



Промышленность, транспорт и связь в годы первых пятилеток

Первая пятилетка должна была заложить прочный фундамент для развития социализма. Немаловажная роль в этом отводилась Сибири и в частности Омску. В одном из решений Омской областной плановой комиссии, разрабатывавшей проект реконструкции промышленных предприятий города, отмечалось: «Омск, находясь, с одной стороны, в самом центре сельскохозяйственного района и наибольшего сбыта сельскохозяйственных машин, а с другой стороны – на водном бассейне Иртыша и Оми и, кроме того, посередине встречных путей УКК (УКК – Урало-Кузнецкий комплекс), т. е. металла и топлива, имеет твердые экономические обоснования для развития в нем сельскохозяйственного машиностроения». Действовавшие в Омске предприятия этого профиля – Сибзавод и «Красный пахарь» (бывший завод С. Х. Рандрупа) – были включены в единую производственную систему. Сибзавод выпускал запасные части для сельскохозяйственных машин. В 1929 г. он вступил с новыми изделиями – полусложной молотилкой и приводом к ней, веялкой «Тавричанка» и сортировкой «Клейтон». «Красный пахарь» в те годы был единственным в Сибири заводом почвообрабатывающих орудий. Имевший двадцатипятилетнюю производственную практику завод должен был стать основной базой для снабжения плугами и боронами крестьян Сибири и районов Казахстана. Проводившаяся коллективизация сельского хозяйства повлияла на ассортимент продукции – конные плуги и бороны заменялись на прицепные тракторные, начали выпускаться культиваторы.

Снабжение края и прилегающих районов колесным транспортом вызвало необходимость постройки в Сибири специального обзостроительного завода. Было принято решение о строительстве такого предприятия в Омске. 2 мая 1929 г. состоялась его закладка. Сначала предусматривался выпуск только ходов (ход – ось с колесами, весь низ, кроме кузова), но затем в план включили новую продукцию – прицепные тракторные тележки и кузова для ходов, предполагалось наладить производство сложных молотилок и литейных изделий для всего Сибсельмаша (завод им. Коминтерна, «Красный пахарь», Сибзавод были объединены в трест «Сибсельмаш»). С 1 января 1933 г. Сибзавод был выделен из этой системы и передан тресту «Автозапчасть» – позднее «Глававтотрактородеталь»).

Завод, который получил имя Коминтерна, был пущен в эксплуатацию 22 января 1931 г. «Первый по Сибири и второй по СССР», – писали о нем в газетах. За время

строительства мощность завода была увеличена в два раза – с 24 до 50 тыс. ходов в год. Начинали работу 400 чел., а к концу года их было уже 1 500. Для омской промышленности заводы Сибсельмаша являлись самым важным участком. На второй городской партийной конференции в отчетном докладе отмечалось: «...горкому пришлось, иногда, может быть, в ущерб другим участкам работы, сосредоточить все свое внимание на заводах Сибсельмаша, на оказание им помощи». В этот период трест не справлялся с планом, медленными темпами шло освоение новой продукции. Вопросы о его работе рассматривались на бюро горкома партии, различных хозяйтивах. На заводы треста посылались бригады опытных рабочих с других предприятий города, проводилась реконструкция предприятий. На «Красном пахаре» были построены сборочно-механический и кузнечный цехи, дважды расширялся литейный. На Сибзаводе ввели в строй инструментальный, ремонтный, тракторный цехи.

Руководители предприятий объясняли невыполнение планов низкой квалификацией рабочих, слабой подготовкой инженерно-технических кадров. С расширением производства рост количества рабочих осуществлялся за счет выходцев из деревень, не имевших «не только рабочей психологии, но и достаточного представления о заводской работе». Огромной была и текучесть кадров. На Сибсельмаше, например, в августе 1932 г. был принят 141 чел., уволено же 146. Большинство рабочих были тесно связаны со своим хозяйством, и с началом полевых работ они увольнялись.

Все предприятия Омска вынуждены были разрабатывать программы повышения квалификации рабочих на различных курсах, технических совещаниях, в ячейках технических обществ. На заводах открывались отделения общества «Техника – массам». В кружках для рабочих организовывали теоретическую учебу, опытные рабочие демонстрировали практические приемы работы. «Ликвидировать техническую неграмотность среди рабочих» – эта фраза стала лозунгом дня. Чтобы сократить текучесть кадров, рабочих обеспечивали общежитием. Работавшим сверхурочно выдавали пайки, ударники получали обеды по низким ценам. Так, на Сибсельмаше первое блюдо для специалистов стоило 50 коп., для рабочих – 41, ударники же платили за него 31 коп. На предприятиях начали организовывать различного рода соревнования. В 1929 г. в Омске пытались распространить почин токаря Сибзавода Е. Алексеева: он вызвал на соревнование директора и главного инженера, призвав их снизить расходы на управ-



ленческий аппарат, шире внедрять в производство изобретения. Судьями выбрали общезаводскую производственную комиссию и техническое совещание. Но широкого распространения эта инициатива не получила.

