

УДК 94(571.1/5) «1928-1941»
ББК ТЗ(2Р53)7

А.А. ДОЛГОЛЮК

СТРОИТЕЛЬНАЯ ИНДУСТРИЯ НОВОСИБИРСКА В ГОДЫ ПРЕДВОЕННЫХ ПЯТИЛЕТОК

В статье раскрывается процесс создания в крупнейшем городе Сибири строительной индустрии, формирования подрядных организаций, рассказывается о сооружении промышленных и транспортных объектов города, зданий социально-культурной сферы.

Ключевые слова: Новосибирск, строительство, строительные организации, индустриализация, промышленность, транспорт.

A.A. DOLGOLYUK

THE CONSTRUCTION INDUSTRY OF NOVOSIBIRSK IN THE YEARS OF THE PREWAR FIVE-YEAR PLANS

In this article author examines the process of creating in the largest Siberian city building industry, formation of contract organizations. Also the construction of industrial and transport facilities in the city, as well as buildings of social and cultural sphere have been described.

Keywords: Novosibirsk, construction, construction companies, industrialization, industry, transport.

Город Новосибирск — третий по величине и численности населения в России — является столицей Сибирского федерального округа. Город, возникший на пересечении полноводной Оби и Транссибирской магистрали 124 года назад, стремительно развивался. Прошло всего лишь два десятилетия, и он превратился в административный центр Сибирского края, в ведущий производственный и транспортный узел на востоке России. Этому способствовали находящиеся в непосредственной близости от него главная житница Сибири Алтай и угольный Кузбасс.

Очень важным периодом в истории города стали три предвоенных пятилетки (конец 1928 — середина 1941 г.). Новосибирск самым активным образом оказался вовлечен в процесс индустриализации страны. За короткий срок в нем были заложены основы машиностроительного комплекса, нового центра оборонной промышленности, который уже в военные годы позволил городу превратиться в один из главных арсеналов по производству вооружений и военной техники. А настоящей статье показывается, как и в какое время шло сооружение важнейших

транспортных, промышленных объектов и зданий культурно бытового назначения за тринадцать предвоенных лет.

В этот период город пережил новый, очень важный период в своей относительно короткой истории. Он стремительно развивался. Объем капитальных вложений капиталовложений в первой пятилетке (IV кв. 1928 г. — 1932 г.) увеличился по сравнению с 1918–1928 гг. примерно в 4,5 раза, во второй он вырос еще более чем в 2 раза. За три года третьей пятилетки (1938 — I полугодие 1941 г.) в народное хозяйство Новосибирска было инвестировано примерно столько же средств, сколько и во второй пятилетке.

В каждом из трех пятилетних планов предусматривались задания, направленные на превращение Новосибирска в крупнейший транспортный, прежде всего, в железнодорожный узел. Еще в 1927 г. было начато строительство Туркестано-Сибирской железной дороги. Движение по ней было открыто 1 мая 1930 г. Новосибирск стал пунктом, где Турксиб соединился с Транссибом. С этого дня город получил надежную связь со Средней Азией.

В этом же году началось сооружение еще одной железнодорожной линии Обь — Проектная. Дорога, построенная за четыре года, еще более прочно связала Новосибирск с промышленным Кузбассом, превратив его в очень важное, необходимое звено Урало-Кузнецкого комбината.

Новые железнодорожные линии резко увеличивали нагрузку на мост через Обь. Пропуск грузов через реку становился узким местом. Поэтому одновременно с постройкой дороги Обь — Проектная, примерно на 5 км выше по реке начал сооружаться новый мост. На все работы отводилось менее года. Работы по строительству моста велись широким фронтом. В них были задействованы три основные строительные организации Мостотрест, Стальмост и Сибжелдорстрой. Последняя из них имела немалый опыт железнодорожного строительства в Западной Сибири. В связи с большими объемами инвестиционной деятельности в Новосибирске, включая сооружение нового железнодорожного моста через Обь, основная производственная база треста стала размещаться в этом городе. (В декабре 1930 г. он был переименован в трест «Сибстройпуть» и носил это название без малого четверть века).

Работы по сооружению моста были организованы круглосуточно в три смены. Благодаря энтузиазму строителей, прежде всего молодежи, их огромному желанию выполнить задание в установленный срок, и достаточно хорошей организации производственного процесса, удалось достигнуть высокой небывалой по тем временам производительности труда. Все это позволило осенью 1931 г. закончить возведение двухпутных опор, смонтировать пролеты и уже 17 октября открыть его в торжественной обстановке. В этот день по мосту прошел первый железнодорожный состав. Через семь лет был смонтирован второй путь.

