

Министерство образования и науки Российской Федерации
ГОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет»

К 70-летию Тамбовской области

А.А. ГОРЕЛОВ

ЭПОХА ЗАВОДСКИХ ГУДКОВ

(о становлении индустриальной базы города Тамбова)



Тамбов
Издательство ТГТУ
2007

УДК 9(с139)
ББК 63.3(2Р-4Т)
Г687

Горелов, А.А.

Г687 Эпоха заводских гудков (о становлении индустриальной базы города Тамбова) : очерк / А.А. Горелов. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2007. – 100 с. – 250 экз. – ISBN 978-5-8265-0616-5.

Основным объектом исследования данной работы являются вопросы становления индустриальной базы города Тамбова. Рассматриваются разные составляющие индустрии города, пути их возникновения и взаимного влияния на начальном этапе развития в период 20 – 30-х годов XX века.

Автором выполнена карта-схема города Тамбова, на которой отмечены основные промышленные и строительные объекты с подробным указанием их на начало 40-х годов XX века.

Работа предназначена для студентов, аспирантов и всех, кто занимается изучением развития экономики Тамбовского края.

УДК 9(с139)
ББК 63.3(2Р-4Т)

ISBN 978-5-8265-0616-5

© ГОУ ВПО «Тамбовский государственный
технический университет» (ТГТУ), 2007

ОТ АВТОРА

Годы моего детства пришлись на начало второй половины XX века. Мы жили в одном из центральных кварталов на улице Базарной города Тамбова. С тех пор на всю жизнь в моей памяти сохранились заводские гудки – неотъемлемая примета эпохи индустриализации, происходившей в нашей стране в первой половине XX века. Первые годы я, как и все мои ровесники, не обращал на них никакого внимания. Гудки, раздававшиеся над городом каждый день утром и вечером в одно и то же время, были настолько привычными, что мы – дети дошкольного возраста не задумывались о том, откуда они и для чего они нужны. Только в первом классе мне стало понятно их происхождение и назначение. Другое дело – люди старшего поколения, к которым относились наши родители и наши деды. Для них гудок был звуковым сигналом, строго определявшим рабочее время суток, когда каждый взрослый человек должен был находиться на своем рабочем месте и исполнять свои трудовые обязанности. Но не только это. Для людей того поколения гудок был тем же набатом, своеобразным вечевым колоколом, что когда-то собирал наших предков в час опасности, что заставлял их мобилизовать свои силы для решения очень важных проблем, которые возникали перед всеми. По гудку не только выходили на работу, по нему собирались на митинги, шли на демонстрации, а в годы войны гудки над городом раздавались в минуты воздушной тревоги. Каждый взрослый человек правильно понимал их значение, да и дети, подрастая, воспринимали этот звуковой сигнал так, как он требовал того.

Под звуки заводских гудков в городах нашей страны проходили целые десятилетия, но все эти годы пришлись на то время, когда в стране создавалась и укреплялась ее экономическая мощь – тот самый промышленный потенциал, который, в конечном счете, сделал Россию великой индустриальной державой. Заводские гудки стали символом той эпохи – эпохи индустриализации.

Сегодня, изучая вопрос становления индустриальной базы города Тамбова, я невольно вспоминаю те заводские гудки из моего далекого детства.

