

39.2
M-12

РЖД

МАГИСТРАЛЬ

путешествия по Западной Сибири

XIX — XXI

39.2
M-12.



МАГИСТРАЛЬ

путешествия по Западной Сибири

XIX — XXI

60979-1

МУ ЦСБ Новосибирск краеведению

МУ ЦСБ Тайганского района

10/17

НОВОСИБИРСК
2009

пришлось изрядно поработать, чтобы осушить место. Как не странно, при обилии болотной жижи, воды в Тайге не хватало, ее добывали из-под земли, привозили в баках от станции Литвиново. Несмотря на дикость окружающей природы, скудные источники водоснабжения, станция привлекла к себе массу населения, преимущественно из состава ссыльных. Пристанционный поселок рос очень быстро, сюда съезжались, привлекаемые высокими заработками не только сибиряки, но и переселенцы из европейской части России.

Чтобы богатства северной части губернии получили выход к железной дороге, практически одновременно со строительством Транссиба здесь велось строительство железнодорожной линии Тайга–Томск. В 229 км от Новосибирска Тайга открыла железнодорожные ворота в Томск. 22 июля 1896 году через станцию, ставшую узловой, прошел первый поезд с Транссиба в Томск. Этот день считается днем рождения города. Распоряжением томского генерал-губернатора Асинкрита Ломачевского Тайга официально была

признана населенным пунктом Томской губернии. 11 января 1911 года она получила статус безуездного города.

В поселке появилось несколько торговых заведений, почтово-телеграфная контора, театр, церковно-приходская школа и другие учреждения.

Первоначальный архитектурный облик города, исторический центр, частично сохранившийся до наших дней, сформированы были благодаря стараниям Константина Константиновича Лыгина. Член-корреспондент Петербургского общества архитекторов, он проектировал и строил здания в Москве, городах Поволжья, Кавказа, а в 1895 году был приглашен на должность архитектора при Управлении Средне-Сибирской железной дороги и переехал в Томск. По его проектам возведено несколько десятков зданий в Томске, многое сделал Лыгин и для Тайги. Все, что возводилось в этом городе на стыке XIX и XX веков, построено под его началом, по его проектам, начиная от здания магазина купца И.И. Магазова (ныне «зеленый» магазин), домов по ул. Интернациональной, Пролетарского проспекта, украшенного резными



Фасад вокзала станции Тайга. 1958 год

карнизами, наличниками, ставнями, и заканчивая одним из красивейших храмов в Сибири — каменной церковью во имя Святого Андрея Критского на Военской площади.

Здание вокзала, сперва деревянного, а с 1905 года каменного, также выстроено по проекту К.К. Лыгина. Каменный вокзал первоначально был небольшим, но позднее расстроился, приобрел те размеры и вид, который имеет сейчас. Деревянное здание оставалось в эксплуатации вплоть до 50-х годов прошлого века. Тайгинский вокзал — один из красивейших на всей Сибирской магистрали. На протяжении нескольких десятилетий особенно славился его ресторан. Он работал круглосуточно, цены в нем были самые доступные; кроме приезжих, здесь любили бывать и горожане. В 2003 году произведен капитальный ремонт здания вокзала, которое в настоящее время является памятником архитектуры.

В числе первых железнодорожников, обживавших станцию Тайга, был машинист паровоза Максим Георгиевич Бондыч, приехавший сюда с семьей из города Барановичи. Из Белоруссии вместе с ним прибыли многие другие железнодорожники — Кузьмины, Рудманы, Мазурины. О жизни машинистов паровозов того времени до сих пор ходят легенды. Одна из них: перед тем как взяться за поручни, влезть в кабину паровоза, машинист надевал... белые перчатки. Если на перчатках оставались следы копоты, помощник машиниста чувствовал себя виноватым и тут же протирал поручни до совершенного блеска. Машинист паровоза был личностью весьма уважаемой.

Не все, кто селился в Тайге и окрестных возникающих поселках, подавались работать на железную дорогу. Кто-то вел торговлю, кто-то крестьянствовал. В городе появились первые купеческие фамилии — Магазов, Архангельский, Гонта, Вершинин.