Недалеко от моста на правом берегу Оби на железнодорожной линии в 1930 г. создано локомотивное депо. После того, как было открыто движение на Кузбасс, на его основе развернулось строительство одной из крупнейших в стране товарной станции Эйхе, в 1938 г. переименованной в станцию Инскую. До начала Великой Отечественной войны на огромной строительной площадке было уложено более ста километров маневровых путей, построен вокзал, вагонное депо, расширено локомотивное депо, построено множество других объектов, необходимых для обслуживания и ремонта локомотивов и подвижного состава и обработки грузов.

Еще в 1925 г. городская общественность стала широко обсуждать идею о постройке нового вокзала. К его сооружению «Сибстройпуть» приступил 1 октября 1930 г. Стройка считалась особо важной. Поэтому городские власти оказывали постоянную помощь строителям в создании производственной базы, в обеспечении треста кадрами.

К началу 1939 г. строительные-монтажные работы были в основном завершены и 25 января новый железнодорожный вокзал принят в эксплуатацию. Он стал крупнейшим сооружением Новосибирска. И в наше время вокзал входит в число зданий, формирующих центральную часть города.

Как и в целом по стране, в Новосибирске в годы первых пятилеток приоритет отдавался индустриальному строительству. В широких масштабах оно развернулось в городе в 1929 г. Первенцем стал завод «Сибкомбайн». Это предприятие должно было более чем на 80 % покрывать потребности Сибирского края в сложных сельхозмашинах.

Подготовительные работы были начаты 25 декабря 1929 г. Первые зимние месяцы стройки прошли «в тяжелых условиях нехватки людей, материалов, механизации, отсутствия проектов, планов, чертежей» [4, с. 90]. Для рабочих поблизости стали сооружать деревянные летние и утепленные бараки, столовые, клубы, бани и другие объекты, которые в короткий срок составили поначалу небольшой рабочий городок, который быстро разрастался.

К сооружению основных объектов приступили весной. К этому времени в «Сибкомбайнстрое» трудилось уже более тысячи человек. 2 мая 1930 г. в Кривошеково состоялся трехтысячный митинг в связи с началом основных работ по сооружению завода. В этот день были заложены здания заводоуправления, ремонтно-строительного, инструментального цехов, а также зданий фабрично-заводского училища, магазина и нескольких жилых домов соцгородка.

Как это часто бывает на новостройках, сразу же пришлось столкнуться с многочисленными трудностями. Не хватало работников, особенно квалифицированных, строительной техники. Уровень механизации строительного-монтажных работ был крайне низким. В таких условиях вновь выручил трудовой энтузиазм строителей, мобилизация всех сил «Сибкомбайнстроя», партийных и советских органов города. Для ликвидации

отставания от установленных сроков основной упор был сделан на увеличение продолжительности рабочего дня, проведение субботников и воскресников, «месячников штурма» по ликвидации «прорыва». Широко развернулось социалистическое соревнование. Многие передовые бригады и рабочие стали перевыполнять сметные задания в 2–3 раза [1, с. 53].

Примененные на стройке способы решения трудовых проблем, развития производственной и творческой активности масс, формы морального и материального стимулирования, замена привозных строительных материалов местными аналогами многократно использовались в последующие годы, как на данной стройке, так и при возведении других индустриальных объектов.

В 1931–1932 гг. шло сооружение зданий основных производственных объектов завода и одновременно монтаж оборудования первоочередных цехов. К концу 1932 г. завод был построен лишь на одну треть. Через год новостройка вновь изменила свою подчиненность, войдя в систему Наркомата тяжелой промышленности и получив новое наименование «Сибметаллстрой». Одновременно было принято решение вести дальнейшее строительство хозспособом. С этой целью при заводе организовали управление строительством. Темпы и масштабы строительства заметно снизились. Вновь объемы строительных работ на предприятии, переименованном в комбинат № 179, стали увеличиваться, начиная с 1939 г. Причем более успешно шло производственное строительство, и прежде всего направленное на создание военной продукции.

В конце 1930 г. было опубликовано решение правительства о строительстве предусмотренного первым пятилетним планом Завода горного оборудования. Этот промышленный гигант должен был ежегодно производить 1500 врубовых машин, 1350 лебедок, подъемные машины и другое оборудование для угольных шахт, других горно-обогатительных предприятий, коксохимических заводов. В течение всего лишь 2,5 лет планировалось создать в Новосибирске крупное машиностроительное предприятие, ежегодно потребляющее 165 тыс. т металла в год [2, с. 113].