Памятным для Омска стал 1930 г. Тогда горисполком официально заявил о полной ликвидации в городе безработицы, в это же время предприятия начали переход на семичасовой рабочий день. Ставилась задача по изысканию новых источников рабочей силы, принятию мер по усилению «отходничества» крестьян из сельской местности. Горисполком объяснял: «Пришлось стать на путь перераспределения рабочей силы между отдельными отраслями, массовой подготовки новых кадров рабочих».

В годы первой пятилетки заводы Сибсельмаша называли заводами «экспериментального порядка». На торжественном заседании горсовета 7 декабря 1929 г. директор завода «Красный пахарь», выступая с рапортом, держал в руках новый диск – деталь трехлемешного плуга. Раньше такие плуги ввозились из-за границы. Каждый год завод осваивал новую продукцию – тринадцатидисковый тракторный плуг, «чистодающую» молотилку и др.

1 мая 1932 г. колонну демонстрантов Сибсельмаша сопровождал первый изготовленный заводчанами трактор-пропашник, предназначенный для обработки хлопковых

культур. Немного позднее начали выпуск четырехлемешного тракторного плуга. «Выпуск этого нового вида продукции освобождает Советский Союз от импортной зависимости. Сельмаш делает то, что ввозилось из-за границы», – рапортовал завод.

В 1932 г. три предприятия сельскохозяйственного машиностроения Омска выработали почти столько продукции (97 %), сколько в 1914 г. выпустили 215 заводов и фабрик города.

Получили дальнейшее развитие и другие отрасли промышленности Омска. «Всесоюзным смешанным акционерным обществом “Хлебстрой” в 1929 г. начато строительство мельничного комбината Куломзина “Союзхлеб” мощностью: размол – 24 000, отгрузка – 60 000, хранение – 1 000 000, прием – 60 000 пудов в сутки. К корпусу мельницы с западной стороны было пристроено выбойное отделение, а с восточной – зерновые закрома, построили элеватор, четырехэтажный мучной склад, водопровод. <...> Одновременно по берегам Иртыша возводились пристанские совхозные элеваторы, из которых зерно баржами должно было доставляться в Омск и перегружаться на железную дорогу в объеме 12 млн пудов в 1930 г. и до 25 млн пудов в 1932 г.» (Кировский округ: прошлое, настоящее, будущее : историко-хронологический обзор. Омск, 2008. С. 60).



Кировск-Омский элеватор (бывший куломзинский). Фотография 1940-х гг. из фондов ГУИСА.

В декабре 1930 г. в Куломзино (будущий Кировский район) вступил в строй один из крупнейших в Западной Сибири элеваторов



Всего было затрачено 5 888 тыс. руб., 90 % вложений было направлено на реконструкцию Кировской госмельницы. К концу первой пятилетки бывшая паровая мельница Колокольникова превратилась в крупнейший в стране мелькомбинат.

Реконструкции подверглись и другие омские предприятия. К середине 1930 г. почти закончил переоборудование шубно-овчинный завод. Он был полностью электрифицирован, с хлебной откваски шкур перешел на серную кислоту. На заводе начали внедрять женский труд. Первая женская бригада была организована из жен и дочерей рабочих предприятия.

В 1932 г. на заводе «Красный пахарь» поставили конвейеры для передачи деталей из цеха в цех, появился инженер-электросварщик.

В первые годы пятилетки на пустыре южнее пивоваренного завода им. Валдека Юргенсона развернулось строительство мощного мясокомбината. В 1931 г. первая его очередь вступила в строй. Все процессы убойного и разделочного цехов были механизированы. В следующем году на предприятии работало 407 рабочих, а его валовая продукция стоила 9 838,3 тыс. руб.

Из-за сокращения рынков сбыта под угрозой остановки оказался дрожжевой завод. В целях предотвращения этого провели реконструкцию производства, приобрели новое, импортное оборудование. Коллектив завода выступил с резкой критикой решения Сибкрайсовнархоза, ограничившего районы сбыта омских дрожжей. «Между капитальными затратами и производительностью завода имеется недопустимый разрыв в сторону сокращения производства вопреки элементарным законам экономики производственного характера», – утверждало руководство Омского дрожжевого завода. По оборудованию и качеству продукции завод занимал третье место в РСФСР.

30 и 31 декабря 1932 г. по городу прошли массовые слеты с повесткой «Политические и хозяйственные итоги первой пятилетки и задачи второй пятилетки», а 1 января 1933 г. был объявлен «Днем ударника» – «Днем мобилизации сил для победоносной борьбы за план второй пятилетки». Вечером в клубах и красных уголках состоялись торжественные вечера, на которых премировали лучших работников.

