

МУНИЦИПАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ
БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА г. ТОМСКА
МБ «СИБИРСКАЯ»

ИСТОРИЯ СИБИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Дайджест краеведческой информации

Томск-2005

Составители: Нагаева З. Б., Озерова Е. Ю.

История сибирского транспорта: дайджест краеведческой информации / Муниципальная информационная библиотечная система ; сост. : З. Б. Нагаева, Е. Ю. Озерова.- Томск: [б. и.], 2005. - 86 с.

В настоящем дайджесте представлены сведения об истории развития сибирского транспорта: о парходах, поездах, самолетах и о городском транспорте.

Дайджест рекомендуется учащимся, студентам, а также широкому кругу читателей, интересующихся данной темой.

СОДЕРЖАНИЕ

СУДОХОДСТВО	5
МАГИСТРАЛЬ	16
ИЗВОЗ	46
АВТОМОБИЛИ	53
ТРАМВАЙ	63
ТРОЛЛЕЙБУС	69
АВИАЦИЯ	77
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	85

Уважаемые читатели!

Предлагаем вашему вниманию дайджест «История сибирского транспорта», который представляет собой, подобранные по одной теме тексты разных авторов. Точки зрения авторов, при рассмотрении данной темы, не всегда совпадают. Каждый фрагмент, извлеченный из текста, сопровождается ссылкой на описание документа в целом.

Человеческая цивилизация всегда существовала в ритме движения и скорости. Как только человек стал человеком, у него возникла потребность в транспорте, из пешехода он превратился в пассажира. Животные, и в первую очередь лошадь, века и тысячелетия исправно служили человеку надежным и удобным транспортным средством.

Однако человечество развивалось. Образовывались города и государства, росли объемы торговли и масштабы промышленности. И все это требовало от транспорта – дальше, быстрее, надежнее, комфортнее! «Одна лошадиная сила» в повозке уже не устраивала...

В настоящем дайджесте представлены сведения об истории развития сибирского транспорта: о пароходах, поездах, самолетах и о городском транспорте. Использовался материал из томских периодических изданий и книг.

Дайджест рекомендуется учащимся, студентам, а также широкому кругу читателей, интересующихся данной темой.

СУДОХОДСТВО

О сколь много трепетных надежд связывали с рекою томичи, измученные гиблым бездорожьем!

Где-то далеко существовали железные дороги, конки, трамваи. А здесь, вдали от метрополии, символом технического прогресса на транспорте стал пароход. Высокие прокопченные трубы. Развевающийся на вольном речном ветру разноцветный флаг. Большие гребные колеса. Мощь! Красота! Скорость!..

Наступление весны означало всегда установление нормального транспортного сообщения. Ну, а летом полноводные реки бороздили целые флотилии судов. Пароходы, катера, баркасы, лодки, баржи - все это, едва сойдет лед, дружно пускалось в плавание по мутным водам Томи, доставляя немало хлопот пристанционному надзирателю.

В Томске существовало крупное Управление округа путей сообщения, возглавлял которое статский советник Николай Попов.

Дважды в неделю меж Томском, Барнаулом и Бийском выполняли «правильные рейсы» частные пароходы Мельниковой и Ельдештейна. По рекам Восточной Сибири ходили пароходы томских купцов Гадалова, Сибирикова и Черепанова.

С Тюменью губернский наш центр связывало движение многих пароходов:

- «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли»;

- Богословского горного округа;

- акционерного общества «Ермак»;

- судовладельцев Трапезникова, Корнилова и Плотникова.

Комфортабельные пароходы двух компаний ходили до Тюмени и обратно раз в неделю строго по расписанию. Другие суда расписания не придерживались, курсируя как Бог на душу положит.

Для справки: расстояние между Томском и Тюменью по воде — 2 173 версты. Обычная плата за проезд в каюте 1-го класса была 15 рублей. У Трапезникова «элитные» места стоили

18 рублей, на пароходах Курбатова брали по 22 рубля. Пассажиры 2-го класса, как правило, путешествовали за червонец. Дорога до Тобольска, 1 770 верст, стоила чуть меньше - 11 рублей по высшему разряду. За каждый пуд багажа взималось 60 копеек.

На 1899 год в губернии имелось 18 судоходных предприятий со средним годовым оборотом в 108 тысяч рублей.

В Томском округе вне конкуренции был Евграф Жернаков, в Нарыме господствовал на реке Константин Прянишников. А вот список пассажирских судов, которые совершали «правильные рейсы» по рекам Западной Сибири сотню лет назад:

- 7 пароходов Горного округа;
- 7 судов товарищества «Ширков и компания»;
- 7 пароходов торгового дома «Плотников и сыновья»;
- 16 пароходов товарищества «Курбатов и Игнатов»;
- 11 пассажирских судов Корникова;
- 4 парохода товарищества «Гадалов и Жернаков»;
- 2 парохода братьев Калмановых и 2 парохода купца

Соснина.

В общем, считая собственность мелких судовладельцев и суда ведомства путей сообщения, получалось 32 парохода. Но на самом деле было их куда больше: по другим данным, численность судов всего сибирского речного флота превышала тогда 100 единиц.

Несколькими пароходами владел золотопромышленник Иван Игнатович Некрасов. Самый красивый его пароход «Николай» первым на Оби получил электрическое освещение. Именно на нем в 1891 году добирался до Омска наследник престола Николай Александрович, возвращаясь из кругосветного путешествия. А почти двадцатью годами раньше, летом 1873 года, на пароходе «Рейтер» совершил переход из Томска в Тюмень великий князь Алексей Александрович. Владелец судна Курбатов мгновенно поднял престиж своего предприятия.

Первый пароход, прибывший в Томск, именовался созвучно сему знаменательному факту - «Основа». Говорят, на самом деле пароход, который построил и спустил тогда на воду тюменский купец Наум Тюфин, получил название «Основатель». Но когда украшали надписью пароходное колесо, немного не рассчитали места.

Впрочем, купец Никита Мясников, покупая 50-сильную «Основу», тревожился больше соображениями коммерческими: как скоро окупит себя это крупное по тем временам пассажирское судно. Добившись десятилетней привилегии на плавание по рекам Западной Сибири, коммерческий советник Мясников в навигацию 1844 года и совершил первый исторический рейс из Тюмени в Томск.

Проплавав несколько лет, купец передал «Основу» другому коммерсанту, надворному советнику Альфонсу Поклевскому-Козелло. Тот, в свою очередь, объединившись с купцом Шведовым, владельцем 30-сильного парохода «Взор», создал первую частную пароходную компанию. Но удача не сопутствовала их начинанию. Будучи технически немощным, «Взор» мало ходил по рекам, а «Основа» совершала за лето между двумя губернскими центрами один-единственный рейс. Так что, просуществовав до 1853 года, компания распалась.

Вместо нее родилась новая. Учредили ее четыре богатых томских купца - Хаминов, Кондинский, Марьин и Тецков, будущий городской голова. Не мелочась, выписали из Бельгии крупный 100-сильный пароход, назвав его «Ермак». Проплавав по Оби и Томи два года, бельгийский красавец пропорол днище и пошел напрямик ко дну. Купцы понесли большие убытки, а судовладение молва окрестила невыгодным вложением капитала. Это был серьезный удар по кошельку. Компания смогла возродиться лишь в 1858 году, когда в нее вступил Поклевский-Козелло с двумя пароходами - доброй старой «Основой» и новеньким 80-сильным «Иртышом». Возникла фирма «Польза», - спустя время ее переименовали в «Опыт».

Потом единоправным владельцем фирмы стал купец Хаминов. У фирмы возник конкурент - компания «Дружба».

Известный купец Рязанов, став судовладельцем, получил 10-летнюю привилегию на плавание между Тобольском и Березовым. С 1861 года началось пароходное движение по Иртышу и Туре...

Так, несмотря на «кораблекрушения», судоходство мало-помалу получало развитие.

По Оби к тому сроку курсировало 12 пароходов. В навигацию 1880 года их было уже 36, а спустя три года число судов перевалило за полсотни. В основном, пароходы перевозили различные товары, «возиться» с пассажирами считалось обременительно и не очень выгодно. Что вовсе не означало пренебрежительного отношения к пассажирам вообще.

В конце XIX века началось бурное строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. И хотя владельцы судов из-за дешевизны водного транспорта без заказов не оставались, «расцвет судоходства столкнулся с серьезным препятствием». Железная дорога благодаря быстрому сообщению грузов, даже не беря во внимание объемы грузоперевозок, способна была приносить - и приносила! - куда большую выгоду. Появление ее встряхнуло всю экономику державы.

И все же паровой флот не умер. Многих по-прежнему привлекали пассажирские перевозки по рекам.

Когда-то в Томской губернии существовал речной канал длиннее Суэцкого. Благодаря ему в конце XIX столетия томичи соединили две крупнейшие сибирские реки — Обь и Енисей. По тем временам то было сложное сооружение, состоящее из целого каскада шлюзов. Шириной и протяженностью канал действительно мог соперничать со 160-километровым Суэцким.

На том сходство и кончалось. Томский канал сооружали мучительно долго, около десяти лет - в глухой тайге и в условиях, с точки зрения инженерной науки совершенно немислимых. Да и участь у него оказалась откровенно незавидная. К тому времени, когда канал, наконец, ввели в эксплуатацию, развернулись работы по строительству грандиозной железнодорожной Сибирской магистрали, которая

перечеркнула экономическое значение Обь-Енисейского канала...

Судоходство//Юшковский, В.Д. Эскиз сюжета: 40 этюдов о 400-летнем Томске. Томск, 2003. С. 76-84.

Полтора века назад, в навигацию 1844 года, в Томск прибыл первый пароход. Построил его тюменский купец Наум Тюфин, и имя приготовил подходящее - «Основатель», но монах, писавший это слово на колесном кружале, не рассчитал размер надписи и сумел вместить только первые шесть букв. Так вместо «Основателя» вошла в историю сибирского судоходства «Основа».

Корпус парохода был деревянный, рулевая рубка отсутствовала, и штурвал в виде громадного колеса размещался прямо на палубе. Высокая труба, мачта, большие гребные колеса по бортам - вот, пожалуй, все, что бросалось в глаза с первого взгляда. Но главное, что и делало пароход пароходом, было внутри - два котла и паровая машина.

Скорость судна не превышала скорости пешехода, но не надо забывать, что был это все-таки самый первый пароход в Сибири.

Тюфин специально ездил в Нижний Новгород знакомиться с новым для того времени пароходным делом, потратил немало сил и средств, прежде чем весной 1838 года в Туринской слободе близ Тюмени могла осуществиться его мечта в виде реальной и вполне действующей «Основы».

Ах, что с того, что судно обладало плохой устойчивостью! Крен то на правый борт, то на левый устраняли с помощью груженной тачки, перекатывая ее по палубе от борта к борту, а во избежание опрокидывания к гребным колесам приделывали бревна-поплавки. Конечно, далеко ходить с такими данными было рискованно, но после ряда реконструкции расширились и горизонты. Уже в 1843 году «Основа» делает рейс в Тобольск, на следующий год идет из Тюмени а Томск, и почти на десять лет связывает себя с этим маршрутом. Увы, всего один рейс в

навигацию, были случаи, и вмерзала в лед, не дойдя до пункта назначения...

В начале 60-х годов, после очередного капитального ремонта, пароход получил новое имя - «Заря», а в 70-е был вторично переименован и стал называться «Работник».

Вот так, подобно младенцу, не умеющему ходить, начинала свою биографию «Основа», а позже стала вполне приличным буксирным пароходом. Но самое главное, строительство ее действительно стало основой для создания могучего парового флота Сибири. Если в 1854 году насчитывалось всего три парохода, то в 1895-м количество их перевалило за сотню.

«Товарищество Курбатова и Игнатова» возникло в начале 70-х годов прошлого века в результате слияния двух могучих фирм: Тюменского судоремонтно-судостроительного завода (владелец Игнатов И.И.) и Волжско-Камского пароходства Курбатова У.С. (наследника Колчина И.С.).

Интересно спустя сто лет изучать расписание движения пароходов «Курбатова и Игнатова». Из этого документа мы узнаем, что комфортабельные пароходы отправлялись из Тюмени в Томск каждое воскресенье, и уже в среду следующей недели прибывали в Томск. Каюты в холодное время отапливались паром, господам пассажирам предлагались «кушанья и напитки по таксе», они же обеспечивались в пути газетами и журналами...

Командовал пароходом «Рейтерн» могучий бородатый мужчина, звали его Федор Афиногенович Трейеров. В Сибирь он прибыл из Ярославля уже опытным волжским капитаном, для работы в только что созданное пароходство «Курбатова и Игнатова».

Об опыте его свидетельствует факт, зафиксированный каллиграфическим почерком в старинной изящной записной книжке (и свинцовый карандашик сохранился): «Великий Князь Алексей Александрович прошел на пароходе «Рейтерн» (капитан Тренеров) из Томска в Тюмень с 26 июня по 4 июля

1873. Переход сделан чрезвычайно скоро, удобно и благополучно».

Пароходы «Курбатова и Игнатова» обслуживали в основном маршрут Тюмень - Томск - Семипалатинск.

Майданюк, Э. Судоходство на Томи//Сибирская старина. 1994. №7. С.36-38

Первые наиболее устойчивые перевозки грузов, а затем и попутных пассажиров в Обь-Иртышском бассейне стали осуществляться по рекам Тоболу и Туре по направлению к Тюмени. Ежегодный грузооборот по этим рекам составлял до 80 процентов всего количества перевозимых в Обь - Иртышском бассейне грузов. Так, в 1888 году по рекам Туре и Тоболу было перевезено около 105 тысяч тонн из 124 тысяч тонн всех грузов Обь-Иртышского бассейна, а через 5 лет, в 1893 году, эти цифры соответственно составили уже 215 и 250 тысяч тонн. Причем основным перевалочным пунктом оставалась Тюмень. В Тюмень же свозились различные продукты и товары со всех концов Сибири и даже Дальнего Востока. Это: чай, пушнина, сало, овчины, кедровый орех, частично золото и другие.

Главной магистралью грузопотока в бассейне являлась линия Тюмень-Томск. Через Томск ввозилось и вывозилось в конце 80-х годов XIX века до 48 тысяч тонн самых разнообразных товаров. Кроме того, из различных мест Томской губернии ежегодно пароходами отправляли в Европейскую Россию и на Урал от 96 до 144 тысяч тонн различного сырья.

Постепенно Обь - иртышские купцы-пароходчики стали успешно конкурировать с традиционными гужевыми перевозками. Так, если из Тюмени в Томск в 1859 году было отправлено по воде 8,2 тысячи тонн различных грузов, а в обратном направлении - 3,9 тысячи тонн, то гужевым транспортом соответственно было доставлено 5,9 и 7,1 тысячи тонн. А к началу 90-х годов это соотношение возросло почти в 1,3 раза как на линии до Томска, так и в обратные рейсы.

Также растет объем перевозок по Оби в районе от устья реки Томи до Барнаула, который продолжал быстро заселяться с развитием здесь хлебопашества. Росли перевозки и по Иртышу.

Немаловажную роль играли и грузоперевозки западносибирских купцов по Оби и ее притокам с юга на север и в районы верховой Иртыша. Так, еще в 1861 году пароход «Тайга» по реке Северная Сосьва добрался до Ляпина, а пароход «Победа» поднялся за грузом соли до Павлодара. В 1862-63 годах действовала небольшая «Обдорско -Тобольская компания». В 1862 году тюменский купец Н. Тюфин на своем пароходе с двумя груженными баржами достиг Семипалатинска.

Все это вело к росту количества пароходов. Так, в 1865 году в бассейне Оби и ее притоков было 19 пароходов, в 1875 году - 32, в 1883-м - 50, в 1889-м - более 60 пароходов. Неуклонно нарастал и сам процесс судостроения. Так, в 1861-1870 годах было построено 15 пароходов, в 1871-1880 гг. - 17, в 1881-1890-м - 34. При этом происходил не только численный рост судов, улучшалось их качество: мощность, скорость хода, грузоподъемность.

Большинство судов в Обь – Иртышском бассейне строилось за счет частных капиталов - отдельных купцов промышленников или пароходных компаний (товариществ). Так, в 1893 году эксплуатировалось 105 пароходов, а в 1895-м уже 120. При этом из 120 пароходов в руках частных компаний и владельцев находилось 102 парохода и лишь 18 пароходов принадлежало различным казенным учреждениям, таким, как Томский округ путей сообщения или Управления по постройке Западно-Сибирской и Среднесибирской железных дорог.

Происходивший в 90-е годы прошлого столетия быстрый рост числа пароходов во многом объяснялся той высокой прибылью, которую получали обские пароходоладельцы. Даже по официальным, т.е. безусловно, заниженным данным, средняя прибыль в 1892 году на речном транспорте была равна 12,6 процента. В это же время в торговле хлебом она составляла 7,89 процента, а в торговле вином - 9,29 процента.

Наибольший вес среди судовладельцев Обь - Иртышского бассейна составляли купцы и промышленники из Тюмени: И. И. Игнатов, А. К. Трапезников, Э. Р. Вардроппер; Тобольска: М. Д. Плотников, И. Н. Корнилов, Ф. В. Корнилова; Томска: В. Е. Едельштейн, И. Л. Фуксман; Барнаула: Е. И. Мельникова; Бийска: А. Ф. Морозов, Е. Г. Морозова; Колывани: Е. А. Жернаков и другие.

По числу имеющихся судов в ведущей группе судовладельцев в 90-х годах XIX века в Обь - Иртышском бассейне находились: «Товарищество Курбатова - Игнатова» - 15 пароходов, «Корнилова наследницы» - 11, Торговый дом «Плотников и сыновья», «Товарищество Богословских горных заводов», «Товарищество П. Ширков и К^о» - по 9, «Товарищество А. Гадалов и Е. Жернаков» - 5 пароходов и др. Правда, в 1894 году П. Т. Ширков разорился, и его имущество было приобретено Торговым домом «А. Трапезников и К^о».

Для получения максимальной прибыли, поддержания высоких тарифов на перевозимые грузы и пассажиров, четыре пароходные фирмы - «Пароходство Курбатова-Игнатова», А. Трапезникова, бийской купчихи 1-й гильдии Е.Г.Морозовой и Торговый дом «М.Плотников и сыновья» объединились в новое акционерное товарищество - «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли», получившее популярное наименование «Товарпар», которому принадлежало 30 пароходов с двигателями в 2855 л.с. и большой несамоходный флот, пристани, пакгаузы, судоверфи и т.д. Это произошло в период с 1895 по 1899 год.

Однако начало этого процесса относится к более раннему времени. Так, еще в 1846-1853 годах в районе Тюмени функционировало «Пароходство А. Ф. Поклевского-Козеллоти К^о». В 1865 году - «Комиссионерство сибирского буксирного пароходства». В 1869-70 годах уже действовала более крупная пароходная компания - «Товарищество Колчина и Игнатова», которое владело 17 из 21 парохода, плававших тогда в Обь - Иртышском бассейне.