Закладка завода состоялась 1 июня 1931 г. На начальном этапе сооружения завода руководителям стройки пришлось столкнуться с теми же трудностями, что и «Сибкомбайнстрою». Сложно решались кадровые проблемы, не хватало строительных инструментов и техники, строительных материалов. И, тем не менее, уже к концу года на «Сибмашстрое» (так стала называться стройка) были построены первые объекты основного производства, в частности ремонтно-механический цех, начато возведение кузнечного и литейного цехов, других объектов. Однако уже в следующем году финансирование новостройки заметно ухудшилось. Эта же тенденция проявилась и в последующий период. Планы по капвложениям не выполнялись. Денежные средства поступали на «Сибмашстрой» неритмично. В 1936 г. правительство определило

новый профиль завода как самолетостроение. После этого строительству завода был придан новый импульс. Уже в следующем году размер производственных площадей и количество единиц установленного оборудования увеличились более чем в 2,5 раза. А 23 октября 1938 г. завод «Сибмашстрой» был сдан в эксплуатацию, хотя первые самолеты «И-16» были выпущены на нем годом раньше. Расширение завода, который стал называться авиационным имени В.П. Чкалова, продолжалось и в последующие годы.

В годы первой пятилетки в Новосибирске был построен Станкостроительный завод им. XVI партсъезда. Предприятие было возведено на ул. Большевистской на базе мастерских Сибдеткомиссии. Его строителями, а с 1931 г. и эксплуатационниками стали бывшие беспризорники. Завод был построен всего лишь за год на собственные деньги бывших мастерских. А уже в следующем году завод выдал первый в стране продольно-строгальный станок. Предприятие продолжало развиваться и в последующие годы.

Также в 1930-е гг. получил дальнейшее развитие завод «Труд». Он был реконструирован. Лишь в годы первой пятилетки основные средства завода увеличились в 6 раз. В двух последующих пятилетках инвестиционный процесс продолжался. Вводились новые мощности для производства разнообразных сложных машин и оборудования для добывающей промышленности, номенклатура которых составляла около двух десятков.

Для развивающейся промышленности города требовалось все больше электроэнергии. В 1931 г. развернулись работы по сооружению электростанции. Она строилась на левом берегу Оби недалеко от «Сибкомбайна», который и должен был стать одним из основных потребителей ее энергии.

Строительные работы развертывались очень медленно. Они были начаты, когда еще не было проектной документации. Более того, окончательно даже не был решен вопрос о ее производственных возможностях. Только 1 июля 1936 г. первая очередь ГРЭС мощностью 24 тыс. кВт была принята в промышленную эксплуатацию. К строительству второй очереди Новосибирской ТЭЦ-2 (так стала называться станция) приступили в середине 1939 г., когда правительством было утверждено проектное задание.

Наряду с тяжелой индустрией в Новосибирске развивались и другие отрасли промышленности. Крупные капиталовложения были вложены в текстильно-швейную промышленность. Значительно расширилась швейная фабрика «Автомат», переименованная в фабрику имени ЦК Союза швейников. Также на базе небольшой мастерской развивалась трикотажная фабрика «Динамо». Во второй пятилетке на ее основе развернулось строительство крупного трикотажного комбината.

В это же время шло строительство обувной фабрики имени С.М. Кирова. Под нее был переоборудован старый корпус бывшего сухарного завода, а также построено новое более крупное здание. Сооружение завода с проектной мощностью 8 млн. пар обуви в год было завершено в 1935 г.

В соответствии с третьим пятилетним планом в марте 1940 г. в Новосибирске началось сооружение завода расточных станков. Были построены здания литейного и кузнечного цехов. Еще в середине 1938 г. горсовет отвел землю под будущий Сибирский оловянный металлургический завод. К его сооружению, а также к созданию металлургического завода по производству черных металлов на площадке «Сибметаллстроя» приступили в конце 1940 г.

О масштабах промышленного строительства за годы первых пятилеток наглядно свидетельствуют такие данные. В 1913 г. в Новониколаевске имелось всего лишь 24 небольших фабрично-заводских предприятия. В 1925 г. в Новосибирске насчитывалось всего лишь 35 ценовых предприятий, на которых было занято не более 2000 человек, а на 1 января 1938 г. в городе действовало уже 513 промышленных предприятий, на которых работало 36,4 тыс. человек [6, с. 185; 7, с. 714]. В последний предвоенный год валовая продукция промышленности по сравнению с 1913 г. выросла в Новосибирске в 76 раз [3, с. 21].