На начало второй пятилетки (1933 г.) в Омске существовало 95 предприятий. В среднем на каждое приходилось 107,9 рабочих (без железной дороги и ТЭЦ). В середине 1930-х гг. к основным промышленным предприятиям города относились заводы Сибсельмаша, им. Л. М. Кагановича (Сибзавод), обувная и суконная фабрики, кожзавод и овчинно-шубный, лесозавод, мясо- и хлебокомбинаты.

В ноябре 1933 г. в Омске была открыта самая мощная в СССР биофабрика, которая должна была обслужи-

вать все свиноводческие колхозы и совхозы Урала, Сибири и Дальнего Востока противочумной сывороткой. Шло строительство элеватора в Кировске, мясохладобойни. Началась реконструкция завода им. Я. Э. Рудзутака в крупнейший паровозовагоноремонтный завод. В 1935 г. промышленность местного значения, подведомственная горсовету, была объединена городским промкомбинатом. В его состав вошли музыкальная и швейная фабрики, химзавод, штемпельно-граверная мастерская. Численность рабочих в Омске к концу 1930-х гг. увеличилась почти на 40 % и составляла 36 тыс. чел. (менее 20 % от численности населения города в 1939 г.).

Каждое предприятие испытывало трудности на многих участках работы, пытались реконструировать производство. Обувная фабрика, выпускающая обувь из кожи, имела достаточно большой план – 395 тыс. пар в год, но из-за отсутствия сырья часто простаивала. В 1933 г. в новое здание по ул. Октябрьской переехала суконная фабрика, получив новое оборудование – 40 ткацких универсальных станков. План фабрика выполняла, но по качеству и ассортименту отставала от многих подобных предприятий. Выпускавшееся сукно было тяжелым, грубым, имело неприглядную окраску. Лишь в 1938 г. фабрика освоила выпуск 14 разновидностей драпа, 18 – шевиота, шести – костюмного трико, которые были не хуже продукции московских фабрик.

Рост промышленных предприятий, усиление их мощности приводили к увеличению потребления электроэнергии, единственным источником которой была Омская ТЭЦ, вырабатывавшая в 1931 г. 6 770 кВт/час. После установки нового турбогенератора она стала вырабатывать 16 тыс. кВт/час. Но острота проблемы электроснабжения не была снята.

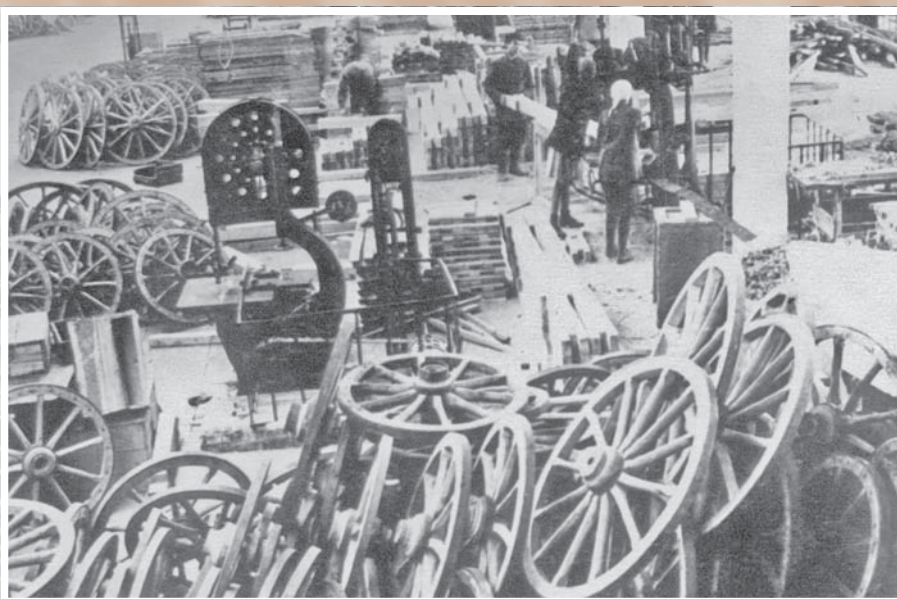
В годы первых пятилеток Омск продолжает оставаться важнейшим в Сибири железнодорожным узлом, будучи не только пунктом пропуска транзитных маршрутов, но и местом формирования поездов западного и восточного направлений. Значение Омского железнодорожного узла возросло с введением в строй Урало-Кузнецкого комбината, основанного на кооперировании уральской руды и кузнецкого угля. Однако же ни пропускная способность Омского узла, ни его технические возможности не удовлетворяли возросшие потребности народного хозяйства сибирского региона. Капитальные вложения в Омскую железную дорогу в период второй пятилетки составили 560 549 тыс. руб. Был дан в эксплуатацию второй железнодорожный мост через Иртыш (20 сентября 1935 г.), построена механизированная станция Сортировочная, что вдвое ускорило переработку грузов и формирование поездов. На станциях Московка и Омск-пассажирская в 1936 г. вводятся первые устройства автоматической блокировки, механико-электрическая централизация стрелок и сигналов.



