



1945–1965 годы

Экономика и быт города в годы первых послевоенных пятилеток

Испытав лишения военных лет, омичи стремились наполнить мирную жизнь всем тем, о чем мечтали долгие четыре года Великой Отечественной войны. Желание навести порядок в собственном доме отражалось в заголовках областной газеты: «За благоустроенный и культурный Омск», «Благоустройство города – наше кровное дело», «Больше заботы о быте трудящихся», «Товары народного потребления для омичей». На городском митинге омичи приняли обязательства – каждому горожанину в течение 1945 г. отработать на благоустройстве города по 60 часов. Для их реализации в жилых кварталах и на предприятиях создавались советы содействия благоустройству города, развернулось социалистическое соревнование за лучший дом, двор и улицу. Уже 10 июня 1945 г. 62 450 омичей пришли на воскресник по благоустройству города.

В 1950-е гг. Московский государственный институт проектирования городов разработал первый вариант генерального плана развития Омска, предусматривавший освоение левого берега Иртыша, и многие горожане приняли участие в закладке на Левобережье будущего парка Победы.

Работы по благоустройству города требовали не только активности и энтузиазма людей, но и больших капиталовложений. В результате проверки горисполкомом состояния городских улиц было выявлено, что из 640 км дорог в городе вымощено только 72 км, из 1 240 км тротуаров в исправном состоянии лишь 27 %, только 9 % улиц имели освещение, 10 % – водостоки, в аварийном состоянии пребывали мосты через Иртыш и Омь, для их ремонта «требовалось 2 млн руб.».

За годы войны Омск превратился в крупный индустриальный центр Сибири. Появились целые промышленные районы, такие как Молотовский (позже Октябрьский), где разместились крупные предприятия тяжелой и химической промышленности, значительно расширились Ленинский и Сталинский районы. Население города увеличилось почти в два раза. В этой связи обострилась проблема строительства жилья и других объектов социально-бытового назначения. Темпы строительства были крайне низкими, и вместо запланированных 35 тыс. кв. м жилья в 1945 г. было построено лишь 1,4 тыс. Жители города и особенно новых промышленных районов испытывали недостаток воды, освещения, топлива, транспорта.

В июле 1946 г. было проведено совещание советского и хозяйственного актива города по вопросу о благоустройстве и его финансировании. По городскому плану в 1946–1950 гг. на ремонт жилья выделялось 658 млн руб., на озеленение и благоустройство 220 млн руб., т. е. в два раза больше, чем в 1940 г. В горисполкоме регулярно проводились совещания с директорами заводов, на которых принимались решения об участии промышленных предприятий в ремонте трамвайного парка и трамвайных путей, ежемесячном выделении в распоряжение горкомхоза на работы по благоустройству города пяти рабочих и служащих и организации коллективных работ во внеурочное время до двух часов на человека. В 1945–1946 гг. предприятия города вложили более 7 млн руб. в благоустройство, в нем приняли участие более 300 тыс. омичей.

На очередной сессии горсовета был утвержден план благоустройства привокзальной площади. Разработаны и согласованы с Советом министров РСФСР планы строительства стационарного моста через Омь и большого водопровода мощностью 48 тыс. куб. м воды в сутки. На улучшение городского хозяйства и материально-бытовых условий трудящихся Омска правительство выделило в 1947 г. 84,1 млн руб., в 1948 г. – 93,3 млн руб. Комсомольский и партийный активы города, призывая омичей включиться в борьбу за первенство по благоустройству среди городов Сибири, вызвал на соревнование комсомольские и партийные активы Барнаула, Новосибирска, Тюмени.

В итоге всех мер только за 1946–1947 гг. было заасфальтировано свыше 40 тыс. кв. м дорог, установлены металлические ограждения, построен городской пляж, разбиты газоны на площади им. Дзержинского. Летом 1947 г. в благоустройстве города приняли участие 128 тыс. горожан. Они восстановили 18 тыс. погонных метров тротуаров, 730 переездных мостиков, отремонтировали и установили 29 тыс. погонных метров ограждений, высадили 19 тыс. деревьев и кустарников. В этом же году было построено 10 тыс. кв. м жилья, подключены к тепловой сети здания с объемом потребления горячей воды 93 тыс. куб. м.

На ул. Пушкина для молодых рабочих завода им. П. И. Баранова строился юношеский городок – шесть двухэтажных кирпичных общежитий с центральным отоплением, водопроводом и канализацией, баня-прачечная, столовая на 500 мест, клуб на 300 мест и спортплощадка. Строительство первого благоустроенного дома для работников



приборостроительного завода им. Н. Г. Козицкого началось в 1946 г. на ул. Гусарова, рядом с заводом; в 1947 г. дом был построен, получил № 24 и был заселен в основном кадровыми рабочими и фронтовиками. С 1948-го по 1954 г. сдали в эксплуатацию еще три жилых дома и молодежное общежитие.

Начались подготовительные работы к сооружению большого водопровода. Эта кампания широко освещалась в печати, выпускались плакаты, листовки, организовывались технические консультации. 21 августа 1947 г. на внеочередном заседании горисполкома рассматривался вопрос о начале строительства моста через р. Омь, который соединил бы левый берег (ул. К. Маркса) с правым (улицы МОПРа и Интернациональную). В 1947 г. на рассмотрение был представлен и в 1948 г. принят к исполнению проект «Лентранс-мостпроекта», который отвечал всем современным требованиям: металлические пролеты согласовывались с новыми судоходными условиями, мост вмещал четыре автомобильные полосы и две трамвайные линии, два тротуара. Государство выделило на строительство моста 10 млн руб.

Но имелись объективные и субъективные трудности в осуществлении работ по благоустройству города. Главные строительные объекты финансировались эпизодически. Как следствие – срывались сроки их сдачи и взятые обязательства. Так, из-за нехватки транспорта, стройматериалов, электроснабжения, рабочих рук не удалось запустить первую очередь большого водопровода ни к 1 мая 1946 г., как планировали, ни даже к 7 ноября 1947 г.

Основной цикл работ по строительству большого водопровода завершился только в 1949 г. В отчете об итогах

работы горисполкома за 1948 г. указано, что «увеличилась подача воды на 24 тыс. куб. м в сутки», «сеть существующего водопровода» расширилась на 1,5 км. Значительно изменились тепловая и электрическая энергетические базы. За 1948 г. было построено 2 100 погонных метров теплотрассы, к которой подключено 13 зданий с забором 120 тыс. куб. м воды. Возведено и оборудовано шесть трансформаторных будок и проведено 26 км низковольтных сетей, что позволило осветить 3 тыс. домов на окраинах города (улицы Северные, Рабочие, Ремесленные).

Однако экспертная комиссия обнаружила, что из выделенных на улучшение городского хозяйства 70 млн руб. в 1948–1949 гг. было освоено только 40 млн. О причинах невыполнения говорилось на заседании Совета министров РСФСР в августе 1949 г. В принятом постановлении работа Омского горисполкома признавалась неудовлетворительной, указывалось на слабую инициативность руководства города, низкую квалификацию в подходах к решению поставленных задач. Итогом стала замена руководящих кадров.