Таким образом, благодаря труду строителей индустриальный облик Новосибирска существенно отличался от того, который был в первые годы советской власти. Если в то время в городе преобладали предприятия, перерабатывающие сельскохозяйственное сырье и, прежде всего, мукомольные, то в 1940 г. наряду с предприятиями пищевой и легкой промышленности возникли крупные заводы тяжелой индустрии. Они стали производить уже четвертую часть от общего объема валовой продукции промышленности [7, с. 711].

В 1930-е гг. в городе, в основном на правом берегу, построено много интересных общественных зданий, занявших важное место в градостроительной структуре города. Центральным зданием Новосибирска должен был стать Дворец науки и культуры. Решение о его строительстве было принято еще в 1928 г. Закладка дворца состоялась тремя годами позже. В течение трех лет были возведены каркас и стены всего сооружения, основные перекрытия и самый сложный купол над основным зрительным залом, частично выполнены работы по устройству крыши. За это время выяснилась нереальность первоначального проекта. Строительство было временно законсервировано. После очень существенной корректировки проекта было принято решение преобразовать строящееся здание в Оперный театр.

Как при проектировании, так и при строительстве оперного театра строителям пришлось преодолеть огромные трудности. Сооружение здания по оригинальному проекту с уникальным архитектурным обликом

потребовало от строителей творческого подхода, новаторских решений. Стройка стала прекрасной школой, как для инженеров-строителей, так и для рабочих. За десятилетие здесь набрались опыта дипломированные специалисты, сложился квалифицированный коллектив строителей. Работы по сооружению театра уже подходили к концу, когда началась Отечественная война. На несколько лет стройка была остановлена. Свою славную биографию Оперный театр начал сразу же после окончания Великой Отечественной войны — 12 мая 1945 г.

Почти одновременно с Дворцом науки и культуры началось строительство здания Крайисполкома (ныне в нем располагается Администрация Новосибирской области), которое несколько десятилетий оставалось крупнейшим административным сооружением в городе. На площади в 10 тыс. м² разместились зал заседаний на 400 человек, 5 залов собраний и 400 служебных кабинетов [4, с. 102].

Из других общественных сооружений, построенных в 1930-е гг., своей архитектурой и важным градообразующим значением выделяются здания «Запсибзолото», Управления Томской (позднее — Западно-Сибирской) железной дороги, Центральной сберегательной кассы, штаба Сибирского военного округа, корпуса городской больницы.

С превращением Новосибирска в крупный индустриальный и культурный центр возрастала потребность в кадрах высшей и средней квалификации. Для создаваемых в разных районах Новосибирска вузов и техникумов стали строиться новые здания или перестраиваться уже существующие. Для планового института был надстроен и реконструирован дом Госучреждений, сооружены здания институтов инженеров железнодорожного транспорта и Сибирского строительного института. Было начато, но до войны не было завершено возведение учебных корпусов сельскохозяйственного института и института инженеров геодезии, аэрофотосъемки и картографии.

В течение первых пятилеток продолжала развиваться сеть строительных организаций города. В 1930 г. Сибирским краевым исполкомом создан «Новосибирскоцстрой» — управление строительством социалистического города на левом берегу Оби. Организация обеспечивала жильем строителей и эксплуатационников «Сибстройкомбайна» (впоследствии «Сибметаллстрой») и других жителей Левобережья, завода горного оборудования.

В годы строительства «Сибкомбайна» значительно окреп «Госстройтрест». В 1930 г. приказом ВСНХ РСФСР в Новосибирске организовано управление капитального строительства Народного комиссариата лесной промышленности РСФСР. Работы на строительстве ТЭЦ-2 вело управление «Электрострой».

После принятия в 1932 г. решения о строительстве в Новосибирске первой очереди трамвая, эта работа была возложена на Гордортран-

стрест. В июле 1934 г. из него был выделен трест трамвайного строительства (Трамвайстрой). Эта организация осуществляла строительство трамвайных путей и трамвайного парка, а также тяговой преобразовательной подстанции, расположенной на ул. Мичурина.

