадях города. Относительно «завода Чернышева», упоминающегося под таким названием в сохранившемся архивном документе от 18 апреля 1918 года, властями принимается решение: *«Ввиду того, что завод Чернышева муниципализирован, Совет городского хозяйства принимает меры к его расширению. Рядом с городским лесопильным заводом (подразумевается бывший завод Кабинета, — примеч. ред.) имеется пустое место, поэтому Совет убедительно просит Земельный отдел разрешить ему сплавляемый лес для нужд города выгружать на указанном свободном месте»*. В архиве также найден документ, заверенный печатью «Конторы Новониколаевского Городского Лесопильного Завода и вальцевой мельницы т./д. А.С. Чернышева и С-я» от 17 июля 1918 года. По нему следует, что *«остатки кассы сданы полностью Торговому Дому»*, что надлежащими подписями удостоверено в акте, составленном 17 июля комиссией по демунципализации и денационализации предприятий.

Три лесозавода в городской черте

В 1920 году в Новониколаевской губернии числилось 31 деревообрабатывающее предприятие, в том числе 27 действующих с 543 рабочими. В городе насчитывалось семь деревообрабатывающих предприятий и мастерских с 273 рабочими. Лесопильные заводы находились сначала в ведении Гублескома, затем Гублеспрома. В 1922 организуется Гублестрест с включением в него лесопильных заводов и организаций по лесозаготовкам.

В 1923 году лесозаготовки в губернии переданы Лесному отделу, объединяющему 20 лесничеств, в которых работало 558 лесничих и лесников, объездчиков и прочих работников по охране и отводу леса. Новониколаевские лесозаводы обеспечиваются круглым лесом за счет сплава плотами по Оби. Летний сплав обеспечивал работу в течение всего года.

На начало 1923 года в городе по-прежнему числится три лесопильных завода с 202 рабочими. Но, в связи со спадом производства в стране, действующим остается только один — Лесозавод № 2. В это время Гублестрест упраздняется, так как в наличии только одно работающее предприятие и руководить фактически нечем. Лесозавод № 2 отпускают «на волю», он становится самостоятельным предприятием и обязывается вести лесозаготовки своими силами.

Происходит это вследствие проведения в 1924 году очередной инвентаризации оборудования лесопильных заводов губернии. Сохранился акт (от 24 апреля) обследования членами Комиссии Совета городского хозяйства бывшего «чернышевского» завода, который теперь именуется как «Городской лесопильный завод и Паровая вальцевая мельница». В акте перечислено требующее ремонта оборудование. Тогда же появляется и приказ по Новониколаевскому Губернскому отделу местного хозяйства от 8 января «о выделении Лесопильного завода № 2, комбинированного с мельницей, в Автономную производственную единицу на принципе хозяйственного расчета». В приказе есть строчка: «Выделить названному предприятию уставной капитал в размере 300000 золотых рублей». Значит, завод как предприятие регистрировался заново и, соответственно, получал лицензию.

Относительно бывшего «кабинетского» завода в июле того же года в газете «Советская Сибирь» появляется заметка «На лесопильном заводе», в которой сообщается: *«На берегу Оби, занимая площадь в несколько квадратных верст, раскинулся лесопильный завод № 1 с прилегающим к нему садом. Бывший кабинетский сгорел дотла. Восстановленный средствами ГОМХа и, являясь чуть ли не первым в Сибири по своей производительности, этот завод представляет большую ценность. Во главе завода стоит тов. Руттенберг. Заводом ведется самостоятельная заготовка, сплав, обработка, сбыт, выдача зарплаты и т.д. С 15 февраля завод начал ремонтироваться, и с 23 июля пущен в ход. На 1 июля на заводе состояло 218 человек. Работают в две смены».*

Тогда же губернские власти обращают внимание и на временно неработающий Лесозавод № 3. Его открывают, но на короткое время, в виду наличия на берегу Оби 60 тыс. куб. футов круглого леса.

В годы советской власти, почти до Великой Отечественной войны, в стране в целом неоднократно предпринимались попытки структурировать, упорядочить подчинение самых разнообразных национализированных и муниципализированных промышленных предприятий. Страна жила бесконечными преобразованиями. Стремление создать новые способы управления экономикой выливалось в создание многоуровневых управленческих структур, имевших сложные многокомпонентные названия, порой совершенно труднопроизносимые. В мае 1925 года был образован Сибирский край, объединивший территорию от Омска до Иркутска, и центром его стал Новониколаевск. В связи с этим создавались различного рода промышленные объединения городского, губернского и общесибирского подчинения.

То же самое происходило и в Новониколаевске. Во всех преобразованиях лесозаводы № 1 и № 2 обычно рассматривались вместе, и как достаточно крупные предприятия подчинялись губернским или сибирским властям. А Лесозавод № 3 считался городским и в силу его небольшой мощности работал нерегулярно, обеспечивая местные нужды Закаменского района.

По Новониколаевской губернии на лесозаготовках в это время было занято 160 служащих и 1910 рабочих. Ими заготовлено 20 тыс. куб. саженей деловой древесины и 20 тыс. куб. саженей дровяной древесины. На трех лесозаводах работало соответственно 104, 73 и 32 человека. Произведено пиломатериалов 473 тыс., 154 тыс. и 44 тыс. куб. футов. Средняя произ-

водительность одной пилорамы в одну смену за месяц составляла 40 тыс. куб. футов.

В документах 1925 года мы находим упоминание, что в Новониколаевской губернии из пяти лесозаводов действуют два, а на временно бездействующих сохраняется оборудование. В сентябре того же года создается Сибкрайлесопромышленный трест (Сиблестрест), в подчинение которому передаются новониколаевские лесозаводы № 1 и № 2, а также иркутские, енисейские, чулымские и прочие сибирские. В докладной записке ОКРОМХа (Сибирский округ) Лесозавод № 3 признан маломощным, не имеющим капитальных построек, поэтому принимается решение ликвидировать его к 1926 году. В этом документе также есть, непонятно по какой причине, ссылка, что завод построен частным предпринимателем в 1918 году, но поскольку в документах, на которые ссылалась Сибирская Советская энциклопедия, указан 1915 год, то, возможно, как уже упоминалось, имелась в виду его новая регистрация.

С 1918 года, периодически выдавая разрешения на временный запуск Лесозавода № 3, Городская Управа постоянно рассматривала этот завод в качестве временного, откладывая принятие кардинальных решений «на потом». Национализированный с окончательным установлением советской власти, Лесозавод № 3 вошел в систему предприятий сначала Райлесхоза, затем Гублескома, а позже — Гублесконторы. Именно на этом заводе числится пилорама «Стелла» № 2744, та самая, которая упоминалась в перечне оборудования Лесозавода № 3, основанного в 1915 году. Кроме этого имелись локомобиль, паровая машина, динамо-машина, небольшая кузня и бондарный участок. С 1920 по 1925 годы завод считался в системах этих организаций предприятием подсобным, без определенной производственной программы. В это время на нем числилось 58 рабочих, 6 служащих и 1 ученик. Завод переведен на распил низкосортной древесины, то есть, дровяного леса, вследствие чего считался коммерчески невыгодным, и появилось решение ОКРОМХа о его ликвидации.

Но оказалось, что губернские власти имели по поводу завода иное мнение, чем окружные. С их точки зрения, город Новониколаевск нуждался в небольшом предприятии деревообрабатывающего профиля для обслуживания коммунальных служб и населения.

По Сибирскому краю в это время прокатилась волна реконструкций. Коснулось это и лесопильных заводов. Приобретается новое оборудование, в частности, пилорамы шведского типа. Губернский отдел местного хозяйства выступает

против ликвидации Лесозавода № 3 и предлагает включить его в систему коммунального хозяйства Новониколаевска и провести реконструкцию с целью ориентировать завод на обеспечение пиломатериалами городского строительства.

В окружную комиссию по районированию поступает докладная записка, в которой обосновывается выделение оборотного капитала на развитие всех трех заводов. В частности, сообщается, что *«Новониколаевский Местхоз... считает необходимым, в целях справедливости и полезности для дела городского строительства произвести выделение из оборотного капитала Гублесконторы части капитала для остающегося и предназначенного к дальнейшей работе в системе Местхоза Лесозавода № 3 пропорционально производственным заданиям»*.

В том же 1925 году Новониколаевским исполнительным комитетом Совета рабочих и крестьянских депутатов рассматривается вопрос о слиянии Губзавстрома, Губстройконторы и Лесозавода № 3 в единый Коммунальный Производственно-Строительный Трест. Результатом стало постановление Сибревкома: *«Поручить Сибпромбюро представить в двухнедельный срок план использования лесозаводов, входящих раньше в Гублесобъединение и не вошедших в краевой трест»*.