Жесткие оценки правительства не замедлили сказаться на внутренней политике городской администрации. Изыскивались резервы местной промышленности по изготовлению строительных материалов. В 1950 г. было выпущено сверх плана более 3,3 млн штук кирпича, местной промышленностью получено около 2 млн руб. сверхплановых накоплений, введен в строй большой водопровод, посажено свыше 435 тыс. деревьев и кустарников, проведено 11,7 км электросетей и дополнительно освещено 1 650 домов. В 1951 г. построено 16 км асфальтированных дорог,



Строительство поселка для работников завода им. Н. Г. Козицкого. 1947. Из коллекции В. И. Селюка



Омской нефтехимии быть!
Приезд добровольцев на Всесоюзную
ударную комсомольскую стройку.
1950-е. Из коллекции В. И. Селюка

11 км тротуаров, высажено 490 тыс. деревьев и кустарников. В 1952 г. активизировалась работа по строительству моста через Омь – освоили более 1 млн руб.; было введено в эксплуатацию 33 тыс. кв. м жилья – построено 145 многоквартирных и 800 индивидуальных домов, дополнительно освещено 25 тыс. домов. Город благоустраивался: было заасфальтировано 178 тыс. кв. м дорог (это больше, чем за предыдущие три года), реконструирована магистраль вокзал – сельскохозяйственный институт, завершено строительство четырех скверов и четырех пляжей.

В 1953 г. разрабатывается детальный проект планировки и застройки центра города. В 1954 г. на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство и благоустройство города затратили 205 млн руб. – на 58 млн больше, чем в 1953 г. (о послевоенных стройках см. с. 577–580, 584). К середине 1950-х гг. в Омске было установлено свыше 500 светильников и протяженность освещенных улиц возросла на 12 км. В 1954 г. только на Левобережье были заасфальтированы четыре улицы и выезд на Русско-Полянский тракт – всего 7 км, построен водопровод протяженностью 600 погонных метров. Кировский исполком обязал все предприятия района отремонтировать неблагоустроенные подъезды к своим объектам до 1 августа 1955 г.

В этот период на окраинах города больше строится жилого фонда, значительно расширяются границы Омска, особенно на северо-западе, в районе сел Захламино, Николаевка и с севера со стороны Новой Александровки, так как именно здесь началось строительство первого в Сибири нефтеперерабатывающего завода – крупнейшее событие для Омска. 30 июля 1949 г. Совет министров СССР распоряжением № 11734 обязал Министерство нефтяной промышленности начать «проектно-строительные работы» в районе Омска с целью создания нефтеза-

вода мощностью 3 млн т первичной переработки нефти в год, в январе проектное задание утвердили. Строительство планировалось завершить к 1955 г.

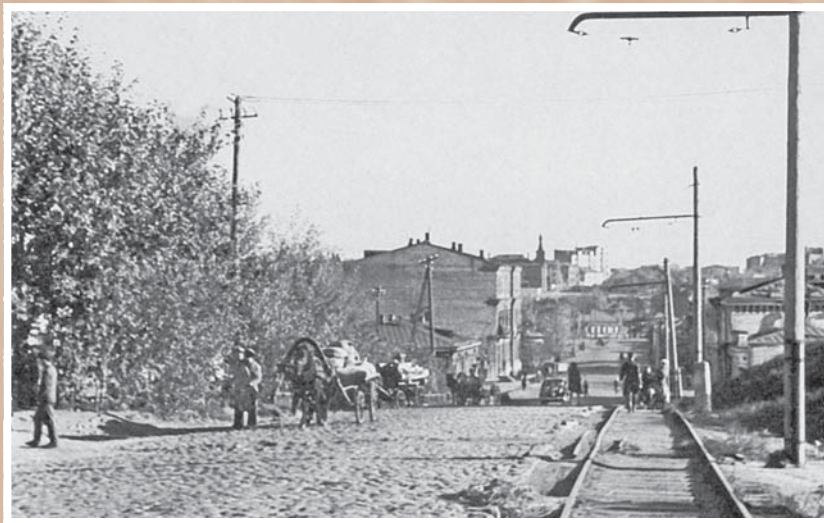
В апреле 1950 г. специально для строительства нефтезавода было создано Управление исправительно-трудовых лагерей – Омкстрой Министерства внутренних дел СССР. Администрацию и технический персонал формировал Главпромстрой МВД, комплектование рабочей силы шло по нарядам ГУЛАГа (Главного управления лагерей). На строительстве нефтезавода работало более 25 тыс. заключенных, в основном политические. Когда на смену землекопам и каменщикам пришли монтажники, завод был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В апреле 1953 г. Омкстрой вывели из подчинения Министерства внутренних дел и передали Министерству нефтяной промышленности.

Со всех концов страны в Омск съезжались юноши и девушки, желавшие стать участниками великих событий. В первую зиму было нелегко, пришлось жить в палатках. С 1953 г. на стройку в качестве директора завода направляется один из организаторов нефтеперерабатывающей промышленности в стране А. М. Малунцев. Благодаря его организаторскому таланту, завод строился ускоренными темпами.

Рядом с заводом возник городок Нефтяников: жилые дома, детский сад, ясли, клуб, два училища, поликлиника, хлебозавод и ряд других объектов. Вся тяжесть сооружения жилого поселка легла на управление Омкстрой Министерства нефтяной промышленности. Строительство шло медленно и трудно. Не хватало строительных материалов и рабочих рук. За семь месяцев 1953 г. управление смогло выполнить только 8 % плана по строительству жилья, 14,6 % по строительству «коммунальных сооружений».



ОМСК НАЧАЛА 1950-х



Улица МОПРа (сейчас – ул. Гагарина).
Из коллекции В. И. Селюка



На одной из улиц
городка Нефтяников.
Из коллекции В. И. Селюка.
Тут стали жить те, кто построил
будущий гигант нефтехимии –
нефтеперерабатывающий завод



Клумба с глобусом в сквере им. Дзержинского. 1951. Из собрания ГМИО.
В 2005 г. сквер, разбитый в 1944 г., вошел вместе со сквером им. Павлика Морозова в состав площади Победы



В 1954 г. план был выполнен уже на 42,4 %. Удалось построить очистные сооружения большого водопровода, а также 16 км трамвайной линии, соединившей центр города с поселком Захламино. Исполком городского Совета неоднократно рассматривал вопрос о строительстве нефтегородка, организовывались городские воскресники, и общими усилиями стройка завершилась. Создание нефтеперерабатывающего завода, основное сырье для которого – нефть – следовало подавать за 1 300 км, полностью оправдало себя: он не только удачно вписался в сложившийся еще в годы войны химический комплекс, включавший шинный и сажевый заводы, но и дополнил его.

В марте 1946 г. Верховный Совет СССР принял закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства страны на 1946–1950 гг., в котором предусматривалось восстановление и развитие тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта, обеспечение технического прогресса. Но план ставил слишком трудные задачи для истощенной войной страны. Промышленность испытывала недостаток квалифицированных рабочих рук, сырья, электроэнергии и т. п. Рассчитывать на чью-либо помощь не приходилось, следовало изыскивать внутренние ресурсы. Желание людей быстрее залечить раны войны пробудило трудовой подъем и вылилось в очередной этап Всесоюзного социалистического соревнования за досрочное выполнение и перевыполнение планов четвертой пятилетки, за счет которого и удалось решить сложнейшие проблемы производства.

Особенно трудными первые послевоенные годы оказались для предприятий машиностроения и металлообработки промышленности. Хотя производство военной продукции по-прежнему преваляло, они вынуждены были менять профиль, организацию труда, технологии, а вместе с ними и станочный парк, строить новые корпуса, чтобы производить мирную продукцию. В результате замедлялась динамика развития. Длительный и сложный процесс реконструкции повлиял и на объем производства. В 1946 г. выпуск промышленной продукции уменьшился по сравнению с 1945 г. на 49,5 %. В 1947 г. 15 промышленных предприятий были убыточными и недопустили продукции на 27 млн руб.