ВВЕДЕНИЕ

Существует множество городов, развитие и благосостояние которых определяется тем или иным их функциональным назначением. Есть города-курорты, есть города-музеи, наукограды, есть города с чисто административными функциями, как, например, столицы Австралии или Бразилии. Однако, чтобы там ни говорили, но успешное, а главное многостороннее развитие любого города прежде всего определяется ростом его производственной базы, его экономическим потенциалом. Наилучшее подтверждение тому мы находим на примере городов нашей страны. Возьмем наших ближайших соседей: Воронеж, Липецк, Пенза, Рязань, Саратов – все это города с развитой индустрией, которая, в конечном счете, обеспечила им и рост всей инфраструктуры, необходимой для городского развития, сделала жизнь горожан по-настоящему насыщенной и интересной. От уровня индустриализации города зависит очень многое, притом не только положительное, она напрямую связана и с некоторыми негативными сторонами, например, с плохой экологией. Тем более интересным кажется изучение путей экономического развития города, ведь каждый горожанин имеет свою точку зрения в этом вопросе, свое мнение, которое готов отстаивать. А как происходило промышленное развитие города, какие проблемы приходилось решать в связи с этим? Почему в нашем городе нашли развитие одни отрасли промышленности, а у наших соседей другие? Что стояло за этим? Возможно, в какой-то мере ответ на эти вопросы можно найти в истории становления индустриальной базы города.

Слово «индустриализация» происходит от латинского *industria*, что переводится как усердие, деятельность. С этим невольно соглашаешься, когда начинаешь размышлять над теми глобальными проблемами, которые на рубеже XIX – XX веков оказались едва ли ни самыми главными в жизни многих развитых стран Европы и Америки. Процесс индустриализации, проходивший в то время в развитых странах, захватил и Российскую империю. Именно в те годы в России впервые появились крупные, технически оснащенные предприятия перерабатывающей промышленности, на базе которых произошло становление отрасли отечественного машиностроения. Литейные заводы юга и центра России поставляли металл в другие города страны, вызывая развитие новых отраслей промышленности, создавая фабрики и заводы в провинциальных, ранее только аграрных районах страны. Процесс индустриализации затронул и наш Тамбовский край.

В 1899 году в губернском городе Тамбове начали работать вагоноремонтные мастерские. Дата рождения этого первого объекта индустриализации нашего города известна абсолютно точно – 22 октября 1899 года (4 ноября по новому стилю). В тот день был церковный праздник Казанской Божьей Матери. В Тамбов на открытие новых мастерских приехал управляющий Рязано-Уральской железной дороги господин А.Д. Кондауров. В городе собрались и другие представители управления железной дороги. На торжествах присутствовали тамбовский губернатор С.Д. Ржевский, епископ Георгий, представители от городской общественности и от рабочих. Все собрались на той самой площади, которую мы теперь называем площадью Мастерских. Отслужили молебен, затем священнослужители прошли по всем цехам, совершая акт освящения. После этого раздался первый гудок, который возвещал о начале работы Тамбовских железнодорожных мастерских. Рабочие на своих местах приступили к испытанию оборудования и освоению технологических операций.

Сегодня, когда с того дня прошло 107 лет, можно уверенно сказать, что это и было начало становления индустриальной базы нашего города. Следующие два десятилетия были годами революций и войн. Но даже и в это трудное время производственный процесс на Тамбовских вагоноремонтных мастерских, хотя и без всякого роста, продолжался. Не будет ошибкой, если утверждать, что единственным, по-настоящему промышленным объектом Тамбова тогда были только вагоноремонтные мастерские. Годы, наполненные политическими событиями и военными действиями, для всей страны характеризовались явным застоем в промышленности и в экономике в целом. Новый этап развития пришелся на послевоенный период, когда в начале 20-х годов XX века Советская Россия приступила к восстановлению разрушенного хозяйства.

В конце 20-х – начале 30-х годов XX века в стране были введены в действие такие «флагманы социнустрии», как электрозавод и автомобильный завод в Москве, завод «Азовсталь» в Мариуполе, «Россельмаш» в Ростове-на-Дону, тракторный завод в Сталинграде, Горьковский автомобильный, Саратовский завод комбайнов и многие другие. В стране появлялись новые города и росли старые, но все это строго было связано со становлением промышленных объектов, их удельной составляющей в общей картине индустриализации страны и каждого города в отдельности.