На судоремонтном заводе им. И. В. Сталина. 1939.
Судоремонтный завод был создан в 1936 г.
на базе Омского затона



Сборка плуга на заводе «Красный пахарь» треста «Сибсельмаш». 1929.
Бывший завод С. Х. Рандрупа.
Во второй половине XX в.
предприятие называлось Омским
агрегатным заводом им. В. В. Куйбышева,
сейчас это ОАО «Акционерная
компания «Омскагрегат»»



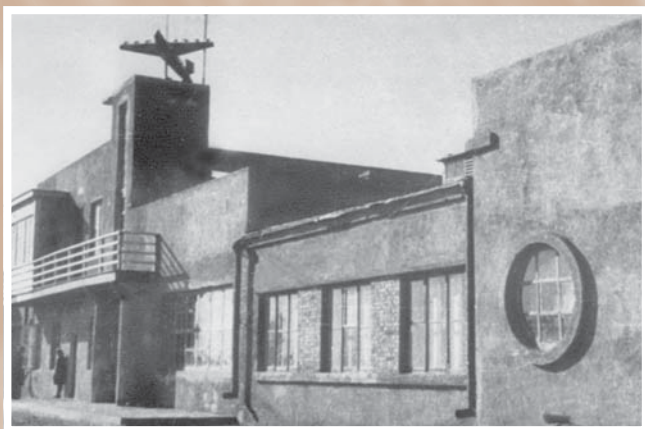
Цех по изготовлению ходов для колесного
транспорта обозостроительного
завода им. Коминтерна. 1934.
После Великой Отечественной войны
на месте этого завода был создан электро-
механический завод им. К. Маркса.
Сейчас – ОАО «ПО «Сатурн»»



Заграничный паровоз серии КС, работавший на Омской железной дороге. 1930-е



Пристань в устье Оми. 1920–1930-е



Здание Омского аэропорта. 1931

Фотографии из фондов ГУИСА

В 1936–1937 гг. на Омской железной дороге появились мощные паровозы с конденсацией пара, предназначенные для вождения товарных составов. В 1937 г. была принята в эксплуатацию первая очередь окружной железной дороги протяженностью 26 км. Грузооборот Омского участка дороги возрос более чем в три раза.

Заметную роль в развитии транспортных связей города играл Иртыш. В начале мая 1931 г. Наркомат водного транспорта выделил из системы Западно-Сибирского государственного пароходства самостоятельное Иртышское речное пароходство, в границы эксплуатационной деятельности которого входил Иртыш от государственной границы с Китаем до устья, а также участок Оби.

Новому пароходству передали часть флота бывшего объединенного Западно-Сибирского пароходства и расположенные на территории бассейна промышленные предприятия – пристани, затоны, судоремонтные мастерские и т. д. Для развития Иртышского пароходства правительство страны ассигновало крупные капиталовложения. Уже первый пятилетний план стал началом постоянного роста уровня механизации на речном транспорте. Обширная программа преобразований охватывала и пристани, так как, чтобы ускорить оборачиваемость судов, нужно было совершенствовать и береговое хозяйство.

В это время на Омской пристани появились электрокары с грузоподъемностью в 1,5 т. В Обь-Иртышском бассейне механизированная обработка грузов стала впервые применяться именно в Омске: в годы индустриализации были получены устройства с рельсами, по которым от судна на грузовую площадку с помощью канатов перемещались тележки с грузом; позднее – стационарные пластинчатые транспортеры («штеры»). Строится механизированный комплекс с пятью транспортными лентами, и часть грузов стала перерабатываться с помощью механизмов. Был построен механизированный амбар для перевалки зерна из судов в железнодорожные вагоны; на пассажирском участке пристани появились первые три аккумуляторных электро-тележки.

В 1931 г. по решению Наркомата водного транспорта разрозненные причалы стали объединяться в единую структуру в составе госпароходства. Таким образом, железнодорожная пристань вошла в состав Омской пристани. Ремонтная база при железнодорожной пристани, как самая крупная на Омском рейде, стала главной в порту.

В годы первых пятилеток происходит становление и авиапредприятия Омска. В мае 1928 г. была выровнена аэродромная площадка. А 24 июля этого года в Омске приземлился самолет, выполнявший первый почтовый рейс, и командованием почтового отряда было принято решение о том, что в городе на Иртыше будет базовый аэродром. В начале мая 1929 г. в Омский аэропорт для постоянного базирования прибыло пять самолетов «Фоккер Ц-4»;