Крайне сложной была ситуация на Сибзаводе и на машиностроительном заводе (бывшем № 166). На Сибзаводе была введена в строй новая кузница, ряд цехов, новое оборудование, но нарастание объема производства происходило медленно. План по запчастям для тракторов в апреле 1947 г. завод выполнил только на 89,9 %, план первого квартала – на 88 %. «Почему отстает Сибзавод?» – пыталась проанализировать «Омская правда». Она обозначила основные источники издержек производства: перебои с поставками сырья, отсутствие экономии электроэнергии, высокая себестоимость продукции, штурмовщина в конце

месяца, снижение норм выработки и низкая производительность труда, большое количество людей, не выполнявших нормы, тенденция увеличения непроизводственной группы работников. Эти недостатки были характерны для многих производств, поэтому письмо бригадира Сибзавода Аркадия Зуйкова ко всем комсомольцам промышленных предприятий и учреждений города, где он призывал сделать свое предприятие передовым, нашло отклик и стимулировало социалистическое соревнование, посвященное 30-летию Октября. В октябре 1947 г. Сибзавод праздновал свою первую трудовую послевоенную победу – план был выполнен на 108 %.

На авиационном заводе № 166 (машиностроительном) по постановлению Наркомата авиационной промышленности от 2 июля 1945 г. было прекращено производство самолетов Як-40 и возобновлялось серийное производство модифицированных самолетов Ту-2. Шла перепланировка цехов, заново создавалось 20 поточных линий. На завод обрушилась лавина документации на доводку самолета, потому что первые четыре машины были отклонены от приемки представителями Военно-воздушных сил. Тяжелое положение сложилось на 166-м с поставкой материалов – многое вообще не поставлялось, предприятия-смежники слали бракованную продукцию. Кроме того, заводчан отвлекали на сельхозработы, погрузку дров, помощь районным машинно-тракторным станциям.

Мирное время принесло и еще одну неожиданную проблему. 4 сентября 1945 г. в стране в связи с отменой военного положения был восстановлен восьмичасовой рабочий день (для подростков – шестичасовой), возобновлены отпуска. Люди, уезжая в отпуска, обычно на завод не возвращались, и только за осень 1945-го и 1946 г. завод самовольно оставили 1 916 чел. и еще 2 554 чел. уволились по «уважительным причинам». К четвертому кварталу 1949 г. обеспеченность рабочей силой по заводу составляла 56,7 %. В первые две послевоенные зимы большинство заводских корпусов были отключены от отопительной системы, так как на завод практически не поступал уголь. Постоянно запаздывала документация на новое изделие, присылавшаяся головным московским предприятием. И все же самоотверженный и творческий труд заводчан позволил заводу в 1949 г. выполнить задание на 100 %. Всего за 1946–1949 гг. на машиностроительном заводе было собрано 227 Ту-2 новой модификации.

С 1949 г. началась работа по освоению Ил-28. На завод были назначены новые, молодые руководители (ни одному из них не было 40 лет), обладавшие профессиональными знаниями и богатейшим опытом работы в авиастроении, перестраивались подготовительные цехи, реконструировались основные, шла интенсивная подготовка и переподготовка специалистов. Чтобы сократить текучесть кадров, областные власти по просьбе дирекции выделили заводу



8 тыс. кв. м жилья. Труд коллектива позволил на старых площадях создать завод новой, уже «реактивной» эпохи, и к 1954 г. бывший 166-й выпустил 251 самолет Ил-28, сдав один сверх плана; уменьшился процент брака и количество рекламаций из воинских частей.

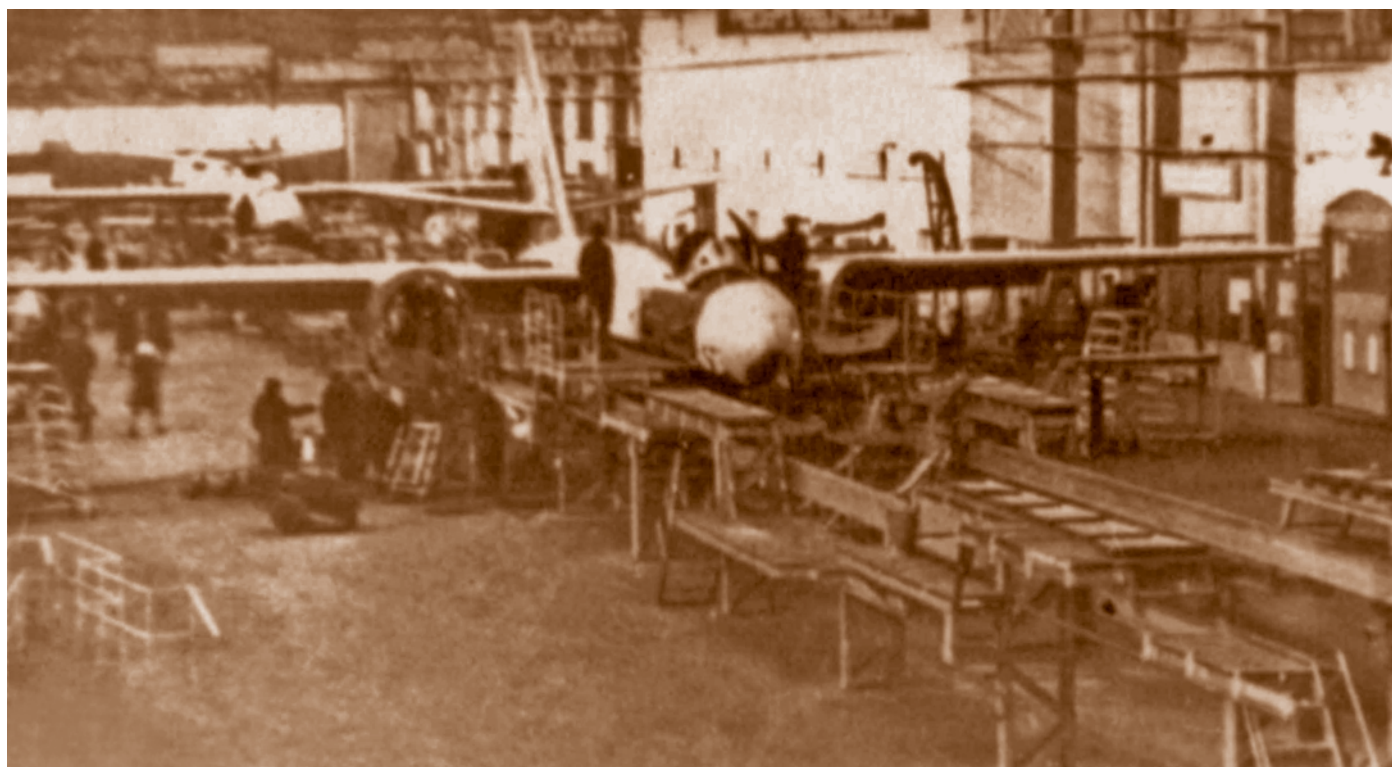
Одновременно с работой над основным изделием выпускались товары народного потребления (кровати, дефицитные тогда металлические кастрюли, столовые приборы, «чудо»-печи, детские игрушки, мебель, спортроллеры), что потребовало установки нового оборудования. Событием областного масштаба стало создание линии по изготовлению молочных флаг, в которых крайне нуждались фермы, пищевая промышленность и торговля.

