



К 400-летию Новокузнецка

# ПРОГУЛКИ ПО СТАРОМУ КУЗНЕЦКУ

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ ГОРОДА

Авторский проект И.И. Казанцевой



Новокузнецк

Издательский дом «Кузнецкая книга»

2016



## ИЗ ПУНКТА «А» В ПУНКТ «Б»...

**П**ервая в мире железнодорожная магистраль появилась в Англии в 1825 году. В России первый паровоз побегал по Царскосельской чугунке в 1837 году. До Кузнецка первая железнодорожная ветка добралась лишь в ноябре 1919 года, в разгар Гражданской войны. Но обо всём по порядку.

В феврале 1891 года на особом совещании Комитет министров принял решение о строительстве Сибирской железной дороги протяженностью чуть более 7 тыс. верст. Начать его предполагалось сразу с двух концов: с востока – от Владивостока, и с запада – от Челябинска, через Омск, Иркутск, Хабаровск.

17 марта 1891 года император Александр III повелел наследнику Николаю Александровичу произвести закладку Уссурийского участка Великого рельсового пути. И вот 19 мая цесаревич, будущий император Николай II, при большом стечении народа, под звуки военного оркестра собственноручно отвез тачку земли на полотно будущей дороги.

На западном крыле Транссиба подобные торжества состоялись по разным, прежде всего финансовым, причинам годом позже. 5 мая 1892 года Комитет министров вынес решение о начале строительства Западно-Сибирской железной дороги – головного участка Транссибирской магистрали от Челябинска до Оби.

Так сложилось исторически (и географически), что одним из важнейших звеньев Транссиба выпало стать Западно-Сибирской магистрали. От станций Исилькуль и Называевской на западе и до станции Мариинск на востоке по главному ходу, плюс отвлечения в индустриальный Кузбасс и хлебородный Алтай – почти шесть тысяч километров.

Значительные темпы строительства требовали и больших человеческих ресурсов. Основная масса строителей состояла из крестьянской бедноты, выгнанной нуждой из деревень, ссыльнопоселенцев, вчерашних приискателей мариинской и кузнецкой тайги, коренных сибиряков и людей, завербованных в Европейской части России. И все же рабочих не хватало. Тогда на стройку были брошены около полутора тысяч каторжан Александровской тюрьмы. Работы велись в сложнейших условиях. В Кузбассе перед строителями стеной вставала вековая тайга. В чаще, где прежде пролегли лишь охотничьи тропы, километр за километром ложилось широкое полотно со сверкающими рельсами. Стройка не знала ни машин, ни механизмов. Тысячи и тысячи рабочих лопатами копали грунт, кайлами долбили скалы, тачками возили землю, под «Дубинушку» забивали сваи мостов. После революции 1917 года этот труд не стал легче. Нехватку рабочих рук помогали восполнить сотрудники НКВД, направляя





на все стройки первых лет советской власти заключенных из контингента ГУЛАГа.

После сооружения в конце XIX века Транссибирской железнодорожной магистрали появляются проекты по созданию меридиальных, в основном южных ответвлений от её главной линии. Вскоре в подобных планах начинает фигурировать и Кузбасс. Более того, с 1913 года эти проекты постепенно воплощаются в жизнь. Главная заслуга в этом принадлежала «Акционерному обществу Кузнецких каменноугольных копей» (сокращённо – «Копикузу») – крупному промышленному объединению, получившему право от казны на долгосрочную аренду недр Кузбасса в плане добычи угля и руды.

«Копикуз» в своей деятельности нуждался в целой сети железных дорог. Поэтому неслучайно практически одновременно с созданием «Копикуза» появляется контролируемое им «Общество Кольчугинской железной дороги», в задачи которого как раз и входила постройка всех железных дорог, обслуживающих предприятия объединения.

Уже через 8 месяцев после начала строительства дороги, в ноябре 1914 года, открылось временное движение по трассе от Юрги (станция на Транссибе) до Кольчугина (ныне Ленинск-Кузнецкий), а в июне 1916 года правительственная комиссия приняла Кольчугинскую железную дорогу в регулярную эксплуатацию. Теперь «Копикуз» устремляется на юг, к железорудным богатствам Кузбасса.

В связи с планами развития на юге Кузнецкого бассейна металлургической и каменноугольной промышленности «Общество Кольчугинской железной дороги» считало «неотложно важным соединением угольного района, простирающегося к югу от Кольчугина в направлении к Кузнецку, с месторождением железной руды, в центре которого стоит Тельбес, богатый магнитным железняком высокого качества». Для этой цели еще в 1913 году были произведены технические изыскания и экономическое обследование строительства железнодорожных линий Кольчугино-Кузнецк (174 версты), Кузнецк-Тельбес (92 версты) стоимостью соответственно 15690284 и 10901950 рублей.