Окружная комиссия по районированию снова начинает оценивать оборудование Лесозавода № 3, его возможности и потребности города. Создается еще один аналитический документ: *«С изъятием лесозаводов № 1 и № 2 из ведения ОМХа (отдела местного хозяйства — ред.) положение резко изменилось — Лесозавод № 3 приобретает для ОМХа исключительное значение. По своей мощности он может на ближайшее время полностью удовлетворять потребности в пиломатериалах собственного строительства ОМХа, то есть, становится чисто коммунальным предприятием... Это чисто коммунальное значение Лесозавода № 3 еще усиливается в связи с намечающимися перспективами крупного коммунального строительства в городе»*.

Городские власти излагают обоснование следующим образом: *«Потребность коммунального хозяйства в собственном заводе сказывалась давно, ОМХа неоднократно поднимал вопрос о слиянии Гублесконторы с Губстройконторой и Губзавстромом с целью создания комбината по обслуживанию коммунального хозяйства; Президиум Исполкома отклонял ходатайства ОМХа, исходя из того, что Гублесконтора по своей мощности далеко выходила из границ такого комбината. Теперь же, поскольку мощность Лесозавода № 3*

вполне соответствует мощности Губстройконторы и Губбозавстрома, создаются почти идеальные условия для организации компактного комбината, предназначенного для обслуживания нужд собственного строительства ОМХа.

Кроме того, надо обратить внимание на то, что с изъятием из ведения ОМХа лесозаводов № 1 и № 2 и Губторга, местный бюджет лишился значительных источников дохода, и бюджет принимает еще более «налоговый характер». Оставление Лесозавода № 3 в системе местного хозяйства, хотя и в небольшой степени, но позволяет покрыть этот урон. Между прочим, и это обстоятельство заставляет Окркомиссию ходатайствовать об оставлении завода в ведение ОМХа и зачислении его в предприятие коммунального характера».

Резюме и ходатайство Окркомиссии к Сибревкому было принято. Акт о передаче завода, сопровождаемый ведомостью с перечислением имущества, подписал представитель ОкрОМХа П.А. Васильев и представитель Сиблестреста И.А. Мазуров 7 января 1926 года. В феврале утверждается Устав строительной организации «Орггосстройконтора при ОкрОМХ» с включением в него Лесозавода № 3, как подсобного хозяйства.

Планы и надежды на завод возлагались большие. В том же году появляются «Соображения к проекту лесопильного и деревообделочного для строительных целей завода Губгосстроя в г. Новониколаевске», подписанные инженером Александровским и зав. техчастью Госстроя Саниным. Проект реконструкции завода намечался с размахом.

В планах значились: лесопильное отделение с двумя пилорамами, обрезающим станком, маятниковой пилой и самотасками; деревообделочное отделение с восемью станками; пилоправное точильное отделение с тремя станками и прессом; ремонтная мастерская; проводка электрического освещения. Затраты составляли 65575 рублей. Кроме того, намечались площадки для склада сырья и тесов; силовая станция и корпус для основной распиловки; деревообделочное здание для выпуска дверных и оконных блоков с фрезерными и строгальными станками; подсобное отделение, включающее склады, ремонтно-механический цех, сушильню с электровентилятором. Общая стоимость этих устройств оценивалась в 120 тыс. рублей.

Но этим идеям в таком объеме осуществиться было не дано. Весь 1926 год, а точнее — десять месяцев в новом качестве, завод все также занимался распиловкой низкосортной древесины. Заведующий Лесозаводом Г.М. Заславский одну за другой направлял докладные записки с просьбами заменить прежний локомобиль в 14-18 лошадиных сил более мощным

— в 28 л.с., приобрести новые строгальные и токарные станки, а также разрешить пристройку трех стен для пилоточки с левой стороны машинного отделения. В пояснительной записке к смете расходов он пишет, что завод оборудован довольно слабо, и перечисляет все те же единицы техники, числившиеся еще при частном предпринимателе.

Обращения директора завода Г.М. Заславского поддерживаются ОкрОМХом. В начале 1927 года приобретаются локомотив мощностью в 28 л.с., обрезной и строгальный станки, паровая машина и новая пилорама. Высказывается предложение построить столярный цех и установить лесотаску для подачи круглого леса к пилораме или к штабелям от реки. Соответствующий проект, разработанный инженером Александровским, рассматривается Госстройконторой в 1930 году. В документах появляется название «Деловой двор». В проект добавляется цех по производству бетона и железобетона, который планируется построить на территории лесозавода № 3. На лесопильне завода в это время трудится 52 рабочих и выпускается продукции на 280 тыс. рублей в год, в столярно-кузнечном цехе работает 65 человек, производящих продукции на 130 тыс. рублей.

С марта 1931 года Лесозавод № 3 получает название «Деловой двор» Запсибстройобъединения (бывшей Госстройконторы). В нем работает новый механизированный столярный цех по выпуску дверей, косяков, оконных рам. Но уже практически через год Запсибстройобъединение ликвидируется. Производство стройматериалов передается Сибстройтресту, а собственно строительство поручается Горстройтресту. Снова начинается реконструкция завода, и развитие столярного производства приостанавливается. В сентябре ликвидируется трест Горстройматериалы и отдел лесной промышленности принимает решение о расширении в городе мебельного производства и создании специализированных предприятий.

Результатом решения становится организация крупного коммунального городского треста. Одним из предприятий нового объединения становится Деревокомбинат им. Коминтерна, в состав которого вошел бывший «Деловой двор» или Лесозавод № 3.

После ликвидации Запсибстройобъединения развитие «Делового двора» останавливается. Заказанное для него оборудование не поступало до конца 1932 года, хотя лесопильное производство и столярный участок готовы под установку пил и станков. В составе бывшего лесозавода числилось, правда, уже две пилорамы «Стелла», локомотив в 28 л.с. Одна

рама работала от трехфазного мотора, подключенного к городской электросети. В столярном цехе стояло 17 различных станков на 14 моторах. На получение 1 куб. метра пиломатериалов расходовалось 1,64 куб. метра круглого леса. В себестоимости пиломатериалов стоимость круглого леса составляла около 80 процентов.

1932 год отмечен спадом производства, поскольку стала обнаруживаться нехватка сплавного леса. В связи с этим лесопильня и столярный цех перешли на распил леса заказчиков и выпуск изделий для сторонних организаций. За весь 1933 год произведено 7,7 тыс. куб. метров пиломатериалов и почти 20 тыс. оконных переплетов.

В следующем году дела Деревокомбината им. Коминтерна в лучшую сторону не изменились. В архивных документах окружной организации «Сибдеткомиссия» упоминается *«законсервирование корпуса столярно-механического завода «Большевик»*, организованного из того самого столярного участка бывшего Лесозавода № 3. Так, в документах 1934 года мы впервые сталкиваемся с упоминанием этого названия. А сам завод перед этим был также каким-то образом связан или соединен с небольшой мебельной фабрикой Местпрома, которую «прихватила» очередная реорганизация. В ходе ее чаще всего возникали новые и трансформировались старые названия предприятий.

Местные предприятия, подчиненные «Сибдеткомиссии» и «Сибстройматериалам», передаются Коммунальному тресту Местпрома Горсовета под организацию Культкомбината № 4 на 118 рабочих мест и механического комбината № 3 на 100 рабочих мест. Им выделяются земельные участки в Закаменском районе города, на берегу Оби.

Но Культкомбинат, в который в ходе реорганизации попал «Большевик» (мебельная фабрика и лесозавод), практически не успел приступить к работе, как Местпром Горсовета реорганизует его в 1935 году в деревообделочный комбинат (ДОК) под «Большевик». Затем последовала новая реорганизация. Ее результатом становится образование промкомбината, в который входят все промышленные предприятия города, в том числе и ДОК «Большевик», на котором расширяются цеха, делается ремонт.

На этом преобразования не закончились. У Местпрома Горсовета родилась новая идея — объединить все деревообделочные предприятия Горсовета под начало ДОК «Большевик», директор которого Булатов и должен возглавить это объединение. Решение претворяется в жизнь в 1936 году.

Сохранилось распоряжение, поступившее в Крайместпром и подписанное Народным комиссаром местной промышленности РСФСР Павлушенко от 5 октября 1936 года. Оно называется: «Об объединении лесопильного завода им. Коминтерна в г. Новосибирске с мебельной фабрикой «Большевик». В нем сообщается о принятом решении: *«Лесобумажному отделу, Управлению снабжения, Планово-экономическому отделу и Отделу районной промышленности при составлении К.Ц. и планов учесть объединение завода им. Коминтерна с мебельной фабрикой «Большевик» — в единую хозяйственную организацию».*

После этого распоряжения, узаконившего перемены, на заводе состоялась производственно-техническая конференция по качеству продукции с докладом директора комбината Булатова. Речь в нем шла в основном о мебельной фабрике.