Вопрос о том, что придет вместо военных, в первую очередь авиационных, заказов волновал и работников агрегатного завода им. В. В. Куйбышева, моторостроительного завода им. П. И. Баранова, приборостроительного завода им. Н. Г. Козицкого. В таком большом количестве уже не требовалась военная авиация, а гражданских разработок почти не было. На агрегатном заводе, изготовлявшем в войну не только насосы для военных самолетов, но и миллионы штук снарядов для «катюш» и 82-миллиметровых минометов и утратившем эти заказы после войны, не дожидаясь решения «сверху», начали в литейном цехе лить алюминиевые чайники и рукомойники, в штамповочном – делать ложки и вилки. «И все это шло на “ура”, потому что страна обеднела и ничего такого в продаже не было. Но ложками и вилокми такие мощности, как у нашего заво-

да, не загрузишь, и все ждали кардинального решения», – вспоминал главный технолог завода Ю. Д. Бахмат, начавший свою трудовую деятельность на агрегатном заводе контрольным мастером. Завод освоил топливную аппаратуру для трактора «Беларусь» для Алтайского тракторного завода, компрессор домашнего холодильника для многих заводов Советского Союза (700 тыс. штук в год) и, наконец, насосы для истребителя МИГ-15, хотя для выпуска их в нужном количестве заводчанам пришлось работать в три смены.

На приборостроительном заводе им. Н. Г. Козицкого перед конструкторами и технологами была поставлена задача срочно разработать радиостанции для села и железнодорожного транспорта. В начале 1948 г. завод выпустил уже десяти тысячный экземпляр коротковолновой радиостанции «Урожай», предназначенной для оперативной двусторонней связи между центральной усадьбой машинно-тракторной станции и тракторными бригадами в поле, через год было выпущено 25 тыс. радиостанций. Восемь работников завода за разработку и внедрение в производство радиотелефонных станций «Урожай» и «ЖР-1» (для связи машиниста с ближайшей железнодорожной станцией и для управления при комплектовании товарных поездов) стали лауреатами Сталинской премии.

До 1948 г. в городе продолжался спад производства, но тем не менее уже в апреле 1949 г. шины Омского шинного завода были впервые представлены на экспорт. Полный объем производства был восстановлен лишь к 1950 г.,



Сборка Ил-28 на машиностроительном заводе (166-м). Из фондов МИСО



поэтому темпы развития промышленности в годы пятой пятилетки значительно возросли. За 1951 г. кордная фабрика, сажевый завод, трест «Омскстрой» и другие предприятия Омска во Всесоюзных и республиканских социалистических соревнованиях завоевали шесть первых, десять вторых и три третьих места.

В 1953 г. Министерству машиностроения СССР был передан ремонтный завод, организованный еще в 1947 г. на базе электромоторных ремонтных мастерских «Эрмат» для капитального ремонта металлорежущих станков, комбайновых и автомобильных двигателей. Коллектив получил задание освоить производство узлов гидравлики к самоходному комбайну и справился с ним.

В 1954 г. в Омск из Темрюкского района Краснодарского края был переведен мостостроительный поезд № 913 (позже название менялось, но именно эта организация строила омские мосты, включая и метромост). В этом же году в городе был создан Западно-Сибирский трест машинно-дорожных станций. Работали три станции, занимавшиеся строительством и капитальным ремонтом автомобильных дорог и искусственных сооружений.

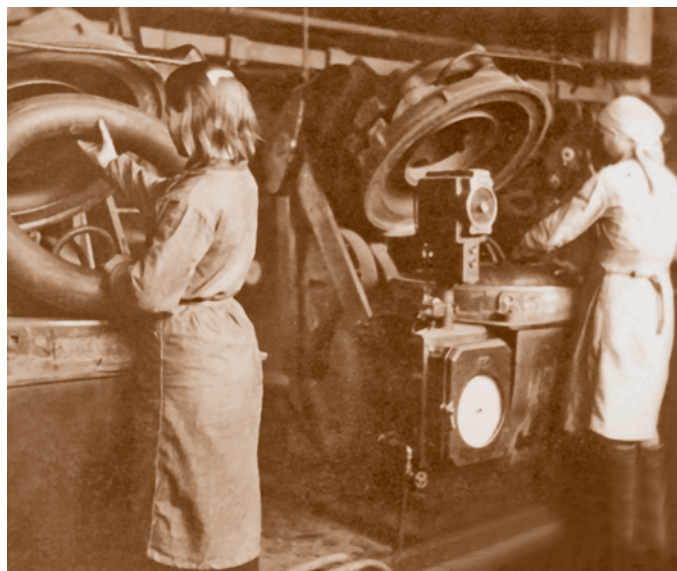
Ежегодный прирост продукции промышленных предприятий в Омске составлял 15 %, а к концу пятой пятилетки объем производства возрос до 224 % по сравнению с 1950 г. Это стало возможным благодаря профессионализму и энтузиазму омских рабочих и служащих.

В основе поиска дополнительных средств и ресурсов лежало стахановское движение, изобретательство и рационализация. Опыт войны пригодился и в мирное время. В июне 1945 г. собралась первая городская партийно-техническая конференция, где обсуждались проблемы внедрения передовой техники и технологий на заводах Омска. В итоговом документе большое значение придавалось внедрению поточного метода, скоростного метода резания металлов, определялись новые методы организации труда, экономии сырья и электроэнергии. Было внесено предложение о создании Дома инженера и техника, где бы концентрировалась информация о новых технологиях, организовывались бы встречи передовых рабочих, рационализаторов и изобретателей, но средств на постройку не нашлось. Поэтому главным пропагандистом передового опыта оставалась областная газета.

Страницы «Омской правды» пестрили заголовками: «Стахановский метод штукатура», «О роли инженеров и техников на производстве», «О трудовом подвиге рабочего», «Рождение проектов (из опыта перехода завода на выпуск новой продукции)». Газета изучала опыт производственников, пропагандировала его, устраивала встречи и интервью со знатными людьми. Все это стало частью агитационно-пропагандистской работы партийных и комсомольских организаций города по разъяснению задач пятилетнего плана. Благодаря «Омской правде» город узнал



На кордной фабрике. Из коллекции В. И. Селюка



В цехе шинного завода. 1950-е.
Из книги «Омскому шинному – 60» (Омск, 2002)

о важном эксперименте на заводе № 166 (ныне производственное объединение «Полет»), где во главе с инженером А. Денискиным было создано бюро по организации поточного метода. Оно привлекло к работе новаторов производства, провело около 100 лекций-консультаций, 19 радиопередач, организовало школу техминимума, которую окончили 1 345 рабочих и 171 техник; инициировало создание конструкторского бюро по разработке проектов механизации цехов, конвейеров и транспортных средств. В результате за полгода на заводе было установлено 49 поточных линий, снижены трудоемкость изделий на 40 %, себестоимость на 42 %, высвобождено и передано на другие участки работы более 250 квалифицированных работников.



Эксперимент был проведен и на заводе им. П. И. Баранова. В нем принимали участие инженеры П. С. Федоров, М. С. Федоров и В. И. Колчинский, мастера-литейщики, модельщики и конструктор. Они применили экономичный метод литья мелких и крупных деталей в кокиль. В результате снизились брак по литью на 66 %, черновой вес литья на 47 %, себестоимость продукции на 62 %, экономия сырья составила 33 %, формовочных материалов – 95 %, выработка на одного рабочего увеличилась на 280 %, удалось высвободить 50 % квалифицированных рабочих на другие участки производства. Участники эксперимента удостоились Сталинской премии III степени.

На шинном заводе особой производственной смекалкой отличался механик цеха, наставник Н. И. Маркелов. Только в 1946 г. он внес 11 рационализаторских предложений, внедрение трех из них сэкономило 885 тыс. руб. На 15 промышленных предприятиях Омска работало около трех тысяч рационализаторов и изобретателей, за три послевоенных года они внесли и внедрили более 11 тыс. предложений, давших более 50 млн руб. экономии.