Позже, в феврале 1912 года произошло еще одно, более мощное объединение. Три пароходства: «Товарпар», «Русскит» и Торговый дом «И. Н. Корнилова наследники» и представители 5 крупнейших банков образовали «Консорциум» для объединения трех фирм в единый синдикат пароходных предприятий. Новое предприятие было названо также «Товарпаром». Это объединение в том же 1912 году подписало несколько соглашений с теми из крупных пароходств, которые, не вступив в «Товарпар», продолжали работать самостоятельно (пароходства Богословских заводов, М. Д. Плотникова, Е. И. Мельниковой), об установлении повышенных фрахтов в качестве единых по всему бассейну.

Так возникла мощная монополия трестовского типа, в которой произошло сращивание банковских и пароходных капиталов.

Немалые доходы давали и перевозки пассажиров. Видимо, поэтому купчиха 2-й гильдии из Барнаула Евдокия Ивановна Мельникова в 1892 году построила на заводе Пирсона-Гуллета в Тюмени небольшой пароход «Кормилец» (200 л.с.), предназначенный исключительно для перевозки пассажиров. До этого все пароходы возили грузы и лишь попутно пассажиров. Таким образом, «Обское пароходство Е. И. Мельниковой» стало зачинателем пассажирских перевозок в бассейне Оби.

Через два года ее примеру последовал томский купец 2-й гильдии В. Е. Едельштейн, построив на том же заводе пассажирский пароход «Любимец». А в 1899 году начал плавать еще один двухэтажный пароход Едельштейна - «Евгений», сделанный по американскому образцу с роскошной отделкой салона и столовых.

Началась конкуренция. Богатая и предприимчивая Мельникова выпустила за два года в начале XX столетия в навигацию семь крупных прекрасно отделанных пароходов американского типа. Шесть пароходов к 1912 году построил Торговый дом «М. Плотников и сыновья». Но было много и мелких владельцев. Так, в 90-е годы в Обь - Иртышском бассейне 22 человека имели по одному пароходу.

Особенностью обских пароходств в конце 80-х и начале 90-х годов XIX века было то, что в Сибири еще не закончился процесс четкого отделения торгового капитала от промышленного. Поэтому наиболее активно на речном транспорте работали фирмы, которые выполняли как торговые, так и промышленные, транспортные и комиссионные функции. Таким было, Например, «Буксиро - пассажирское и легко-пассажирское пароходство по рекам Западной Сибири», принадлежащее Торговому дому «М. Плотников и сыновья», который занимался оптовой торговлей хлебом, рыбой, орехами, консервами, а также и перевозками собственным флотом. Фирма «А. Трапезников и К"» не только осуществляла срочные рейсы между Томском и Тюменью, но и строила пароходы и баржи, а также вела добычу золота и торговала ценными сортами пушнины.

Купец же 1-й гильдии из Колывани Евграф Жернаков не только широко занимался торговлей в Томске, Новониколаевске и Барнауле, но и был владельцем собственного большого пароходства. Да и дед одного из соавторов, Метелкин Яков Адрианович, будучи одним из основателей русско-французского акционерного общества «Уральские медеплавильные заводы», вложил средства в «Пароходство Богословского горнозаводского округа», пароходы которого плавали по Иртышу, Оби и пристани которого находились и в Новониколаевске, и ниже устья Томи.

В погоне за прибылью частные судовладельцы и пароходные компании нещадно эксплуатировали судовые команды и бригады грузчиков, работающих в портах; они увеличивали рабочий день, Платили низкие ставки, не заботились об условиях труда, не вводили механизацию трудоемких процессов. При плохой конъюнктуре пароходства чаще всего прибегали к двум проверенным методам. Или снижали зарплату (например, Мельникова снизила ее в 1910 году на 30 процентов), или увольняли служащих и рабочих до следующей навигации (так поступили Фуксман и Кудряшов в том же 1910 году).

Частыми были аварии и гибель не только самих судов, но и находившихся на них речников и пассажиров. В 1883 году, например, произошел взрыв на буксире «Ермак». Ко дну пошли не только груз и само судно, но и многие члены команды и пассажиры.

А 9 сентября 1895 года у парохода Трапезникова «Дельфин» с 200 пассажирами на борту в 10 верстах от с. Александровского на Оби, оторвавшимся шатуном паровой машины в трех местах пробило днище. Он затонул в течение 15 минут. К счастью, капитан не растерялся и успел пересадить пассажиров на шедшую с ними баржу. Подошедшие через сутки пароходы «Казанец» Курбатова и «Кормилец» Мельниковой доставили пассажиров в Томск.

30 августа 1900 года в Барнауле произошел взрыв парового котла на пароходе «Евгений», принадлежавшем томскому купцу В. Е. Едельштейну. Погибли 43 человека, в том числе и владелец судна.

Около Бердска затонул пароход «Воронцов», близ Новониколаевска пошел ко дну пароход «Дедушка», а около Уртама - «Братья Мельниковы». Около с. Дубровина был сильно поврежден пароход «Гуллет».

Полученный горький опыт с авариями судов в Обь - Иртышском бассейне, кажется, не был учтен в практике работы более поздних судовладельцев. К сожалению, аварии на речном транспорте случались и в более поздние годы и не изжиты даже в наше «просвещенное» время.

Таковы некоторые факты из истории развития пароходства в Западной Сибири, свидетельствующие о том, что капиталы и предприимчивость сыграли заметную и прогрессивную роль в становлении парового судоходства в Обь - Иртышском бассейне.

Метелкин, А. Купечество и развитие пароходства в Сибири//Сибирская старина. 1998. №13. С. 32-34

МАГИСТРАЛЬ

Первые предложения о сооружении рельсового пути в Сибири появились еще в 30-е годы XIX века, однако широко

«железнодорожный вопрос» стал дискутироваться только после поражения России в Крымской войне, когда стала очевидной необходимость улучшения и расширения транспортной сети

В мае 1857 года появилась серия заметок, в которых предлагалось построить дорогу от Перми через Верхотурье, Туринск, Тобольск до Томска. Уже простое перечисление этих пунктов показывает, что неизвестный автор считал перемещение торговых центров с севера на юг, происшедшее на рубеже XVIII — XIX вв., исторической случайностью

Точка зрения томских предпринимателей была выражена журналистом и общественным деятелем В. И. Вагиным. Он предложил несколько вариантов направления магистрали от Москвы до Томска. Наиболее «выгодным» ему представлялся путь через Уфу, Троицк, Шадринск, Омск, поскольку тот пролегал бы через самые земледельческие районы Сибири и горнорудный Урал.

Выдвигался в 50-е годы XIX века и ряд других, более локальных планов железнодорожного строительства. Но все они не были подкреплены практическими изысканиями и техническими расчетами, зачастую носили лишь полемический характер, поэтому не имели какой-либо практической ценности.

Мало чем отличались тогда и проекты иностранных предпринимателей.

В том же году поступило предложение американца Коллинса – о постройке магистрали от Иркутска до Читы. Для сооружения линии, которую предполагалось назвать «Амурской компанейской железной дорогой», тот рассчитывал собрать капитал в 40 млн. рублей среди сибирских купцов, выпустив акции по цене 100 руб. Но, ознакомившись с данным планом, К. В. Чевкин увидел в нем много слабых мест. По его мнению, предложение Коллинса заключало в себе «...только общую мысль о сооружении железнодорожного пути без данных, по которым можно было бы судить о местности, где предполагается проложить путь, о способах устройства дороги и средствах, обеспечивающих ее существование».

Такая же осмотрительность была проявлена при обсуждении проекта, предложенного в 1858 году английскими подданными Моррисоном, Горном и Слейгом. Они изъявили желание образовать акционерную компанию на иностранных владельцев капитала для устройства железной дороги от Нижнего Новгорода до Татарского залива «для сообщения Европы с Китаем, Индией и Америкой». Не требуя от правительства гарантий, Слейг и К^о ставили условием предоставление им исключительного права пользования дорогой в течение 90 лет, уступку земель, необходимых для устройства станций и двух морских портов и т. д. Взамен они брали на себя обязательство построить за 6 лет после проведения необходимых изысканий всю магистраль.

К. В. Чевкин основательно рассмотрел проект и выявил полное незнание ее составителями условий постройки дороги в Сибири, обнаружил ошибки в вычислении расстояний, размерах фрахта за перевозку грузов и т. п. Подводя итог своему анализу, он отметил, что в проекте заметно «сильное увеличение мечтательными расчетами и желание захватить дозволение на устройство железной дороги». В результате Слейгу и К^о было сообщено, что устройство железной дороги в Сибири не входит в цели правительства и поэтому их предложение не может быть принято.

Подобная формулировка отказа была недалеко от истины. Строительство железных дорог в России шло тогда медленными темпами. С 1834 по 1864 гг. их было построено всего на 3549 верст. Сооружались они в значительной мере за счет привлечения иностранного капитала. Рельсы и другое необходимое оборудование закупались в основном за границей, что требовало огромных финансовых затрат. В такой ситуации прокладка на восточной окраине страны сколько-нибудь значительной магистрали в то время было экономически нереальным делом.

Ситуация стала меняться с конца 70-х годов. В 1878 году вступила в эксплуатацию Уральская горнозаводская железная дорога, а в 1883 году — начато сооружение Екатеринбург -

Тюменской линии. С продвижением железнодорожной сети к границам Сибири с новой, остротой стал обсуждаться вопрос о ее продолжении далее на восток. К этому времени, мало кто из оппонентов: отрицал значение и необходимость сквозного сибирского рельсового пути. Не вызывало сомнения и то, что затраты казны на ее строительство должны быть возможно - малыми и возможно производительными.

Споры не утихали по-прежнему лишь по поводу предполагаемого направления трассы и способов сооружения железной дороги. Немало сторонников все еще имела теория водно-рельсового пути. В наиболее обобщенном виде ее защищал инженер Островский.

В 1880 году он заступил с предложением, в котором проводил идею того, что для упрочения экономики Сибири необходимо в первую очередь улучшить ее внутренние пути сообщения и только тогда дополнить их путями транзита по ту сторону Урала. Решение подобной задачи Островский видел в скорейшем проведении трех дорог: Томско-Тобольской — для соединения Камы и Иртыша, Томско-Красноярской—для соединения Оби с Енисеем, Омско-Барнаульской — для соединения Иртыша с Обью с продолжением ее на Бийск.

В верноподданнейших отчетах генерал-губернатора Восточной Сибири А. Г. Игнатьева и приамурского генерал-губернатора А. И. Корфа за 1886 г. также говорилось о важности улучшения внутри сибирских путей сообщения. Первый доказывал крайнюю необходимость в сооружении железной, дороги от Иркутска до Томска, второй — от Байкала до Сретенска. По замыслу авторов, эти линии должны были соединить западносибирское судоходство с восточносибирским.

Причем А. Н. Корф считал, что с подобной задачей справятся и узкоколейные дороги. Но большинство инженеров-путейцев, общественных деятелей и публицистов не разделяли подобного оптимизма. Они считали, «что наиболее целесообразный во всех отношениях тип будущей сибирской дороги — ширококолейный. При всех различиях проектов те сводились в целом к двум вариантам трассы; «южному» (через

Оренбург, Акмолинск, Бийск, Минусинск, Иркутск и далее на восток) и «северному» — по линии существовавшего тогда Сибирского тракта.

Проведенные изыскания показали целесообразность проведения дороги через Курган, Омск, Мариинск, Красноярск, Иркутск, Читу. Главная линия в конечном итоге все же миновала по природно-экономическим причинам Тобольск, Томск и Енисейск, но в целом прошла по традиционному сибирскому торговому пути, то есть маршруту, предложенному «северянами». Так разрешился вопрос о проведении Транссибирской магистрали, который более тридцати лет занимал собой внимание общественных кругов.

Почему-то бытует мнение, что эту крупнейшую в мире дорогу общей протяженностью около 8 тыс. верст строили исключительно русские рабочие. Допускается двойная ошибка. Во-первых, кроме русских, здесь трудились украинцы с Полтавщины и Черниговщины, белорусы, поляки и литовцы из Виленской и Витебской губерний, казанские татары, казахи из Акмолинской и Семипалатинской губерний, забайкальские буряты и представители многих других национальностей.

Упрощенным будет и утверждение, что линию сооружали лишь «россияне». Чем дальше на восток уходила магистраль, тем труднее было найти необходимое количество отечественных рабочих. В этой связи правительство вынуждено было отступить от своих первоначальных планов и разрешить наем иностранных рабочих как в Европе, так и в Азии.

На строительство Средне-Сибирского (р. Обь—Иркутск) и Забайкальского (ст. Мысовая—Сретенск) участков было приглашено, например, 450 немецких и итальянских камнетесов. Незнакомые с местными природными условиями и навыками труда, они выполняли работу менее качественно, чем российские каменщики, а получали за одинаковый труд почти в 2,7 раза больше последних. «Преимущество итальянцев над русскими, — говорилось в одном отчете, — заключается только в большей непрерывности их; труда, в меньшем числе

праздничных дней и меньшем употреблении спиртных напитков, мешающих, по временам, правильно работать».

Вскоре подрядчики отказались от услуг западноевропейских специалистов, предпочитая им более выгодный труд азиатских строителей. Это были крестьяне, из Китая и Кореи, стремившиеся на «чугунку» в поисках заработка. Китайские и корейские рабочие трудились преимущественно на постройке Забайкальского участка, где их численность в отдельные годы колебалась от двух до восьми тысяч человек.

В целом же на строительстве всей магистрали от Челябинска до Владивостока летом 1897 г. было занято до 57,1 тыс. чел., из них сибиряков насчитывалось 16,1 тыс. (28,2 процента), а вместе со ссыльными разных категорий — 20,3 тыс. (35,6 процента всего числа строителей). Иностранцев подданных было 15,7 тыс. (27,4 процента). Остальные 21,2 тыс. чел. (40 процентов) составляли рабочие, законтрактованные в губерниях европейской России.

Заметную роль в постройке дороги сыграли каторжане. Чаще всего их ставили на самые тяжелые земляные, скальные работы и лесоповал. По официальным данным, за весь период строительства линии здесь было занято 9 тыс. арестантов.

Широко практиковался и труд солдат. Это были военнослужащие из гарнизонов, близко расположенных к магистрали, а также воины железнодорожных батальонов, специально сформированных из квалифицированных рабочих европейской России. В целом на различных участках в разные годы находилось от 2,5 до 3,8 тыс. солдат. Их, как правило, направляли непосредственно на стройку для формирования работ.

Состав строителей магистрали, как видим, был весьма неоднородным. Разные причины приводили сюда: солдаты и арестанты, по существу, не имели выбора и работали по принуждению, вольнонаемных же строителей привлекали высокие заработки.

Коновалов, П. Старым восточным трактом//Народная трибуна.1991. №83.

Существует версия, согласно которой отцом-основателем Транссибирской магистрали стал последний российский император.

Появилось такое мнение после коронации Николая II - из самых верноподданнических побуждений. Писали, что лишь после посещения Сибири наследником престола во время знаменитого его кругосветного путешествия давний проект воплотился, наконец, в жизнь.

Да, последний российский самодержец, будучи наследником, стоял во главе Комиссии по строительству магистрали. Но сооружение ее началось задолго до того - волею государя Александра III. Хотя продвигалось дело крайне медленно. Проект, суливший бесспорные выгоды, требовал и баснословных вложений. Постепенно, набирая силу, «обуржуазиваясь», государство прибирало к рукам частные железнодорожные линии в европейской части страны. Торговля золотом давала казне такие капиталы, что проект развития путей сообщения на гигантских просторах страны становился реальным.

Монаршее правительство задумало «второе покорение» Сибири - экономическое, мечтало о фантастических богатствах далекого края. Цель оправдывала солидные средства. Только первый этап магистрали от Челябинска до Оби длиной в 1 328 верст, подсчитали, обошелся казне в неслыханную сумму - около 120 миллионов рублей. Общая же протяженность Транссиба составляла 7112 верст, потому весь путь решили разбить на семь равновеликих участков...

Дорогу до Омска проектировал путейский инженер Николай Георгиевич Михайловский, известный более как талантливый писатель «демократической волны», автор известных произведений, писавший под псевдонимом Гарин-Михайловский. А работы по строительству Западно-Сибирского отрезка магистрали возглавил его однофамилец инженер Константин Яковлевич Михайловский.

В июле 1892 года начались изыскания этого 1 329-верстного пути от Челябинска до села Кривошеково (ставшего

станцией Ново-Николаевск). Строительство велось три года, и уже 1 сентября 1895 года по трассе открыто было движение составов...

В 1887 году начались изыскания пути от Томска до Иркутска. Томичи заранее радовались прогрессу, и в мыслях не допуская, что великолепные «Афины» могут обойти стороной. Проводил изыскания на этом участке талантливый путеец статский советник Николай Павлович Меженинов, назначенный начальником работ по сооружению Средне-Сибирской железной дороги.

Знаменитый инженер происходил из дворянской семьи. Получив образование на физико-математическом факультете Московского университета, решил посвятить себя железным дорогам, для чего окончил курс Института путей сообщения и в звании инженер-поручика отправился на службу в одну из дальних дистанций округа. Строил дорогу на Киев, проводил изыскания «стального пути» до Минска. Инспектировал строительство других железных дорог. Ему мы обязаны магистралями от Самары до Оренбурга и от Харькова до Николаева.

К тому времени, когда Николай Меженинов получил назначение на должность руководителя Средне-Сибирской железной трассы, он обладал богатейшим тридцатилетним опытом. Гигантское это «звено» великой магистрали делилось на два участка: Обь-Красноярский участок длиной в 711 верст; путь от Красноярска до Иркутска длиной в 1 004 версты. Стоимость первого участка составляла 36 миллионов рублей (из расчета 50 168 рублей за одну версту). Второй выходил чуть не вдвое дороже - 64 миллиона рублей (63 тысячи за каждую «железную» версту). Рельсовый путь, вспоминал Николай Павлович, «пролегал в непроходимой тайге, на огромной малонаселенной территории, где было множество рек и болот, где почти отсутствовала промышленность и не хватало рабочих рук».

Тем не менее, удача сопутствовала благому делу. «Приходится изумляться той почти сказочной быстроте, с какой

при самых неблагоприятных условиях ведется сооружение Средне-Сибирской дороги», - отмечали современники. Особенность работ заключалась и в том, что впервые они велись исключительно из отечественных материалов и только силами русских инженеров.

Чем дальше на восток, тем стремительнее росла стоимость версты на этом трудном и дальнем участке великой трассы. Тем не менее, без магистрали, все понимали, не обойтись. Изыскания Меженинова показали, что пролагать иркутскую дорогу разумнее через Томск. В объяснительной записке Меженинова говорилось: «Томск, как центр сибирской промышленности и торговли, будет и должен быть центром железнодорожной линии...»