В докладе говорилось о том, что надо менять политику закупок сырья, и не принимать бракованные материалы за первый сорт. Разбираются технологии изготовления мебели, в частности шифоньера за 330 рублей. Упоминается мастер Мальшев, который *«делает изделия с такими дефектами, что в дыру пролезет медведь».* Но также докладчик говорит о том, что программа года выполнена за девять месяцев, что 289 работников стали стахановцами, постоянно перевыполняя нормы.

Доклад обсуждался довольно подробно, выступающие называли конкретные возможности улучшения качества продукции. Речь шла о сырой древесине, недостаточной квалификации рабочих, о столярных инструментах, недостаточно заточенных пилах, о плохой конструкции шифоньеров и книжных шкафов, несоблюдении технологических операций.

И хотя становится понятно, что за один день все недостатки не исправить, тем не менее, принимается следующее решение: *«С завтрашнего дня фабрика не должна давать ни одного бракованного изделия».* Постановление конференции состояло из 73 пунктов, в которые было включено столько конкретных предложений, что создается впечатление, будто до сих пор мебельщики вообще не занимались ни техническим контролем, ни бракеражем, ни приемом сырья по актам сортности.

В 1936 году деревообделочный комбинат «Большевик» состоял из двух площадок и лесопильни на правом берегу Оби. К первой площадке относились: фабрика с несколькими цехами — раскройным, станочным, сборочным, обойным, игрушечным, с сушилкой и котельной. Контора находилась по адресу: ул. Обская, 144. Вторая площадка размещалась на левом берегу Оби по ул. Бугринская, 23 (ул. Закавказская). На

ней находились лесопильный, станочный, сборочный и кузнечный цеха, а также сушильня с котельной, два склада и пожарное депо. Еще один лесопильный цех (тот самый изначальный Лесозавод № 3) располагался на правом берегу Оби, южнее водонасосной станции Алтайской.

Какое-то время комбинат выпускал деревянные игрушки. Сохранился, например, план производства игрушек по предприятиям НКМП (Народного комиссариата местной промышленности РСФСР), в котором перечисляются заводы Москвы, Ленинграда, Серпухова, Армавира, Краснодара, Грозного, Омска, Томска и Новосибирска. В 1936 году «Большевик» должен был изготовить на пятьсот тысяч рублей комплектов шахмат, крокета, городков, точеных фигурок.

В связи с пересмотром норм в деревообрабатывающей промышленности страны, в том же 1936 году проводится отраслевая конференция Народного комиссариата местной промышленности по изучению мощностей предприятий мебельной и деревообрабатывающей промышленности, на которую «Большевик» из-за всех реорганизаций не успевает отправить нужные материалы. Поэтому они отправляются в лесобумажное управление.

По итогам конференции принимается постановление, согласно которому на предприятиях отрасли и на «Большеви́ке» пересматриваются тарифные ставки и нормы выработки. В сохранившейся таблице по нормированию дневной заработной платы, скорее всего, неполный, список выпускаемой мебели: диван кабинетный с пружинами, обитый дерматином; прикроватная тумбочка, книжный шкаф, стул сосновый, подцветочная тумба окрашиваемая, ресторанный стол. «Большевик» поставлял мебель организациям и учреждениям.

И снова составляется список оборудования лесопильной части комбината уже для Местпрома. В раскроечном цехе числятся маятниковая и ленточная пилы, а также две циркульных. Машинный цех укомплектован тремя фуганочными станками, рейсмусом и торцовкой, циркульной пилой, двумя фрезерами и двумя шипорезами, круглопалочным и двумя сверлильными станками.

Предприятие после очередной реорганизации переживает трудное время. Нужно наращивать объемы производства, поскольку комбинату разрешено поставлять мебель не по карточкам, как это было раньше, а в свободную продажу.

К концу 1939 года дела на заводе стали поправляться. Главмебельпром, чтобы вывести предприятие из прорыва, оказал ему помощь в виде пополнения оборотных средств на

767 тыс. рублей и выделил на капитальное строительство и ремонт сумму в 140 тыс. рублей. Но сделано все это после того, как Главмебельпром и районный комитет партии «укрепили» руководство комбината «Большевик», назначив нового директора. Прежнее руководство отстранено за развал работы.

В отчете по итогам года полностью перечислен ассортимент изделий, выпускаемых комбинатом. Из мебельных цехов выходили разного рода столы — гражданские, ресторанные, обеденные раздвижные, детские. Завод освоил производство книжных шкафов, шифоньеров, гардеробов, прикроватных тумб, стульев и табуретов, подцветочниц и вешалок. В деревообрабатывающих цехах изготавливались оконные переплеты и дверные полотна, каркасы для матрацев, мебель для детских садов, плинтусы, наличники. Отдельной графой идет лесопиление — разнообразные пиломатериалы.

План года выполнен на 112, 65 процента. Помогло этому развитие стахановского движения. В отчете называются фамилии «лучших стахановцев», выполнявших норму выработки на 200—280 процентов. Зарплата рабочих составляла от 442 до 730 рублей.

Новые испытания

Накануне Великой Отечественной войны новое руководство комбината — в большинстве это были бывшие мастера и рабочие — осуществило ремонт котельной, нескольких цехов, лесопильни, гаража и старой сушилки, а также — жилого фонда. Было начато строительство нового сушильного участка. Предприятие начинает расширяться. С 1939 года при нем организуется ФЗУ, к работе привлекаются подростки и женщины. Тогда же на «Большевике» впервые появляется рабочая сила из Сиблага. Но, в то же время, на заводе нет ни столовой, ни буфета, не хватает жилья. Теплая одежда и обувь для работы зимой выделяются только стахановцам. Отпуска составляли 14 дней, по болезни оплачивалось только 9 дней.

Перед самой войной комбинат опять переживает очередное переподчинение. Его вводят в систему «Строительство» «номерного» комбината № 179. С началом Великой Отечественной войны «Большевик» переводится в общесоюзный трест «Артлес» Народного Комиссариата по боеприпасам под названием Лесозавод № 7 «Большевик». Приказом с грифом «секретно» ему поручается производить «спецукупорку» и тар-

ные ящики для снарядов, а также парковую арматуру. Директором завода с 1942 года назначается специалист из своего же коллектива А.А. Часницкий, которого до сих пор добрым словом вспоминают бывшие работники.

Ветеран завода Анна Локтионова в своих воспоминаниях о том времени написала: *«Мы сколачивали крышки и дно для снарядных ящиков. Столяры собирали их и оковывали металлом. Работа была очень трудной. Доски зимой привозили настолько замороженными, что в них даже гвозди было трудно забивать. Ежедневный план на участке был 1000 штук. Это очень много. Жили голодно. Хлеба по карточке полагалось 200 грамм».*

Наркомат распоряжается сдать заводу № 7 со сплава в навигацию для изготовления «спецукупорки» 30 тыс. кубометров круглого леса-пиловочника. Несколько строк из этого приказа, подписанного наркомом Б. Ванниковым:

«Управляющему трестом «Артлес» т. Бронникову обеспечить поставку спецукупорки с лесозавода № 7 «Большевик» заводам № 325, № 564 и № 677 в количествах, полностью обеспечивающих их потребность. Обязать директора комбината № 179 т. Саханицкого обеспечивать парковой арматурой, металлической тарой для взрывателей и гвоздевой сечкой завод № 7 «Большевик» в количествах, полностью обеспечивающих план производства спецукупорки на заводе № 7».

Получал завод и персональные задания от наркомата боеприпасов. На предприятие, например, был спущен приказ с грифом «секретно» от 9 июня 1943 года следующего содержания:

«Директору завода № 7, тов. Часницкому.

Настоящим сообщая, что на ваш завод возложено задание по изготовлению авиабруса. На июнь вам установлена программа в объеме 150 кубометров.

Авиабрус может быть заменен авиадеталлями из расчета 1 комп. деталей взамен 3 куб. м бруса.

Поставка авиабруса заводам НКАП (Народного комиссариата авиационной промышленности — ред.) будет проводиться через Новосибирское Облуправление Главснаблеса, с которым Вам надлежит договориться по вопросам сдачи и получить, в случае необходимости, соответствующую консультацию по вопросам распиловки, сортировки, хранения.

Рекомендую для изготовления бруса в первую очередь использовать имеющийся на вашем заводе горбыль больших толщин, содержащий наиболее ценную — заболонную часть древесины. Для руководства прилагаем один экземпляр ТУ на заготовки сосновые для авиадеталей».