В стране широко развернулось социалистическое соревнование за строжайшую производственную дисциплину и экономию сырья. Омские комсомольцы включились в него и в конце 1947 г. объявили поход против расточительства, выступили за соблюдение строжайшего режима экономии и бережливости. На предприятиях было создано 532 комсомольско-молодежных контрольных поста, они провели 37 общегородских рейдов, в которых участвовали все посты. В январе – феврале 1948 г. прошел месячник, в ходе которого было сэкономлено 9,6 т дефицитных металлов, 2,4 т смазочных масел, 365 т топлива, 817 406 кВт/час электроэнергии и т. д. Среди молодых рабочих были и те, кто последовал примеру ленинградского рабочего Г. Борткевича, применив скоростной метод резания металлов. Токарь Л. П. Андреев с завода им. К. Е. Ворошилова (танкового) изменил углы заточки резцов и довел дневную норму до 1 500 %, его товарищ по работе, бригадир комсомольско-молодежной бригады, выполнил задание за шесть часов на 2 000 %.

Продолжалось и социалистическое соревнование за выпуск продукции высокого качества и за рентабельность между сибирскими городами, начатое еще в годы войны. По инициативе рабочих и служащих завода им. П. И. Баранова на всех предприятиях был внедрен опыт разработки индивидуального плана и графика работы для каждого рабочего. Ход соревнования широко освещали областные газеты, рассказывали о передовиках Омска и Новосибирска, организовывали встречи представителей обеих областей по обмену опытом. Победителем в соревновании среди бригад стала бригада Беловой омского завода электро-технической аппаратуры (№ 634). Она получила звание «Бригада отличного качества» и переходящее Красное

знамя. Кроме этого, 39 чел. получили звание «Лучший рабочий города», пять – «Лучший инженерно-технический работник»; фотографии 25 чел. были помещены на городскую Доску почета, фамилии девяти лучших рабочих и служащих занесены в Книгу почета города.

Особый интерес вызвало социалистическое соревнование комсомольско-молодежных бригад машиностроительного завода В. Корфа, А. Стотланда, П. Мельмона, за которым следила вся область. Каждая бригада обязывалась высвободить квалифицированных рабочих на другие участки, взамен обучить молодых рабочих и не снизить при этом производительности труда. Все свидетельствовало о равных возможностях соревновавшихся. Бригада Стотланда выполняла норму в среднем на 252 %, Корфа – на 260 %, Мельмона – на 270 %. Все они получили поощрение от партийного и советского руководства города. Токарь А. С. Стотланд был избран делегатом на первый послевоенный слет передовиков авиационной промышленности (г. Куйбышев, 1947 г.), где и рассказал об опыте «фронтовых» и «гвардейских» бригад завода № 166.

Участниками индивидуального соревнования были стахановцы и ударники. Многие из них, внедряя рационализаторские предложения и меняя организацию труда, достигали высоких результатов. Так, слесарь завода «Электроточприбор» Николай Завьялов, усовершенствовав технологию, в сентябре 1946 г. выполнил шесть годовых норм, а к 7 ноября этого же года – 7,2 нормы. Опыт передовика производства переняли и другие рабочие завода; по его примеру в цехе работало 14 чел., а на заводе 302 чел. О трудовой победе токаря завода им. П. И. Баранова Ф. С. Терзенина сообщала «Омская правда». Он в 1948 г. взял обязательства выполнить три годовых нормы к юбилею Октября, а выполнил четыре. На приборостроительном заводе им. Н. Г. Козицкого 180 стахановцев в 1948 г. выполнили свои пятилетние задания и работали в счет новой пятилетки. Прессовщица Н. М. Николаева выполнила за год шесть годовых норм. В целом на десяти предприятиях Омска к маю 1948 г. 22 чел. выполняли до 10 годовых норм, 202 выполнили пятилетку, 584 – выполняли четыре годовые нормы и более, 88 – три с половиной, 1 673 – три годовые нормы. К концу 1948 г. 4 тыс. рабочих выполнили план четвертой пятилетки, 15 075 стали стахановцами, из них 6 518 чел. имели производительность труда от 250 до 700 %.

Были свои герои и на стройке. Каменщик строительного треста № 1 Б. Цемент разработал новую технологию кладки кирпича и на строительстве нового жилого дома № 6 по ул. Серова применил ее, выполнив суточную норму на 1 125 %, а его товарищ, Головач, на строительстве дома № 7 на той же улице за пять с половиной часов выполнил норму на 1 175 %. Об этих строителях ходили легенды.

Сложившаяся в годы войны практика создания комсомольско-молодежных бригад получила развитие и в по-



слевоенные пятилетки. На омских предприятиях работало 1 903 комсомольско-молодежные бригады, объединившие более 12 тыс. чел. Бригады решали и проблему подготовки кадров. Изменился ученический состав: профессиональное обучение проходили в основном молодые фронтовики из тех, кто ушел на фронт, не успев получить профессию. Только на железную дорогу прибыло 1 780 демобилизованных военных. Для «новичков» создавались кружки техминимума, организовывались вечера стахановских встреч, стахановские школы; к ним прикреплялись старейшие кадровые рабочие. Так, за один 1947 г. в кружках техбуча повысили свою квалификацию 7 тыс. чел. Результат подобных мероприятий был очевиден. Например, на приборостроительном заводе им. Н. Г. Козицкого после нескольких занятий, проведенных опытной работницей Мачехиной с молодыми прессовщицами, выработка у них повысилась на 15 %.

Но основным источником пополнения рабочего класса являлась сельская молодежь. В 1946–1951 гг. она составляла 74,5 % от всех пришедших на производство. Для повышения уровня общеобразовательных знаний при заводах работали вечерние школы рабочей молодежи, организовывались кружки для малограмотных. Со временем кадровое ядро в промышленности укрепилось, и к концу пятой пятилетки число «рекрутов» из села сократилось до 44,1 %.

Однако проблема была не только в количестве кадров, но и в их качественном составе. На ряде предприятий в связи с отменой военных заказов отпала необходимость в некоторых профессиях, зато потребовались другие специальности, например на приборостроительном заводе нужны были станочники, сборщики, монтажники. Многим не только мастерам, но и инженерам пришлось переучиваться.

Недостаток образования работники пополняли за счет самообразования. П. С. Кожемякин, эвакуированный в начале войны с московским заводом № 20 и оставшийся работать на Омском агрегатном заводе им. В. В. Куйбышева, рассказывал о том, как вместе со старшим мастером А. М. Жуковым постоянно ходил в техническую библиотеку – читать специальную литературу, да еще чуть ли не с каждой полочки в книжном магазине на ул. Ленина они покупали книги: «отсутствие официального образования компенсировали за счет литературы».

В послевоенный период сохранялась практика массовых мобилизаций в ремесленные училища и фабрично-заводские школы. В городе работала призывная комиссия, которая ежедневно в период набора рассматривала 50–70 заявлений. Была развернута сеть среднетехнических учебных заведений, в них обучалось более 12 тыс. чел. Однако проблема трудовых ресурсов все-таки существовала. Среди кадровых рабочих с довоенным стажем было примерно 10 %, доля женского труда в промышленности составляла 61 %. И, несмотря на то что количество занятых в про-

мышленном производстве возросло к 1950 г. по сравнению с довоенным периодом на 37 %, государство в первые послевоенные годы проводило жесткую кадровую политику, продолжали действовать законы, запрещавшие самовольный уход с предприятий, были внесены изменения в паспортный режим. На предприятиях оборонного значения, химической промышленности, железнодорожного и речного транспорта работникам вместо паспортов выдавались спецудостоверения, а паспорта хранились в отделах кадров и выдавались в исключительных случаях.