Лишь выводы эти получили известность, в Томск стали прибывать рабочие, надеясь подрядиться на хорошо оплачиваемое строительство...

Между тем правительственная комиссия, созданная для решения путейных проблем, еще не пришла к единому мнению. Сооружение требовало больших денег — суммы повергали государственных мужей в изумление. Дерзко замахнувшись на великий проект, они, словно одумавшись, умерили пыл инженеров, призывая к экономии. С таким напутствием повторное исследование «среднего» маршрута пути велели провести статс-секретарю Управления казенной железной дороги действительному статскому советнику Константину Михайловскому.

Летом 1891 года исследования завершились. Обосновывая сокращение затрат, Михайловский полагал возможным проведение трассы, минуя купеческий университетский Томск.

Но и томичи умели считать. Линия Каинск - Мариинск, прочерченная Михайловским, занимала 610 верст, а если пустить дорогу севернее, она удлинялась на 20 верст - зато отпадала потребность в строительстве 70-верстной ветки. Так что расходы не только не увеличивались, а сокращались!

Предложенный путь «пролегал по малонаселенной местности», а томский вариант трассы совпадал с Сибирским

почтовым трактом, у которого легко было получить продовольствие и рабочие руки.

Имелись другие резоны. Потребность в строительстве моста через Томь, например, «уравновешивалась» необходимостью сооружения других мостов. Но главное, велико было значение самого Томска, чтобы его могли так запросто «обделить» магистралью. Местные заводы поставляли продукцию на ярмарки не хуже других крупных городов. Томичи продавали много разнообразных товаров. Валовой оборот промышленных и торговых заведений города и его округа в 1886 году составлял 9,2 миллиона рублей. Через два года возрос до 10,3 миллиона рублей. Еще через два года лишь доля города, не считая округа, увеличилась до 13 миллионов рублей.

Немногие города в России могли похвастать такими темпами роста экономики. Но официальная статистика не учитывала многие факторы и «нюансы». Если брать их во внимание, получалось, что город населением в 45 тысяч человек имел товарооборот в 35 миллионов рублей! Только недвижимость оценивалась в губернском центре на 3,5 миллиона. Ежемесячно город платил государству налог в размере 49,3 тысяч рублей. Через Томск проезжали переселенцы. В каждую навигацию сюда, в Томскую пересыльную тюрьму, доставляли тысячи арестантов. Да кроме того, нельзя было миновать Томск, отправляя на Восток новобранцев. А каждый год их проезжало порядка 10 тысяч человек.

«В качестве промышленного, административного пункта в ряду населенных местностей Сибири первое место, бесспорно, принадлежит Томску», — напоминали томичи. «Из главнейшего города Сибири Томск может превратиться в захолустный городок».

Они убеждали: строить дорогу в обход нет никакой нужды. Но правительственные учреждения оставляли призывы без внимания. В июне 1891 года приняли решение строить магистраль, минуя Томск.

Резоны, которые приводило Министерство путей сообщения, не выдерживали критики. Доводы чиновников, убивавшие последние надежды томичей, «укладывались» в десять пунктов. Основными же были такие:

1) дорога от Каинска до Томска, около 500 верст, представляет «одно глубокое болото»;

2) реки Обь и Томь пришлось бы пересекать «в крайне неудобных и широких местах»;

3) путь на линии пролегал бы по местности, испещренной оврагами;

4) «линия железной дороги удлинялась бы на 86 верст, а перерасход средств составил бы 4 миллиона рублей, тогда как ветка стоит 2 миллиона»;

5) удлинение пути потребовало бы «бесполезного пробега всех транзитных грузов»;

6) «Томск не имеет самостоятельного торгового центра, а является лишь административным центром»;

7) «подвоз грузов с Алтая будет ближе и удобнее, если линия железной дороги пройдет южнее».

По каждому из десяти пунктов имелись серьезные возражения, основанные на точных расчетах. «Предвзятый, необоснованный взгляд» противоречит интересам государства, - взывали томичи.

«Точка зрения, построенная на неверных сведениях» будет дорого стоить, — убеждали они. «Ошибка эта может иметь роковое значение в исторической жизни томичей... Она является большой несправедливостью по отношению к Томску, который служил на протяжении трех веков промышленным и культурным центром всей Западной Сибири, - писали обиженные несправедливостью жители.

В тот же день, когда сведения об «ошибке» дошли до города, 21 июля 1891 года, дума образовала комиссию из одиннадцати гласных (Тюменцев, Жилль, Маткевич, Покровский, Картамышев, Родюков и другие) под председательством купца Дмитриева, поручив пробивать

«особое мнение» в столице. Ехать в Петербург согласился городской голова Петр Михайлов.

На сентябрьском заседании думы решили провести собственные изыскания. Чтобы доказать правоту, городская управа снарядила свою экспедицию, отправив в командировку двух чиновников - Серебренникова и Кривцова. В скором времени вместе с картой маршрута получили обстоятельную их записку (сей труд был оценен в 300 рублей).

Таким образом, томичи получили возможность сравнить три варианта изыскания: маршрут Михайловского, Меженинова и Серебренникова. Самым предвзятым им показался, естественно, первый, дающий обоснование кратчайшего пути на Восток.

Пока разгорались страсти, в Томск прибыл инженер Бергамаско, член экспедиции Михайловского. Он попросил указать место, где город хотел бы иметь железнодорожную станцию. Столичный инженер подтвердил: томичей «облагодетельствуют» железнодорожной веткой.

Уязвленный город бурлил как никогда. Не имея в бюджете достаточно средств, дума организовала-таки вторую экспедицию, чтобы получить новые подтверждения своих расчетов.

Но и это, увы, не помогло. Заступничество горожане пожелали искать у самого наследника престола, побывавшего незадолго до того в Томске. Понимая, как важно «подстелить соломки», томичи хотели вручить цесаревичу петицию, попросив ходатайствовать пред Его Императорским Величеством о «даровании» Томску магистрали.

Но даже «с чувством верноподданнической любви и бесконечной преданности» добиться в Петербурге августейшей аудиенции не удалось. Слезные послания в Министерство путей сообщения, хлопоты в иных инстанциях уверенность правительственных чиновников, по всей вероятности, не поколебали.

Осенью 1891 года по просьбе думы министру внутренних дел написал губернатор Тобизен. Он просил предоставить

государю объяснительную записку томичей «в защиту своего проекта» и карту со своим маршрутом. Спустя год повторное ходатайство губернатора по просьбе городского общества отправлено было в Министерство внутренних дел...

В Томск прибыли два горных инженера - Богданович и Ячевский, а в помощь им направили университетского профессора геологии Зайцева и его ассистента Державина.

Томичи не падали духом. Они еще надеялись и боролись! Только теперь бороться приходилось уже за железнодорожную ветку...

Из столицы поступила депеша - мол, денег, отпущенных казной на магистраль, едва хватает. Томская ветка «по финансовым соображениям» пока в план работ не вписывалась. «Кредиты даны только на магистральный путь, а деньги на ветку во вторую очередь», - сообщал гофмейстер Двора Кривошей.

Плохо было и то, что в город уже прибыло много рабочих. Вся эта масса вольнонаемного сброда жила своей жизнью: драки, пьянство, грабежи. Требовалось срочно вовлечь всех в дело.

Обычно казна выкупала городскую землю под строительство. Теперь же томичи стали такими покладистыми, что согласились предоставить и участок своей земли, и строительные материалы совершенно бесплатно. Мало того, город надумал поделиться деньгами. Город так отчаялся, что заранее принимал любые, даже унижающие достоинство предложения. Так, решили: если при строительстве потребуется снести здания, принадлежащие городу, сделать это также безвозмездно.

В октябре 1893 года пришла долгожданная весть. Телеграммой из Петербург сообщалось:

«НАСЛЕДНИК ЦЕСАРЕВИЧ ДАЛ СОИЗВОЛЕНИЕ НА СООРУЖЕНИЕ ВЕТКИ ДО ТОМСКА».

В тот же день вечером состоялось экстренное заседание думы. Томский епископ совершил торжественный молебен «за здоровье Наследника и всего Царствующего Дома». В городе царил оживление. С наступлением сумерек всюду зажглась

праздничная иллюминация. В адрес обожаемого цесаревича томичи дали ответную телеграмму с выражением «признательности и верноподданнических чувств». Строительство ветки началось.

Транссибирская магистраль обошла Томск в каких-то семидесяти верстах. Почему это произошло, томичи так и не поняли. То, что здравый смысл не пробил глухую чиновничью стену, наводило позже на мысль о том, что горожане якобы поспешили на «подношения». На самом деле, и купцы, и промышленники ясно понимали, чем грозит «тупиковое» положение города, и не жалели ни сил, ни средств.

Обстоятельства оказались сильнее. И городу пришлось помогать сооружению ветки.

Работы на участке до Томска вели преимущественно каторжане и арестанты. Город по мере возможности делился деньгами, помогали строительству многие торговые и промышленные фирмы. Так, транспортная контора Кухтерина осуществила бесплатную поставку динамита (675 пудов). Другие заведения давали лошадей, строительные материалы. В Томске создано было акционерное общество - акционерами его стали богатейшие купцы Макушин, Кухтерин, Некрасов и другие.

Открытие ветки состоялось 22 июля 1896 года. В Томск прибыл первый поезд, который встретили с подобающим торжеством.

Официальное же открытие произошло месяцем позже, когда Томск посетил министр путей сообщения князь Хилков...

С 1 сентября, началась эксплуатация железнодорожного участка от Оби до Енисея. Железнодорожную ветку по просьбе томичей немного удлинили, дабы она «упиралась» в паромную пристань на Черемошниках, станцию 5-го класса. Вокзал, станция 3-го класса, находился недалеко от пересыльной тюрьмы, на Иркутском тракте.

Дорога мгновенно оказалась загруженной до предела. В 1897 году по этому участку пути, писали, перевезено было: 10 миллионов пудов груза; 236 тысяч пассажиров; 33,7 тысячи переселенцев; почти столько же солдат.

Дорога оправдывала себя «на глазах». При том, что и пароходное сообщение никто не отменял, по рекам края курсировали по-прежнему баржи и суда. Железная магистраль оказалась настолько выгодной, что тарифы то и дело удешевляли, вводили новые льготы.

Цены были приемлемые. И пользовались услугами ведомства железных путей год от года всё больше томичей.

Так продолжалось несколько лет. Город вроде бы смирился с участью «обойденного». Как вдруг пошли слухи о продлении существующей железнодорожной линии Екатеринбург-Тюмень в направлении Омска.

В 1904 году дума отправила в Петербург очередную делегацию - поехали городской голова Алексей Макушин и три гласных - Молчанов, Шипицын и Завитков. Командированным предстояло добиться изменения маршрута так, чтобы пролегал он на Томск.

В ту же примерно пору началось сооружение второй колеи Транссибирской магистрали, и томичи «возбудили внимание» к своей злосчастной ветке. «Значение Томска... не допускает возможности оставить линию, соединяющую этот город с Сибирской магистралью, в состоянии полной необеспеченности, в смысле безопасности, непрерывности движения и достаточной скорости», — убеждали томичи.

Подсчитали, что переустройство ветки обошлось бы не менее 20 тысяч рублей с версты, и решили: нет, выгоднее строить новую линию к городу (заговорили о ней в связи с планами правительства связать Транссибирскую магистраль с Туркестаном). Именитые томские люди предложили провести от станции Болотная отдельную железную дорогу до Томска и следом на станцию Яя - общей протяженностью 188 верст.

Расчеты показали: проекта обойдется в 7,5 миллиона рублей, но и переоборудование колеи стоило недешево - свыше 6 миллионов!

«Разобрав и продав старую линию, получим около 370 тысяч рублей», - прикидывали жители. Еще 500 тысяч обещала

внести управа, взяв кредит с десятилетней рассрочкой платежа. Так что денег хватало сполна — даже еще оставалось.

Ну, а выгоды проект сулил несомненные. Первая: «эксплуатация линии будет стоить дешевле, чем эксплуатации ветки Тайга-Томск». Вторая: «удешевление пути на Дальний Восток, увеличение грузооборота и доходности дороги». Третья: Томск возвратил бы значение «узлового» торгового центра. Торговля начинала угасать, давала сбои: «В 1906 году привоз товаров превысил вывоз на 14 600 000 пудов».

«Отвод магистрали Сибирской железной дороги от Томска был громадной ошибкой, платить за которую России пришлось еще во время Японской войны, когда в Томске формировались полки и закупались в громадном количестве лошади и необходимые для армии материалы», - находим в архивах «крик души» томичей. Но ведь еще не все потеряно. Можно и должно, добавляли, сделать так, чтобы получила достойное развитие обширная, в 745 тысяч квадратных верст, Томская губерния, «до настоящего времени мало обустроенная». Новые переселенческие семьи охотнее стали бы здесь селиться, «покоряя» огромные пространства свободных для земледелия земель. Часть расходов, не меньше полумиллиона рублей, Томск готов был взять на себя.

Доводов, словом, приведено было немало. И все они показались в столице не достаточно убедительными. Сооружение новой линии затевать не собирались. Предложение томичей, оставшихся «на обочине» магистрали и прогресса, исправить ошибку благодаря «тюменской» линии правительству тоже показалось лишенным оснований.

Увы, проиграли томичи и этот тяжкий спор. Проиграли и... продолжали мужественно отстаивать права.

В Томске поселились около двух тысяч служащих-путейцев, а вместе с членами их семей число вновь прибывших перевалило за семь тысяч - порядка 10 % тогдашнего населения города! Томск стал активно разрастаться и благоустраиваться, получил приток денежных средств. Ведь только на содержание служащих казна отпускала в год около двух миллионов рублей.

Почти все эти деньги оседали в городе. Здесь совершали большую часть контрактов на железнодорожные подряды и поставки, сюда устремлялось отовсюду много народу. Здесь путевное ведомство запасалось материалами и продовольствием.

Однако держать Управление в «тупике» было, по меньшей мере, странно, и железнодорожная администрация захотела его перевести.

Это вызвало новое негодование томичей. В 1906 году дума, ходатайствуя оставить управление магистралью в городе, постановила уступить здание на Ново-Соборной площади, где размещались казармы. Уступила и землю, 8 460 квадратных сажень, где намеревались возвести новые Гостиные ряды.

Во время строительства ветки, напомнили, город бесплатно передал железной дороге 352 десятины земли - 2 329 квадратных сажень - стоимостью в 635 тысяч рублей. И для самого административного здания путейцев предоставил два участка земли стоимостью в 6 417 рубля каждый. Да построил для служащих Управления много хороших квартир, выделил путейцам на берегу Томи здание под летний санаторий. Подарил приличный кусок земли под строительство железнодорожного училища...

Меж тем переписка по поводу соединения Туркестанской железной дороги с Сибирской у станции Тайга продолжалась. Линия Ташкент - Верный - Семипалатинск - Барнаул - Ново-Николаевск должна была пройти через Тайгу, полагали сибиряки. Томский биржевой комитет отправил министру торговли и промышленности докладную записку. В письме содержалась просьба не оставить без внимания нужды славных «Афин». В качестве аргумента биржевики ссылались на большие капиталы, имеющиеся здесь - недаром город располагал пятью солидными банками с годовым оборотом финансов свыше 600 миллионов рублей. Подробно, в деталях расписывали торгово-промышленное значение Томска.

«Комиссия о новых железных дорогах» отклонила Тайгинский вариант соединения двух великих магистралей. Но в августе 1906 года в Томск прибыла межведомственная комиссия

под председательством инженера Струве - «для обследования района Сибирской железной дороги в экономическом отношении».

Чтобы окончательно решить, годится ли для столь важной роли станция Тайга, требовались большие статистически выкладки. Расходы на их подготовку взяли на себя управа и биржевой комитет, объявив о вознаграждении тому, кто поможет в сборе материала. И решение, в конце концов, принято было такое, на котором настаивали денежные тузы. Тайга превратилась в крупную станцию большого стратегического значения.

Вот только... много ли выиграл оставленный в тупике Томск?

Магистраль//Юшковский, В.Д. Эскиз сюжета: 40 этюдов о 400-летнем Томске. Томск, 2003. С.85-95.

19 мая 1891 года будущий последний русский император насыпал земли в тачку и свез ее на полотно дороги, заложил первый камень рельсового пути. С этого дня закипела работа на необъятном пространстве от Тихого океана до Урала.

А разговоры о необходимости иметь надежные, круглогодичного действия дороги, т. е. железные дороги, связывающие обе российские столицы с самыми отдаленными уголками на востоке страны, повелись еще в пятидесятых годах, когда и в центральных-то губерниях рельсовых путей было негусто. В 1857 году в «Северной пчеле» помещена была едва ли не первая статья, касающаяся парового пути в Сибирь — «О постройке железной дороги чрез Нижний Новгород к Тихому океану». В том же году и в той же газете еще статья — «О новом кругосветном пути. Сибирская железная дорога до Амура». Семью годами позднее в «Московских ведомостях» появился солидный материал — «По поводу известия о проекте международной железной дороги чрез Сибирь для сообщения Европы с Китаем». Даже из заголовка ясно: речь о проекте, то есть первые изыскания проведены уже. В 70-х, 80-х годах уже

есть масса проектов и набросков к проектам, и у каждого из них — свои приверженцы и противники.

Наследник — Цесаревич ко всей предварительной подготовительной работе отношения не имел, но исторический факт неоспоримый: именно он от крыл начало строительства. Он же отцом, Александром III, был назначен председателем Комитета Сибирской железной дороги. И возглавлял Комитет, причем участвуя в его работе регулярно, до самого завершения строительства дороги.

Поражает быстрота, с какой велась стройка. Для удобства все предприятие разбили на три очереди. В первую вошли участки: Челябинск — р. Обь — 1 328 верст (напомню: верста — 1,06 км — В. П.), Обь — Иркутск — 1 754 в., а также две сравнительно небольшие по протяженности линии — Владивосток — Графская и ветвь, соединяющая Уральскую горнозаводскую и Сибирскую железные дороги. Вторую очередь составили линии Графская — Хабаровск — 347 в., и Мысовая — Сретенск — 1 009 верст. Наконец, в третью очередь вошли двухтысячеверстовая линия Сретенск — Хабаровск и Кругобайкальская — 292 версты.

Строительство всех трех участков (очередей) дороги велось одновременно, но особое внимание уделялось сначала первой очереди.