В связи с военным временем у комбината изымают оборотные средства, что усугубляет начавшиеся трудности. Временами денег не хватает даже на зарплату. Но люди стараются, не ропщут — идет война, все понимают, что работают для фронта. И в ноябре 1943 г. по итогам социалистического соревнования заводов Наркомата боеприпасов комбинату № 179 (директор т. Саханицкий) в числе других десяти предприятий вручается переходящее Красное знамя ЦК ВКП(б). Также на состоявшемся в декабре бюро Горкома ВКП(б) г. Новосибирска отмечена ударная работа коллектива лесозавода № 7.

В 1943 году на «Большевике» работало около полутора тысяч человек, среди которых было много женщин и детей, пришедших взамен мужчин, ушедших в армию. Многие дневали и ночевали на заводе. Среди них трудились десятки девушек, мобилизованных из районов Новосибирской и других областей Сибири.

В рамках наркоматов происходили свои реорганизации. Так, завод № 7, оставаясь в составе комбината № 179, некоторое время подчиняется Главному топливному управлению Наркомата боеприпасов. Связано это со снабжением нужными лесоматериалами, находящимися в распоряжении Главтопа. Военная необходимость вынуждала к короткому контакту с поставщиком.

В 1945 году страна праздновала победу над фашизмом. Вот как вспоминал об этом ветеран труда завода Петр Вадик:

«День победы — это самый светлый и радостный день в моей жизни. Как сейчас помню, приходим утром на работу, а нам объявляют: война закончилась. На радостях на заводе выходной дали — идите домой.

Со мной вместе работал Казимир Харевич. Мы с ним снова переоделись и — на площадь Ленина. А там уже яблоку негде упасть. Все ликуют, поют. Музыка играет: баяны, духовые оркестры. Незнакомые люди подходят друг к другу — поздравляют, обнимаются, плачут... Гулянье по городу продолжалось до позднего вечера. И уходить не хотелось».

На помощь строителям

После окончания Великой Отечественной войны наркоматы преобразуются в министерства, а «Большевик» до 1948 года остается в составе комбината № 179, выпуская щитовые домики для обеспечения новосибирцев временным

жилем. В 1949 году он передан в трест «Новосибсельмашстрой» Министерства сельхозмашиностроения. Коллективу пришлось на какое-то время осваивать выпуск простейших приспособлений для сельского хозяйства. Одно из них, как припоминают ветераны труда завода, называлось «сортировщик зерна» и представляло собой нечто вроде деревянного короба.

С 1953 года завод испытывает новые трудности в связи с очередным витком реорганизаций. Безусловно, все это связано и с переходом промышленности на послевоенные рельсы, и с приоритетами развития той или иной отрасли индустрии. Так, в январе 1953 года «Большевик» переходит в подчинение Министерства машиностроения, а уже в мае того же года его переподчиняют Министерству строительства. Согласно приказу завод включается в состав конторы производственных предприятий Стройтреста № 30 Главка Запсибстрой. В эти годы он еще выпускает, помимо возобновления производства окон и дверей, щитовые домики. Но в 1955 году в главке начинается период сокращения административно-хозяйственных расходов, идет укрупнение предприятий, и «Большевик» объединяют с деревообделочным комбинатом № 3 (ДОК-3), который был построен в 1941 году Сибирским окружным военно-строительным управлением. Позже ДОК-3 стал цехом завода «Электросигнал».

В 1955 году завод расширяется. Строится новый цех. В городе идет бурное строительство. Возводятся кирпичные дома от Горской по линии нынешнего метро «Студенческая» до остановки пл. Карла Маркса. Застраиваются улицы Выставочная, Титова, Ватутина... Все эти стройки требовали дверей и окон, плинтусов, наличников, половой рейки, кровли. Потребность в продукции «Большевика» увеличивалась.

В 1950-е годы завод производил так называемую «столлярку», оконные блоки для кирпичных жилых домов и промышленных зданий, для школ, детских садов, больниц. Продукции стало выпускаться много, гораздо больше, чем до войны. Работать стало интереснее. Соблюдались графики выпуска. За день бригада комплектовала дверные блоки на большой 80-квартирный дом. В это время строятся Затунинский массив, дома по улицам Большевикская и Восход, Западный массив и Академгородок. Полным ходом идет также строительство городов и поселков: Искитима, Бердска, Евсина, Линева... Кирпичные дома строят СУ-5, СУ-6, СУ-13, СУ-18, отдел СУ-33, СУ-34, СУ-43, СУ-26, ДСК-1, ЖБИ-1. Везде требовалась продукция завода.

Жилищное строительство остро нуждалось в столярных изделиях. Плинтусами, рейками, половыми досками и прочей продукцией завода комплектуются дома по ул. Сибиряков-Гвардейцев, жилые здания на Есенинском жилмассиве, в военном городке вдоль улиц Кошурникова и Б. Богаткова, на Гусинобродском жилмассиве, многие дома по улицам Березовая роща, Учительская, Олеко Дундича, Челюскинцев.

В 1957 году завод передается в состав треста Стройдеталь-79. С 1958 по 1963 гг. подчиняется управлению Лесдревпрома Новосибирского совнархоза.

В январе 1963 г. организуется Главк Минстроя по строительству в Западно-Сибирском экономическом районе, и завод передается управлению промышленности строительных материалов. Затем в марте на его базе организуется Управление «Стройиндустрия», включающее несколько предприятий, в том числе и «Большевик». В июле в целях укрупнения мелких близрасположенных заводов, выпускающих однотипную продукцию, «Большевик» объединяют с ДОК-3 «Стройиндустрии».

Год 1964 отмечен тем, что Главзапсибстрой организует на базе завода «Большевик» объединение «Стройдеталь». В него входят головное предприятие «Большевик», комбинат «Стройдеталь» в качестве хозрасчетного филиала на правах завода без расчетного счета в банке, ДОК-3 — филиал на правах цеха с теми же условиями; а также — Болотнинский комбинат строительных материалов и Косачинский леспромхоз Красноярского края.

Вплоть до 1966 года завод не может нормально работать. Древесина поступает сырой и не успевает как следует просохнуть, потому что план по выпуску изделий все время растет. Дверные полотна, оконные переплеты и пиломатериалы отличаются невысоким качеством, на продукцию завода идут нарекания.

В городе между тем появляются и другие деревообрабатывающие предприятия, оснащенные новым оборудованием, которым не пришлось переживать многолетнюю историю, полную бесконечных перемен.

В августе 1966 года Главзапсибстрой в связи со строительством второй очереди на новосибирском ДОК-5 ликвидирует объединение «Стройдеталь», и завод «Большевик» переходит в подчинение тресту «Железобетон-1». Трест ведет широкое жилищное строительство в Новосибирске и нуждается в собственном деревообрабатывающем предприятии для производства дверей, окон, половых досок, наличников, пли-

тусов и прочих столярных изделий. После этого больше десяти лет «Большевик» жил без особых перемен.

На 1960—1970 годы пришелся небывалый бум строительства. Один за другим росли крупные жилмассивы: Затуплинский, Западный и Юго-Западный. Детские сады, школы, родильные дома — везде требовались окна, плинтуса, половая рейка. Город рос усилиями множества людей. И среди них не последнее место занимал коллектив «Большевика».

Но кадров на «Большевику» постоянно не хватало, и в отношении завода принимается очередное неординарное решение.

Условно осужденных за различные преступления граждан, в разговорном обиходе именуемых «химиками», отправляли на промышленные предприятия на перевоспитание. В документах по заводу такие граждане упоминаются как «спецконтингент». В начале 1980-х годов на завод поступило соответствующее распоряжение вышестоящих инстанций, согласно которому на предприятии поставили комендатуру МВД и два общежития. Привезли больше ста осужденных, поселили, распределили по цехам, обязали каждый день ходить на работу, но ничего хорошего для завода из этого не получилось. Пребывание спецконтингента на «Большевику» растянулось больше, чем на пятилетку. Только с началом перестройки завод, воспользовавшись правом свободы выбора, сумел избавиться от навязанной ему категории рабочих.



«Большевик» на первомайской демонстрации. 1950-е гг.

Но и теми временами может гордиться завод. Коллектив выполнял специальные заказы города, например, по отделке здания Новосибирского театра оперы и балета, хореографического училища.

Ступени роста

Последней руководящей инстанцией предприятия было управление «Главновосибирскстрой», а затем пришло время перестройки, когда завод «Большевик» оказался предоставлен самому себе, и когда началась его новейшая история.

Сегодня на заводе говорят, что самые трудные времена для коллектива завода начались в 1990 году. Резкое падение объемов производства во всех сферах, особенно в строительстве, разрушение привычной системы хозяйственного управления коснулись и завода «Большевик». В начале 1990-х прежний директор В.И. Пастухов откровенно сказал коллективу: *«Я не могу быть директором. Я не знаю, куда идти...»*.

Так директором завода в это сложное время был избран его главный инженер В.А. Мюльбаер.