Однако текучесть кадров в сфере промышленности, строительства и железнодорожного транспорта сохранялась на уровне 10–16 %. Причин тому было много, но одна из самых существенных – тяжелый труд. На 1 мая 1948 г. доля немеханизированного труда в машиностроении Сибири составляла 60,1 %. Например, на судоремонтном заводе производственные комплексы находились в деревянных зданиях, в большинстве цехов транспортировка деталей осуществлялась вручную, не было подъемных кранов. Вследствие нехватки оборудования и кадров здесь не удалось собрать суда, поступившие в разобранном виде из европейской части страны еще до войны.

В послевоенный период в городе стал активно развиваться транспорт. Омск являлся крупным железнодорожным узлом и речным портом в Сибири. В годы четвертой пятилетки город превращается в центр строительства среднесибирской железнодорожной магистрали Омск – Карасук – Камень-на-Оби – Алтайская. Эта дорога открывала выход грузопотокам из Кузбасса и Алтая, минуя Транссибирскую магистраль, на Урал. Кроме строительства, планировалась также реконструкция Омского участка железной дороги, на которую в четвертой пятилетке предполагалось выделить 1 млрд руб. В план реконструкции входили и работы по электрификации Омского участка дороги. В четвертую пятилетку на эти работы было затрачено 19 788 руб., в пятой пятилетке эта сумма увеличилась до 175 435 руб. В результате изменился железнодорожный парк, появились тепловозы и электровозы, было пущено новое паровозное депо Московка, в 1953 г. открылась первая линия пригородных электропоездов Московка – Куломзино (ныне Карбышево). Омская железная дорога по грузонапряженности занимала одно из первых мест в стране, поэтому затраченные средства окупались быстро – за три-четыре года.

В годы четвертой пятилетки на железной дороге развернулось социалистическое соревнование за ускорение оборота вагонов. В нем участвовали все железнодорожники. В результате оборачиваемость вагонов увеличилась на 30 %, а количество неполновесных поездов сократилось с 15,8 % в 1951 г. до 9,3 % в 1955 г.; объем товарных перевозок вырос на 15,5 %, а перевозки пассажиров – на 39,8 %. Ширилось число стахановцев и ударников, лучшие из них



машинист Голенков и дорожный мастер Удалов были удостоены Государственной премии.

Важным событием в жизни города стало празднование столетия со дня организации Нижне-Иртышского речного пароходства. В связи с юбилеем за заслуги в развитии речного пароходства в восточных бассейнах Советского Союза оно было награждено орденом Трудового Красного Знамени. В 1946 г. пароходство успешно справилось с навигационным планом, выполнив его на 110,2 %; грузов было перевезено на 84 тыс. т больше, чем в предыдущем году, а в 1948 г. количество перевозок увеличилось на 23,5 % по сравнению с 1944 г.

Омскую пристань в 1948 г. преобразовали в порт первого разряда. В 1951 г. омский порт получил два первых паровых грейферных плавучих крана грузоподъемностью до 3 т. С их приходом впервые в истории Иртышского пароходства началась добыча песка со дна реки, были подняты первые 90 тыс. т иртышского песка. А это было значимо не только для речников, но и для всего города: ведь до этого песок, требовавшийся строившемуся городу в огромных количествах, возили издалека по железной дороге, что, естественно, делало его себестоимость достаточно высокой. Важным событием в жизни порта был ознаменован и 1953 г. – начались контейнерные перевозки, что привело к увеличению объема перевозки грузов, созданию контейнерного причала, а затем и специализированной бригады. В навигацию 1955 г. Омский порт имел уже 22 паровых плавкрана общей грузоподъемностью 52,5 т.

Однако шло не только техническое перевооружение порта, изменялся и коллектив портовых работников. В 1947 г. в Омском порту был фактически один специалист с высшим образованием – выпускница Ленинградского института водного транспорта, начальник планового отдела А. П. Черкашина. Обнаружив отсутствие учета хозяйственной деятельности порта, она начала составлять эксплуатационные отчеты, переводить на частичный хозрасчет грузовые участки. К концу второй послевоенной пятилетки в порту было уже 14 инженеров с высшим образованием и 35 специалистов со среднетехническим, введивших в работу новую технику, осваивавших научную организацию труда. По предложению выпускника Горьковского института водного транспорта В. М. Булычева на 50 судах демонтировали мачты и стрелы, мешавшие работе кранов, что значительно сократило стоянки судов под обработкой.

В послевоенные годы немало трудностей было у работников Омского аэропорта, но он активно и динамично развивался. В 1946 г. зимой через него проходило в сутки от пяти до семи тяжелых воздушных судов, летом их количество возрастало до 10–15. В июне этого года месячный план по перевозкам пассажиров был выполнен авиаторами на 183 % (перевезено 460 чел.), а по перевозке грузов – на 175 % (40 т грузов и багажа).

В Омском аэропорту отсутствовали бетонные дорожки, поэтому осенью траву на аэродроме выкашивали, а зимой на укатке использовались трактора, катки, гладилки и волокуши. Весной взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, а также места стоянок надо было постоянно оберегать от затопления. Бетонные взлетно-посадочные полосы и рулежные дорожки в аэропорту Омска были сооружены только в 1953 г., тогда же была спланирована грунтовая взлетно-посадочная полоса.

В 1946 г. на авиапредприятии создали специализированную службу технической безопасности воздушных судов; в 1949 г. (по другому источнику – в 1950-м) было построено здание для персонала инженерно-авиационной службы; в 1950 г. образован штат по обслуживанию светосредств, которыми были оборудованы взлетно-посадочные полосы.

В 1945–1946 гг. омские авиаторы летали только на По-2, бравших на борт не более двух пассажиров. Полет в дальний северный район Омской области – Усть-Ишимский длился на По-2 более пяти часов. Но этот самолет использовался не только для перевозки пассажиров, на нем выполнялись и авиатехнические работы для села. Весной 1950 г. впервые в Омской области в десяти совхозах с воздуха была проведена подкормка озимых посевов минеральными удобрениями, и сделали это с помощью бывших легендарных легких ночных бомбардировщиков По-2.

С 1950 г. из Омска авиарейсы отправлялись в Москву, Ленинград, на Дальний Восток. Для обслуживания транзитных самолетов, прибывавших в Омск, было организовано четыре смены во главе с инженерами. В 1952 г. аэропорт был объединен с 259-м летным авиаотрядом спецприменения, базировавшимся в Омске. Новое предприятие стало называться 117-м Омским объединенным авиаотрядом. В 1954 г. в Омский авиаотряд поступил первый самолет Ан-2, теперь уже и на нем выполнялись регулярные пассажирские авиарейсы по местным авиалиниям – в Тару, Васисс, Усть-Ишим, начало которым положили По-2. С 1954 г. омские летчики осваивают новую скоростную авиационную технику – самолеты Ил-14.

Еще в начале 1945 г. на территории Омского аэропорта было организовано предприятие по капитальному ремонту воздушных судов легкого типа и двигателей к ним – Омские авиаремонтные мастерские (АРМ) № 41 Западно-Сибирского управления гражданского воздушного флота. За 1945 г. здесь была проделана большая работа по реконструкции и строительству производственных площадей, подготовке специалистов, были капитально отремонтированы 18 самолетов По-2 и 28 двигателей М-11. За пять лет, с 1951-го по 1955 г., в АРМ-41 отремонтировали 727 По-2 и 1 124 двигателя. В 1954 г. мастерским была поручена подготовка производства для ремонта самолетов Як-12 и их двигателей.