27 февраля 1916 года Комиссия о новых железных дорогах в Петрограде признала желательным предложение «Общества Кольчугинской железной дороги» о сооружении новых линий. 23 апреля 1916 года государь император рассмотрел и утвердил новое дополнение к Уставу «Общества Кольчугинской железной дороги», согласно которому должна быть



*На строительстве Транссибирской магистрали активно использовался труд арестантов*



*Тельбесское направление. Железнодорожные вагоны с дореволюционной символикой Министерства путей сообщения (на крайнем правом вагоне)*

построена железнодорожная линия общего пользования в один путь нормальной колеи от станции Кольчугино до левого берега Томи напротив города Кузнецка, а от этого пункта – до Тельбесского железорудного месторождения. Общая протяженность линий составляла 267 верст. Окончание сооружения и открытие правильного движения по линиям Кольчугино-Кузнецк и Кузнецк-Тельбес должно было состояться не позднее чем через три года со дня начала работ. Строительство этих линий получило название Новостройка Кольчугинской железной дороги.

Строительство Новостройки велось в сложных экономических и политических условиях в связи с ходом Первой мировой войны, затем революции и Гражданской войны. Тем не менее к 1917 году железнодорожная ветка дошла до района современного





*Участок Тельбесской ж/д возле излучины реки.  
Инженерное обследование*



*После взрывных работ*



*Участок Тельбесской ж/д возле излучины реки с уже  
построенным мостом и железнодорожной веткой*

Прокопьевска (станция Усяты), где располагалось правление 4-й дистанции Кольчугинской железной дороги (именно оно руководило строительством Новостройки). После этого руководство участка переезжает в Кузнецк для более оперативного управления строительством оставшегося участка до Кузнецка и ветки в Горную Шорию на Тельбес. Штаб строительства арендует под контору двухэтажный частный дом в подгорной части Кузнецка на улице, получившей от этого название Железнодорожной (ныне улица Байкальская на Форштадте).

Однако саму железнодорожную ветку тянуть до правобережного Кузнецка не собирались. Строить мост через Томь было дорого, тем более что дальше железная дорога должна была уходить на юг, к тельбесской (горношорской) руде. А потому было решено железнодорожную станцию, которой, тем не менее, присвоили наименование «Кузнецк», строить на левобережье Томи, между тогдашними деревнями Горбуново и Черноусово (Бессоново) – ныне территория этих исчезнувших деревень составляет часть Центрального и Куйбышевского районов города.

По планам «Копикуза» вокруг станции должно было быть построено поселение по типу «городов-садов». Идея подобного города как средства «облегчения проведения в жизнь жилищной реформы, создающей выгодные поселения для промышленников», возникла на рубеже XIX и XX вв. в странах Европы. В России она приобрела популярность среди специалистов городского дела и архитекторов в первом десятилетии двадцатого века. Был создан ряд проектов городов-садов, и часть их реализована в России, создано Русское общество городов-садов, а затем Россия становится членом Международной ассоциации городов-садов и городской планировки. В 1916 году в Министерстве путей сообщения было принято решение о строительстве поселков-садов для железнодорожных чинов Николаевской железной дороги под Петербургом и Москвой, а также для Омской и Томской железных дорог в Сибири. Наш «кузнецкий город-сад» был запроектирован в 1916 году знаменитым в будущем сибирским архитектором Андреем Дмитриевичем Крячковым, приглашенным для этой цели управлением Кольчугинской железной дороги. Работая над проектом, А.Д. Крячков приезжает на место будущего города, изучает местность. В результате рождается полномасштабный генеральный план города-сада при станции Кузнецк Кольчугинской железной дороги.





Проект включал в себя 9 типов одноэтажных жилых домов для железнодорожных служащих, двухэтажный жилой дом для холостых служащих (на 21 человека), проект здания для управления дороги.

Территория города мыслилась прямоугольной формы, ограниченная со всех сторон дорогами, параллельно железной дороге, идущей из Кольчугина в Тельбес, на расстоянии от нее свыше 300 м. У вокзала на железной дороге проектировалась обширная овальная площадь со зданием управления дороги и церковным зданием в центре. Все три здания располагались на одной длинной оси овала, идущей перпендикулярно железной дороге. От станции на юго-запад отходила ветка железной дороги к кирпичному заводу. Овальная площадь, с прилегающими к ней участками Народного дома и школы, представляла собой общественный центр города. Отсюда тремя лучами расходились главные улицы города, на которые выходили торговые здания. На пересечении их с одной из кольцевых улиц размещались круглые базарные площади. Оси главных улиц сходились на площади и замыкались зданием церкви. Средняя улица-луч на юге выходила к ландшафтному парку, через который протекал ручей – приток реки Горбунихи. Кольцевые жилые улицы, пересекаясь с улицами-лучами, формировали небольшие кварталы, различные по величине и типу домов, в них располагаемых. На периферии города размещались водонапорная башня и больница. Город предполагалось строить в две очереди. В первой очереди, на 600 человек, возводились жилые дома для железнодорожных чинов общей площадью 2515 сажень, а также школа и баня. Проектом предусматривались центральное отопление, электроосвещение, канализация.