Какая же роль отводилась в этом процессе городу Тамбову – центру Тамбовского округа Центрально-Черноземной области? Отвечая на этот вопрос, нужно вспомнить о том, каким производственным потенциалом обладал наш город на рубеже 20 – 30-х годов XX века. Ответ можно найти в различных печатных источниках, но лучше всего обратиться к подшивкам старых номеров газеты «Тамбовская правда». Читая пожелтевшие страницы старых газет, становишься очевидцем тех далеких событий, к тебе, как к своему современнику, обращаются с информацией и проблемами корреспонденты давно ушедших 30-х годов. Их публикации позволяют четко увидеть то, что представляла собой промышленность Тамбова 75 лет назад.

НАЧАЛО ПРОЦЕССА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

Фактически всю индустриальную мощь города определяли три завода: Тамбовский вагоноремонтный, электромоторный завод «Ревтруд» и завод «Красный боевик» в одноименном поселке, который с 1940 года стали называть городом Котовск. Последний до этого административно входил в город Тамбов, являясь его Промышленным районом.

В начале 1930-х годов самым передовым предприятием в Тамбове считался завод «Ревтруд». Он был создан на базе ремонтной артмастерской, располагавшейся на территории бывшей «Тамбовской винной монополии» [1, с. 493]. В декабре 1922 года мастерская по ремонту артиллерийской техники была реорганизована в завод с названием «Революционный труд». За первые годы существования новый тамбовский завод испытал и взлеты, и падения. С окончанием гражданской войны оказалась невостребованной военная продукция, которую до этого производила артмастерская. Это привело к тому, что рабочим нечем было выплачивать зарплату, пришлось деньги заменить выдачей крупы, картофеля и других продуктов. В 1923 году был поставлен вопрос о закрытии в Тамбове завода, производившего ремонт артиллерийского вооружения. Возможно, что так все и случилось бы, но твердая позиция директора завода С.А. Самозванцева позволила сохранить это промышленное предприятие. Были найдены пути перепрофилирования завода на выпуск гражданской продукции, а сам завод вывели из подчинения военному ведомству и передали в ведение губсовнархоза.

Несколько последующих месяцев завод, который по правилам того времени стали называть сокращенным наименованием «Ревтруд», выпускал товары широкого потребления: слесарные тиски, гаечные ключи, печные дверцы, колосниковые печные решетки и что-то еще в том же роде. Плохо было то, что подобная продукция представляла собой предметы длительных сроков службы, и тамбовский рынок быстро оказался заполненным таким товаром. Дальнейшим спросом у населения такая продукция не пользовалась, а вывоз ее за пределы Тамбова доставлял немало проблем. И вновь задержки с выплатой зарплат и замена ее на выпускаемые изделия. И вновь на этот раз уже комиссия губернского отдела местного хозяйства ставит вопрос о закрытии завода. Спасло положение то, что в стране, перешедшей на международную метрическую систему измерений, потребовались новые мерительные инструменты, в том числе и метрические гири. Их выпуск и был налажен, благодаря литейной мастерской, действовавшей на «Ревтуде». На какое-то время в середине 1920-х годов завод стал даже монополистом в стране по производству метрических гирь [2].



КТП завода «Ревтруд» в начале 20-х годов XX века

В 1926 году на завод «Ревтруд» поступил заказ на изготовление литых корпусов к электродвигателям. Начался рост объема производства, который вскоре заставил ощутить недостаток в квалифицированной рабочей силе, тогда впервые на заводе начали подготовку собственных кадров по системе рабочего ученичества. Прошло еще несколько месяцев, и в Москве одобрили инициативу директора завода П.И. Чупурного о том, чтобы «Ревтруд» самостоятельно освоил полное производство электромоторов. Первая их партия была выпущена к 1 мая 1927 года. В 1929 году их выпуск составил почти 6 тысяч, а в 1931 году выпуск моторов превысил 19 тысяч штук, что значительно опережало плановое задание. Вот что писала газета «Тамбовская правда» о заводе «Ревтруд» в начале 1930 года [3]: «Поразительны ... достижения электромоторного завода «Ревтруд». В год смерти Ленина он дал продукции на 158 000 рублей, а в 1928– 1929 гг. в 13,5 раза больше. В нынешнем году против прошлого «Ревтруд» стоимость выработки еще удваивает.