Зал ожидания в Омском аэровокзале*. 1952



Укатка поля в Омском аэропорту*. 1940-е



Подготовка к полету самолета Ан-2*. 1954.

На этих самолетах омские авиаторы возили пассажиров, с них обрабатывали с воздуха поля не только в Омской области, но и в Башкирии, Белоруссии, Таджикистане, на них летали к геологам на север Томской и Тюменской областей



Незаменимый По-2 – бывший легендарный легкий ночной бомбардировщик*

Проблемы производства тесно перекликались с бытовыми проблемами. 25 августа 1946 г. было принято постановление Совета министров СССР «О мероприятиях по улучшению материальных и бытовых условий рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятий, расположенных на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке», которое нацеливало местные власти на серьезную работу в этой области. На приборостроительном заводе им. Н. Г. Козицкого на 1947 г. были намечены мероприятия, направленные на улучшение благосостояния заводчан. Отдел рабочего снабжения должен был изготовить инкубатор и выкормить 2 тыс. цыплят, продать работникам завода 35 коров, 100 свиней, выделить 40 гектаров земель под индивидуальные огороды. Только в 1947–1948 гг. рабочие получили в банке 47 785 руб. ссуды на приобретение скота. Одним из первых завод построил пионерлагерь в Чернолуцье. Для детей работников завода были открыты ясли.

В послевоенный период население Омска значительно увеличилось, а продовольственная и торговая базы оставались прежними, поэтому случались срывы с хлебовыпечкой, поставками пшеницы, молока. Так, в январе 1946 г. в город недовезли 47 т муки, а в январе 1947 г. была сорвана хлебовыпечка, и 20 тыс. рабочих остались без хлеба. Еще одной проблемой для Омска стала нехватка пассажирского и грузового транспорта, топлива и торговых точек. В горисполкоме несколько раз рассматривали вопрос о развертывании кооперативной торговли продовольственными и промышленными товарами, о расширении земель для индивидуальных огородов и помощи индивидуальному животноводству, для чего выделялись пастбищные участки. Но продовольственная проблема и проблема обеспечения населения товарами первой необходимости оставались нерешенными. И это особенно проявилось после отмены карточной системы.

Вопрос о ходе торговли без карточек исполком городского Совета депутатов трудящихся рассмотрел 30 декабря 1947 г. Было отмечено, что в результате реформы резко возрос товарооборот, наиболее покупаемыми продук-

тами были хлеб, колбаса, масло, крупы, рыба, консервы, икра, сало, водка, но в то же время торговые предприятия не были готовы перейти к торговле без карточек. Некоторые магазины и отделы рабочего снабжения (ОРСы) устанавливали свои нормы отпуска продуктов: вместо 2 кг хлеба (решение горисполкома от 13 декабря 1947 г.) продавали по 500 г на человека.

В январе 1948 г. вопрос о проведении реформы был вынесен на заседание сессии Омского городского Совета депутатов трудящихся. Было отмечено, что в связи с подготовкой к бескарточной торговле расширена сеть торговых предприятий, увеличен выпуск хлеба, созданы некоторые запасы продовольствия и промышленных товаров, из числа активистов сформированы посты контроля за проведением реформы. Но в большей степени сессия уделила внимание недостаткам: в городе имелись перебои с поставками соли, сахара, мыла, спичек, керосина. Часть торговых точек и организаций искусственно создавала затруднения, нарушала принцип свободной торговли, например, утверждались списки на продажу хлеба, в части жилых кварталов даже придумали «кубики», дававшие право на прикрепление к магазинам, а военторг проводил закрытую торговлю по пропускам.

Было отмечено, что в Омске количество магазинов увеличилось с 408 (на 1 января 1947 г.) до 424 (на 1 января 1948 г.), ларьков и палаток более чем на 80 единиц, но на окраинах магазинов было мало. Так, в Восточном поселке проживало 10 тыс. чел., а их обслуживало всего два продовольственных и один промтоварный магазин. Людям приходилось ходить за 2–3 км, выстаивать очереди, а в результате они могли остаться ни с чем, так как продукции хватало только на три-четыре часа работы магазина. Покупатели сталкивались с низкой культурой обслуживания и малограмотностью продавцов, с продажей недоброкачественных продуктов, а порой и откровенным обманом. На колхозных рынках были снижены цены на основные товары, расширился ассортимент, но плохое торговое оборудование и антисанитария не привлекали покупателей, кооперация взвинчивала цены.

Сессия городского Совета выработала меры, позволившие вскоре ликвидировать сложившееся положение. Уже в январе 1949 г. на рынках города были снижены ставки оплаты услуг, введены наказания для лиц, принуждавших детей к занятиям спекуляцией и нищенством, поставлен под контроль вопрос организации торговли овощами и фруктами в городе, организации фирменных магазинов. К концу 1949 г. местная пищевая промышленность произвела сверх плана 93 т кондитерских изделий и 124 т макаронных изделий и передала в торговлю.

1 марта 1950 г. «Омская правда», как и все газеты Советского Союза, сообщила о новом снижении розничных цен на продовольственные и промышленные товары –



Гастроном № 6 в Кировском районе*. 1950-е

третьем по счету после денежной реформы 1947 г. Уменьшение государственных цен в среднем на 43 % привело к снижению цен на колхозных рынках, и теперь омичи могли купить там говядину по 8–10 руб. за килограмм, баранину – по 12–14, свинину – по 16–18, молоко – по 2–2,5 руб. за литр. В начале 1950-х гг. значительно увеличился товарооборот (с 1950-го по 1952 г. на 100 млн руб.), было открыто 24 магазина, 5 столовых. К середине 1950-х гг. на две с половиной тысячи увеличилось количество посадочных мест в системе общественного питания. Изменились условия торговли на колхозных рынках.

Постепенно изменилось и соотношение в потреблении продуктов питания. Как свидетельствует статистика, омичи наравне с хлебом и картофелем (основной продукт в годы войны) увеличивали потребление тех продуктов, которые ранее были им недоступны: овощей, фруктов, ягод, молочных продуктов, масла, кондитерских изделий и т. д. Так, к середине 1950-х гг. за один месяц продавалось примерно 940 т мяса, 275 т рыбы, 550 т бахчевых и 16,5 т картофеля.

Главная роль в обеспечении населения товарами первой необходимости отводилась местной промышленности и кооперации, от работы которых зависело многое: общее благосостояние народа, психологический баланс общества, а в конечном итоге и состояние всей экономики. Дефицит товаров народного потребления особенно ощущался, так как в первый послевоенный год план был выполнен лишь по пяти изделиям из 34 важных товаров народного потребления, выпускавшихся местной промышленностью, в 1947 г. только по одному из 25. «Почему в Омске

изготавливают плохую обувь?» – спрашивала «Омская правда». Ответ лежал на поверхности: не было достаточного количества квалифицированных работников, поставлялась некачественная кожа, клей разводился водой, производилась обувь устаревших фасонов и т. д. При этом инвестирование этой сферы экономики не осуществлялось, преодоление трудностей происходило за счет собственных ресурсов и местного бюджета.

В 1948 г. наметились положительные сдвиги. Начался монтаж текстильно-трикотажного комбината. На обувной фабрике был введен в действие новый конвейер, в результате на 600 тыс. пар увеличилось производство кожаных сапог. Были расширены цехи, и привлечены дополнительные кадры. Летом 1948 г. построили два новых общежития для рабочих фабрики площадью 600 кв. м. Кроме того, был увеличен выпуск валенок на 120 тыс. пар, открыто производство кроватей, введена технология хромирования изделий. В Кировском районе началось строительство кирпичного завода, к 1 июля 1948 г. завершилось строительство резинового завода «с объемом производства резиновых подошв 400 т», была открыта фабрика-химчистка. В Кировском райпромкомбинате шили бурки на войлочной подошве, хозяйственные сумки, вручную вязали женские кофточки, выделывали шкуры диких коз.