Спустя пять лет после начала строительства Великого Сибирского пути сплошная линия протянулась уже от Челябинска до Красноярска, а это — 2060 верст, наладилось здесь регулярное движение поездов. На Дальнем Востоке, на Уссурийском участке, поезда ходили к 1896 году от Владивостока до Имана (ныне Дальнореченск), а с 1897 года — до Хабаровска. Не следует при этом забывать, что одновременно широко развивалось крестьянское переселение, осваивались просторы Сибири как в промышленном, так и в сельскохозяйственном отношениях, поощрялось развитие судоходства по таежным рекам. Строилось жилье (возникали новые поселения), храмы, школы, училища. В середине 1899

года Сибирская железнодорожная магистраль была в основном закончена.

Зачем нужно было в 1981 году называть временем завершения работ на Транссибе 1916 год, то есть срок на 16 лет больший, нежели на самом деле? Впрочем, возможно, имели в виду, называя 1916 год датой окончания работ на Транссибирке, все дополнительные ветки, подъездные пути к рекам, разного рода складам от основной магистрали. То есть все дороги, имеющие отношение к Великому Сибирскому пути. На Харбин. На Семипалатинск. На Алтай. И так далее. Но основной путь, связавший Европу с Азией, сделан в 1899 году.

Привалихин, В. Великий Сибирский рельсовый путь//Народная трибуна. 1996. С.14.

В воскресенье 18 июня 1895 года Томская пристань была празднично убрана хвойными гирляндами и трехцветными российскими флагами. Большая толпа стояла на берегу Томи в ожидании парохода. Он прибывал из Тюмени, и на его борту находился ново назначенный губернатор обширнейшей Томской губернии Асинкрит Асинкритович Ломачевский - человек сравнительно молодой, награжденный орденами за участие в боевых кампаниях русско-турецкой войны 1877-1878 годов. До назначения в Томск в чине генерал-майора он 10 лет служил вице-губернатором Оренбургской губернии.

Забегая вперед, скажем, что новый губернатор «застрял» в Томске до 1900 года и в бытность его, говоря по-современному, главой администрации, была проведена железнодорожная ветка в Томск от Томска-Таежного, как называли тогда Тайгу. Способствовали сооружению «чугунки» Степан Богашев, Николай Меженинов, Петр Макушин, Евграф Кухтерин и другие. Всех не перечислить, поскольку только миллионеров в Томске было несколько десятков, а весьма состоятельных людей - и того больше. Да и не только томские богачи пользовались авторитетом и влиянием в России.

Вместе с губернатором прибыл на пароходе из Тюмени и товарищ министра путей сообщения Николай Павлович Петров.

Высокий гость и новый хозяин губернии, ступив на землю Сибирских Афин, немедленно, отдавав традиционных хлеба-соли, поздравили томичей с дарованием императором городу железнодорожной ветки, соединяющей Томск-губернский с Великим Сибирским рельсовым путем.

Еще в конце 80-х годов томичи забеспокоились. Проводившие предварительные изыскания действительный статский советник, строитель многих тысяч верст железных дорог в Российской Империи Николай Павлович Меженинов вместе с Константином Яковлевичем Михайловским, тоже человеком знатного происхождения и высокопоставленным железнодорожным чиновником, пришли к выводу, что Томск останется в стороне от магистрали. По трассе избранного ими пути была ровнее местность, меньше оврагов и болот, на 85 километров ближе хлебородные южные районы и горнодобывающий Кузнецкий бассейн. Таково мнение авторитетнейших инженеров. К.Я. Михайловский (прошу не путать с Гариным-Михайловским, тоже инженерррм-путейцем и известным писателем - В.П.) за свою жизнь построил 5 тысяч километров железных дорог. Могли ли не посчитаться с мнением такого человека в министерстве путей сообщения?

Заключение видных строителей было известно томичам уже летом 1891 года. И они просили возвращавшегося тогда через Томск девятимесячного путешествия по странам индийского бассейна будущего русского государя Николая Александровича Романова поспособствовать скорейшему строительству ветки от Транссиба до Томска. Содействие было обещано и исполнено. На специальном заседании городской Думы товарищ министра железных дорог России Н.П. Петров сказал под бурные рукоплескания:

«Государю-императору богоугодно было повелеть отнести строительство железнодорожной ветки на Томск к первой очереди.»

"29 июня губернский город давал прощальный обед в честь отъезжавшего столичного гостя, а инженер Сахаров начал строительство.

Столетие назад на месте нынешней Тайги простиралось громадное топкое пространство, на болотистых островах рос чахлый мелкий лес. Изрядно пришлось поработать мелиораторам, чтобы осушить топь. Но что странно - в этом болотном царстве и до наших дней не хватает питьевой воды. Недавно решено строить на речке Яя насосно-фильтровальную станцию вместе с водозабором. Возможно, не так уж и не правы те, кто говорит: место под строительство узловой станции выбрано неудачно...

Но есть то, что есть. Тайга - железнодорожные ворота в Томск, коему административно, по моему мнению, должна принадлежать. При этом выход на Великую Сибирскую магистраль стал бы куда легче, в том числе для вывоза нефти, леса, пропилена и прочей продукции. Не испытывали бы нынешних сложностей и пассажиры. Это поразительно, но, как и сто лет назад, томичи и жители области могут добраться до поездов, следующих на восток и запад, лишь дважды в сутки. Грустное постоянство. И чрезвычайно дорогое.

В 1895 году на всем протяжении от станции Обь и до станции Красноярск начал действовать железнодорожный телеграф. Тайга, следовательно, оказалась в курсе всех событий. На станции выстроили несколько десятков домиков, вокзальное здание III класса. Оно стало одним из самых приличных на всем 1800-верстном отрезке Обь-Иркутск.

Постройка томской ветки продолжалась всего 13 месяцев. И это - в исключительно трудных условиях. Местность отнесли к горной по категории сложности. По этой причине не смогли сразу проложить рядом грунтовую дорогу. Потом грянула революция 1917 года. Но и сегодня руки не доходят.

Частично 89-километровую ветку строили арестанты, отбывавшие заключение в Томской губернии. На губернию высочайше распространялось действие «Временных правил 7 мая 1894 года». Еще при Александре III они разрешали в случае необходимости использовать подневольный труд. Заметим, что не бесплатно, со многими льготами. Правда, заключенных и ссыльных на постройке дороги было не более 8 процентов от

общего числа строителей. Остальные - вольнонаемные из Петухова, Спасо-Яйского, Ви-тебки.

Строили дорогу, как заведено, было еще при прокладке в 1842 году первого, в России крупного железнодорожного пути между Санкт-Петербургом и Москвой с двух сторон. На полпути от Тайги до Томска была станция, которая впоследствии стала называться Межениновкой.

Первый празднично убранный поезд пришел в Томск дождливым летним днем 1 августа 1896 года. Его встречали, ежась под сырым ветром, прикрываясь зонтиками, но с ликованием неописуемым. Одинокство Томска среди таежных дебрей кончилось раз и навсегда.

Привалихин, В. Дорога на Транссиб//Красное знамя. 1995.№158. С. 3.

Без малого столетие минуло, а до сих пор у многих-многих томичей бытует мнение, будто, если бы богатое томское купечество, промышленники не поскупились, внесли свои средства в строительство железной дорога, стоять бы ныне Томску прямехонько на Великом Сибирском рельсовом пути.

Понять причину живучести этого мнения, кажется, не трудно: за Уральским хребтом не существовало тогда административного центра более крупного, превосходящего прочие города Сибири и в культурном, и в промышленном, и во всех прочих отношениях. В голову, поэтому не могло уложиться, что столь выделяющийся, населенный пункт Азиатской России — и вдруг оказался обойденным стороной. Явно, думалось, не обошлось без вмешательства людей более денежных, более могущественных. Грешили на новониколаевцев.

Томские купцы, однако же, ни при чем. Ретроградами они не были, за старое не цеплялись. Просто дело все в том, что проектировщики сочли наиболее выгодным во всех отношениях строительство магистрали несколько в стороне от Сибирских Афин.

Проектирование Великого Сибирского железнодорожного пути началось в 1891 году (в 1904 году весь путь от Тихоокеанского побережья до Каменного пояса был полностью завершен). Томск подразумевался инженерами-путейцами как возможный, стоящий на Транссибирской магистрали город. Оговаривалось, однако, Министерством путей сообщения «производство изысканий от Челябинска до Томска или иного пункта Средне-Сибирского участка». Не могли участвовать и влиять томские купцы на прокладку дороги через Томск еще и потому, что, по воле государя императора Александра III, сооружение дороги производилось «на счет казны и непосредственным распоряжением правительства». О Томске, конечно, не забывали, но главной целью гигантского мероприятия, каким была прокладка чугулки, ставилось связать Европейскую часть России с Азиатской, комплексное освоение сибирских богатейших земель, строительство и развитие на необъятных территориях новых городов и весей. Так что совесть томских богатеев чиста. Направление, где пролечь рельсовой дороге, определяли специалисты, отличавшиеся высоким профессионализмом и неподкупностью.

Все-таки, почему железнодорожный путь миновал Томск? Почему дорога пошла в обход? Инженер путей сообщения действительный тайный советник К. Я. Михайловский (не путать с писателем Гариным-Михайловским, тоже строителем железных дорог — В. П.), производивший предварительные изыскания, объяснял выбор свой тем, что невозможно провести магистральную линию кратчайшим путем. Преимущества выбранного Михайловским направления сокращали магистраль на 75 верст, а также давали возможность избрать наиболее выгодные как в техническом, так и в хозяйственном отношениях пересечения рек Томи и Оби.

Словом, никто из наших предков, томских жителей, не был повинен в том, что центральная железнодорожная артерия прошла стороной. Напротив, и городская дума, и знать, и купечество активно ходатайствовали, чтобы рельсовый путь не обогнул Томска. Когда же это все же случилось, вся энергия

была направлена на то, чтобы как можно скорее Томск был соединен железнодорожной веткой со станцией Тайгой. Тут томичи оказались на высоте, скоро добились своего. Поначалу предполагалось, что ветка «Тайга—Томск» будет выстроена не раньше, нежели будет уложен путь до Иркутска, то есть в 1898 году. Но томичи отстояли, доказали необходимость безотлагательной потребности магистрали для губернского центра. Высочайшая воля Николая Второго о немедленном начале строительства ветки до ст. Тайга была объявлена 5 июля 1895 года. Известие было встречено с восторгом неопишуемым, в июле же развернулись работы по строительству дороги и. несмотря на то, что почва на всем восьмидесятиверстном пути изобиловала болотами, глинистыми почвами, несмотря на то, что сильной помехой служил непроходимый хвойный и березовый лес, встретилось немало головоломных технических трудностей, через неполных 13 месяцев путь был завершен. 1 августа 1896 года прибыл в первый за Уралом университетский поезд, положивший начало грузопассажирскому движению. Проливной дождь не помешал всеобщему ликованию. Так началось регулярное сообщение между Томском и другими городами России. Одинокая жизнь среди дремучей тайги была закончена. Замечу, однако, что при этом Томску не отводилась роль рельсового тупика.

Привалихин, В. Транссибирская магистраль: купцы ни причем//Народная трибуна.1990. №16. С. 7.

Постройка Сибирской железной дороги была и в самом деле событием выдающимся. Для века XIX это, пожалуй, было почище полета в космос. Удивляла современников масштабность проекта - впервые в истории железная дорога должна была соединить Европейскую и Азиатскую Россию. Длина пути должна была составить 8.000 километров - поистине глобальный проект! Историческое решение о строительстве принято было в феврале 1891 года, а уже к лету началось строительство железной дороги одновременно из Владивостока и с Урала (до Урала железная дорога к тому времени была уже

проложена). Всего через пять лет вошел в строй первый участок магистрали, Челябинск-Омск, еще через два года дорога уже дошла до Иркутска. Одновременно велось строительство и на Дальнем Востоке - Уссурийская линия заработала в 1897 году. Вместе с железнодорожными путями строились и все коммуникации, система водоснабжения, станционные постройки, мосты - например, только на участке Челябинск-Омск возведено было 258 (!) мостов и 10 пассажирских вокзалов, не говоря о прочем. Темпы и размах строительства кажутся невиданными даже теперь, что уж говорить о современниках, воображение которых было поражено куда сильнее. А потому еще в начале "проекта века" нашлось немало художников, писателей, желающих увековечить его для потомства. Тогда-то, наверное, в недрах железнодорожного ведомства и возникла одна хорошая идея...

Проект, задуманный в Управлении железной дороги, предполагал показать Сибирскую железную дорогу всему миру на Всемирной же выставке в Париже. Выставка, намеченная на 1900 год, обещала стать самой грандиозной в XIX веке - так сказать, достойное завершение столетия. Русский же отдел на выставке должен был быть одним из самых представительных и рассказывать о промышленности, сельском хозяйстве, культуре России. И, конечно, последние достижения российской экономики должны были тоже найти здесь свое место - а среди этих достижений едва ли не главным была Сибирская железная дорога. Идея была с энтузиазмом поддержана, и теперь уже императором Николаем II, некогда стоявшим у истоков строительства дороги и лично участвовавшим в закладке полотна будущей магистрали во Владивостоке.

Предполагалось, что экспозиция России будет выглядеть как Московский Кремль в натуральную величину. Для этого в Париж из России привезли плотников, в считанные дни возведших это сооружение из дерева без единого гвоздя - к удивлению парижан. Им оставалось только предвкушать, что же там, в "Кремле" внутри... А потому, когда 17 апреля 1900 года

Русский отдел открылся, полиции пришлось принимать меры против возникшей давки.

Ожидания публики не были обмануты - Кремль, занявший, к слову сказать, 4 кв. км, украшали великолепные панно работы лучших русских живописцев - Брюллова, Коровина, Репина - словом, культура России была представлена во всей красе... Но главными все же были достижения "капиталистического народного хозяйства", причем особый интерес вызывал "Отдел окраин" в российской экспозиции. В этом павильоне все внимание приковывала, конечно, железная дорога. О ней постарались не только рассказать посетителям, но и создать "эффект присутствия", коли нельзя парижан прокатить по Сибири по-настоящему. И это удалось.

Прежде всего, к выставке были выпущены целых 14 изданий, рассказывающих о железной дороге на английском, немецком, французском языках. Все эти брошюры публика раскупила так быстро, что некоторые из них пришлось тут же, на месте, переиздавать. И это понятно - без путеводителя трудно было простому посетителю разобраться в огромном зале, по выражению одного французского журналиста (которому, видимо, путеводителя не досталось), "завешенном, заставленном картинами, видами, планами мостов и других сооружений". Здесь были модели наиболее значительных сооружений магистрали, например, моста через Енисей и уникального парома-ледокола для перевозки целых поездов через озеро Байкал. Здесь были совершенно настоящие паровозы и вагоны, специально доставленные из России морем - потому что колея железных дорог в России была шире, чем в Европе, так что нашим паровозам по "их" дорогам было не проехать. Их и по Парижу везли на особых тележках. Наконец, тут же были выставлены образцы сибирских полезных ископаемых - нефти, золота, каменного угля. Демонстрируя богатство Сибири, российское правительство в день открытия выставки подарило Франции карту Франции же, выполненную целиком из добываемых в Сибири драгоценных камней...

В завершение программы, конечно, предлагался буфет, дабы публика, уставшая от зрелища "планов громадьа", могла отдохнуть и перекусить. Буфет, однако, был необычный. Размещался он в настоящих пассажирских вагонах для поездов дальнего следования (неплохая реклама, кстати). Желающие пообедать блюдами русской кухни могли еще и примерно за полчаса "проехать" по железной дороге от Москвы до Порт-Артура. За окнами вагонов размещалась движущаяся панорама дороги со всеми станциями, мостами, и, конечно, красотами сибирской природы. Надо ли говорить, что Париж полнился слухами о необыкновенной выставке, а в павильон Сибирской железной дороги непрерывно ломилась публика. Кто-то просто смотрел, кто-то перечерчивал карты, кто-то фотографировал, кто-то обращался за разъяснениями к зрителям. Обращающихся пробовали учитывать, но вскоре бросили за великим множеством - бесполезно.

А когда три пушечных выстрела возвестили об окончании выставки и российские участники покинули Францию, увозя, домой 224 гран-при (среди лауреатов был и Комитет Сибирской железной дороги), не считая других наград, - когда все закончилось, долго еще говорили о той выставке по всей Европе. И по сей день, представьте, очень любят иностранцы путешествовать на поезде "Москва-Владивосток". "Едешь, едешь, а кругом Сибирь и Сибирь", - восхищенно сказал мне как-то один из таких интуристов. Да что они - и мы попутешествовать любим. Потому как куда же великороссы без своей национальной гордости?

Сазонова, Н. Великий Сибирский путь, национальная гордость великороссов//Все для вас.2001. №261. С.10.

На четвертом году нашего века пуском в эксплуатацию Кругобайкальского участка открылось сквозное движение поездов от Челябинска до Владивостока.

Этим завершился только первый этап сооружения Транссибирской магистрали, поскольку на всем протяжении тогда она была однопутной, к тому же для ускорения и

удешевления работ строительство изначально велось по упрощенной технической схеме. Суть ее сводилась к следующему.

Вместо общепринятых в мировой практике тяжелых рельсов на линии укладывались преимущественно облегченные. Металлические мосты на каменных опорах были возведены только на крупных сибирских реках. На большинстве водных преград ограничили постройкой временных деревянных мостов на свайных опорах.

В ряде мест были допущены чрезмерно крутые уклоны линии, что приводило к частым техническим происшествиям.

Первоначальная пропускная способность нынешнему читателю, возможно, покажется нереальной: за сутки магистраль могла обслужить лишь три состава (два товарных, один пассажирский), следовавших на восток и столько же на запад. Да и двигались поезда на невысокой скорости: пассажирский - около двадцати верст в час, а товарные — только дюжину. При такой скорости пассажир из Томска до Москвы ехал, например, почти семь с половиной суток. Попытка усилить пропускную способность путем строительства нескольких десятков дополнительных разъездов оказалась малоэффективной. После русско-японской войны, наглядно показавшей несовершенство Сибирской железной дороги, началось сооружение второй колеи. Особенно большой объем работ был произведен на участке между Ачинском и Инокентьевской. Для спрямления слишком крутых изгибов здесь во многих местах полностью изменили направление трассы. На остальных участках вторая колея прошла рядом с уже существовавшей. Причем движение поездов в ходе строительных работ практически не прерывалось и шло строго по графику.

Прокладка второго пути от Омска до Куэнги (недалеко от Иркутска), исключая ветку от Тайги до Томска, была завершена осенью шестнадцатого. К тому времени были заменены на протяжении всей магистрали деревянные мосты на металлические. В результате пропускная способность дороги достигла 48 пар поездов в сутки, то есть возросла по сравнению

с первоначальной в 16 раз. По объемам пассажирских и грузовых перевозок Транссибирская магистраль превратилась в крупнейшую транспортную артерию страны.

Коновалов, П. Необходим второй путь, или как ездили в начале века...//Томский вестник.1992.№76. С. 6

В конце прошлого века Транссибирская магистраль, как известно, обошла наш город стороной. В результате его торгово-промышленное значение стало постепенно уменьшаться. Томские предприниматели и местная администрация пытались неоднократно изменить ситуацию.