С оформлением в 1939 г. строительства в самостоятельную отрасль народного хозяйства (после создания общесоюзного наркомата по строительству — НКС СССР) связано появление в Новосибирске крупной подрядной строительной организации — треста № 31 (позднее — трест № 43). Сразу же после организации трест приступил к сооружению оловозавода, завода расточных станков (ныне ОАО «Тяжстанкогидропресс») и многих других.

Несколько позднее — в октябре 1940 г. в составе Наркомата авиационной промышленности СССР был создан строительный трест № 7. Его основным назначением было сооружение в Новосибирске предприятий авиапромышленности. В это время продолжалось создание авиационного завода имени Чкалова и началось сооружение авиамоторного завода. Помимо производственного строительства трест возводил жилые дома и другие объекты социально-культурного назначения в Правобережье.

Таким образом, итогом трех предвоенных пятилеток стал существенный рост индустриального потенциала г. Новосибирска. Огромный вклад в его развитие внесли профессиональные строители. Сеть строительных организаций постоянно расширялась. В это время четко обозначилась тенденция перехода от кустарно-хозяйственного способа строительного производства к подрядному на основе постоянно действующих трестов и управлений, обладавших собственной производственной и иной материально-технической базой.

Список использованной литературы и источников

1. Долголюк А. А. Трансформационные процессы в социально-индустриальной структуре Новосибирской области в XX столетии / А. А. Долголюк, М. М. Ефимкин, В. А. Ламин. — Новосибирск : Изд-во Новосиб. гос. ун-та, 2005. — 297 с.
2. История индустриализации Западной Сибири (1926–1941 гг. Сборник документов и материалов / под ред. А. С. Московского. — Новосибирск : Западное-Сибирское кн. изд-во, 1967. — 392 с.
3. Кормаков И. Новосибирская область за 50 лет Советской власти / И. Кормаков. — Новосибирск : Новосиб. кн. изд-во, 1967. — 107 с.
4. Левобережье Новосибирска: страницы истории : сборник / под ред. В. Н. Шуилова. — Новосибирск : Издательский дом «Сибирская горница», 1999. — 487 с.
5. Николаев А. А. Промышленность Новосибирска в 1920–1930-е годы / А. А. Николаев // Энциклопедия Новосибирска. — Новосибирск : Новосиб. кн. изд-во, 2003. — С. 714–716.
6. Новосибирск. 100 лет. События, люди. — Новосибирск : ВО «Наука». Сибирская издательская фирма, 1993. — 472 с.
7. Савицкий И. М. Промышленность Новосибирска / И. М. Савицкий // Энциклопедия Новосибирска. — Новосибирск : Новосиб. кн. изд-во, 2003. — С. 708–714.

Информация об авторе

Долголюк Алексей Алексеевич — доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник, Институт истории СО РАН, 630090, Новосибирск, ул. Николаева, 8, e-mail: dolgalal@mail.ru.

Author

Alexey A. Dolgolyuk — Doctor of History, Leading Scientific Researcher, Institute of History of Siberian Branch Russian Academy of Sciences, 8 Nikolaev St., Novosibirsk, 630090, e-mail: dolgalal@mail.ru.

УДК 94(47)»193»
ББК Т63.3(2)6-2

В. А. ИЛЬИНЫХ

ЗЕРНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО СИБИРИ В 1930-е ГОДЫ: ДИНАМИКА, СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ

Осуществляются реконструкция динамики зернового производства в Сибири в 1930-е гг., описание происходивших в его рамках структурных изменений и выявление ключевых факторов развития отрасли. Установлено, что базовыми причинами падения зернового производства являлись форсированная коллективизация в начале десятилетия, сверхнормативное налоговое-податное обложение сельхозпроизводителей в конце десятилетия.

Ключевые слова: сельское хозяйство, аграрная политика, зерновое производство, коллективизация, Сибирь.

V. A. ILINYKH

GRAIN ECONOMY IN SIBERIA IN 1930s: DYNAMICS, STRUCTURAL CHANGES, DEVELOPMENT FACTORS

Dynamics of grain production in Siberia in 1930s is reconstructed, structural changes are described, and the main factors of the branch development are revealed. The author states that the basic reasons for the grain production fall were forced collectivization at the beginning of the decade, and excess taxation of agricultural producers at the end of the decade.

Keywords: agricultural industry, agrarian policy, grain production, collectivization of agriculture, Siberia.

В конце 1920-х гг. в СССР обострилась зерновая проблема, которая была связана с недостаточным и нестабильным производством зерновых, не отвечающим потребностям страны. Базовым фактором