От выработки мелочи ... на местный рынок (завод) перешел за последние два года к выработке электромоторов, турбогенераторов, а сейчас приготавливается к выпуску фланцевых моторов для заводов станкостроения.

«Ревтруд» захватил огромнейшие постройки бывшего спиртоводочного завода, но и в них ему тесно. Он спешно на ходу начинает разрастаться в крупнейшее предприятие Тамбовского округа. Если в нынешнем году «Ревтруд» построит свыше 12 300 моторов, то в будущем году это количество увеличится еще в 2,5 раза. Согласно ведущимся сейчас переговорам, завод даст в 1930–1931 гг. 25 – 30 тысяч моторов. Этот рост увеличится, помимо того, добавочными 10 000 фланцевыми моторами. Вместо 200 турбогенераторов, которые выпустит завод в текущем году, он даст 2500 штук, увеличив их выработку за год в 12 с лишним раз...». Далее авторы этой заметки приводят интересные сведения о среднемесячной заработной плате рабочих двух основных тамбовских заводов «Ревтруд» и ТВРЗ в 1927, 1928 и 1929 годах. На первом заводе она составляла в 1929 году 77 рублей 71 копейка, а у вагоноремонтников в том же году она превысила 80 рублей в месяц. Это значительно превышало среднемесячную зарплату рабочих других промышленных предприятий Тамбовского округа, где она составляла в 1927–1928 годах 44 рубля 47 копеек. Высокий по сравнению с другими предприятиями уровень заработной платы делал эти два завода, как мы теперь выражаемся, «престижными» среди населения города Тамбова.

В 1930 году завод «Ревтруд» приступил к изготовлению нового вида продукции высокого спроса. Это были турбогенераторы, производство которых было налажено под руководством инженеров В.Т. Гайдо и В.В. Силича [4].

О новом заводе в Тамбове узнали во многих городах страны. Теперь плановые заказы постоянно увеличивались, а следовательно, росла и производственная база предприятия. К концу двадцатых годов завод уже полностью освоил ту территорию, которая досталась ему в наследство от бывшего спиртоводочного предприятия. Требовались новые производственные помещения, а вместе с этим поднимался вопрос о строительстве жилья для рабочих, пригородной базы отдыха и создании заводской школы подготовки рабочих кадров. В те годы директором завода «Ревтруд» был инженер Гришин.

Вторым большим промышленным объектом Тамбова был ранее упомянутый **Тамбовский вагоноремонтный завод**, который многие в городе по привычке называли вагоноремонтными мастерскими. В первые годы своего существования они представляли собой одно из звеньев в цепи ремонтных предприятий подвижного железнодорожного состава на юго-восточном направлении Российской железной дороги. Еще в дореволюционные годы, как уже отмечалось выше, здесь оформился технологический процесс производства, который постоянно совершенствовался. В мастерских уже в то время выполнялись инженерные разработки, приводившие к оптимизации технологических узлов в конструкции подвижного железнодорожного состава. Достаточно вспомнить изобретение эллиптической вагонной рессоры, предложенной старшим техником Н.К. Галаховым.