Одной из таких мер по их замыслу должно было стать строительство однопутной железной дороги от станции Болотной через Томск, а отсюда, напрямую, до станции Яя. В газетных публикациях тех лет проект получил название томской «дуги». Ее предлагалось соорудить взамен прокладки второй колеи магистрали на участке Болотная-Тайга-Мариинск.

По замыслам авторов такой вариант таил в себе определенные преимущества. Во-первых, резко возрастал не только грузооборот через Томск, строительство новой линии давало массу дополнительных товаров для уже существующей Сибирской дороги. Во-вторых, проектируемая линия могла оживить малозаселенную северную часть Томского уезда, направив сюда десятки тысяч переселенцев. В-третьих, линия была удобнее в стратегическом отношении. В случае разрушения одной ветки движение людей и грузов могло непрерывно осуществляться по второй, а Томск становился важнейшей после Иркутска военной базой в Сибири.

В пользу варианта Болотная-Томск-Яя приводились и другие аргументы, однако признавалось, что ее строительство будет дороже на миллион с четвертью рублей, чем сооружение второй колеи. Этот перерасход, по мнению томичей, был вполне устраним. Часть средств могла дать, разборка полотна и прочего имущества, ликвидируемой в таком случае, ветки Томск-Тайга. Полмиллиона обязывалась в течение десяти лет внести из своего бюджета и казну Томская городская управа. Оставшаяся сумма

легко компенсировалась за два-три года доходами от эксплуатации будущей дороги.

На ней сразу же планировалось сооружать постоянные металлические мосты, вместо временных деревянных, уменьшить изгибы на уклонах и подъемах укладывать более тяжелые рельсы. Это бы не только ускорило движение поездов, но и сделало его более безопасным.

Ходатайство томичей в начале восьмого года было направлено в соответствующие инстанции. В самом городе шел сбор средств по подписке на проведение изысканий, давший около сорока тысяч рублей. Активная работа проводилась с представителями других городов в пользу сооружения новой линии. Однако надеждам томичей не суждено было сбыться, в октябре их ходатайство министерство путей сообщения отклонило.

Предпочтение было отдано прокладке второй колеи от Болотной через Тайгу до Яи рядом с уже действующим путем. Так и дешевле, и быстрее, да и пропускная способность двухпутной дороги, естественно, намного выше, чем двух однопутных. Местные интересы Томска вновь были отклонены в пользу общегосударственных, и город остался по-прежнему в стороне от Транссибирской магистрали.

Коновалов, П. Томская «Дуга»//Томский вестник.1992.№76. С. 6

ИЗВОЗ

- Эй, как тебя там! Что, брат, свободен?

- Свободен, барин, как же. Битый час тут мерзну, не погнушайтесь. Во-от так. По первому разряду обслужу, не извольте сомневаться. Лучший выезд в Томске, истинный Бог! Кого угодно спросите, всяк скажет, тридцать пятый номер - это да! Одно слово - Обрубная биржа, наипервейшая стоянка. Аккурат супротив магазина Тихонова будет.

- Все-то, погляжу, у тебя наилучшее. Ну, пусть Обрубная... Ты вот что, покатай меня часок по городу. Хочу поближе узнать, когда еще доведется.

- Э, да вы не тутошний, вона! Я-то сразу смекнул: не томич. С вас по таксе за час - два двугривенных. Как со всякой «кукушки». Н-но, савраска!

- Пстой, что за «кукушка»?

-«Кукушка» по-нашему тот, кто пользуется экипажем по часам. Разный народ случается средь вашего брата-седока. Иной, чуть зазевался, норовит улизнуть - не про вас будь сказано - не оставив ни алтына. «Лягашами» таких прозвали. Другой за копейку трясется, все по таксе сверяет, на чай чтоб - ни-ни! У нас, извозчиков, таких «выжигой» зовут. Оно, конечно, и извозчики всякие бывают. У того кляча полуживая, вот-вот околеет, а коляска вся чуть дышит и рессоры до земли. Другой сам в рванье-тряпье, ровно варнак, с утра чуть на ногах держится - и при сем позволяет себе грубое обхождение с седоком. А ремесло наше такое - обходительности требует, сметливости...

Да, позабавить байками седока для извозчика было первойшей потребностью, а кормилось в городе извозом под тысячу человек.

Полтора десятка бирж! И на каждой от двадцати до пятидесяти выездов: Шушляковская, Обрубная, Бочановская, Думская - всех не перечеть. Раскатная биржа находилась напротив Сибирского банка. Театральная - на углу Садовой и Московского тракта. Против мужской гимназии на Нечаевской улице располагалась Российская биржа, а та, что возле управы, именовалась по имени владельца - Бейлинской...

Долгие годы извозный промысел в Томске и других городах губернии «производился безо всяких правил». Проекты обязательного постановления думы о легковом извозном промысле появились почти одновременно в Томске, Каинске и Барнауле. Как прежде, разрешение заняться извозом давала управа, но теперь, кроме того, требовалось получить «удостоверение полиции о благонадежности и исправном содержании одежды, лошадей и упряжи». Крестьяне, захотевшие подработать извозом, получали в полиции «контрамарку»,

которую вместе с выпиской из удостоверения личности должны были иметь всегда при себе.

Думское постановление, отпечатанное в виде книжицы, извозчики тоже возили с собой. Каждому следовало иметь при себе два металлических знака. Один крепился на экипаже, а другой знак извозчик носил на ремне или на шее - «для вручения седоку, если тот пожелает, как залог, предупреждающий в седоке всякое сомнение в благонадежности извозчика...». На бирже полагалось стоять за загородкой, а «не разезжать по улице в ожидании седока». Исключение делали лишь для церкви - в богослужебное время - и общественных собраний.

Поведение на бирже регламентировалось правилами. В ожидании седока запрещалось спать, заводить игру и браниться. Насмешничать над проходящими мимо людьми и оскорблять тоже строжайше возбранялось. За нарушение правил могли оштрафовать, лишить права заниматься извозом - за порядком на бирже следил староста, которого утверждал «их благородие» окружной исправник. И староста же следил, чтоб не допустить к работе пьяных извозчиков.

Животных надлежало иметь «порядочных, не изнуренных и вообще содержимых в порядке». То же требовалось от извозчика: ему предписывали облачаться в «однообразные и приличные кучерские армяки русского покроя и шляпы или фуражки из дешевой темной материи»...

Как-то извозчики написали в управу прошение. Желаем, мол, объединиться с соседней биржей, что у гостиницы «Европа» на Магистратской. Для публики - чистая польза, да и нам, посудите, ни к чему друг у дружки на Старом мосту седоков отбивать. Место доходное — тут вам часовня, гостиница, базар неподалеку. Да и другие биржи не хуже. Возьмем, для примера, Театральную: публики - не счастье! Напротив - университетские клиники. Господа студенты, чиновники... Смотритель клиник, правда, хлопчет, чтоб перенесли стоянку куда подальше. Навозу, извиняюсь, скапливается шибко много. Есть недовольные. А как тут без навозу, ежели - лошадь...

Содержали извозы многие. Кто по десятку-другому лошадей, кто поменьше. Соломон Юдалевич с Дальне-Ключевской имел, скажем, 15 лошадей, а Сарахутдин Вавилов из Заисточья - всего одну. У Михаила Плаксина стояло в конюшне двадцать саврасок, а Исай Бернштейн имел лишь трех.

Зарабатывали в Томске на извозе Александр Герасимович Малых, Михаил Петрович Куренков, Николай Петрович Поляков, Иван Леонтьевич Степанов, Мухамет Каримович Хамитов, Дмитрий Романович Шадрин, другие купцы.

Богатые извозопромышленники платили раз в полгода 70-рублевый налог, а те, кто владел одной лошадей, давали в казну города полтора рубля. В 1904 году держали конюшни для извоза в Томске 30 человек - имелось в тех конюшнях полторы сотни лошадей.

А вот данные за 1903 год. За первое полугодие в управе выбрали номера на право занятия извозным промыслом:

- 479 легковых извозчиков с платой по 16 рублей за номер, всего 7 648 рублей;

- 222 легковых извозчика с платой по 8 рублей за номер, всего 1 776 рублей;

- 658 ломовых извозчиков всех трех разрядов с платой за номер 4 рубля, 2 рубля, 1 рубль 50 копеек и 50 копеек. Всего - 1 968 рублей;

- и 70 водовозов уплатили в бюджет 264 рубля.

В том же году, по данным «Сибирской жизни», полиция «подвергла взысканиям 52 легковых извозчика за пьянство и грубость. Трое были лишены права заниматься извозным промыслом, остальные лишились этого права на срок от одного дня до двух».

А газета «Сибирский вестник» возмущалась: «Наши извозчики, положительно, не признают никакой над собою власти. Проходить мимо их стоянок не особенно приятно, ибо ведут они себя крайне непристойно. Отборная ругань — обычное явление, а при подаче экипажа седокам они в спорах доходят до драки и ставят нанимателей в затруднительное положение...»

Но доход от извоза городу хороший. От легковых извозчиков за стоянку на улицах и площадях взysкивается на год вперед. Да за выдачу ярлыка с кого придется. Кругом одна выгода, только не все понимают. Взять господина пристава. Где такое правило, чтоб супругу ихнюю возить бесплатно во всякое время по домашним ее мелким делам из лавки в лавку да на базар? Или дочку господина полицмейстера доставлять чуть свет до гимназии? Нет такого правила! А куда деваться? Власть, попробуй послушаться! Нумер долой, сиди несколько дней без работы. А то и вовсе, избави Бог, укут в каталажку, плевое дело. За что - найдется...

Вот постановление об извозе: прилично одевайся, а чтоб выпить чуток для согрева — ни в коем разе. Езди осторожной, умеренной рысцей. Увози в полицейский участок всякие забытые седоками вещи. Доставляй, куда следует, хворого, ушибленного, а спрашивать на чай - не моги. Курить при езде с пассажиром и то воспрещается. Ежели что, мировой судья мигом наложит взыскание: пятнадцать рублей штрафа отдай - не грехи. За ссору в публичном месте вообще, значит, за нарушение тишины взыщут с тебя, родимого, двадцать пять кровных. Либо посадят под замок на семь суток. Да за неосмотрительную, скорую чересчур езду - тоже самое...

Только кому, скажите на милость, придет охота по нашим-то дорогам мчаться почем зря? На Почтамтской еще ладно, замостили главные дороги, спасибо, а чуть в сторону - пропащее дело...

В мае 1905 года извозчики Томска дерзнули направить в думу петицию: «Чувствуя отсутствие точных правил, регулирующих наше отношение с полицией и сильно страдая от личного усмотрения администрации в лице полицмейстера, настоящим заявляем думе по нашему разумению следующие законные требования: Прежде всего, покорнейше просим думу принять меры к тому, чтобы все полномочия по исполнению нами, извозчиками, обязательных постановлений думы... и все недоразумения наши с пассажирами не разрешались бы

личным усмотрением полицейской власти, а только законным судебным порядком.

Просим принять меры, чтобы полицейские чины, исключая особо экстренные случаи, не пользовались безвозмездно нашими услугами и не злоупотребляли бы властью, заставляя возить их по городу по своим часто домашним делам.

Ввиду невозможного состояния мостовых, ходатайствуем об исправлении их, без чего занятие нашим промыслом в весеннюю и осеннюю распутицу становится невозможным. Или же просим думу увеличить на означенное время года таксу...»

Согласившись, что «извозное» постановление устарело, гласные посчитали возможным его пересмотреть. Трижды в управе при участии пяти биржевых старост шло обсуждение новых правил. Со своей стороны, члены управы тоже выставили требования к извозчикам. Городской голова Алексей Макушин распорядился, чтобы полиция, выдавая разрешения, смотрела «судимость и нравственные качества» желающих заняться извозом.

Вскоре появились новые «Обязательные постановления о легковом извозе в Томске»:

«Извозным промыслом могут заниматься только мужчины не моложе 16 лет.

Сбор за стоянку на улице и площади уплачивается на год вперед по 31 декабря.

Извозчикам выдаются четыре металлические бляхи установленного образца с номером сзади, сбоку, на спине извозчика и на экипаже.

Летний экипаж - рессорный или полурессорный с фартуком и верхним зонтом, зимний экипаж: - легкие сани с теплою полостью по установленному образцу для двух седоков.

Для стоянки экипажей определены места. На уличной бирже полагается стоять в один ряд вдоль тротуара, на площадной бирже - можно в несколько рядов.

Извозчик должен быть трезвым, не позволять себе грубого обращения с седоками и не употреблять грубых непристойных слов... не делать назойливых предложений, не привязывать

лошадь к тумбам и фонарям... не обращаться с лошастью жестоко, не отягощать непосильной тяжестью и не наносить ей ударов... не бить ее по голове, глазам и животу и вообще не бить напрасно...

Ездить по правой стороне улицы умеренной рысцой и осторожно, особенно на углах, перекрестках и спусках. Запрещается спрашивать с седоков на чай и водку...»

Прежде плату «водители» экипажей назначали сами, по своему разумению, запрашивая в темное время суток, в мороз до двух рублей с седока. Так продолжалось до 1893 года, когда управа «возбудила вопрос о таксе», внося его на обсуждение в думу.

После чего гласные обнародовали твердые ставки для извозчиков:

- час езды днем стоит 30, ночью - 50 копеек;
- за один конец по городу днем - 10, ночью - 20 копеек;
- за 12 часов езды днем или ночью - 1 рубль 50 копеек.

В высокаторжественные дни - Святую Пасху, на Рождество Христово и Новый год - дозволялось брать полуторную плату с седока.

В 1896 году «ввиду вновь открывшейся железнодорожной станции» полицмейстер попросил установить твердую таксу. Член управы и думы Богомолов предложил брать с пассажира, включая багаж, 40 -50 копеек, что соответствовало плате за багаж по тому же маршруту ломовым извозчикам. Предложения гласных отправили на утверждение губернатора Ломачевского.

Но и после не все придерживались расценок. Спустя несколько лет из Томского отделения жандармского «железнодорожного» управления направлена была в управу просьба: «...вышлите экземпляр таксы для извозчиков», поскольку берут они, шельмы, кто во что горазд!

«Извозчики на «Межениновке» в последнее время изобрели несколько некрасивый способ брать с пассажиров лишний четвертак. Они уверяют пассажиров, что Солдатская, Нечаевская и другие ближние улицы находятся на противоположном конце города и — «больно далеко вести, барин,

рубль следовало бы». Пишущий эти строки едва уговорил одного извозчика из десяти поехать на одну из ближних улиц за 75 копеек - цену, установленную таксой», - возмущался репортер «Сибирского вестника»...

После коллективного обращения в думу извозчиков таксу, как и правила, пересмотрели, увеличив расценки, в среднем, на 10 копеек. Теперь, скажем, «от местности по левобережью Ушайки до Дальне Ключевской» извоз обходился в 25 копеек днем и 30 в ночное время. На Черемошнинскую пристань дневная дорога стоила рубль, ночная - рубль с полтиной. В распутицу извозчикам позволили брать полуторную плату. А по поводу жестокого обращения с лошадьми вышло даже специальное губернаторское постановление.

Тяжелую металлическую бляху, которая больно колотила по спине и оскорбительно «напоминала бубновый туз», гласные думы согласились заменить легким нагрудным знаком...

Каретные мастерские в Томске имели немногие. Хорошие экипажи ладил Викула Герасимович Патрышев. Потом пошла мода на омнибусы, дилижансы. Извозчикам дилижансы не помеха, их и немного. Другое дело - автомоторы: уж такая беда, что хоть ложись и помирай прежде времени. Дым, грохот, бензиновая вонь! Дороги такие, что разминуться бывает трудно. Как вырвется из-за поворота сей аспид железный - и прямо навстречу. Савраска сразу - шарах в сторону, и пассажир на земле. Который обидчивый, слезет с экипажа, не уплатив по счету, обругает, почем зря, и был таков...

Извоз//Юшковский, В.Д. Эскиз сюжета: 40 этюдов о 400-летнем Томске. Томск, 2003. С. 249-255.

АВТОМОБИЛИ

В 1909 году старосты томских легковых бирж составили в думу негодующее прошение, направленное против Павла Вержиковского, открывшего автомобильное движение от Каменного моста до станции. Автомобиль, дескать, сокращает заработок порядочным извозчикам, коих в Томске около 800 человек. И каждый за право заниматься сим промыслом платит в

доход города от 25 до 30 рублей ежегодно. А расходы велики: кормить да подковывать животное, ремонтировать сбрую, экипаж и прочее.

Заканчивалось прошение так: «Все это ставит нас в необходимость просить думу воспретить езду автомобиля и не допускать завести второй автотор».

Управа отклонила ходатайство, объяснив темным согражданам преимущества прогресса: «Автомобильное движение есть один из усовершенствованных способов передвижения по улицам города в видах удобства публики». Спустя время управа доложила начальнику губернии, что «не усматривает причин для временной приостановки автомобильного движения по улицам города, поскольку в других городах автомобиль развивается и признается удобным и желательным».

Наступала новая, автомобильная эра!

Первое появление автоторов на ухабах провинциального города произвело на томичей, стоящих вдалеке от технического прогресса, неизгладимое впечатление.

Публика была подавлена вызывающим видом самодвижущейся коляски. Всё в ней поражало воображение провинциала, а главное, вызывала восхищение способность механизма передвигаться со скоростью, не уступающей бегу задумчивой трудолюбивой кобылы.

Купцы, побывавшие в столицах, где заря автомобилизма взошла раньше, и налюбовавшиеся на чудо цивилизации, прятали улыбки в густые бороды, наблюдая детские восторги горожан. И... копили заветную сумму для обладания бесспорным предметом роскоши.

Однако лавры первого технического средства передвижения достались в Томске не автотору, а, представьте себе, скромному незатейливому велосипеду. Первое архивное упоминание о велосипедах относится к 1896 году. Памятуй о распоряжении, которое издал Госсовет совместно с МВД, губернатор Ломачевский попросил управу обсудить предложения по «обложению велосипедистов в пользу города сбором».

Налогом решили облагать все велосипеды и «автоматические экипажи», за исключением принадлежащих казенным учреждениям да иностранным дипломатам, аккредитованным при Дворе, вице-консулам, прочим важным лицам из состава посольств и миссий - как гласили правила.

Дипломатов в Томске отродясь не водилось, потому каждый владелец велосипеда платил городу рубль 15 копеек в год (вдвое меньше, нежели налог с «лошадиной» силы автомобиля). Правда, «невозможное состояние дорог» убавило число желающих обзавестись двухколесным транспортом. Вообразите, каково катить на двух колесах там, где и пеший- то проходил с превеликим трудом!