Чтобы выбраться из кризиса, — завод значился как планово-убыточный — руководство привело отпускную цену изделий в соответствие с себестоимостью. И тут коллектив столкнулся с тем, что строители, которые резко снизили темпы работы и стали меньше заказывать столярной продукции, предпочли иметь дело с конкурентами. Ситуация была настолько плоха, что если бы внезапно потребовалось полностью рассчитаться с долгами перед государством, заводу пришлось бы целых полгода работать бесплатно. Но, тем не менее, коллектив не опустил руки и начал работать, ориентируясь на жесткие принципы: во-первых, не брать кредитов, а опираться только на собственные силы; во-вторых, максимально повысить культуру производства и ответственность работников.

Общая площадь завода к тому моменту составляла 9 гектаров. На ней расположились два деревообрабатывающих цеха по производству окон и дверей, участок изготовления профильных деталей: плинтуса, наличников, досок покрытия пола. Станочный парк состоял почти целиком из отечественного оборудования. У завода также были свое крановое хозяйство, ремонтно-механическая служба, транспортный цех и склады, своя котельная и причал. Не так уж мало для того, чтобы коллектив сумел выжить в условиях новой экономики.

Первые перемены почувствовали примерно в 1996 году, когда начали обходить ближайших конкурентов и по качеству, и по объемам выпускаемой продукции. Тогда впервые и появилась возможность всерьез задуматься о будущем, наметить конкретные планы развития завода.

В 1995—1996 годах освоено производство филенчатых дверей из массивной древесины; дверей, облицованных шпоном ценных пород и арочных окон. В 1997 году завод приступил к выпуску качественно нового вида окон и балконных дверей тройного остекления с повышенными теплофизическими свойствами. В 1998 году освоена новая технология изготовления универсальных окон, рекомендованных Минстроем для различных климатических регионов России. А еще на заводе построен новый корпус цеха, проведена реконструкция...

Учитывая особенности сибирского климата, «Большевик» сделал главную ставку на внедрение лучшей за Уралом конструкции оконных блоков, соответствующей современным требованиям по теплозащите. Эта разработка получила высокую оценку Госстроя, который рекомендовал ее к применению во всех регионах России. В настоящее время весьма актуальным в строительстве стало внедрение энергосберегающих технологий. Окна занимают почти 20 процентов площади ограждающих конструкций зданий, и через них теряется 20-40 процентов тепловой энергии, расходуемой на отопление. Качество оконных блоков стало одним из наиболее мощных резервов сохранения тепла.

Унифицированная конструкция окна со стеклопакетом была внедрена в производство «Большевиком». Именно эта конструкция получила Большую Золотую медаль «Сибирской ярмарки» за дизайн, высокие теплозащитные и звукоизоляционные свойства. Завод стал первым за Уралом предприятием, перешедшим на изготовление унифицированных окон. Освоив эту конструкцию, специалисты завода постоянно совершенствовали технологию ее производства. Так, на смену врезным петлям пришли ввертные. Это сделало конструкцию окна более качественной. Выиграл и внешний вид окон. Использование природного материала — древесины, позволило занять особое положение на сибирском рынке.

Продукция завода сертифицирована. Изделия из древесины, выпускаемые «Большевиком», соответствуют современным стандартам экологии и энергосбережения, не выделяют вредных веществ при эксплуатации. Стоимость деревянных изделий ниже пластмассовых. Дерево не только бо-

более традиционный и уютный материал, но и более экологичный, что бы там не утверждалось в многочисленных рекламных кампаниях производителей пластмассовых окон. Что же касается, например, такого важного показателя, как сопротивление теплопередаче, то «Новосибирскстройсертификация» пришла к выводу: унифицированные окна от «Большевика» выдерживают новые требования СНиП — сопротивление теплопередаче не ниже 0,652 кв. м, выгодно отличаясь по уровню от пластиковых оконных блоков, изготовленных без применения стекол с теплоотражающим покрытием.

Но это уже история нового времени. Ее создавала тщательно подобранная команда специалистов. В ней работают высокопрофессиональные инженеры, технологи, экономисты, менеджеры — выпускники различных вузов страны. Тщательно продуманная кадровая политика на «Большевике» — один из главных факторов слаженной работы. В этой обстановке люди научились мыслить новыми экономическими категориями.

«Большевик» внес большой вклад в развитие строительного комплекса Новосибирской области и региона, расширяя географию поставок, постоянно наращивая объемы производства и обеспечивая строительные фирмы качественными столярными изделиями. В последние годы предприятие обеспе-

чивает своей продукцией до 60 процентов всего жилья, вводимого в строй на территории Новосибирской области примерно 35 процентов всех строящихся объектов.

Новосибирское деревообрабатывающее предприятие «Большевик» справедливо относят к числу ведущих в строительном комплексе не только Новосибирской области, но и всей Сибири. Это в полной



**Современный цех
по производству
окон**

мере подтверждается географией заключенных договоров и итогов истекшего полугодия, среди которых — поставка на объекты в зоны рискованного проживания качественных энергосберегающих столярных изделий для школ, детских садов, жилых домов Ханты-Мансийска, Нижневартовска, Нефтеюганска, Тюмени, Сургута. Налажены региональные поставки крупным строительным организациям в Алтайский, Приморский, Красноярский края, Томскую, Омскую, Кемеровскую области. С недавнего времени к этому перечню добавились Хабаровск и Екатеринбург. Годовой оборот по реализации продукции составил в 2003 году 111 млн рублей.

Успешная работа предприятия отмечена и на федеральном уровне: по итогам VI Всероссийского конкурса на лучшую строительную организацию «Большевик» отмечен дипломом III степени «За достижение высокой эффективности и конкурентоспособности в строительстве и промышленности строительных материалов». В рейтинге 100 лучших предприятий России завод занял 50-е место.

«Большевик» участвовал в тендере на поставку продукции для нужд Новосибирской области и уверенно выиграл лоты по основным видам столярных изделий. В результате предприятие активно включилось в областную программу социального строительства. Городской и областной заказ составил в 2003 году около 15 млн рублей. Сдан целый ряд объектов, укомплектованных окнами и дверями от «Большевика». Среди них — центральные и районные больницы Сузунского, Купинского, Барабинского районов, детские сады в Краснозерском, Баганском районах, школы в Баганском, Доволенском, Чановском районах, приюты и детские дома Мошковского и Татарского районов, дома ветеранов в Баганском, Венгеровском, Здвинском, Коченевском, Убинском районах, в Каргате.

В Новосибирске из строительных объектов 2003 года, укомплектованных



Цех лакокраски

продукцией «Большевика», можно выделить жилые дома по улицам Державина, Космической, Федосеева, Титова, Кропоткина.

В начале 2003 года предприятие активно стало развивать производство деревянных декоративных элементов интерьера и ландшафтного дизайна. Создано собственное дизайн-конструкторское бюро, и если раньше на предприятии чаще всего применяли стандартные сочетания материалов и комплектующих, то сегодня возможности завода ограничиваются, пожалуй, только фантазией и пожеланиями заказчиков.

Завод «Большевик» на протяжении нескольких лет оказывает безвозмездную гуманитарную помощь полкам Сибирского округа внутренних войск МВД России (воинская часть 5427, воинская часть 7626), отряду специального назначения Сибирского округа ВВ МВД РФ, сводному отряду СОБР Западно-Сибирского региона, участвующим в проведении военных операций на территории Северо-Кавказского региона. Директор завода В.А. Мюльбаер приказом КВ Сиб ОВВ МВД РФ в 2001 году награжден нагрудным знаком «За службу на Кавказе».

ОАО «Большевик» находится на подъеме. Об этом говорит то, что приоритетным направлением сегодня становится модернизация оборудования. Инвестиции в приобретение им-

портной линии по производству дверей составят в 2004 году около 10 млн рублей, а это значит, что история этого промышленного предприятия продолжается.