Галахов Никита Корнеевич (1864 – 1912 гг.) родился в крестьянской семье в селе Галахово Ржевского уезда Тверской губернии. После церковно-приходской школы в юношеском возрасте начал работать на производстве. Со временем окончил техническое училище в городе Череповце. Работал в механических мастерских на железной дороге. Был приглашен на работу в

Тамбовские вагоноремонтные мастерские в 1900 году, где первоначально был чертежником, а затем старшим техником. Принимал участие в стачке и был подвергнут аресту в 1905 году. С 1906 года Н. Галахов стал работать над усовершенствованием конструкций вагонной тележки и рессор. В 1909 году он представил принципиально новую конструкцию рессоры для пассажирских вагонов. Она, как показали ис-



пытания, проведенные на железнодорожном участке между городами Тамбовом и Кирсановом, оказалась лучшей из всех действовавших в то время рессор. Однако только через два года Галахову с большим трудом удалось получить патент на свое

**Никита Корнеевич
Галахов, техник
Тамбовских
вагоноремонтных
мастерских, изобретатель
эллиптической рессоры**

изобретение, при этом никаких денежных вознаграждений не последовало. В 1912 году Н.К. Галахов скончался после тяжелой болезни. Он был похоронен на Петропавловском кладбище города Тамбова. Его могила сохранилась до наших дней. Полного признания, а главное – широкого внедрения эллиптическая рессора Галахова на железных дорогах многих стран мира уже в 20-е годы XX века.

В послевоенные годы восстановления хозяйства Тамбовские вагоноремонтные мастерские не имели сложностей с производственными заказами. Работы здесь хватало всегда, и остановки производства не было. В первые послевоенные годы необходимо было быстро перейти от выпуска бронепоездов и санитарных вагонов к гражданской продукции. Много в этом деле зависело от руководящего инженерного состава. В то время таких специалистов, способных стать во главе большого трудового коллектива, насчитывались единицы. Тамбовским вагоноремонтникам повезло – их возглавлял талантливый инженер, отличный организатор В.В. Уваров.

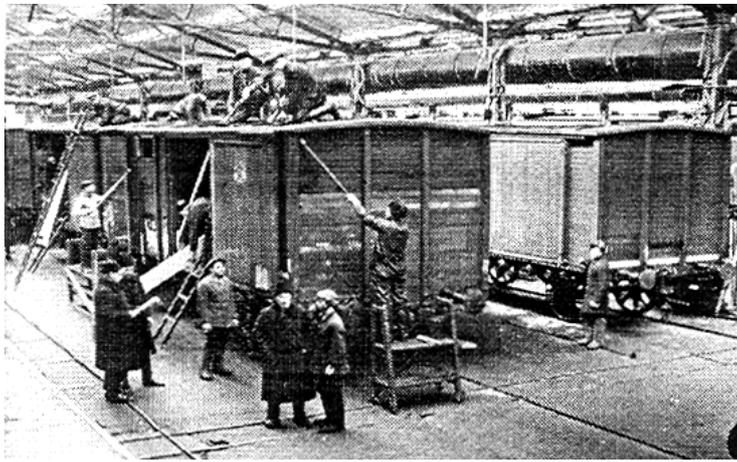


**Василий Васильевич Уваров,
начальник Тамбовских
вагоноремонтных
мастерских, организатор в
заводском производстве
поточного метода ремонта
двухосных товарных вагонов**

Василий Васильевич Уваров (188? – 1942 гг.) – начальник Тамбовских вагоноремонтных мастерских с 1923 по 1929 годы, позже в 30-е годы был главным инженером Тамбовского вагоноремонтного завода. С юных лет, имея интерес к технике, он прошел путь от ученика слесаря до начальника крупного технического предприятия. Занимаясь самообразованием, Уваров в тридцать лет экстерном успешно завершил курс реального училища, а в сорок лет стал инженером, окончив Московское высшее техническое училище. В 1924 году им был предложен поточный метод ремонта вагонов, позволивший интенсифицировать производство в несколько раз и принесший около 200 тысяч рублей годового экономического эффекта. Уваров В. раз-

работал и внедрил в производство много изобретений и рационализаторских предложений. Под его руководством метод поточного производства, по сути дела, превратился в автоматизированный конвейер. Его система реконструкции цехов изучалась в советских вузах, готовивших инженерные кадры для железнодорожного транспорта. Его энергия и неистожимый потенциал увлекали людей, становились для многих примером истинного служения избранному делу.