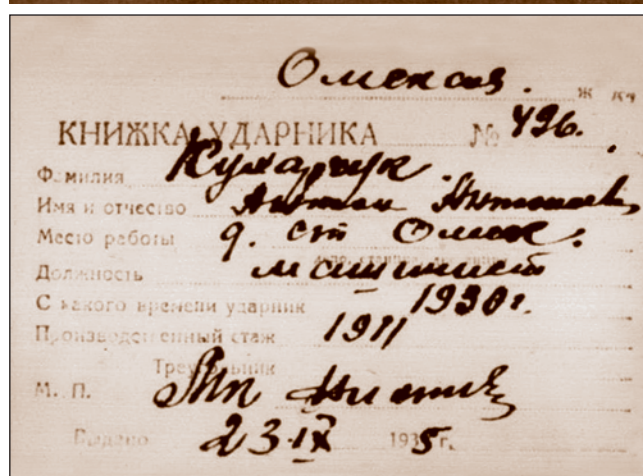
17 мая 1929 г. с прибытием двух самолетов начала работу Омская аэростанция Западно-Сибирского управления воздушных сообщений; 24 июля в Омске приземлился самолет, выполнявший первый ночной рейс. В 1931–1932 гг. аэропорт стал принимать самолеты П-5 и АНТ-9, К-5 и По-2. С 15 мая 1931 г. открылось воздушное сообщение по маршруту Москва – Новосибирск с посадкой в Омске, полет на трехмоторных комфортабельных АНТ-9 до Омска длился 14 часов, а от Омска до Новосибирска – три. В этом же году омские летчики летали на Салехард – в Обдорск. В 1932 г. открылась первая местная авиалиния Омск – Большеречье, Тара. В 1933 г. Омский аэропорт включили «в обслуживание зимнего пассажирского и почтового грузового движения».

На развитие средств связи в Омске в годы первых пятилеток серьезное влияние оказало создание (вновь в 1934 г.) Омской области, в которой теперь насчитывалось 716 почтовых отделений. В 1935 г. были телефонизированы все областные учреждения, протянута телефонная линия до Любино, позже дошла очередь и до других районов. Всего было построено 413 км телеграфно-телефонных линий в городе и сельской местности. В 1936 г. телеграф получил двигатель и генератор, возросло количество буквопечатающих аппаратов. В 1939 г. была установлена круглосуточная телеграфная связь с районами области.

Многое делалось для улучшения почтового обслуживания областного центра. В 1937 г. рядом с железнодорожным вокзалом построили новое просторное здание, считавшееся тогда образцовым, куда переехал прижелезнодорожный почтамт. К концу второй пятилетки была закончена надстройка третьего этажа здания городского отдела связи, введены в строй сортировочный почтамт, телефонная станция на 1 200 номеров и первый жилой дом для специалистов отрасли по ул. Герцена. Увеличивался автопарк областного управления связи, почтовые грузы стали доставляться и самолетом, но лошади продолжали использоваться на доставке. В 1935 г. письменная корреспонденция, проходившая через Омскую почту, а также шедшая транзитом, составляла 16,688 млн ед. (к 1940 г. – 43 млн). К началу войны в Омске на 10 757 чел. населения, а в области – на 2 234 чел. приходилось одно отделение связи, что являлось одним из лучших показателей в Российской Федерации.

В 1935 г. на областном съезде начальников окружных, районных и самостоятельных предприятий связи, кузовных совещаниях администраторов связи, совещаниях трудовых работников почт и электросвязи «разбирались вопросы стахановского движения» и было отмечено, что в системе почты и электросвязи работают 480 передовиков производства, заслуживающих звания стахановца.

Число стахановцев в городе быстро увеличивалось. Руководство движением взяли на себя партийные орга-



Удостоверение ударника железнодорожного транспорта СССР, машиниста депо станции Омск А. А. Кухарчука. 1935.
Из фондов ГУИСА

низации. С его развитием напрямую связывали успешное выполнение производственных заданий; ставилась задача «всеми способами содействовать более широкому распространению первых стахановских побед, родившихся на предприятиях города Омска». От рабочих коллективов требовали роста числа стахановцев. И они его обеспечивали всеми правдами и неправдами.

15 ноября 1935 г. открылся общегородской слет стахановцев промышленности и транспорта. Выступали зачинатели движения в Омске, области, было принято обращение ко всем рабочим и инженерно-техническим работникам «всю массу рабочих подтянуть в кратчайший срок к уровню, достигнутому передовиками».

К концу декабря 1935 г. на всех крупных предприятиях существовали стахановские бригады, проводились стахановские смены, дни, декадни. Среди омских стахановцев особенно громко звучали имена железнодорожников – Леонида Иовлева, Антона Кухарчука, Ивана Горбатюка, водивших тяжеловесные составы. Летом эти товарные поезда весили 1 800 т – и это считалось пределом. Зимой



в морозы им делали скидку на 10–25 %. Как писали в официальных документах и прессе, «омские машинисты решили поломать эту теорию предела». «Было морозное декабрьское утро – 40° холода, – сообщала читателям “Омская правда”. – Иовлев получил приказ о снижении нормы веса состава на 15 %. Но Леонид решил сделать подарок Первому областному совещанию стахановцев промышленности и транспорта. Из Омска в Татарку он привел поезд в 2 150 т на 26 минут ранее срока». С трибуны этого совещания он заявил: «В зимних условиях я буду водить составы весом не ниже 2 тыс. т, а летом готов перейти и на 3 тыс. т. Когда горишь огнем энтузиазма, то и мороз не чувствуешь».