Но мало помалу центральные улицы приводили в надлежащий вид - ездить по ним стало возможно, не утопая в многовековой грязи. По мере того, как город избавлялся от колдобин и ям на дорогах, механических средств передвижения становилось все больше.

Велосипедистам присваивали номера, кои следовало «крепить по обеим сторонам велосипеда в целях контроля». Но никакого контроля не получалось, так как металлические пластины с номером вешали кто куда, а то и на спицы, чтобы «при быстрой езде его не увидеть».

В седло велосипеда садились, большей частью, молодые озорные люди - гимназисты и студенты. Они устраивали гонки, наезжали на собак и ребятишек, мешали движению. Словом, резвились к неудовольствию почтенных горожан всюю.

Но резвились на тротуарах и площадях, ибо на главных улицах города всюю уж господствовали автомобили. И не только: бойко конкурировали с извозчиками владельцы омнибусов и дилижансов.

Еще в 1888 году одна сметливая вдова, мещанка Раиса Слосман, вознамерилась пустить по улицам города дилижанс. Расчет был прост. Нанять извозчика томичи могли себе позволить нечасто. Большинство горожан «даже в случае крайней надобности воспользоваться услугами биржевых извозчиков не могли».

Что предложила мадам Слосман?

Она завершила думу, что в течение месяца откроет движение четырех вместительных экипажей, которые бы ездили по основным маршрутам — университет, рынок, пристань — с платой не более пятака. Вместо 20 копеек, которые трясли ушлые извозчики.

Предложение посчитали выгодным, но разрешения на конный «публичный» дилижанс не выдали, убоявшись поставить автора проекта «вне конкуренции со стороны других предпринимателей в течение первых пяти лет».

Предложения пустить omnibus стали появляться, когда в городе уже с шумом носились «нервные», портящие воздух автомобили...

Спустя 13 лет после хлопот почтенной вдовы, в апреле 1901 года, город озадачился предложением, которое исходило от человека с потрясающим именем. От владельца столичной промышленной фирмы «Торричелла и компания» графа Цезаря Альбертовича Бленджини де Торричелла:

«Имею честь представить Вам свой проект на эксплуатацию общественных карет-автомобилей без шума, в 6 лошадиных сил, для перевозки пассажиров, с платформой для багажа. Покорнейше прошу представить сей проект на заседании Вашей думы и по возможности в скором времени дать по сему ответ. В ожидании Вашего благоприятного ответа благоволите принять, господин городской голова, уверение в моем совершенном к Вам почтении и преданности».

Для Томска той поры предприятие весьма значительное! Но дума отклонила предложение, сославшись, что город уже подписывает контракт на устройство трамвая. На самом деле, томичам не понравились условия.

Вскоре неугомонный Цезарь вновь присылает письмо: ежели с трамваем не вышло, осуществлю-таки свой проект. Тем более, что «имею уже две концессии для городов Юрьева и Козлова».

Это был блеф чистой воды! Коммерческая жилка оказалась сильнее аристократической добропорядочности. Графа уличили в лукавстве, отправив запросы в Козлов Тамбовской губернии и в

Юрьев Лифляндской. Там сообщили: никакой концессии никакому Цезарю отродясь не давали. И контактов с ним не заключали.

Словом, Бленджини де Торричелла не удалось вписать свое имя в историю развития автомобильного движения в Томске.

А кому удалось?

Нетитулованному и не обладавшему столь солидным капиталом человеку. Мещанину Павлу Дементьевичу Вержиковскому, уроженцу местечка Мирополь Волынской губернии.

Незадолго до того, в декабре 1907 года, дума разрешила некой Дукельской открыть в Томске регулярное автомобильное сообщение с платой по 100 рублей за каждое авто. Но монопольное право оставила за Вержиковским, который получил «добро» на привилегированное пассажирское сообщение по городу - при условии, что откроет движение не позже 1 июля 1909 года.

«Если бы впоследствии был устроен в городе электрический трамвай, постройка его едва ли кончилась бы раньше этого срока», — добавляла управа.

2 июля 1909 года Вержиковский пишет в управу: «Ввиду того, что в Москве, на заводе готовых авто-омнибусов приспособления для перевозки пассажиров в запасе не имеются, с 5 июля автомобильное сообщение от станции «Томск-первый» и по городу будет производиться посредством одного 14-местного омнибуса. Второй, 12-местный, заказан, прибудет и будет пущен в движение 15 — 20 сентября сего года...»

А через некоторое время шлет в управу следующее «донесение»:

«График движения выбран сообразно с удобствами публики и с учетом того, что железнодорожное расписание меняется ежегодно по два раза... Просьба не препятствовать приглашению компаньонов.

На станции «Томск-первый» достаточно двух автомобилей, остальные можно пустить по городу».

Вержиковский просил в бессрочную аренду три участка земли для строительства пунктов посадки пассажиров: на Набережной

Ушайки, на Бульварной (ныне часть Кирова) и Ярлыковской (ныне часть Карташова) улицах. Обещал пустить автомобили с платой до 10 копеек за перегон - от павильона до павильона. А чтобы предприятие окрепло, испросил годовую монополию.

Условия показались божескими, дума удовлетворила прошение Павла Дементьевича, обязав его попутно платить в казну города по 100 рублей за каждое авто.

На том и порешили.

Но случилось вот что: осенью того же 1909 года Вержиковский по семейным обстоятельствам покинул Томск, передав концессию томичу Дементию Антоновичу Швайковскому, жившему в своем доме на улице Бульварной.

Возмутился член управы Иван Богомолов: условия договора не были выполнены. Управа создала комиссию, та долго, чуть ли ни год, совещалась. И выработала наконец «Условия применения автомобильного движения в Томске».

Документ определял маршруты, по которым omnibusам и пассажирским авто надлежало двигаться. Установил единую плату: от станции до другой - пятак, на длинных перегонах - 10 копеек, - и места расположения десяти павильонов. Определил время движения - с семи утра до темна и налоговый сбор - по 3 рубля с лошадиной силы мотора и по 3 рубля с посадочного места для omnibusов. Назвал сумму страхового залога на предмет несчастного случая - по 100 рублей с машины.

Управа решила не только поддерживать автовладельцев, но даже построить на налоговые сборы остановочный павильон - «площадку с навесом для пассажиров». Дума решение утвердила и издала постановление, где указывала скорость продвижения по городу и многое другое.

С тех пор как на томских улицах появились сверкающие, лязгающие, грохочущие «колесницы», тихая жизнь там, можно сказать, совершенно кончилась. Важно восседая за рулем, владельцы автомобилей раскатывали по городу где и как заблагорассудится. Регулировать движение «железных коней» никому не приходило в голову: так мало их было и так диковинно смотрелись они на дорогах. К тому же лихую езду

существенно ограничивало безобразное состояние дорог, а привели в божеский вид центральные улицы, появилось больше автомобилей.

Владеть автофургоном становилось престижно и модно. «Самодвижущейся каретой» обзавелись купец Иван Смирнов и железнодорожный инженер Евгений Владовский, домовладелец Дементий Швайковский и его брат Антон, студент Императорского университета Александр Горохов и волынский мещанин Павел Вержиковский. Отцы города, пытаясь упорядочить автомобильное движение, определили районы передвижения - по главным, шоссированным улицам. «Движение по ним должно быть обязательным для господ предпринимателей», увещевала управа, одновременно пытаясь выработать для автомобилистов сколько-нибудь действенные правила.

Работа над ними шла года полтора. И вот осенью 1910 года городская управа подала в думу документ, определяющий порядок движения бензинового транспорта в городской черте. Продукт законотворчества «администраторов» почти столетней давности содержит всё, что может занимать пытливого воображение. От описания экзаменов - «надлежащего испытания», как тогда говорили - до перечня технических характеристик, коими должен удовлетворять «автомотор» любой марки любого производителя.

К управлению автомобилем в ту пору допускались господа, получившее от управы разрешение. Осмотр и испытание его проводила «комиссия, состоявшая из компетентных лиц», хотя, по совести говоря, в подобной технике тогда мало кто смыслил. Чтобы автомобиль смог свободно раскатывать по городу, он не должен был «распространять при движении дыма или пара в значительном количестве». Ему полагалось иметь «прочный механизм, направляющий движение» — такой, который бы позволял «легко делать повороты с минимальным углом поворота передних колес в 40 градусов». Его «тормозным приборам» следовало действовать «быстро, верно и независимо друг от друга». И каждый из них обладал «достаточной силой, чтобы остановить автомобиль, движущийся по ровной и сухой

мостовой со скоростью 12 верст в час, на протяжении не более трех сажень».

Дальше говорилось про звуковой сигнал, фонари и «приспособление, которое лишало бы возможности посторонних лиц пускать в ход автомобиль в случае отсутствия управляющего оным». Упоминался глушитель. Вес автомобиля с грузом и пассажирами не должен был превышать 300 пудов (почти пять тонн). Если все эти требования были выполнены, владелец получал «особую книжечку», куда вписывали его имя-фамилию и заносили описание самой машины. Затем давали номерной знак, выполненный в двух видах: один крепился «на носу», другой размещали сзади - «на видном месте». То и другое - права и номер машины - полагалось «возобновлять» ежегодно, после установленной процедуры. Причем права были двух видов: «общие и частные». Первые позволяли управлять любым автомобилем, а вторые допускали к управлению тем, что значился в документе.

Правила предписывали двигаться по городу со скоростью, не превышающей 18 верст в час - верста соответствовала 1,06 километра. А на улицах Почтамтской, Миллионной, Магистратской, на Набережной Ушайки и других многолюдных местах следовало «замедлить скорость до 12 верст в час». Двигаться надлежало по правой стороне дороге или по середине, «принимая все меры, чтобы лошади не пугались автомобиля». Подъезжая к перекрестку и крутым поворотам, водитель резко сбавлял скорость и сигнализировал во избежание наезда «на встречных лиц и экипажи». Отдельный параграф правил обязывал уступать дорогу «крестным ходам, похоронам, пожарным обозам, проходящим частям войск и арестантским партиям». Запрещалась «езда вперегонки» и уж, конечно, без номерного знака. Такую машину мог остановить городской, что грозило штрафом.

Помня о том, что больше всех техническому прогрессу противились извозчики, томские законодатели вписали в «Обязательное постановление» доброе обращение к животным.

Водитель должен был зорко следить по сторонам и при виде пугливой лошадки без промедления останавливать автомобиль...

К 1910 году по числу автомобилей Томск держал первенство среди сибирских городов, соперничая лишь с Иркутском.

Когда правительство сделало запрос об имеющихся у населения автомобилях и «мотоциклетах», все полицмейстеры, уездные и горные исправники кинулись «наводить ревизию». В Томске, по сведениям полицмейстера Фукса, имелось 7 частных автомобилей. И получалось, что население Томской губернии, в целом, владело порядочным парком машин: 12 автомобилей и 3 «мотоциклетки». Не считая конных омнибусов крестьянина Подольской губернии Ивана Ивановича Будного: «две кареты длиной 3 аршина и шириной аршин с лошадьми и крытый омнибус с двумя скамейками по четыре места на каждой, запряженный парой лошадей».

Управа к тому времени решила отказаться от мысли предоставить кому-то привилегированное положение: «Ввиду широкого распространения автомобильного движения общего пользования... полезности и удобства передвижения на автомобилях и омнибусах, желательно развить этого рода передвижение в более широком размере и дать разрешение всем желающим заняться новым предприятием без всяких на то привилегий...»

С просьбой «разрешить содержать крытый дилижанс для разъезда по городу вместимостью девять человек» обратился домовладелец Франц Филиппович Хайдукевич, работавший в Томске каретным мастером. Когда получил от управы согласие, дал подписку: «Обязуюсь подчиняться издаваемым городским общественным управлением правилам, касающимся движения дилижансов и омнибусов по городу».

Московский мещанин Яков Моисеевич Рыжевский, который держал меблированные номера в доме по Ямскому переулку, пожелал «доставлять пассажиров с вокзала на двух лошадях в закрытом шестиместном омнибусе - с платой 1 рубль 50 копеек за место».

Проект «перевозки пассажиров по мощным улицам города в двух четырехместных автомобилях» представил в управу екатеринбургский мещанин Моисей Зиновьевич Палунов.

Автомобиль фирмы «Даррак» с 19-сильным четырехцилиндровым мотором держал в Томске главный инженер Кольчугинской железной дороги Евгений Игнатьевич Владовский.

Собственным шикарным автомобилем владел томский купец Иван Иванович Смирнов - управлял машиной его сын. В машине стоял мотор знаменитой марки «Бенц» в 20 лошадиных сил - с передовой системой зажигания, центробежным насосом для охлаждения, механической масляной смазкой системы Фридмана. С четырехскоростной, включая задний ход, коробкой передач. С хорошим сцеплением, которое осуществлялось при помощи двух конусов, и отменным радиатором типа «Соты». С двумя тормозами - ручным и ножным.

Вес купеческого автомобиля марки «Карасери-торпеда» не превышал 60-ти пудов, чуть менее центнера. Испытание его состоялось в марте 1912 года. При сем «выяснилось исправное, соответствующее своему назначению действие всех приспособлений для остановки и управления» машиной.

А спустя два месяца в управу обратился с заявлением студент университета Александр Владимирович Горохов: «Имею честь просить городскую управу о выдаче мне разрешения на право управлять имеющимся у меня автомобилем бельгийского завода «Жермен» с мотором в 18 сил...»

Число автомобилей на дорогах города росло. Томичей стали приглашать на участие в автомобильных выставках, состязаниях, кои устраивало Императорское автомобильное общество.

Выставки проходили «с торжественностью» под августейшим покровительством Великого Князя Николая Николаевича, стоявшего во главе Общества. В 1910 году устроены были даже международные состязания от Питера до Киева и обратно - «через Великую, Малую и Белую Русь».

Развивалось «автобусное» сообщение. Автомобиль в Томске становился такой же реальностью, как легковой экипаж. От него уже не шарахались, как прежде. Привыкли. И лишь «отсталые» хмурые псы бурно выражали свое несогласие с прогрессом, провожая чудо техники лютым, бешеным лаем...

Автомобили//Юшковский, В.Д. Эскиз сюжета: 40 этюдов о 400-летнем Томске. Томск, 2003. С. 256-266.

ТРАМВАЙ

О долгой и печальной истории блуждания идеи электрического трамвая по коридорам томской власти в начале нашего века можно было бы написать отдельную книгу.

Наиболее популярным методом строительства городского транспорта в России в то время был концессионный, согласно которому частное лицо или компания вкладывали свои капиталы в организацию нового дела, а органы городского самоуправления давали им долголетнюю концессию на эксплуатацию и получение прибыли.

Уже в начале года, как сообщила газета «Сибирская жизнь» от 29 января 1899 г., в Томск из Парижа, от «Русского экономического комитета» поступила телеграмма с предложением пустить в городе трамвай. Однако это намерение ставилось в прямую зависимость от выкупа у «Технико-промышленного бюро» концессии на электрическое освещение, а значит, и центральной городской станции. Конечно, никакого дальнейшего развития это предложение иметь не могло. Следующее предложение поступило 13 марта 1899 г. Его инициатором была солидная российская фирма «Унион», действовавшая через своё доверенное лицо - «Технико-промышленное бюро». Она тоже соглашалась взять на себя все расходы по строительству, эксплуатации и ремонту трамвайного предприятия, предлагалось и строительство отдельной электрической станции. Почти сразу же за этим предложением, 27 марта того же 1899 г., в думу поступило ещё одно - на этот раз из Санкт-Петербурга, от коллежского

советника Павла Петровича Кузьминского. Он тоже «за свой счёт, страх и риск» гарантировал Томску пуск трамвая.

В последующие дни все томские и большинство сибирских газет разнесли приятную новость - в Томске будет электрический трамвай! Но они поторопились. Видимо, слишком уж обескуражен был П.П. Кузьминский столь значительным изменением его первоначальных намерений. Оговорённый залог в 25 тыс. руб., как гарант начала работ, из столицы в Томск так и не поступил. Это, видимо, ничуть не смутило томскую власть, купцы-думцы по-прежнему за деревьями не видели леса. Когда в 1903 г. от имени бельгийских трамвайных фирм, масштабно работавших в России, с предложением и денежным залогом переговоров выступил М.Н. Селихов, его ждали те же выгодные лишь для города условия. Бельгийцы сняли свои предложения.

За всеми этими перипетиями трамвайных начинаний внимательно следил В.С. Реутовский с компаньонами - владельцы центральной городской электростанции и люди, не лишённые предпринимательской жилки. Однако мощность их станции и объёмы капиталов были слишком малы, чтобы достойно конкурировать с другими предложениями. Да и кабальные условия думы не стимулировали инициативу. Единственная попытка «Технико-промышленного бюро» войти в число участников сооружения томского трамвая была предпринята в 1899 г., когда оно выступило доверенным лицом фирмы «Унион». И закончилась она плачевно - предпочтение тогда было отдано П.П. Кузьминскому.

Но 17 сентября 1907 г. томские энергетики решили, что их час настал. В этот день они подали заявку на строительство электрического трамвая. Предпочтение было отдано «Технико-промышленному бюро». Бюро был дан месяц на разработку проекта.

К этой поре все вопросы, связанные с томским трамваем, из ведения думской комиссии по благоустройству были переданы специально созданной комиссии по городскому трамваю. Поскольку предложений больше не поступало, дума

сама активно взялась за поиски исполнителей проекта. Движущей силой этой работы стал городской голова Иван Максимович Некрасов.

Но вернёмся в 1909 г. Дискуссия о путях развития внутригородского транспорта в Томске была настолько злободневной, что из стен городской думы выплеснулась в широкие слои общественности. Достоинства и недостатки автомобиля и трамвая обсуждали обыватели, выносили на первые полосы почти все томские газеты, включали в повестки заседаний научные собрания.

Сама жизнь убеждала, что думское решение о ненужности трамвая было вызвано страусиной позицией - спрятать голову в песок от страха перед многолетней проблемой и неумения её решить. Но проблема от этого не исчезала; хочешь - не хочешь, а подступаться к ней пришлось снова. Хотя и без этого трамвайный вопрос после 15-летнего обсуждения вышел наконец-то на стадию принятия конкретных решений. Отдельные его стороны в феврале - марте 1914 г. обсуждались на заседаниях управы и комиссий думы - трамвайной, финансовой, по благоустройству, земельной. Однако принять окончательное решение могла только законодательная власть - дума, которая и провела бурное собрание с указанной повесткой 26 марта того же года. Здесь надо вновь отдать должное председательствующему И.М. Некрасову. На этот раз он настойчиво пресекал все попытки очередной раз «заговорить» проблему.