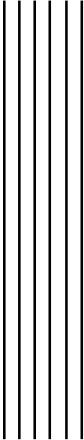
Цех по производству дверей

ХРОНОЛОГИЯ

- 1895 г.** На берегу Оби построено одно из первых местных предприятий Новониколаевска — лесопильный завод Кабинета Его Императорского Величества.
- 1895—1907 гг.** Деревообрабатывающую промышленность Новониколаевска представляют два предприятия с цехами и пилорамами — лесопильный завод императорского Кабинета (Лесозавод № 1) и лесозавод Торгового дома Чернышева (Лесозавод № 2).
- 1915 г.** На земле общины деревни Усть-Ини частный предприниматель Коржавин строит небольшую лесопильню, которая по документам получила название Лесозавод № 3. Завод укомплектован одной пилорамой марки «Стелла» и выполнял заказы Городской управы и местного населения.
- 1920—1921 гг.** В Новониколаевске проводится перепись предприятий. Согласно «Списку промышленных предприятий Новониколаевской губернии» лесопильную промышленность представляют три предприятия — Лесозавод № 1, Лесозавод № 2, Лесозавод № 3.
- 1922 г.** В связи с реорганизацией Лесозавод № 3 временно законсервирован.
- 1924 г.** Лесозавод № 3 открывают для переработки скопившихся на берегу Оби 60 тыс. куб. футов круглого леса для нужд города.
- 1925 г.** В сентябре создается Сиблестрест, которому передаются все сибирские, в том числе, и новониколаевские лесозаводы № 1 и № 2. Лесозавод № 3 признан маломощным, не имеющим капитальных построек, поэтому принимается решение к 1926 году его ликвидировать.
- 1926 г.** Завод включен в систему коммунального хозяйства Новониколаевска.
- 1926—1927 гг.** Утверждается устав общегородской строительной организации с включением в него Лесозавода № 3, как подсобного хозяйства.

- 1931 г.** Новое название предприятия «Деловой двор» Запсибстройобъединения. Вступил в работу новый механизированный столярный цех по выпуску дверей, косяков, оконных рам.
- 1932 г.** На базе мелких городских предприятий создается крупный коммунальный городской трест. Одним из предприятий нового объединения становится деревокомбинат им. Коминтерна, в состав которого вошел бывший «Деловой двор» или Лесозавод □ 3.
- 1934 г.** В городских документах впервые появляется название «Большевик» применительно к Лесозаводу □ 3. Завод входит в Культкомбинат □ 4.
- 1935 г.** Культкомбинат вместе с «Большевиком» (мебельная фабрика и лесозавод) реорганизуется Местпромом Горсовета в деревообделочный комбинат (ДОК) под названием «Большевик». Через два месяца создается промкомбинат, в который входят все промышленные предприятия города, в том числе, и ДОК «Большевик».
- 1936 г.** Происходит объединение всех деревообделочных предприятий Горсовета под начало ДОК «Большевик». Производится мебель для госучреждений и организаций.
- 1939 г.** Комбинату выделяются оборотные средства и средства на капитальное строительство и ремонт. Производство расширяется, ассортимент растет. Комбинат начинает производить мебель для нужд населения.
- 1939—1941 гг.** Накануне Второй мировой войны комбинат вводят в систему «Строительство» «номерного» комбината □ 179. С началом Отечественной войны «Большевик» переводится в общесоюзный трест «Артлес» Народного комиссариата по боеприпасам под названием Лесозавод □ 7 «Большевик». Приказом с грифом «секретно» ему поручается производить «спецукупорку» и тарные ящики для снарядов, а также парковую арматуру и авиабруски.

- 1943 г.** В ноябре по итогам социалистического соревнования заводов Наркомата боеприпасов комбинату № 179 в числе других десяти предприятий в стране вручено переходящее Красное знамя ЦК ВКП(б).
- 1945—1949 г.** «Большевик» находится в составе комбината № 179, выпускает щитовые домики для обеспечения новосибирцев временным жильем.
- 1949 г.** Завод передан в трест «Новосибсельмашстрой» Министерства сельхозмашиностроения.
- 1953—1955 г.** «Большевик» передан стройтресту № 30 Главка Запсибстрой. Возобновляется производство окон и дверей, продолжается выпуск щитовых домиков.
- 1957 г.** Завод передается в состав треста Стройдеталь-79.
- 1958—1963 гг.** Завод подчиняется управлению «Строиндустрия».
- 1966 г.** Завод «Большевик» переходит в подчинение тресту «Железобетон-1».
- 1990—1993 гг.** Началась перестройка. Директор «Большевика» В.И. Пастухов на собрании коллектива отказался от своей должности. Директором избран В.А. Мюльбаер.
- 1995—1996 гг.** Освоено производство филенчатых дверей из массивной древесины, дверей, облицованных шпоном ценных пород и арочных окон.
- 1997 г.** Завод приступил к выпуску качественно нового вида окон и балконных дверей тройного остекления с повышенными теплофизическими свойствами.
- 1998 г.** Освоена новая технология изготовления универсальных окон, рекомендованных Минстроем для различных климатических регионов России. Построен новый корпус цеха, проведена реконструкция.
В последние годы предприятие обеспечивает своей продукцией до 60 процентов всего жилья, вводимого в строй на территории НСО.



Накануне

Русский писатель второй половины XIX века С.В. Максимов делил российские города на два типа. На буржуазные и бюрократические. По его мнению, одни создаются торговой жизнью государства, вырастают спонтанно и процветают на прочном основании, другие же насаждаются администрацией, и бытие их зависит от каприза бюрократии. Буржуазные города отличаются каменными купеческими домами с цепными собаками на дворе, с тяжелыми замками на амбарах, с воротами, запирающимися с началом сумерек. С необитаемыми комнатами, с хозяевами, теснящимися в задних апартаментах, воздух которых насыщен смесью запахов лампадного масла и рыбного пирога. Жизнь таких городов не нуждается в умственных развлечениях; она довольствуется именинами, свадьбами, попойками, рысаками и кулачными боями («войнушками»). Бюрократические или чиновничьи города имеют тщедушный вид, но здесь бывают любительские спектакли, иногда даже концерты, они выступают рассадниками мод. В некоторых исключительных случаях оба типа сливаются в одном городе и происходит симбиоз буржуазного и чиновничьего. На примере Новониколаевска мы видим появление города нового типа, где силен торговый и промышленный капитал, но одновременно развиваются ростки гражданского общества: строятся школы, читальни, издаются газеты, кипит театральная жизнь.

Появление и развитие поселения Новониколаевского совпало и ускорялось начавшейся в России индустриализацией, экстенсивным ростом механизированного производства, оформлением трех основных рынков — товаров, капиталов и рабочей силы.

Быстрому росту численности населения в 1893 — феврале 1917 гг. (1894 г. — 1093 человека, 1903 г. — 27,7 тыс., 1912 г. —

63,5 тыс., 1917 г. — 69,8 тыс. человек) способствовали железнодорожное строительство и торгово-распределительная специализация города на пространствах от Урала до Енисея.

Новониколаевск до революции представлял, по терминологии западной экономической географии, город с преобладанием третичных видов деятельности, не связанных с первичной добычей сырья или его переработкой.

Город предлагал разнообразные услуги в трех сферах: транспорт и связь, торговля, прочие (финансово-кредитные и страховые учреждения, гостиницы и наем жилья, зрелища и развлечения, медицина, образование) виды инфраструктурного обслуживания.

Доминирование перечисленных функций отразилось на внешнем облике Новониколаевска, более высоком уровне комфортного проживания в нем по сравнению с другими городами региона. Проезжавший через Сибирь в 1904 году и двое суток пребывавший в нем священник М.В. Сребрянский охарактеризовал Новониколаевск как *«большой город с сорока тысячами жителей, чудным собором, еще тремя церквями, прекрасными школами, магазинами... прямо по-американски»*.

Вплоть до весны 1917 года в городе практически отсутствовали органы государственного управления (статус безуездного города Томской губернии), хотя в 1910 году, в связи с обсуждением в Государственной Думе законопроекта о введении в Сибири земства, городское самоуправление ходатайствовало о выделении Новониколаевска в особую земскую единицу.

Городской социум формировался из людей деятельных и инициативных. Вот как корреспондент местной газеты характеризует городское сообщество Новониколаевска в 1907 году в сравнении со старыми сибирскими городами — Томском, Омском, Барнаулом: *«Новониколаевск живет, живет он мозгом и душой, и всей своей мускульной силой, это вы видите на каждом шагу. Тут люди со всех сторон: одни из Петербурга, Москвы, Варшавы и т. д., другие из Англии, Финляндии, третьи из Китая, Японии... и все они представляют из себя элемент крайне любознательный, наиболее способный, созидательный, напористый. Да, это сила непоколебимая, живая, которой у вас уже нет; она выдохнулась в ваших городах с известными, плесенью покрытыми рамками и фонтанами. Тут кипучая жизнь бьет фонтаном... Здесь каждый живет своей самостоятельной, независимой жизнью»*.

Экономическую основу поселения составляли 1,5 тыс. торговых заведений, 300 товарных складов. Грузооборот железной дороги увеличился с 1,8 млн пудов (28,8 тыс. тонн) в 1900 году

до 35 млн пудов (560 тыс. тонн) в 1913 году. Перевозки по Оби обслуживали 12 частных пароходств, а грузооборот местной пристани (20 млн пудов или 320 тыс. тонн в 1913 году) уступал в Обь-Иртышском бассейне только Омску. Развитию торгово-транспортной функции способствовало открытие товарной биржи в 1909 г., городского торгового корпуса, шести отделений крупных российских банков. В 1909 году казначейством выдано 2325 промысловых свидетельств на право заниматься торгово-промышленной деятельностью, в 1910 году — 2828.