Уже через два месяца не менее ста машинистов водили такие поезда, побив рекорд Иовлева. В Омском депо была создана стахановская колонна из десяти паровозов им. наркома А. М. Кагановича. К каждому машинисту прикрепили преподавателя для подготовки к поступлению в техникумы и институты. Всесоюзный рекорд вождения тяжеловесных составов поставил Иван Горбатюк, проведя состав в 5 235 т. А 20 декабря 1935 г. начальник Омской железной дороги особым приказом отменил все ограничения весовых норм составов по температурным условиям.

С инициативой создания стахановских километров выступили путейцы Омской железной дороги. В своем обращении они писали: «У нас появились уже стахановские километры. На этих километрах нет ни снега, ни льда; каждая шпала, каждое крепление – чистые, прочные, хорошо и крепко прилаженные. Ни одного перекоса, ни одного отступления от шаблона... Поезда идут без толчков, плавно, как по асфальту». На дороге шло соревнование за стахановские отделения, околотки, дистанции, станции. Каждый день поступали рапорты о новых достижениях и успехах. Смена в составе диспетчера Никитина и стрелочницы Неудахиной 1 января 1936 г. план погрузки выполнила на 320 %. Автоматчик Омского вагонного участка Левашевич 1 апреля 1936 г. установил Всесоюзный рекорд, выполнив норму на 6 747 %. За стахановский труд 45 чел. были награждены знаком «Почетный железнодорожник», 210 – знаком «Ударник сталинского призыва». Леониду Иовлеву вручили орден Ленина, слесарю железнодорожного депо И. С. Осипову, уже имевшему звание Героя труда, – орден Трудового Красного Знамени.

Страна ждала рекордов. Из техники и людей выжимали все, что можно. К концу 1936 г. около половины всех работающих на предприятиях Омска считались стахановцами. В тот период их любили называть «революционерами производства». На «Красном пахаре» таковыми считали С. С. Губина, В. Ф. Жарких. Губин, делясь опытом, отмечал, что он дома продумал все движения на рабочем месте, после чего работу перестроил по-другому, организовал поочередный выход на работу по одному рабочему из бри-

гады за 30–40 минут до начала смены, чтобы заблаговременно разжечь печь. Это дало возможность всем приступать к работе сразу же по выходе на смену. А об обрубщике Жарких «Омская правда» писала: «Весь его рабочий день уплотнен. Не в привычках т. Жарких часто ходить курить и сидеть без дела. Проверку инструмента и его исправность т. Жарких производит до начала работы. Заканчивает работу только после гудка». На заводе «Красный пахарь» к концу декабря 1935 г. насчитывалось около 400 стахановцев; 27 декабря прошли первые стахановские смены с выполнением нормы на 175–194 %. Здесь в каждом цехе разработали план по техучебе рабочих. На всех предприятиях применялась практика перевода отличников техучебы, постоянно перевыполнявших производственные задания, на руководящие должности.

Стахановским предприятием решили сделать руководители Омскую суконную фабрику. Начало этому движению положила секретчица аппаратного цеха П. В. Чистилина, перейдя на обслуживание двух машин вместо одной. Другие последователи сестер Виноградовых переходили на две-три машины. На фабрике была создана специальная комиссия из инженерно-технических работников «по углублению и расширению стахановско-виноградовских методов работы».

На Сибзаводе первые стахановцы появились, как и в Омском депо, 15 октября 1935 г., через два месяца их было уже полторы сотни, 20 из них давали 300–400 % нормы, большинство же – 150–200 %. Для помощи передовикам производства весь инструмент затачивали централизованно. На заводе решено было образцово поставить резцовое хозяйство. Особое внимание было обращено на ремонт станков стахановцев, укреплены ремонтные бригады. Приемы работы изучались инженерно-техническими работниками, которые прикреплялись к каждой группе стахановцев. В обеденный перерыв в цехах проводили показ передовой работы с техническими консультациями. В феврале 1936 г. нормы по заводу выполнялись в среднем на 145,7 %. Это давало заводу право претендовать на звание стахановского.

Овладение новой техникой, подготовка высококвалифицированных кадров объявлялись важнейшими задачами второй пятилетки. По приказу наркома Г. К. Орджоникидзе все рабочие из числа 255 основных профессий были обязаны пройти техминимум и сдать государственный технический экзамен. Для этого открывали кружки и курсы техминимума, технические школы, где рабочие учились без отрыва от производства, курсы мастеров социалистического труда с отрывом на пять-шесть месяцев. Инженеров и техников направляли в Новосибирский институт повышения квалификации инженерно-технических работников. Опыт стахановцев обобщался, разрабатывались специальные лекции, которые печатались в многотиражке,



передавались по радио. Повышение квалификации работников было для предприятий необходимостью. Так, на суконной фабрике 55 % всего состава рабочих были малограмотными, 5 % – абсолютно неграмотными. И это была типичная картина для предприятий омской промышленности.