Думцы долго определяли трамвайные маршруты. Сначала было предложено три. Первый был намечен ещё в 1899 г. обществом «Унион» и с небольшими вариантами присутствовал в большинстве последующих проектов: от угла улиц Миллионной и Дальне-Ключевской через Почтамтскую и Садовую до угла Буткеевской (пр. Ленина между ул. Дальне-Ключевской и ул. Усова). Второй: от угла ул. Набережной р. Ушайки и пер. Благовещенского через улицы Никольскую, Солдатскую и Бульварную до станции Томск-1 (от угла ул. Набережной р. Ушайки и пер. Батенькова через улицы

Алтайскую, Красноармейскую и Кирова до станции Томск-1). Третий: от пер. Благовещенского через пер. Аптекарский, улицы Кондратьевскую, Акимовскую, Больше-Кирпичную, Воскресенскую, Белую, пл. Соляную и Иркутский тракт до пересыльной тюрьмы (от пер. Батенькова через пер. Аптекарский, улицы Лермонтова, Шишкова, Октябрьскую, Белую, пл. Соляную и ул. Пушкина до корпусов Октябрьского РОВД). Затем было высказано несколько уточнений и дополнений, но все они лишь конкретизировали основные магистрали. Длина последних предполагалась в пределах от 12 вёрст 420 саженей до 13 вёрст 50 саженей (13 км 698 м - 13 км 975 м). Заметим, что трамвайные рельсы по этим маршрутам, исключая небольшой отрезок от пл. Кирова до вокзала Томск-1, так никогда и не пролегли.

На прошедшем чуть ранее заседании думских комиссий вылился в оживлённую дискуссию вопрос о характере рельсового пути. Начальник Сибирский железной дороги С.М. Богашёв и городской голова И.М. Некрасов настаивали на однопутной колее, гласные П.В. Вологодский и А.М. Крылов - на двухпутной, техническая подкомиссия - на смешанной. У каждого нашлась масса аргументов в защиту своего мнения, но большинством голосов был утверждён третий вариант: двойной путь должен был протянуться только по центральной части Почтамтской и по Миллионной улицам (пр. Ленина). Дума утвердила это решение.

Но было уже поздно. Это бы решение - да десяток лет назад! Благоприятный момент стать Томску «трамвайным городом» по вине его же властей оказался упущенным.

Яковлев, Я.А. Рассказы о томском электротранспорте.- Томск, 1999. С.61-76

Мечта о трамвае вспыхнула с новой силой, когда в декабре девяносто пятого была пущена первая городская электростанция, и в центре города просияли невиданным светом первые электрические фонари.

На рубеже веков появился проект томской трамвайной дороги, а в четырнадцатом году в Бельгии закупили четыре

вагона. Вероятно, мой дедушка, тогда еще молодой человек, мог стать одним из пассажиров первого томского трамвая, но в дело вмешалась первая мировая. Закупленные вагоны до Томска не дошли, проект остался пылиться на полке.

Потом были гражданская война, разруха, нэп, строительство социализма, тридцать седьмой... Многого было. В Великую Отечественную томичам и вовсе стало не до трамвая.

Но вот в морозные, голодные военные дни в центре Томска женщины в драных телогрейках делают насыпь, кладут шпалы и пришивают к ним железными костылями рельсы.

Линия тянулась от Томска-второго в район улицы Дальнеключевской, потом шла по Розочке, через Каменный мост. Поезд поворачивал возле дома Второва, шел по берегу Ушайки, где теперь магазин "Академкнига", и за старым громовским зданием театра въезжал во двор электростанции.

Однажды опоры Каменного моста зазмеились трещинами. Летом студенты под мостом

работали топорами и молотами под руководством опытных инженеров. Был сооружен бревенчатый поддерживающий каркас.

Поезда продолжали ходить по центру города. Они подвозили уголь для электростанции, сырье для заводов. Кое-где в переулки поворачивали запасные пути. Там стояли в ожидании разгрузки платформы с солью, сахаром или зерном.

На первые послевоенные годы выпало немало работы по уборке рельсов, шпал и насыпей честно отслужившей свое городской железной дороги. Очищали здания от копоти и красили их.

Потом в центре Томска появились другие трамвайные рельсы. По ним пришел на площадь Батенькова самый настоящий первый томский трамвай.

Климичев, Б. Лампочка в сто фитильков//Сибирская старина. 1998. №14. С. 17

Фортуна распорядилась так, что обе мировые войны XX в. оказались как раз теми камнями, о которые споткнулись

совсем уж было начавшие реализовываться намерения сделать Томск трамвайным городом.

Переломными стали 1946-1947 гг. Проектом первой очереди трамвайный путь предусматривался в юго-восточной части города - в самом густонаселённом, промышленном Кировском районе. Он должен был связать железнодорожную станцию Томск-1 и заводы с центром. Маршрут был проложен от кольца на привокзальной площади (сейчас его нет) по пр. Кирова и ул. Советской до разворотного кольца на пл. Батенькова. Общая протяжённость рельсового пути составляла 5,2 км, из которых на пассажирский маршрут приходилось 4,8 км и на подъездные пути депо 0,4 км.

Работы по прокладке путей велись в 1947 - 1948 гг. Поскольку путевые работы были наиболее объёмными и наименее квалифицированными, то сюда и направлялась основная масса рабочей силы с предприятий, учреждений, вузов. Все работы, как и в других подразделениях трамвайного строительства, велись, конечно же, вручную. Только единственная в тресте лошадь да вагонетка облегчали труд людей. А объём работ был огромен. Необходимо было расчистить полотно пути по всей длине, уложить шпальное основание, укрепить рельсы, провести нивелировку, балластировку, переместить либо починить попавшие в зону строительства другие городские коммуникации.

Для выхода из кольца на пл. Батенькова путейцы сделали самодельную стрелку из передвижных рельсов на лафетах с переводным механизмом. Новый транспорт, правда пока без пассажиров, заставлял оглядываться ещё не привыкших к нему томичей все последние дни апреля. Водители и кондукторы осваивали маршруты, диспетчеры проводили хронометраж и разрабатывали график движения. Всё было готово к торжественному открытию первого маршрута томского электротранспорта.

И оно состоялось. По воспоминаниям его участника Гавриила Андреевича Романова, в этот день, 1 мая 1949 г. природа одарила томичей тёплым и солнечным весенним утром. Погода

вполне соответствовала настроению тех, кто пришёл на пересечение пр. Кирова и ул. Казанской (пр. Комсомольского). Здесь уже стояла импровизированная деревянная трибуна, продувал трубы духовой оркестр, весело шутила и улыбалась большая толпа томичей - работников треста и тех, кто на субботах и воскресеньях строил трамвай. Теперь они пришли посмотреть на результат своего труда, порадоваться за себя, за свой город...

Два новых, блестящих чистыми окнами и свежей краской вагона, весело звеня и постукивая колёсами на стыках, отправились в свой первый - теперь уже официальный - рейс до пл. Батенькова. За ручками их контроллеров стояли нарядные А.М. Вакарева и Т.Г. Кручинина, а на пассажирских местах совершенно заслуженно сидели те, кто ради этих нескольких минут потратил много месяцев своего труда.

Свершилось! Томск стал трамвайным городом.

**Яковлев, Я.А. Рассказы о томском электротранспорте.- Томск, 1999.
С.127- 164**

ТРОЛЛЕЙБУС

Автобусы и трамваи смогли обслужить лишь 104 млн. чел. Оставалась неудовлетворительной и организация транспорта.

Трамвайная сеть не охватывала такие важные магистрали города, как проспекты Ленина и Фрунзе, хотя на первом из них располагались большинство административных зданий, четыре из пяти крупных вузов, объекты общепита и т.д.

Было предписано подготовить технико-экономическое обоснование введения неизвестного пока для Томска транспорта - троллейбуса.

В 1966 г. воронежцы разработали и представили на рассмотрение «Комплексную схему развития городского транспорта на 1966-1970 гг.». Троллейбусный транспорт для Томска был признан неэффективным и нецелесообразным. Аргументов приводилось несколько, но основными были два.

Во-первых, экономический - нерентабельность троллейбусных маршрутов по сравнению с автобусными в силу малочисленности города (выгодным новый транспорт считался в населённых пунктах с населением свыше 500 тыс. чел.) и определённых закономерностей образования пассажиропотоков. Во-вторых, технический - утверждалось, что низкие зимние температуры северных широт чрезвычайно затрудняют эксплуатацию троллейбуса, особенно в части токосъёма. Для примера доказывалось быстрое разрушение на морозе угольной вставки в токоприёмной штанге.

16 января 1967 г. горисполком передал институту «Томгипротранс» проектное задание на первую очередь троллейбуса. Выполнить его на субподрядной основе помогал институт «Томскгражданпроект», занимавшийся реконструкцией дорог и благоустройством.

Процесс строительства троллейбусных трасс в городе чётко распадается на 2 этапа: 1967-1977 гг. (очереди 1-6-я) и 1993-1996 гг. (очереди 7-8-я и несколько дополнительных линий).

Первая очередь (1967 г.)

Проектное задание первой троллейбусной линии было разработано рабочей группой под руководством главного инженера проекта А.О. Хазанова ещё в 1960 г. Через 7 лет уже другой коллектив во главе с П.В. Ветровым составлял рабочие чертежи.

Документация первой очереди включала в себя сооружение: первой очереди депо на 50 единиц транспорта (из общей ёмкости 100 единиц) в конце пр. Фрунзе, двух тяговых подстанций - № 4 на остановке «Южная» и № 5 на ул. Водяной, контактной сети депо на 1,5 км, контактной сети на 680 опорах по пр. Ленина от Лагерного сада до пересечения с ул. Пермской (Пятой Армии) на Черемошниках (7,95 км по центральной оси) и по пр. Фрунзе от пересечения с пр. Ленина до троллейбусного депо (3,8 км), павильонов на конечных станциях «Восточная», «Лагерный сад» и «Черемошники».

Томские власти принимали самое деятельное участие в троллейбусной эпопее и на стадии проработки и утверждения проектно-сметной документации, и во время строительства.

Вторая очередь (1968 - 1969 гг.)

Надо сказать, что успех быстрого строительства троллейбуса в Томске в немалой степени был обусловлен чёткой организацией работы на всех её этапах. Это начиналось ещё на уровне проекта. Поскольку программа развития наземного электротранспорта в городе имела долгосрочный характер, «Томгипротранс» готовил чертежи примерно за полгода-год до начала строительно-монтажных работ. Иначе говоря, пока шло сооружение одной очереди, проектировщики уже корпели над следующей.

Каждый руководитель на месте ещё зимой уже чётко представлял характер и объём предписанных ему работ и предпринимал необходимые меры для их выполнения.

Так было и со строительством второй очереди. Проектные документы на неё были подготовлены всё тем же коллективом под руководством Павла Владимировича Ветрова из «Томгипротранса» ещё в 1967 г., работы на месте начались с весны следующего.

Проектом предусматривалось включить в сеть электротранспорта густонаселённую северо-восточную часть Томска с интенсивным жилищным строительством по Иркутскому тракту и быстро развивавшимся Приборным заводом. Трамвайные пути в этом направлении заканчивались у вокзала Томск-II. Предстояло подготовить дорожное полотно и контактную сеть длиной 10,5 км по пер. 1905 г. от его пересечения с пр. Ленина, Кузнечному взвозу, пл. Соляной, ул. Пушкина и Иркутскому тракту до корпусов Приборного завода. В конце трассы требовалось построить пункт технического осмотра троллейбусов с 850 м контактной сети, в районе микрорайона Черёмушки - кольцо контактной сети и диспетчерский пункт. В задание этой очереди было записано и сооружение двух четырёхагрегатных тяговых подстанций в центре (№ 6) и конце (№ 7) Иркутского тракта.

Именно сюда 2 ноября 1968 г., как всегда в канун октябрьских праздников, пришёл маршрут № 1, проложенный год назад от Лагерного сада до пл. Ленина. Теперь он по пер. 1905 г., ул. Пушкина, Иркутскому тракту удлинился до 11,2 км и потребовал для своего обслуживания уже 22 троллейбуса. В мягких креслах первого из них, с радостью глядя через незамутнённые окна новёхонькой машины на результат своего труда, проехали участники строительства. Только на следующий год маршрут дотянулся-таки до Приборного завода, удалившись от своего начального пункта - Лагерного сада - на 15,05 км.

Третья очередь (1969 г.)

Учебно-административные корпуса всех 5 крупных томских вузов были уже охвачены троллейбусной сетью, однако часть студгородков - мест компактного расселения студентов - из неё выпадала. В частности, общежития политехнического института по ул. Пирогова и государственного университета на пл. Южной. Пассажирский поток «общежитие - вуз» является одним из самых наполненных и устойчивых, а значит, и экономически выгодных. В этом же секторе города находились 2 крупных завода - электроламповый и математических машин. Любители отдыха на природе стремились выехать за город именно в южном направлении из-за красот Потаповых лужков, речки Басандайки... Немаловажным мотивом для направления очередной троллейбусной трассы именно в эту сторону являлось и отсутствие в то время автобусного сообщения по ул. Красноармейской.

Поэтому соответствующее решение было принято без особых колебаний. Трасса длиной 2,75 км должна была пройти по пр. Кирова между его пересечениями с пр. Ленина и ул. Красноармейской и далее по последней до кольца на пл. Южной. В проект третьей очереди было внесено и сооружение подстанции № 8.

Сооружение этой очереди было, пожалуй, самым организованным и продуктивным. Небольшая протяжённость

трассы, малый объём земляных работ, высокая степень благоустройства этой части города, хорошая материальная подготовка и накопленный за 2 предыдущих года опыт значительно облегчали поставленную задачу.

В итоге 8 августа первая пробная обкатка трассы прошла! И прошла хорошо. Ставший к этой поре томичом Камиль Юнусович Хайрулин, участвовавший с бригадой новосибирских мастеров в обкатке ещё первой томской очереди троллейбуса, впервые провёл свою машину новым маршрутом № 3 от конечной станции «Южной» до пл. Ленина. Смонтированная на 149 опорах контактная сеть показала хорошее качество, и 19 августа государственная комиссия приняла её с оценкой «отлично».

Четвёртая очередь (1970 г.)

Работы 1970 г. можно считать дальнейшим развитием сети электротранспорта в южной части Томска и продолжением троллейбусного строительства года предшествовавшего. Было ясно, что пора подводить троллейбус к вокзалу Томск-1. Но как? Получившему в декабре 1969 г. это задание институту «Томгипротранс» предписывалось рассмотреть 3 варианта: по пр. Кирова, по ул. Нахимова (ул. Елизаровых) от пересечения с ул. Красноармейской, по проспектам Комсомольскому и Кирова от пр. Фрунзе. Поскольку при выборе первого варианта требовалось снести 3 жилых дома, горисполком отдавал предпочтение двум другим. И вот в традиционное уже время-26 октября 1970г. – обкатчик трасс К. Ю. Хайрулин плавно тронул троллейбус в первый рейс по новому маршруту № 4, соединившему празднично нарядным проспектом вокзал Томск- 1 и пл. Ленина.

Пятая очередь (1971- 1972гг.)

После троллейбусного обустройства центра Томска взор городских властей и проектировщиков вновь обратился на бурно разрастающиеся северо- восточные окраины. По их разработкам новая трасса разбивалась на 2 участка: первый от Иркутского тракта до разворотного кольца у ДК «Авангард» на ул. Бела Куна; вторым отрезком планировалось замкнуть кольцо у

«Авангарда» по ул. Бела Куна с линией второй очереди на Иркутском тракте.

1 января 1972 года томичи могли поехать на празднование Нового года к друзьям в район «Авангарда» на троллейбусе.

Шестая очередь (1976 - 1977 г.г.)

После 6-летнего активного строительства троллейбусных трасс, сопряжённого с большим объёмом благоустроительных работ, возникла краткосрочная пауза. Закончилась она в 1976 г. решением пустить электротранспорт на Каштак - один из самых быстрорастущих районов города, испытывавший острый транспортный голод.

На этот раз главным инженером проекта стал Валерий Георгиевич Маслаков. В перспективе трасса виделась в двух участках:

- первый длиной 3,0 км должен был отмыкаться от пр. Ленина по ул. Дальне-Ключевской, подниматься на гору Каштак, следовать по пр. Мира с поворотом на ул. 79-й гвардейской дивизии до поворотного кольца у пересечения с ул. Говорова;

- второй протяжённостью 2,3 км планировался далее по пр. Мира от развилки с ул. 79-й гвардейской дивизии до перекрёстка с ул. Смирнова.

В проект входило и сооружение 10-й тяговой подстанции. Работы 1976-1977 гг. включали в себя установку опор на обоих участках трассы и монтаж контактной сети с полным комплексом благоустройства на первом из них.

Основной проблемой новой очереди стало сооружение подъёма с ул. Дальне-Ключевской на гору Каштак - ту же самую террасу р. Томи, на которую уже были проложены вторая очередь трамвая и вторая очередь троллейбуса. На этот раз дело осложнялось тем, что дорога подходила к возвышенности не перпендикулярно, а под острым углом.

Дополнительные линии (1992 - 1993 г.г.)

Сначала небольшое наращивание контактной сети было сделано в 1992 г. - увеличилась служебная линия троллейбусного парка. Вызвано это было необходимостью

улучшения диспетчерского обслуживания и въезда-выезда машин через одни ворота.

Следующий 1993 г. знаменовал собой возрождение строительства пассажирских линий в городе. Именно в это время была проложена трасса по пр. Комсомольскому между его пересечениями с пр. Фрунзе (первой очередью) и пр. Кирова (четвёртой очередью). Вызвано это было давней необходимостью в резервной линии до вокзала Томск-1. Дело в том, что три троллейбусных маршрута - № 1,3,4 - были проложены на отрезке пр. Ленина между пр. Фрунзе и пр. Кирова, так называемом «университетском узле». И любая авария на этом очень напряжённом участке центральной городской магистрали парализовала работу почти половины вышедшего на линии подвижного состава. Поэтому для надёжности пассажироперевозок к вокзалу требовался параллельный путь.

Седьмая очередь (1994 г.)

Главным инженером проекта новой очереди стал Константин Яковлевич Бутько. Она явилась продолжением шестой очереди и включила в себя прокладку трассы по пр. Мира после отмыкания на углу с ул. 79-й Гвардейской дивизии до поворотного кольца на пересечении с ул. Смирнова около авторемонтного завода (АРЗа). Общая протяжённость составила 2,3 км.

И вот 30 апреля 1994 г. в 10 ч утра по весеннему Томску впервые пошёл троллейбус с цифрой «6» на месте указателя маршрута. Пассажирские места были заняты работниками администрации г. Томска, трамвайно-троллейбусного управления, журналистами. Но недолго томичи с удивлением вглядывались в «шестёрки» и спрашивали друг у друга: «Куда этот троллейбус идёт?». Маршрут оказался очень удобным, а к хорошему привыкают быстро.