Наиболее крупным сооружением города-сада должно было стать здание управления дороги. А.Д. Крячков запроектировал его трехэтажным, с цокольным полуэтажом, с П-образным по форме планом. Трехчастная композиция фасада в формах неоклассицизма имела развитый центральный ризалит, украшенный по второму и третьему этажам дорическим четырехколонным портиком с фронтонным и двухступенчатой башней за ним, завершенной куполком. Антаблемент портика с крупными модульонами (кронштейнами) под карнизом завершал весь фасад. Для стилизации архитектуры автор обратился к русскому классицизму конца XVIII века и профессионально воспроизвел его элементы в своем проекте сооружения.



*Тельбесское направление. Разгрузка рельсов*



*Тельбесское направление. Экскаватор на пневмоходу за работой по подготовке железнодорожного полотна*



*Тельбесское направление. Экскаватор на железнодорожном ходу «Бьюсайрус» (модель № 68-С) за срывом земляной насыпи*





*Начальник Кольчугинской Новостройки (ветки до Кузнецка) Сперанский (в центре) с инженерами и прорабами стройки. 1919 год*

В силу ряда причин город-сад при станции Кузнецк не получил своего полного развития. В нём не были возведены монументальные строения: вокзал, церковь, общественные здания. Единственным капитальным сооружением Сад-Города этого периода стало небольшое (в сравнении с проектом), но весьма стильное по исполнению здание управления железной дороги, выполненное из дикого камня. Здание сохранилось до нашего времени и располагается на третьей платформе современного вокзала возле виадукта, получив не так давно статус регионального памятника истории и культуры (правда, это строение ошибочно считают первым вокзалом города, каковым оно никогда не являлось).

В 1917-19 годы строительство Новостройки переживает короткий взлёт и затяжной кризис, вызванный ухудшающимся экономическим положением в стране и Кузбассе. Упомянутый «взлёт» выразился в активизации работ на Тельбесском направлении. В это время проводится окончательная трассировка будущей магистрали, начинаются подготовительные земляные работы, прокладываются бетонные траншеи для отвода воды от насыпи и др. С Кругобайкальского участка Транссиба по приглашению Кольчугинской железной дороги на Новостройку завербовалось много новых приезжих профессиональных рабочих. Большинство из них расселились в окрестных деревнях от предполагаемого тогда прохождения железнодорожной ветки – Букино,



*Железнодорожный пристанционный посёлок на Тельбесском направлении*



*Тельбесское направление. Железнодорожный разъезд*



Куртуково, Малово и др. Многие из рабочих включились в революционную борьбу против Временного правительства за установление советской власти (самой известной личностью среди них был Андрей Гаврилович Петраков, вскоре ставший председателем первого Кузнецкого уездного Совдепа).

Одновременно продолжают работы по прокладке железнодорожных путей от Усят в направлении станции Кузнецк. С большим трудом и огромными недоделками временная железнодорожная одноколейная ветка была запущена в конце осени 1919 года. Одним из первых в железнодорожных вагонах отправились по направлению к Юрге мобилизованные колчаковским правительством новобранцы из Кузнецка и соседних сёл. Впрочем, эти слабые в военном отношении подкрепления уже не могли сдержать стремительного натиска наступающей 5-й Красной армии. Начиналась новая эпоха... Уже в 1920 году силами бригад новоявленной Сибирской трудовой армии (это было особое военизированное формирование, созданное на базе запасных частей Красной армии для выполнения хозяйственно-экономических задач) продолжились работы по созданию полноценной железнодорожной магистрали от Кольчугина до Сад-Города. Однако, несмотря на немалый объём работ, выполненный этой структурой, решить до конца поставленную задачу Трудармия не смогла. После её расформирования в конце 1921 года к работам по дальнейшему строительству дороги приступил наркомат путей сообщения. В 1924 году началось пробное движение до станции Кузнецк, а с 1926 года установилось регулярное сообщение.



Проект здания управления  
Кольчугинской ж/д

Появились и первые железнодорожники-рекордсмены. Среди работников Новокузнецкого железнодорожного узла за новый метод работы с КМК знаком «Почетному железнодорожнику» был награжден бывший заместитель начальника станции Кузнецк в 1930-е годы (ныне Новокузнецк-Сортировочный) Петр Иванович Белых. Приказом директора КМК т. Бутенко К.И. он был премирован велосипедом и черными валенками (по тому времени черные валенки – большой дефицит). В газетах «Большевицкая сталь» и «Железнодорожник Кузбасса» о нем напечатали очерки с названиями «Ровесник Октября», «Счастливая юность», «Мой метод работы». С сообщением об этом методе работы он выступал в кинотеатре «Коммунар», на собрании в заводууправлении и в Клубе железнодорожников. На станции и в управлении дороги висели его портреты... Знак «Почетному железнодорожнику» ему вручал лично Л.М. Каганович на торжественном приеме в Москве.



Здание управления Кольчугинской ж/д



Петр  
Иванович  
Белых



Наградной  
памятный знак  
Кольчугинской  
железной  
дороги

Знак  
«Почетному  
железнодорожнику»