С апреля 1936 г. в Омске начали вводиться увеличенные нормы труда. За ту же плату рабочий должен был работать больше. С 15 мая на заводе им. В. В. Куйбышева повысили нормы на 36 % – с учетом производительности стахановцев. Всего на заводе были пересмотрены 1 533 нормы с ожидаемой экономией в 199 тыс. руб. Суконная фабрика в июне 1936 г. утвердила нормы, более высокие, чем на других фабриках страны. На отраслевой конференции в Москве летом 1936 г. скорости чесальных аппаратов омской фабрики были признаны самыми высокими.

Перед рабочими коллективами ставились нереальные задачи – всем быть стахановцами. И предприятия отчитывались о достигнутом. Но правда и вымысел шагали рука об руку. Не было единого определения, кого считать стахановцем. На одних предприятиях к ним относили тех, кто выполнял норму на 120 %, на других – на 150 % и т. д. Бывало, что проверки вскрывали фиктивные рекорды, созданные лишь на бумаге. Так, в затоне в выполнение плана стахановцами на 800–1 000 % включалась продукция, выполненная рабочими в сверхурочное время, когда смена доходила до 12–16 часов. А расчет выполненной нормы шел без учета перерасхода рабочего времени.

Серьезным тормозом в развитии стахановского движения был медленный перевод на прогрессивную сдельную оплату труда. Но стахановцев старались поддержать и морально, и материально. Им выписывали газеты, технические журналы. Популярными мерами стали раздача бесплатных обедов, билетов в цирк, театр, кино, дополнительные отпуска, путевки в санаторий. Ударникам труда бесплатно ремонтировали квартиры, выращивали для них в горшках цветы, устанавливали радиоточки. В 1937 г. лучших омских авиаторов наградили гитарой и «определением на шинель».

Н. Я. Чуднов, прошедший на Омском агрегатном заводе (тогда это был завод «Красный пахарь») с 1928 г. путь от грузчика до начальника цеха, вспоминал: «В 1930 г. выдали нам в порядке поощрения верблюжьих лыжные костюмы, лыжи тоже выдали». Электромонтера этого же завода Д. В. Черницына в 1932 г. как ударника премировали месячными «научными командировками» – на завод Октябрьской революции в Одессу и на завод сельхозмашиностроения в Подмосковье. Знакомясь с работой других предприятий, омичи старались перенимать лучшее и применять его на своем заводе. Дмитрий Васильевич «подсмотрел» на заводе Октябрьской революции метод обработки пазух подшипников на токарном станке и конструкцию электровоза на мостовом кране. Следуя привезенному опыту, на «Красном пахаре» заменили систему рубильников на



Стахановец М. С. Прядкин. 1935. Из фондов ГУИСа.

15 октября 1935 г. три токаря Омского железнодорожного депо, В. Спицин, М. Прядкин и В. Пестов, выполнили за смену 260 % нормы

заводских станках: вместо вертикального включения установили более удобное горизонтальное.

Увеличение норм выработки, высокопроизводительный труд многим предприятиям позволили рапортовать о досрочном выполнении планов. Благоприятно на развитие омской промышленности повлияло создание 7 декабря 1934 г. Омской области. Помимо централизованных кредитов на строительство предприятий союзного и республиканского подчинения, стали выделяться средства на реконструкцию и расширение промышленности областного значения – из областного бюджета. За 1935–1938 гг. в промышленность было вложено 108,6 млн руб. Наибольшие средства – в машиностроение и пищевую промышленность. Продолжалась реконструкция производства на заводе им. В. В. Куйбышева – были перестроены кузнечный, ремонтный и инструментальный цехи, пущен в эксплуатацию новый малярно-сборочный цех. 1 мая 1935 г. в клубе Сибсельмаша («Металлист») торжественно отмечали тридцатилетие этого завода; 65 старейших и лучших работников были премированы научными командировками, путевками на южные курорты, фотоаппаратами, велосипедами, пальто, костюмами и деньгами. На следующий день для ударников был организован концерт и товарищеский обед. На заводе им. Коминтерна ввели в строй единственный в области цех фасонного стального литья (8 тыс. т в год), заканчивали цех ширпотреба для выпуска мебели.

Органы статистики, подводя итоги пятилетия развития области, называли цифры по многим предприятиям города. За это время почти полной реконструкции подвергся Сибзавод, капиталовложения в него составили



6 310 тыс. руб. Полностью был переоборудован ведущий механический цех – оснащен высокопроизводительными автоматами и полуавтоматами, пущены в эксплуатацию чугунолитейный и специализировавшийся на обработке чугунных отливок второй механический цехи. В ноябре 1936 г. приказом наркома водного транспорта Омский затон был реорганизован в крупный судоремонтный завод.