Первые полгода его конечными остановками были «Пл. Ленина» и «АРЗ». И только с 26 октября 1994 г. его путь протяжённостью 11,1 км принял современный вид: от депо по пр. Фрунзе (вместе с маршрутами № 2 и частично № 7), затем на

пр. Ленина до пересечения с ул. Дальне-Ключевской (вместе с маршрутами № 2,4 и частично № 1,3,7), далее, после подъёма на гору Каштак, по широкому пр. Мира (частично вместе с маршрутом № 4) до кольца на ул. Смирнова.

Через 2,5 года, 9 декабря 1997 г. сюда же был направлен ещё один троллейбусный маршрут - № 8. Протяжённостью 10,85 км он с пл. Южной через ул. Красноармейскую (вместе с маршрутом № 3) выходит на пр. Кирова (вместе с маршрутами № 3,4), а затем следует по пр. Ленина до ул. Дальне-Ключевской (вместе с маршрутами № 4, частично № 1,2,3,6,7), поднимается на пр. Мира и идёт до АРЗа (вместе с маршрутом № 6 и частично № 4).

С такой организацией маршрутов жители севера Томска получили удобное беспересадочное электротранспортное сообщение с большей частью территории города.....

Восьмая очередь (1996 г.)

На следующий год произошло ещё одно приращение томских троллейбусных маршрутов - они пошли до областной клинической больницы. Комплекс медицинских корпусов, построенный в северной части города, в парковой зоне, на значительном удалении от городских кварталов, долгое время испытывал острую потребность в регулярном транспорте.

Больница областного статуса обслуживала не только томичей, но и пациентов с территории всей области. Поэтому так важно было наладить регулярное её сообщение с речным и железнодорожными вокзалами, аэропортом, центром города. Ходили же сюда более десятка лет редкие автобусы единственного маршрута, хотя неподалеку по ул. Бела Куна пролегал троллейбусная трасса пятой очереди.

После окончания строительно-монтажных работ, с 10 июня 1996 г. маршрут № 3, упиравшийся до того в ДК «Авангард», был продлён по ул. Бела Куна с поворотом на ул. Ивана Черных к больнице, около корпусов которой и завершился. Теперь на частый вопрос приезжих «Как добраться до областной больницы?» томичи вместо «О-о-о, это

далеко за городом» стали говорить: «На троллейбусе № 3 прямо к подъезду доедете».

Пока ещё конкуренция на городском транспорте у нас наличествует. Но постепенное умирание муниципальной его части ведёт к монополии частного со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями. Но какой транспорт в качестве городской собственности предпочтительнее? Электрический.

Во-первых, он наиболее экономичен в эксплуатации и быстро окупает вложенные в него средства.

Во-вторых, и это стало уже общим местом в разговорах о троллейбусе либо трамвае, этот транспорт экологически чист, а значит, и перспективен.

Яковлев, Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск, 1999.- С.376- 416

АВИАЦИЯ

Авиационный транспорт, вид транспорта, осуществляющий перевозки людей и грузов по воздуху. Появление его в Томске началось с полулюбительского увлечения воздухоплаванием. В 1909 профессор Томского технологического института Б.П. Вейнберг организовал студенческий аэротехнический кружок - второй в России после технического кружка воздухоплавателей, созданного профессором Н.Е. Жуковским в Москве. Участники кружка осуществляли запуски планеров в районе Потаповых лужков и в Лагерном саду.

В 1910 студенты технологического института построили аэроплан конструкции Ф. Громадского, одного из чл. кружка. Другой его участник, А.И. Лангер, летом 1911 привез в Томск из Петербурга аэроплан марки «Блерио 11-БИС» и выставил его на всеобщее обозрение в театре сада «Буфф». Это был первый самолет, который увидели томичи.

Профессиональных летчиков в Томске не было, однако в 1911 - 1912 в городе один за другим побывали известные, авиаторы В.Я. Седов, М.Л. Григорашвили, А.А. Васильев,

совершившие демонстрационные полеты над ипподромом при большом стечении зрителей.

Во время Первой мировой войны деятельность аэрокружка угасла и возродилась только в 1920-х. По инициативе проф. А.В. Квасникова, бывшего военного авиатора и ученика Н.Е. Жуковского, в Томском технологическом институте была официально открыта авиационная специальность.

Именно в тот период в СССР происходило становление авиационного транспорта, начали складываться союзные и местные авиалинии. В 1923 было создано Общество друзей воздушного флота («Добролет»), в состав которого входило и Томское губернское отделение. В 1923 «Добролет» организовал «Неделю воздушного флота» - ряд показательных полетов по стране в целях пропаганды авиационного транспорта. В рамках этого мероприятия летчик Лазовский осуществил первый перелет из Москвы в Сибирь с промежуточными посадками в ряде городов, в т. ч. в Томске. Однако регулярных воздушных сообщений Томск еще не имел. Вся томская авиация была сосредоточена в технологическом институте.

В 1927 силами студентов СТИ под руководством проф. А.В. Квасникова и Г.В. Трапезникова был создан первый сибирский самолет. Все расчеты машины производились в институте, здесь же изготавливались все ее узлы, детали, корпус и двигатель. Это был первый в СССР самолет с отечественным двигателем.

Регулярное движение авиационного транспорта над Томском началось с 1928. Основная база находилась в Новосибирске, откуда вылетали самолеты, направлявшиеся в Колпашево. Они стали приземляться в Томске, где была оборудована промежуточная посадочная площадка для дозаправки, ее обслуживал один рабочий.

В 1945 приказом по Западно.-Сибирскому управлению гражданского воздушного флота в Томске были организованы авиаотряд и аэропорт. С устройством в 1967 аэродромного комплекса в Богашово открылись регулярные авиарейсы из Томска в Москву, осуществлялись прямые беспосадочные

полеты во многие города страны. В 1980-х Томский аэропорт был связан воздушными линиями со 153 городами и населенными пунктами СССР, объем перевозок по сравнению с 1945 возрос более чем в 1000 раз.

В 1991 произошла реорганизация Томского объединенного авиаотряда в Томское государственное авиапредприятие, в 1998 на его базе было создано федеральное государственное унитарное предприятие «Томское авиапредприятие». Самолетный парк авиационного транспорта представлен самолетами АН-24, АН-26, ТУ-154, АН-28, ЯК-40, вертолетами Ми-2, Ми-8. С 1998 наряду с «Томским авиапредприятием» перевозку пассажиров осуществлял томский филиал Новосибирской авиакомпании «Сибирь», который совершал регулярные прямые пассажирские перевозки в Москву, а также, посредством стыковочных рейсов, в др. города России и зарубежья.

Томск от А до Я: Краткая энциклопедия города/ Под ред. Н.М. Дмитриенко. Томск, 2004. С.4

Еще далеко на Западе гремела война, а здесь, в глубоком тылу, 8 февраля 1945 года был образован Томский аэропорт. Три фанерно-полотняных самолета ПО-2 были тем фундаментом, на котором рос и развивался областной аэропорт. А из всей аэродромной «техники» единственной и основной была лошадь. Заправка самолетов осуществлялась из обычной бочки обычным ведром. Первым начальником аэропорта был назначен Иван Андреевич Лысов. Через год самолетный парк вырос до 12 самолетов ПО-2, был образован 284-й авиаотряд спецприменения и местных воздушных линий. Все аэропорты Томской области были подчинены этому авиаотряду.

Легендарный ПО-2! Еще не спета последняя песня этому «небесному тихоходу», универсальному по своему применению самолету. И хотя уже по тем временам он являл собою прошлое в самолетостроении, тем не менее его хрупкие крылья сделали очень многое для развития нашей области. Лишенный элементарных удобств, ПО-2 был совершенно не приспособлен

для полетов в стилом морозном небе Сибири. Чтобы не заморозить больных, а именно больные были первыми пассажирами ПО-2, их закутывали во что могли. Пилоты тоже были похожи на бесформенный ком одежды. Нужно было быть настоящим героем, чтобы иметь силы и мужество летать на таком самолете! И томские пилоты ежедневно проявляли летное мастерство, сажая свои самолеты летом прямо на дороги у населенных пунктов, а зимой - на лед рек и озер. Почта же просто сбрасывалась в мешках в нужном месте.

Первыми пилотами самолетов ПО-2 были В.В. Рынков, Г.С. Кораблев, В.В. Горинов, М.Д. Васильев. Техническое обслуживание осуществляли С.Н. Ячменев, М.П. Чиркин, Л.И. Сыромятников, С. И. Третьяков и др.

Шло время, пополнялся парк самолетов, расширялась география полетов. Наши пилоты стали перевозить не только больных, но и выполняли полеты по охране лесов от пожаров, по борьбе с вредителями леса. Настоящей технической революцией явилось поступление с мая 1952 года в Томский аэропорт самолетов АН-2. Теплая кабина радиосвязь, радиоконпас, возможность установки самолета на лыжи, дальность полета с одной заправкой в самый дальний конец области - все это было большим шагом вперед по тем временам.

А наличие 10-12 пассажирских мест или грузоподъемность до 1000 кг сделали этот самолет поистине незаменимым в условиях Томской области. Кстати, АН-2 в почти неизменном виде находится в строю и сегодня - так и не нашлось достойной замены патриарху гражданского воздушного флота.

Уже в середине 50-х годов началась разведка недр нашей области. И здесь понадобилась качественно новая техника. В 1955-1956 годах одними из первых в Западной Сибири томичи получили 15 вертолетов Ми-1 и 5 винтокрылых-Ми-4, для которых стали доступны самые непроходимые болота и таежные дебри. Сегодня, к сожалению, мало кому известно, что томские вертолетчики в числе первых открывали знаменитый Саяногорск, базировались при этом в небольшом поселке Нижневартовск, ставшем впоследствии крупным городом тюменского Севера.

Пилоты Г. Обдалов, Ю. Глухих, А. Ульянов, Г. Кораблев, авиатехник М. Чиркин и др. были первооткрывателями воздушных трасс нефтяного севера Томской и соседней Тюменской областей. С поступлением в аэропорт новой техники расширялись и возможности ее применения. Увеличилась регулярность полетов и культура обслуживания пассажиров, стали выполняться авиахимработы по борьбе с вредителями леса.

С начала 60-х годов началось интенсивное применение самолетов в сельском хозяйстве.

Более 20 лет томские авиаторы обрабатывали поля с воздуха на Алтае и в Белоруссии, в Узбекистане и Таджикистане и, конечно же, у себя дома - в родной области. С 10 тыс. га в 1960 году объемы авиахимработ возросли почти до 220 тыс. га в 1980 году. Но основным направлением авиационных работ оставалась перевозка пассажиров, почты и грузов.

К началу 60-х годов встал вопрос о расширении границ города. Одним из районов застройки был избран Каштак, где и располагался в то время аэропорт. К этому времени значительно выросла интенсивность полетов из Томского аэропорта, причем полеты производились в непосредственной близости от жилых районов, что не соответствовало требованиям безопасности. Областным руководством совместно с Западно-Сибирским управлением ГВФ было принято решение о переносе аэропорта за пределы города. Таким образом, решалась двуединая задача: строительство нового современного аэропорта и освобождение огромной площадки для жилищной застройки.

Но куда перенести аэропорт? Левобережье Томи сразу же отпадало по нескольким причинам, хотя именно там больше всего имелось хороших естественных площадок для строительства аэропорта. Правый же берег подходил практически по всем показателям. Из всех возможных мест расположения будущего аэропорта выбор пал на район села Богашево. Сравнительно недалеко от города, железнодорожная магистраль, отсутствие естественных препятствий для безопасности полетов и ряд других показателей окончательно

определили местоположение нынешнего аэропорта. Это сегодня Богашево связано с городом отличным шоссе, а в те годы в летнее время даже на лошади проехать от села до города было невозможно. Только железная дорога была надежным связующим нервом.

В труднейших условиях бездорожья и началось строительство нового аэропортового комплекса. Генподрядчиком выступил прославленный «Химстрой» во главе с П.Г. Пронягиным. Усилиями строителей, работников аэропорта, энергией и организаторским талантом тогдашнего начальника аэропорта М.Д. Васильева при безусловной поддержке местных партийных и советских органов и руководства Западно-Сибирского управления ГВФ к 50-й годовщине Октября аэропорт в основном был построен. 6 ноября 1967 года был выполнен технический рейс на самолете ИЛ-18. И хотя не было завершено строительство аэровокзала, гостиницы, аэропорт начал функционировать. Лайнер ИЛ-18 надежно связал воздушным мостом областной центр Томск с Москвой.

Началась новая страница в истории авиации Томска. Стремительно росло число рейсов в различные концы Советского Союза: Ленинград, Владивосток, Сочи, Симферополь, Минводы и другие крупные города. В Томск прибывали, кроме ИЛ-18, новые машины; АН-24, ЯК-40, АН-12, вертолеты, но хозяином воздушного пространства оставался по-прежнему бессменный труженик неба - АН-2.

Открылась воздушная дорога в Ташкент, Алма-Ату и другие города. На трассах Томск - Колпашево и Томск - Стрежевой АН-2 уступил место АН-24, Томичи сразу же по достоинству оценили преимущества этого самолета.

Аэропорт Томск перешел на круглосуточную работу. Стоит напомнить, что в эти же годы бурно развивался Стрежевой. Томский аэропорт стал удобной воздушной гаванью для доставки по воздуху народнохозяйственных грузов для стржевчан: оборудования для нефтяников, стройматериалов - для строителей, продуктов питания и тем и другим.

В Томском аэропорту в начале несколько раз совершал посадку гигант АН-22 -знаменитый «Антей». Он доставил в Стрежевой такое оборудование, которое доставить туда ни по земле, ни по воздуху было невозможно. С выходом на трассы Аэрофлота в 1972 году скоростного реактивного лайнера ТУ-154 перед томскими авиаторами встала сложная задача: подготовиться к приему этого корабля. Необходимо было удлинить взлетно-посадочную полосу на 500 и усилить ее дополнительным покрытием, чтобы почти стотонный «туполь» мог совершать взлеты и посадки. Коллектив авиаторов, который к тому времени возглавлял Г. А. Обдалов, воспринял трудную задачу как главное направление в своей деятельности. Нужно было готовить кадры пилотов, инженеров, авиатехников, других специалистов для полетов и обслуживания нового самолета, приобретать необходимую наземную технику и лабораторное оборудование.

23 ноября 1976 года техническим рейсом ТУ-154 была открыта обновленная ВПП. А с января 1977 года начались регулярные полеты на ТУ-154 в Москву. Время в полете для томичей сократилось почти вдвое. С середины 1977 года на ТУ-154 начали летать наши собственные экипажи Развитие авиации областного центра на этом не закончилось.

Для нужд нефтяников, газовиков, жителей Стрежевого, вахтовиков Пионерного требовался самолет, который бы перевозил небольшие партии грузов на большие расстояния. Таким самолетом стал АН-26, грузоподъемность которого до 5 тонн. И в начале 1976 года томские авиаторы подняли в небо собственный грузовой АН-26. С тех пор он надежно служит нуждам работников нефтегазового комплекса нашей области, используется для охраны лесов от пожаров, доставки различных грузов предприятий и частных лиц.

А что же старый аэропорт Каштак? Огромный жилой массив с одноименным названием широко раскинулся на его бывшей территории. А по центру бывшей грунтовой взлетно-посадочной полосы стрелой пролег широкий проспект Мира как символ продолжения жизни, продолжения истории нашей

области. От старого аэропорта осталась небольшая березовая роща, в которой сиротливо стоит деревянное двухэтажное здание, почти незаметное на фоне современной девятиэтажки (ул. К. Ильмера, 1 8). В свое время там размещался штаб авиапредприятия. Это наше прошлое.

Ну а молодежь нынче сразу садится за штурвал АН-24, АН-26, , ТУ-154. У них другая жизнь. Лишь одно неизменно присутствует в судьбе всех поколений авиаторов - это всепоглощающая любовь к небу, к самолету. Это их роднит, сближает и объединяет.

Нынешний аэропорт живет трудной, как и вся Россия, жизнью, решает свои задачи по перевозке пассажиров, грузов, обслуживанию томских нефтяников, по борьбе с пожарами, помощи селу и многое другое. Ныне коллектив томских авиаторов возглавляет Юрий Андреевич Прокопьев, прошедший путь в авиапредприятии от рядового радиотехника до руководителя.

Жизненный корабль томских авиаторов сегодня находится в горизонтальном полете. От молодых зависит, куда и как он полетит, перейдет в набор высоты или начнет резкое снижение. А пока - горизонтальный полет, устойчивый и безопасный уже на протяжении 50 лет.

Мороко, И.И. Полувековой полет томских авиаторов// Давайте вспомним: Сб. статей. Томск,1995. С.173-178

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Коновалов, П. Необходим второй путь, или как ездили в начале века [Текст]/ П. Коновалов //Томский вестник.1992.№76. С. 6
2. Коновалов, П.Томская дуга[Текст] / П. Коновалов // Томский вестник.1992.№76. С. 6
3. Коновалов П. Старым восточным трактом [Текст] / П. Коновалов // Народная трибуна.1991. №83.
4. Майданюк, Э. Судоходство на Томи [Текст] / Э. Майданюк // Сибирская старина. – 1994. - №7. – С.36-38.
5. Метелкин, А. Купечество и развитие пароходства в Сибири [Текст] / А. Метелкин //Сибирская старина. – 1998. - №13. – С. 32-34
6. Мороко, И. И. Полувековой полет томских авиаторов [Текст] / И. И. Мороко // Давайте вспомним: Сб. статей.- Томск: Изд-во Томского университета,1995.- С.173-178
7. Привалихин, В. Дорога на Транссиб [Текст] / В. Привалихин // Красное знамя. 1995.№158. С. 3.
8. Привалихин, В. Транссибирская магистраль: купцы ни причем [Текст] / В. Привалихин //Народная трибуна.1990. №16. С. 7.
9. Сазонова, Н. Великий Сибирский путь, национальная гордость великороссов [Текст] / Н. Сазонова //Все для вас.2001. №261. С.10.
10. Томск от А до Я: Краткая энциклопедия города [Текст] / Под ред. Н.М. Дмитриенко.- Томск: Изд- во НТЛ, 2004.- 438с.
11. Юшковский, В.Д. Эскиз сюжета: 40 этюдов о 400-летнем Томске [Текст] / В. Д. Юшковский. – Томск.: Изд-во НТЛ, 2003. – 376с.
12. Яковлев, Я. А. Рассказы о томском электротранспорте [Текст] / Я. А. Яковлев.- Томск: Изд- во ТГУ, 1999.- 455с.

История сибирского транспорта
Дайджест краеведческой информации

Составители:
Нагаева Зульфия Бахтыевна,
Озерова Елена Юрьевна

Муниципальная информационная
библиотечная система г. Томска
МБ «Сибирская

Адрес: г. Томск, ул.Колхозная,9

Тел.: 45-48-00

siberia@library.tomsk.ru

www.library.tomsk.ru