На предприятиях легкой и местной промышленности развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетнего плана, за экономию и качество выпускаемой продукции, и все-таки выполнить план в 1947–1948 гг. не удавалось. В легкой промышленности он был выполнен только на 88 %, в местной – на 74,5 %, в результате торговая сеть недополучила товаров на 7 млн руб. Лишь промысловой кооперации и кооперации инвалидов удалось выполнить план на 105–115 %. За счет них расширился ассортимент мягких кожаных изделий, верхнего трикотажа и т. п.

Вместе с тем в конце 1948 г. было начато строительство литейного цеха на моторостроительном заводе им. П. И. Баранова и освоено производство «70 т алюминиевой посуды»; расширялось производство мебели, мощность кожевенного производства была увеличена в два раза. В июне 1948 г. Совет министров РСФСР рассмотрел вопрос «О работе местной и кооперативной промышленности г. Омска». Отмечался положительный опыт городских властей в области развития этого сектора экономики в части активизации работы по расширению производства и механизации труда. Была одобрена инициатива рабочих завода им. К. Е. Ворошилова о шефской помощи местной промышленности и кооперации в техническом оснащении производства, но вместе с тем отмечены и серьезные просчеты: слабо расширялась сеть промышленных торговых точек, невыполнялся план, произошло снижение товарооборота по сравнению с 1947 г. до 76,5 % в первую



На швейной фабрике. 1950-е. Из фондов МИСО

очередь потому, что омичи отказывались покупать некачественный товар. Так, например, только швейная фабрика № 4 из-за выпуска некачественной продукции потеряла более 10 тыс. руб.

Нужно отметить, что неблагоприятная ситуация постепенно менялась. В 1950 г. местная промышленность выпустила продукции на 80 % больше, чем в 1945 г., на ее предприятиях было установлено 175 единиц высокопроизводительного оборудования, в результате получено сверх плана изделий на 15 млн руб., расширился их ассортимент и улучшилось качество. Для производства мебели и трикотажных изделий была создана собственная сырьевая база, освоено производство корпусной мебели, хлопчатобумажных тканей, зеркал, шелковых косынок, детских металлических игрушек, скобяных изделий, никелированных кроватей, крашеной валяной обуви.

Летом 1951 г. была организована выставка мебели местной и кооперативной промышленности Омска. В течение 10 дней работы выставки ее посетило более 12 тыс. омичей, в книге отзывов оставлено 183 предложения по улучшению качества и ассортимента. В 1952 г. местная промышленность уже выполняла план на 109 %, в городе было открыто 42 ремонтно-починочные мастерские, план по бытовым услугам выполнялся на 110,5 %. К концу 1953 г. ситуация

на предприятиях местной промышленности и кооперации стабилизировалась. За два года объем производства увеличился на 50,2 %, швейных изделий было выпущено на 70 % больше, чем в предыдущем году, верхнего трикотажа, мебели и кроватей больше в два раза, белья в три с половиной раза, чулочных изделий в четыре раза, обуви на 42,3 %.

Однако, как отмечал омский горисполком, город по-прежнему нуждался в большем количестве продуктов и промышленных товаров. Причиной тому были изменения в доходах населения: возрастало их реальное содержание. В Омске реальные доходы увеличились в два раза. В результате проведения денежной реформы и отмены карточной системы, неоднократного снижения цен за одни и те же деньги можно было приобрести продуктов больше, чем в предыдущий период. Так, булка ржаного хлеба стоила 8 руб., стала стоить 3 руб., а позже 2 руб., килограмм сахара-песка стоил 60 руб., позднее – 13 и 11 руб. Происходило снижение стоимости и промышленных товаров. В Омске за 1947–1948 гг. увеличилась продажа хлеба на 56 %, сахара – вдвое, хлопчатобумажных тканей на 56 %, обуви на 45 %. Если в 1946 г. совокупный доход одной семьи составлял 12 330 руб., то в 1950 г. – 16 552 руб. И если в 1946 г. на питание тратилось 47,5 % дохода, то в дальнейшем этот процент снижается – в 1950 г. до 40,85 %, в 1955 г. до 35,15 %. Одновременно наблюдался рост расходов на жилищные и коммунальные услуги с 2,1 до 3,2 %; на детские учреждения с 0,5 до 2,1 %, на транспорт и связь с 0,9 до 2,1 %; на товары культурно-бытового назначения с 3,9 % до 6,1 и до 8,1 %. Открытый в 1950 г. специализированный магазин «Автомобили», через газету сообщая о большом выборе новых легковых машин Московского и Горьковского автозаводов, с гордостью подчеркивал, что всего за месяц населению было продано 40 «легковушек».

В этот период активно строится жилье, детские учреждения, учреждения бытового назначения. Только в 1952 г. было построено 56 тыс. кв. м жилья, три школы, две больницы, семь детских садов, баня. В Омске появляются новые улицы, микрорайоны, что способствовало развитию почтового обслуживания. Если в 1949 г. в городе имелось всего 25 отделений связи, то в 1955-м – уже 32 (в 1956 г. Омскую почтовую контору переименоуют уже в почтамт). Впрочем, на развозке почты по-прежнему было мало машин (в 1947 г. – всего пять), основной тягловой силой оставалась лошадь. Сортировка корреспонденции в отделениях связи велась вручную. А вот на Омском телеграфе изменения происходили более интенсивно – уже с 1946 г. старые телеграфные аппараты заменялись новыми, в 1950-е гг. телеграфная связь развивалась за счет строительства новых линий связи и установки автоматизированных телеграфных аппаратов.

После окончания войны стояла задача не только восстановления разрушенной в период лихолетия телефонной



Игровая площадка детского сада машиностроительного завода (166-го)*. 1950-е

связи, но и ее активного развития. В 1947 г. на Омской междугородной телефонной станции началась замена устаревшего оборудования. В 1953 г. закончили реконструкцию магистрали Москва – Хабаровск, в 1954 г. обеспечили связь Омска с еще одним районным центром – была подвешена «цветная (биметаллическая) цепь № 1044 Омск – Тара».

К 1954 г. в городе сложилась система транспортного обслуживания населения, общественный транспорт становится одним из основных средств передвижения. Были проложены новые линии трамвайных путей – от вокзала до городка Водников, от парка культуры и отдыха до Ремесленных улиц, от центра до поселка Захламино (16 км), открыто четыре новых автобусных маршрута протяженностью 40 км, автопарк пополнялся новыми автомобилями ЗИЛ-155 и такси. Но все же общественного транспорта

катастрофически не хватало. Вопрос «О состоянии обслуживания населения городским транспортом» даже рассматривался на 16-й сессии горсовета 28 декабря 1954 г. Было отмечено, что за 1954 г. город получил 12 трамвайных вагонов, 35 автобусов и 40 такси, но из всех 60 трамвайных вагонов были исправными только 50–55, из 97 автобусов не работало 50, из 90 такси – 30.

Итак, к середине 1950-х гг. основные задачи по восстановлению мирной жизни были решены. В первое военное десятилетие в Омске удалось не только сохранить темпы военного производства, но и наладить производство товаров первой необходимости, расширить возможности сферы бытовых услуг, озеленить и благоустроить многие улицы, а также создать все условия для дальнейшего развития и процветания города.



Омские такси в начале 1950-х*