В середине 1920-х годов, когда разрушенная в годы гражданской войны железнодорожная сеть государства была восстановлена, на Тамбовских вагоноремонтных мастерских заметно стал расти объем выпускаемой продукции, сопровождавшейся интенсификацией производства. В октябре 1924 года в тамбовских мастерских было отремонтировано 215 вагонов, при этом на каждый из них было затрачено 220 рабочих часов. Через год за октябрь 1925 года было отремонтировано 638 вагонов, но на этот раз на каждый из вагонов было затрачено всего 15 рабочих



Ремонт двухосных товарных вагонов на позиции потока в 1925 году

часов. Причиной такого успеха считается внедрение поточного метода ремонта вагонов, при котором полностью исключались простои. За достигнутые результаты весной 1926 года Тамбовское вагоноремонтное предприятие первым из всех предприятий железнодорожного транспорта страны было награждено орденом Трудового Красного Знамени. Это мероприятие торжественно отмечалось в Тамбове 1 мая 1926 года на многолюдном митинге на Октябрьской улице. Тогда за опытом на Тамбовские вагоноремонтные мастерские приезжали специалисты из Москвы, Ленинграда, Гомеля, Воронежа, Саратова. В 1928 году приказом Наркома путей сообщения Тамбовские вагоноремонтные мастерские были реорганизованы в Тамбовский вагоноремонтный завод. Создавшееся положение дел в производстве позволило коллективу завода первым в СССР в 1929 году перейти на семичасовой рабочий день.

Производственные успехи нового завода укрепили его финансовое положение. В результате в 1929 году завод завершил строительство клуба «Знамя труда» и заводской столовой, чуть позже была открыта школа фабрично-заводского обучения, а в 1931 году на базе завода начал подготовку кадров вечерний вагонный техникум. Тогда же, в начале 30-х годов, на месте бывшей Николаевской церкви началось строительство многоэтажных жилых домов для семей работников завода.



Митинг на Октябрьской улице Тамбова по случаю вручения ордена Трудового Красного Знамени коллективу вагоноремонтных мастерских. 1 мая 1926 года

Третьим ведущим промышленным объектом Тамбова был завод «Красный боевик», располагавшийся в лесной местности в 18-ти километрах к югу от города. Информации о нем не слишком много, так как это был военный секретный объект, который появился в начале Первой мировой войны. И все же, несмотря на секретность, в Тамбове все знали, что новый завод изготавливает порох. Даже домохозяйки называли его не иначе как «пороховой завод». Сугубо военная продукция требовала хорошо оснащенного технологичного производства. Такое производство на пороховом заводе действительно было, что подтверждалось рядом фактов. С первых месяцев существования завода его оснащали современным по тому времени оборудованием. Здесь была создана самостоятельно действовавшая энергобаза, а рабочие кадры отличались от других тамбовских заводов высокой квалификацией. Учитывая отдаленность порохового завода от городских кварталов, рядом с ним появился рабочий поселок, в котором уже к концу 1920-х годов насчитывалось несколько тысяч жителей.

Следует сказать, что перечисленные предприятия городской промышленности не только создавали для горожан рабочие места, они вносили свою лепту и в развитие самого города. Так, благодаря тесной связи экономики Тамбова с железнодорожным ведомством страны в 1929 году в городе, как было сказано выше, появился самый большой по тому времени объект общественного назначения – клуб «Знамя труда», построенный специально для работников железнодорожной сферы, но полюбившийся всем тамбовчанам. Напротив него по улице Интернациональной располагалась железнодорожная больница, которая по числу больничных коек в те годы уступала только окружной больнице. В поселке «Красный боевик» на рубеже 1920 – 1930-х годов началось строительство большого рабочего клуба и здания новой школы. Все эти объекты и в наши дни продолжают служить горожанам, сохранив свое первоначальное назначение.