Важными сферами вложения капиталов новониколаевскими предпринимателями в начале XX века являлись торговля, обрабатывающая промышленность и транспорт. Постепенно происходил рост фабричного производства, быстро увеличивался темп и размер оборотов в торговле, особенно в хлебной. Основные отрасли обрабатывающей промышленности города *«по техническому оснащению, выпуску продукции, составу рабочих приближались к уровню соответствующих отраслей центра страны»*.

Выгодное экономико-географическое положение города на Транссибирской магистрали и на среднем течении Оби способствовали развитию в нем мукомолья и хлебной торговли.

На рубеже XIX—XX веков Новониколаевский район становится центром сибирской мукомольной промышленности. Мукомолы представляли одну из самых влиятельных групп предпринимателей Новониколаевска. На 47-и принадлежавших им предприятиях ежегодно перерабатывалось более 11 млн пудов зерна (30 % от уровня производства в регионе и 70% от суммы производства в Новониколаевске).

К 1914 году в городе действовали 105 предпринимателей-мукомолов, и все они параллельно занимались торговлей, имели лавки и магазины в городе и округе, владели транспортными конторами и пароходами, являлись пайщиками в других отраслях местной промышленности. Социальный состав мукомолов отличался многоликостью — 41,2% происходили из купцов, 25% — из мещан, 17,5% — из крестьян, 8,8% — из дворян, 7,4% относились к личным почетным гражданам. Среди купцов преобладали выходцы из Сибири (Томск, Колывань, Барнаул, Бийск), а среди крестьян — переселенцы из-за Урала.

Мукомольная промышленность города существенно отличалась от аналогичного производства в Европейской России, поскольку в Новониколаевске сразу стали применять новые технологии. Все крупные мельницы города строились по американским проектам многоэтажными, оборудование для них закупалось за границей.

Немало крупных капиталов сложилось в Новониколаевске благодаря винокуренному и пивоваренному производству, чему способствовали богатая сырьевая база, несложная технология, высокий спрос и немалые прибыли.

С 1902 г. в центре города располагался казенный винный склад № 5 Министерства финансов Российской империи с годовой стоимостью производства в 2 млн рублей.

Пивоваренное производство в Новониколаевске с 1907 года действовало в составе шести заводов. Районы операций заводов в большинстве своем ограничивались Новониколаевском, но наиболее крупные из них имели склады в Колывани, Тайге, Болотном, Каинске и близлежащих селах.

Важной и перспективной сферой развития городской экономики в дореволюционное время была металлообработка. В начале XX века здесь действовало два механических и чугунолитейных завода и 22 конторы различных металлообрабатывающих предприятий региона, занимавшихся производством и продажей машин, сельскохозяйственных орудий и оборудования. Одним из старейших предприятий являлся завод «Труд», основанный в 1904 году и производивший в год до 12,5 тыс. пудов чугунного и медного литья, выпускавший запасные части к простейшим сельскохозяйственным машинам и делавшим ремонт несложных механизмов и оборудования. В годы Первой мировой войны его владельцы неоднократно получали правительственные заказы на изготовление чугунных корпусов снарядов для бомбометов. В городе действовал чугунолитейный завод товарищества «Петерс и Верман», позднее преобразованный в АО «Энергия», выпускавший чугунное и медное литье и производивший ремонт насосов и двигателей. Одновременно в Новониколаевске осуществлялась сборка пароходов, действовали депо и ремонтные мастерские Сибирской и Алтайской железных дорог.

С 1902 по 1915 годы в городе функционировало 41 предприятие по переработке сельскохозяйственной продукции, в том числе: три завода фруктовых вод, четыре кондитерских, сахарный завод военного ведомства, три колбасных производства, коптильня, два салотопенных и мыловаренных завода, две скотобойни, склад кишок, семь кожевенных заводов, 17 маслобен и табачно-махорочная фабрика. В окрестных районах активно развивалось мясное скотоводство, что создавало благоприятные условия для мясопереработки. Одним из самых крупных предприятий в этой отрасли была городская скотобойня, доходы которой в 1915 году достигали 90 тыс. рублей, а чистая прибыль — 75 тыс. рублей.

После проведения Сибирской и Алтайской железных дорог в Новониколаевске началось развиваться маслоделие. Здесь действовало 17 маслобойных и маслотопенных заводов, в основном полукустарного характера, поскольку только одно предприятие имело паровой двигатель и еще несколько с конными приводами. В 1912 г. в городе насчитывалось 34 пекарни и кондитерские с валовым объемом производства в год более чем на 60 тыс. рублей. Общее количество предприятий в пищевкусовой отрасли варьировалось от 30-ти в 1910 году до 56-ти в 1912, а максимальная сумма годового производства достигала 200 тыс. рублей (1910 г.), что по сибирским масштабам представляло внушительную цифру.

Через два года после возникновения поселения в нем функционировало более сотни лавок с торговым оборотом свыше 1 млн рублей, в 1901 году сумма торговых оборотов достигла 4 млн рублей. В период 1894—1913 гг. в городе оперировало 108 крупных торговых домов.

Большая часть торгового капитала специализировалась на торговле сельскохозяйственными товарами и, прежде всего, хлебом (21 торговый дом). Общее число предприятий, занимавшихся хлебо-зерновыми операциями, в 1914 году составляло 94. За рубеж из города вывозили масло, яйцо, кожи, шерсть и лес. Экспортной торговлей в основном занимались конторы и представительства зарубежных торговых фирм, и сеть филиалов торгово-промышленных фирм из Москвы, Петербурга, Варшавы, Киева и других районов Европейской России.

В первые годы существования поселения торговля носила универсальный характер. С 1910 года происходит более четкая специализация. Из 108 существовавших предприятий, 55 (51%) торговали только одним или двумя видами товаров, а 35 (32,4%) торговых домов совмещали производственную и торговую деятельность. Размеры основного капитала новониколаевских торговых домов составляли более 10 млн рублей. Учредителями и вкладчиками этих торговых домов были в общей сложности 226 предпринимателей, из них 30% принадлежали к купеческому сословию; 29,3% — к мещанам, 25,7% происходили из крестьян и 7,2% являлись иностранцами и дворянами. Самыми крупными предпринимателями торговой сферы города были братья Туркины, А.И. Каган, Т.И. Лобастов, братья Корольковы, в основном, мукомолы и хлеботорговцы.

Несмотря на «размывание» сословий, гильдейское купечество в Новониколаевске продолжало занимать ключевые позиции в хозяйственной жизни, особенно в отраслях, требующих значительного начального капитала (мукомолье и

транспорт). Однако роль других сословий (крестьян и мещан) в социально-экономическом, политическом и культурном развитии города изначально была выше, чем в других сибирских городах, а купечество являло здесь, скорее всего, своеобразный переходный слой для формирования буржуазного класса нового типа.

Быстрому росту торговой и промышленной жизни Ново-николаевска способствовало развитие его кредитной системы. В этом отношении город за какое-нибудь десятилетие смог выйти на один уровень с крупнейшими западносибирскими центрами того времени — Томском, Омском, Тюменью.

Наибольшую дальновидность проявило руководство Сибирского торгового банка, первым открывшее здесь отделение.

Период между Первой русской революцией и Первой мировой войной — время, когда общероссийский экономический подъем дополнился в Сибири влиянием массового столыпинского переселения крестьян. Одно за другим в городе появлялись отделения Государственного, Русско-Китайского (с 1910 года он именовался Русско-Азиатским), Российского для внешней торговли банка, агентств двух земельных банков — Нижегородско-Самарского и Ярославско-Костромского. Помимо филиалов из Европейской России, в поселении существовали и собственные кредитные учреждения.

С 1906 года действовало Общество взаимного кредита. Во время Первой мировой войны появился Новониколаевский союз кредитных кооперативов. В 1917 году местный муниципалитет открыл городской общественный банк.

Вызванная к жизни торгово-промышленным ростом Новониколаевска кредитная система нацеливалась прежде всего на обслуживание предпринимателей. При этом, несмотря на наличие конкуренции, специализация банковских учреждений несколько различалась. Наиболее солидные клиенты доставались отделению Государственного банка, привлекавшему их перспективой получения крупного кредита и его дешевизной. Прочие соискатели крупного займа кредитовались в акционерных коммерческих банках. Мелкие и средней руки предприниматели обращались в Общество взаимного кредита и городской общественный банк. Эти учреждения предлагали более дорогой кредит, но меньше обращали внимания на проверку финансового состояния своих клиентов. Помимо кредитования предпринимателей, городской банк предоставлял ссуды под недвижимость (ипотека). На ипотечном рынке работали и агентства двух акционерных банков. Ссуды с недвижимым обеспечением представляли потребительский (не-

производительный) кредит, хотя к ним нередко прибегали и предприниматели.

