

Морозов Н.М.

# Тайга



I том

Исторический опыт поколений  
1890-е - 1919 гг.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР  
УГЛЯ И УГЛЕХИМИИ СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РАН  
ГКУ КО «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ»

Н. М. Морозов

# Тайга

**Исторический опыт поколений**

**I том**

**1890-е – 1919 гг.**

Кемерово  
2017



Паровозный барак, строящаяся 1-я водонапорная башня и депо ст. Тайга<sup>1</sup>

фото весна 1896 г.

ции Тайга манёвры производились пока при помощи лошадей<sup>2</sup>. Поэтому министерство продолжало оснащать участок подвижным составом дополнительно к тому, что был получен летом 1895 года: 20 паровозов, вагоны 3 класса, 130 крытых товарных вагонов и 600 платформ<sup>3</sup>.

В последний свой проезд по Сибирской ж. д. в январе 1898 года князь М.И. Хилков пришёл к заключению о возможности пробега один раз в неделю курьерского поезда, способного преодолеть расстояние от Петербурга до Томска за 6 суток. С ростом интенсивности эксплуатации всей линии назревал вопрос о необходимости постепенной замены лёгких рельс на более тяжёлые.

Уже 26 марта 1898 г. из северной столицы в Томск прибыл первый курьерский поезд, по тем временам единственный в Европе, способный преодолеть с короткими остановками за столь небольшой срок более 4-х тыс. км<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ТОКМ. Оп. 4. Д. 9971. Л. 6.

<sup>2</sup> Потояло Н.П. Полвека назад // Тайгинский рабочий. 28.01.1967.

<sup>3</sup> Сибирский вестник. 30.07.1895. № 88.

<sup>4</sup> Там же. 27.03.1898. № 68. И сегодня впечатляет технологическая оснастка его вагонов. «Они устроены так, что на ходу не ощущается ни качки, ни сотрясения. Вагоны между собою соединены гармониками, так что переход из одного в другой не только не опасен, но и не представляет неудобств. Весь поезд освещается электричеством, отопление водяное, и устроено так, что в каждом отдельном вагоне температура легко регулируется. Вентиляция – последнее слово науки. В поезде имеются буфет, столовая и библиотека. Библиотека сравнительно небольшая, но снабжена довольно обильным

стоительство г. Томск)<sup>1</sup>. Начальником Тайгинского участка пути служил инженер Клейн (местожительство Томск-Таёжный)<sup>2</sup>.

Таким образом, в первые годы работы Тайгинского узла была создана и в дальнейшем совершенствовалась структура ведомственного надзора по всем направлениям обеспечения бесперебойной работы железной дороги. В этом виде система продолжала функционировать до конца 1920-х годов, когда новые экономические условия потребовали существенных изменений в организации перевозок.

### **Работа станции Тайга**

В период строительства I-го участка Средне-Сибирской ж. д. в официальных документах и губернской прессе стало преобладать название станции – Тайга, а через два-три года словосочетание «Томск-Таёжный» почти не упоминалось. После официального открытия Томской ветки на станции ещё полным ходом шло возведение технологических сооружений. В 1895 году было заложены типовые здания вокзала и депо<sup>3</sup>, которые через год в июне были готовы для эксплуатации, как и первая водонапорная башня, паровозный барак, водоподъёмное здание на пруду, расположенном в 1¼ версте от депо, товарная платформа, контора депо и одновременно – помощника начальника депо и счетовода. Бутовый камень приходилось завозить из района деревни Кузель и реки Большой Китат к северу от посёлка.

Возводилась передовая по тем временам железнодорожная инфраструктура. В 1898 году было введено в эксплуатацию веерное депо на восемь столбов для производства промывочного ремонта паровозов. В 1900 году уже стояла вторая водонапорная башня, работала кузница, метеостанция<sup>4</sup>, имелся механический цех и другие вспомогательные цеха депо.

Железная дорога относилась к разряду ведомств с полувоенными порядками (Уставом, жёсткой субординацией, формой со знаками отличия, системой охраны путей и территории станций, дисциплинарной ответственностью и т. д.). По всей линии Обь-Красноярского участка в сентябре 1896 г. проезжали железнодорожные портные и на каждой станции снимали мерки с представителей администрации для шиться форменной одежды<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. 14.06.1900. № 126.

<sup>2</sup> Там же. 8.04.1904. № 74.

<sup>3</sup> Здание депо было сдано в эксплуатацию 12 июня (24 июня по н. ст.) 1896 года. В начале механическое оборудование было представлено одним станком, прозванным «шпиндель», который приводился в движение от колеса, вращаемого рабочими вручную. Из-за невзрачности внутренней обстановки помещения, как вспоминал старейший рабочий Д.С. Никитин, называли «аскольдовой могилой» (Сталинский путь. 12.06.1946. № 76–77).

<sup>4</sup> Метеорологические наблюдения при железнодорожной станции Тайга начались 1 сентября 1900 года. Метеостанция (старейшая в Кузбассе) два раза переносилась в пределах города, при этом координаты её существенно не менялись. В юго-западную часть города, она переехала 22 сентября 1936 года (<http://mediakuzbass.ru/news/72953.html#/news-text>).

<sup>5</sup> Сибирский вестник. 18.09.1896. № 200.



*Высотное здание*