Из других производственных предприятий Тамбова того времени можно было бы назвать **мельницу № 22**. Так тогда именовали бывшее мукомольное предприятие братьев Егоровых, располагавшееся на южном берегу речки Студенец. Сегодняшним жителям Тамбова оно знакомо как ОАО «Деметра» (улица Студенецкая, 7).

Еще следует упомянуть **тракторные мастерские** – производственное предприятие, которое чуть позже послужит основной базой для создания большого завода, того, что мы называем сегодня «Заводом подшипников скольжения». На этих двух производственных объектах города трудились не более 500 человек, но технологическая база, которой они располагали, позволяет поставить их в один ряд с теми предприятиями, которые 75 лет назад определяли уровень промышленного производства в Тамбове.

Были еще полтора-два десятка немногочисленных артелей, находившихся в ведении местной промышленности. Они представляли собой объединения сапожников, плотников, портных, пекарей, строителей, кузнецов, характер деятельности которых можно сравнить с привычными для нас предприятиями службы быта. Те, кто трудился в артелях, несмотря на то, что имели относительно высокую квалификацию и считались мастерами своего дела, были все же самоучками, достигшими производственного мастерства за счет многолетнего опыта. В таких артелях была своя производственная база, которая, как правило, состояла из личного инструмента и оснастки, принадлежавших тому или иному члену артели, и покидала ее с увольнением владельца. Характер производства в артелях, конечно, был полукустарным, но удовлетворял спрос горожан на строительство и ремонт жилья, пошив одежды и т.д.

Вот, собственно, и все, чем была представлена промышленность Тамбова к началу 30-х годов XX века. При всех успехах, достигнутых в течение 1920-х годов, прежде всего за счет деятельности таких заводов, как «Ревтруд» и ТВРЗ, показатели индустриального развития города явно уступали в сравнении с другими городами страны. Что же служило причиной отставания? На этот вопрос трудно ответить однозначно. Причин было много, но даже по прошествии нескольких десятков лет сложно выстроить их в определенной последовательности. Для этого требуется провести обстоятельный экономический анализ, основанный на статистических данных. Однако некоторые из этих причин назвать можно, но это будет темой следующего очерка.

ПЕРВЫЕ ШАГИ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

Несомненно, что одной из причин, сказавшейся на медленном развитии городской промышленности, была слабая энергетическая база. Городская электростанция – та, что и в наши дни дает определенный процент электроэнергии в городскую сеть и находится на улице Степана Разина, была введена в действие в декабре 1911 года. К концу 1920-х годов дизельная установка станции, проработавшая почти два десятка лет, требовала большого ремонта. Электроэнергии едва хватало на вечернее освещение некоторых улиц города, на электрификацию административных и жилых зданий в центральных кварталах и военных объектов. Все, что можно было предпринять для того, чтобы увеличить мощность электростанции, к 1930 году было сделано, и дальнейшие работы в этом направлении не давали успеха.

В итоге городские власти были вынуждены принимать меры по ограничению подачи электроэнергии, о которых предупреждали горожан через местную газету. Вот как комментировала это решение горисполкома «Тамбовская правда» зимой 1931 года [5]: «Население должно отнестись чрезвычайно серьезно к вопросу установления норм, так как это максимально выгодно самому населению. Принятые меры позволят населению иметь лампы малой мощности с удовлетворяющей освещенностью. В результате придется платить не за 50 – 100 свечовую лампу, а за 20 – 25».