Кредитные учреждения Новониколаевска привлекали средства из других городов и регионов. Это характеризует высокую инвестиционную привлекательность «сибирского Чикаго», обусловленную его быстрым ростом. В Европейской России акционерные коммерческие банки (представленные в городе тремя учреждениями) вкладывали капиталы в тяжелую промышленность. В молодом Новониколаевске до предприятий такого уровня еще было далеко. Предпринимательский кредит предоставлялся в основном в форме векселей, подразумевавших кредит относительно краткосрочный. Таким образом, кредитный потенциал банковской системы города превосходил потребности его промышленности.

Специфической чертой функционирования торгово-распределительного комплекса во время Первой мировой войны становится превращение Новониколаевска в кооперативную столицу Сибири. К 1917 году в городе действовали крупные кооперативные центры: Сибкредитсоюз, отделение Московского народного банка, центральная контора «Закупсбыта», объединившего в 1916 году снабженческо-сбытовые союзы всего региона (28 районных организаций с 2 млн пайщиков). Объединение начинало работу с капиталом в 10 тыс. рублей, а к концу 1917 года имело собственный капитал в 22,5 млн рублей, из них паевой — 19,9 млн рублей. В то же время в промышленном отношении город явно отставал от старооснованных сибирских городов. Так, в 1907—1910 гг. по численности промышленных рабочих (2,3 тыс. человек) он уступал Тюмени (3,6 тыс.), Омску (4,8 тыс.), Томску (4,7 тыс.), Барнаулу (4,3 тыс.), Красноярску (6,7 тыс.), Чите (3,2 тыс.).

Еще один уникальный (не повторявшийся в последующем) штрих дореволюционного этапа экономического развития Новосибирска относится к повседневной деятельности городского самоуправления (думы и управы). Обобщенно его можно свести к следующему принципу: эффективно действующим общественное управление может быть только при наличии прочного экономического фундамента. Так, доходная часть городского бюджета на 1913 год исчислялась в 1140 тыс. рублей и ни копейки из государственной казны. Город на свои нужды зарабатывал средства самостоятельно. Наиболее существенной статьей доходов (523,5 тыс. рублей) являлся сбор с домовладельцев; 243,5 тыс. рублей давал доход от эксплуатации городского муниципального имущества (земля, торговый корпус, выгоны, карьеры и т.д.), еще 194,1 тыс. рублей приносили городские сооруже-

ния (перевоз через Обь, кирпичный завод, электростанция, две аптеки и т.д.).

В сентябре 1915 года в Новониколаевске создается военно-промышленный комитет (ВПК), занимавшийся организацией размещения заказов для действующей армии на предприятиях и среди предпринимателей города. Во время войны были построены мыловаренный завод, скотобойня с холодильником, завод по производству мясных консервов, крупное предприятие по обработке кож. Всего за год (1915—1916) существования местный ВПК поставил для нужд фронта различной обобщенной продукции и продовольствия на 879 тыс. рублей.

Таким образом, к 1917 г. Новониколаевск состоялся как город индустриального типа с развитой торгово-промышленной инфраструктурой и эффективно действующим самоуправлением, опирающимся на прочный экономический фундамент.

Авторы: Л.Н. ВОРОБЦОВА, М.В. ШИЛОВСКИЙ,
А.К. КИРИЛЛОВ

Л и т е р а т у р а :

Цит. по: Гефнер О.Н. Сибирские города в описании Митрофана Сребрянского // Культура городов России. Материалы 3-го Всероссийского научно-практического семинара. Ишим-Омск, 1997, с. 47.

Обь (Новониколаевск), 1907, 3 июня.

Бочанова Г.А. Обработывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX — начало XX вв.). Новосибирск, 1978, с. 215.

Шиловский М.В. Новониколаевская операция 1919 г. // Новосибирск. Энциклопедия. Новосибирск, 2003, с. 585.

Скубневский В.А. Промышленность городов Сибири в конце XIX — начала XX века // Вопросы экономической истории России. Томск, 1996, с. 71.

Шиловский М.В. Новосибирск: основные этапы развития (1893-1999) // Проблемы менталитета в истории и культуре России. Новосибирск, 2000, вып. 2, с. 116.

Фабрика Ю.А. Новониколаевск в годы Первой мировой войны (1914-1918) // Новосибирск. Энциклопедия, с. 577.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ

(А.В. ЦЕЛЬКО)

3

НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ.

(Г.А. БОЧАНОВА, А.К. КИРИЛЛОВ, Г.А. НОЗДРИН,
Л.Б. УС, М.В. ШИЛОВСКИЙ)

7

СИБИРЬ И ТРАНСПОРТ ДО РЕШЕНИЯ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОПРОСА»

(В.А. ЛАМИН)

63

ГЛАВНАЯ МАГИСТРАЛЬ СИБИРИ

(Западно-Сибирская железная дорога)

Идеи, планы, становление. Начало великой стройки. Прирастает Сибирью. Революции, войны, безвременье. Сумрачный рассвет. Шаги пятилеток. Новые локомотивы, новые достижения. Вагонная служба. Надежные пути. Женский труд в неженских профессиях. Великая Отечественная. Лунинское движение. Решающая сила. Коренной перелом. Вклад в дело Победы. Дальнейшее развитие. Прощание с паровозом. После слияния двух дорог. ...Плюс электрификация. Последние пятилетки. Новое на Западно-Сибирской. На главных направлениях. Счастливого пути! Все службы — главные. Для блага всех тружеников. От века к веку. Хронология.

73

ГУДКИ НАД ОБЬЮ

(Западно-Сибирское речное пароходство)

«Встречь солнца» плыли по рекам. «Основа», «Взор», «Ермак» и другие. С рельсовых колес — на пилцы. Начало биографии. Компания господина Лида. «Красные», «белые», погорелые... Лес сам себя везет. То был самый скорбный гудок... Обская «Атлантида». Печаль последних навигаций. Хронология.

347

МУКОМОЛЫ **(Мелькомбинаты)**

Мука — от слова «мучение». Истоки мукомольного дела. Советский хозрасчет. Индустриализация и послевоенное восстановление. День сегодняшний. Рождение гиганта. Трудовой подвиг тыла. Послевоенные годы. Начало расцвета. За место на рынке. Хронология.

389

ТЕРРИТОРИЯ СВЯЗИ **(Связь)**

Диктует время. С первых шагов. В годы великих потрясений. «Обеспечить связью нужды индустриализации!». С максимальной нагрузкой. Новые ориентиры. Решение одно — строить, строить, строить! Радиовещание и телевидение. Общесоюзное признание. В новых условиях. Продолжение биографии. Хронология.

441

БОЛЬШАЯ ЭНЕРГЕТИКА НОВОСИБИРСКА **(Новосибирскэнерго)**

Да будет свет! На заре электрификации. Промышленный гигант левобережья. Трудный путь, длиною в... 500 мегаватт. Киловатты счет любят. «Скорая помощь» для ТЭЦ. Поток электричества нуждаются в часовых. Обогреть Сибирь — дело непростое. Станция, осветившая степь. На острие проблем. Первая ГЭС Сибири. Самая крупная ТЭЦ Сибири. От РЭУ до холдинга. Хронология.

495

САМЫЙ ПЕРВЫЙ ЗАВОД **(Завод «Труд»)**

Основатели. Первенец индустрии города. «Русский Лойд» и революция. Новая жизнь. Первая пятилетка. Задачи усложняются. Стахановское движение. Планов громадьё. «Труд» во время войны. Золото дается непросто. Хронология.

577

«БОЛЬШЕВИК» НА ВСЕ ВРЕМЕНА **(Завод «Большевик»)**

Так было... От пилюрамы до лесозавода. Три лесозавода в городской черте. Новые испытания. На помощь строителям. Ступени роста. Хронология.

613

НАКАНУНЕ

(Л.Н. ВОРОБЦОВА, М.В. ШИЛОВСКИЙ, А.К. КИРИЛЛОВ)

646

ИСТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НОВОСИБИРСКА

**Т о м I
(НАЧАЛО)**

Исторические очерки

Художник *В.И. Гомжин*
Дизайнер *И.П. Котлярчук*
Корректор *Т.Д. Романосова*
Компьютерная верстка *О.Н. Санбельгина*

Сдано в набор 04.02.2004. Подписано в печать 10.03.2004. Формат 70х100/16.
Бумага офсетная. Тираж 5000 экз.

Издательский Дом «Историческое наследие Сибири»
Тел./факс (383-2) 22-25-88, 92-00-42.

Отпечатано в ГУП СИПКП "Наука"
630077, Новосибирск, ул. Станиславского, 25