В советские времена станция Тайга обрела громкую славу благодаря комплексной бригаде локомотивного депо Ивана Герасимовича Сафронова, в несколько раз ускорившей промывочный ремонт паровозов: вместо 2–3 суток он был сокращен до 6–7 часов. Новая технология ремонта разрабатывалась при активном участии мастера Александра Яковлевича Шаламова, позднее ставшего начальником одного из отделений Северо-Печорской железной дороги. Перенимать опыт в Тайгу приезжали железнодорожники со всей страны. Через десять лет, в 1936 году, Сафронов стал первым тайгинцем, удостоенным знака «Почетный железнодорожник», в 1943 году ему первому в Кемеровской области было присвоено звание Героя Социалистического Труда.



Открытие депо Тайга. 1897 год

В начале 40-х годов станция Тайга стала одной из первых, поддержавших начин машиниста-стахановца из Новосибирска Николая Лунина, предложившего паровозным бригадам производить часть ремонтных работ, которые обычно выполнялись комплексными локомотивными бригадами, а также за счет устранения неполадок в процессе эксплуатации сократить межремонтные пробеги локомотивов. Машинисты депо Тайга М. Коровин и И. Львов организовали поездную комплексную бригаду, позднее их инициативу подхватили машинисты П. Катаев, В. Логвинов, И. Кисленко и другие.

В пятидесятых годах в сжатые сроки была проведена электрификация главного хода Транссиба. Переход железной дороги с паровой тяги на электрическую потребовал срочной переквалификации работников депо. Внедрение электротяги на главном ходу, Томском и Кузбасском направлениях шло в эксплуатационных услови-

ях, без перерыва в движении поездов, совмещались практические дела и обучение персонала.

31 октября 1958 года все жители города Тайга пришли на вокзал, чтобы посмотреть на первый электровоз, отправляющийся в Болотное. Вел его будущий Герой Социалистического Труда Александр Петрович Порошин. Летом 1959 года поезда на электровозной тяге пошли в сторону Мариинска.

С тех пор прочно обосновался на трассах Северного Кузбасса и Томской области парк электровозов постоянного тока ВЛ10 и ВЛ11, магистральные и маневровые тепловозы. Водят на пяти направлениях электропоезда, а недавно освоили на северных маршрутах и рельсовые автобусы. В эксплуатационном депо 27 машинистов-инструкторов, не в каждом предприятии насчитаешь столько. Объясняют это не только разнообразием задач, но и наличием сравнительно небольших по количеству машинистов колонн



Последний паровоз вышел из подъемочного ремонта. Апрель 1959 года

— в каждой не более 40 экипажей, так эффективнее организовывать работу на вдвое увеличенных оборотных плечах. От Тайги до Инской, например, 225 километров, а рейс от Топок до той же Инской занимает шесть часов. Оснатив электровозы системой СМЕТ, стали водить на эти расстояния поезда весом до 7 тысяч тонн. Тяжеловесы-девятидесятитысячники по здешнему профилю не поведешь, но зато всегда славились тайгинские локомотивщики мастерством рекуперативного торможения.

Ныне цеха ремонтного депо переоснащены и реконструированы. Не узнать и бывший цех эксплуатации: прекрасно отделанные и оборудованные помещения для технических занятий, современные тренажеры, способные с помощью компьютера имитировать любую ситуацию в пути, новенький с иголочки реабилитационный центр. В депо охотно идет молодежь, а коллек-

тив остро нуждается в притоке свежих сил: обеспечивать преемственность поколений в его традициях. Благо в Тайге есть, где черпать пополнение для предприятий узла. Гордость небольшого городка — уникальный учебно-образовательный комплекс железнодорожного транспорта.

Городок учебного центра с полигоном — краса и гордость Тайги. Но совсем недавно станция пополнилась еще одной симпатичной новостройкой — зданием эксплуатационного вагонного депо. Зона ответственности предприятия — 1200 километров железнодорожного пути, семь крупных станций, в том числе Кемерово-Сортировочный. Средняя нагрузка 1200 вагонов в сутки. Начальник Западно-Сибирской Александр Витальевич Целько разделит вагонное хозяйство дороги на эксплуатационную и ремонтную составляющие. Взяв опеку над вагонным



Станция Тайга. 60-е годы