Обновлялся ассортимент продукции. Так, на заводе им. Коминтерна, выпускавшем ранее только крестовые ходы и безрессорные тракторные тележки, с 1937 г. начали выпуск четырехтонных рессорных повозок на пневматическом ходу. В 1939 г. на заводе им. В. В. Куйбышева сняли с производства выпускавшиеся в 1935–1937 гг. трех- и четырехкорпусные плуги американского типа и ввели пятикорпусные на европейской раме.

В пищевой промышленности большое внимание обращалось на предприятия по переработке зерна, молочных продуктов, переработке мяса. Во второй пятилетке появились новые предприятия легкой и пищевая промышленность города – были построены молочный, комбикормовый, рыбокопильные заводы, ряд хлебозаводов. На Омском мясокомбинате осуществлялась механизация забоя скота, выстроена холодильная установка. На предприятиях мукомольной промышленности (Кировский мелькомбинат, мельзавод «Коммунар») заменялось оборудование мельниц для перехода на высококачественный помол, упорядочивалось складское хозяйство.

Многие омские предприятия имели свой жилой фонд, так называемые рабочие городки. На их территории открывались школы, детские ясли. На Сибсельмаше 6 500 кв. м жилого фонда занимали рабочие, 3 539 кв. м – специалисты. У Сибзавода было три дома – 1 385 кв. м, на этой жилплощади размещались инженерно-технические работники и старейшие рабочие – ударники. Также Сибзавод начал строительство нового пятиэтажного дома на 100 квартир. Большинство же рабочих жили в домах жилищных арендных кооперативных товариществ и частных.

В этот период на предприятиях началась раздача земли в индивидуальное пользование под огороды. В 1935 г. по Омску насчитывалось 24 692 «посевщика» с 2 316,78 гектара земли. Первым омским предприятием, занявшимся данным вопросом, стал паровозовагоноремонтный завод им. Я. Э. Рудзутака (4 002 «посевщика» из 5 158 рабочих завода, 410 гектаров). За ним последовали заводы Сибсельмаша, суконная фабрика. На дрожжевом и других заводах практиковалась покупка дров для рабочих, оплата пребывания их детей в яслях и садах, выдача денежных компенсаций на покупку теплой одежды для детей школьного возраста. На дрожжевом заводе даже оплачивали обучение молодежи игре на гитаре, мандолине, балалайке. Многие предприятия пытались таким образом материально поддержать своих рабочих.

Как правило, промышленные предприятия были сосредоточены в областном центре. Обком ВКП (б) признавал, что Омская область по промышленному развитию остается одной из отсталых областей страны. Однако местом для строительства ряда новых предприятий опять-таки был выбран Омск. В 1936 г. был заложен автосборочный завод с предполагаемой годовой мощностью в 15 тыс. грузовых и 15 тыс. легковых машин. Экономический совет при Совете народных комиссаров СССР 16 марта 1938 г. принял постановление о строительстве в Омске шинного завода, тогда же на одной из окраин города были заложены производственные корпуса.

В конце июня 1936 г., в преддверии годовщины трудового рекорда Алексея Стаханова, на предприятиях Омска проходил День рекорда. Рабочие коллективы отчитывались о перевыполнении норм. Но с 1937 г. количество стахановцев в Омске начало снижаться, большинство предприятий не выполняли план. Так, на заводе им. Коминтерна на 1 января 1940 г. план не выполнял 431 чел. Одну из основных причин этого явления нашли в саботаже. Стали искать виновников. Ряд фактов вскрыли на паровозовагоноремонтном заводе, в Омском депо. Обвинения были предъявлены некоторым руководителям. На заводе им. В. В. Куйбышева был исключен из партии и уволен секретарь парткома, на судоремонтном заводе снят с работы директор как не возглавивший стахановское движение, а также «за консерватизм и рутинерство».

В 1937 г. промышленный сектор облплана докладывал: «Из плана капиталовложений на вторую пятилетку... большая часть объектов промышленного строительства осталась неосуществленной...» (не было начато строительство запланированных объектов – речпорта, мощной радиостанции, судоверфи, пяти из семи запланированных предприятий пищевой промышленности, трикотажного, хлопчатобумажного, льняного и целлюлозно-бумажного комбинатов, стеклозавода и др.).

В строительстве, промышленности наблюдался большой недостаток специалистов и квалифицированных рабочих. На пленуме горсовета 4–5 октября 1939 г. говорилось о том, что назначение многих агрегатов, поступавших на производство на строительстве второго элеватора в Кировском районе, вообще неизвестно специалистам; поэтому механизмы используются на 10–15 %.

И тем не менее на пленуме были отмечены «неплохие» итоги второй пятилетки. Валовая продукция по сравнению с первой пятилеткой выросла на 112,5 млн руб., грузооборот на железной дороге увеличился в 2,2 раза, в паровозостроении – на 59 %, выпуск продукции местной промышленности – втрое. Начато строительство шинного завода и завода № 166, а также кордной фабрики.

На третью пятилетку намечалось строительство ряда новых предприятий, но начавшаяся война не позволила реализовать многое из запланированного.