Кроме этого, постановлением горисполкома вводились ограничения на пользование электроэнергией в 150-ти квартирах горожан из-за необходимости иметь хотя бы какое-то уличное освещение в вечернее время суток и дополнительное отключение электроэнергии в 50-ти квартирах в домах по соседству с кинотеатром «Модерн», чтобы обеспечить работу киноустановки. К тому же решительные меры были направлены на выбор очередников к подключению электроэнергии: «... приостанавливается огульное присоединение абонентов. До сего времени беспрепятственно пользовались электроэнергией торговцы, лишены и прочий порочный элемент. Постановлением горсовета разрешается включать только рабочих и служащих, да и то после обследования правильности заявления».

Большие надежды в экономии электроэнергии возлагались на использование собственных (ведомственных) электроустановок, которые были при «почтовой конторе», совбольнице, спиртоводочном заводе, элеваторе и мельнице № 22. На основании этого постановления горисполкома в Тамбове впервые были введены электросчетчики для всех абонентов. Та же «Тамбовская правда» в сентябре 1931 года сообщала, что за весь предшествующий год в расчете на каждого жителя города было израсходовано 60 киловатт электроэнергии. Для сравнения скажем, что в семье автора этой работы за 2005 год на каждого человека, судя по показаниям электросчетчика, было израсходовано 530 киловатт. Конечно, 70 лет назад рядовому тамбовчанину, не знавшему того обилия электромеханизмов, приборов, всевозможных устройств, без которых мы не мыслим наше сегодняшнее существование, не требовалось так много электроэнергии. И все же в те годы в Тамбове сильно ощущался недостаток электроэнергии. Как же решалась эта проблема?

Единственное, что можно было сделать, – построить новую электростанцию. Принципиальное согласие на это было получено из Москвы в январе 1932 года, причем разрешение поступило на строительство не электростанции, а теплоэлектроцентрали. С этой целью под новый промышленный объект в Тамбове на выбор были отведены три площадки. Первая – это территория ипподрома в северо-западной части города, вторая – заболоченный участок вдоль полотна железной дороги между улицами Кронштадтской и Ленинградской (в те годы эту площадку называли «тупик Исаева» – А.Г.) и территория за кирпичным заводом № 15 (сейчас на этом месте по ул. Московской располагается газораспределительная станция ГРС-1 – А.Г.). 14 марта 1932 года вышло Постановление Совнаркома, которое утверждало начало строительства ТЭЦ в Тамбове. Ее проектная мощность планировалась в 48 000 киловатт, а на строительство предполагалось затратить 2 миллиона рублей. Новая **теплоэлектроцентраль** должна была обеспечить электроэнергией и теплом промышленные объекты города, а также центральные городские кварталы, больницу, прачечную и появившийся на западной городской окраине новый городок авиашколы (территория сегодняшней «Летки» – А.Г.). Кроме этого, теплом и электроэнергией должны были обеспечиваться кавалерийские и Чичкановские казармы (территории инженерно-авиационного института и бывшего училища химзащиты – А.Г.).

Окончательно место строительства было выбрано в апреле – мае 1932 года [6]. Трудно сказать, что послужило причиной, но строительная площадка оказалась чуть южнее одного из тех участков, что определялись на предварительном этапе. Летом 1932 года строительство развернулось на свободной территории вблизи железной дороги от улицы Лермонтовской до «Трубы» (так в то время называли западный участок ул. Кронштадтской – А.Г.). Вряд ли этот выбор можно было считать удачным: большая заболоченность, близость грунтовых вод сразу создали множество проблем, которые привели к удорожанию строительства. Только на начальном этапе – подготовке рабочей площадки и монтаже фундамента, как показали уточненные расчеты, требовалось затратить почти полтора миллиона рублей. При этом 600 тысяч планировалось взять из местного бюджета, а остальную сумму должны были внести тамбовские предприятия, которые предполагалось сделать потребителями тепла и электроэнергии новой ТЭЦ. Такая постановка финансового вопроса, мягко говоря, не встретила поддержки со стороны руководства этих предприятий. Тем не менее, строительство началось, и с июля по октябрь 1932 года по улицам Пролетарской, Железнодорожной и со стороны Лермонтовской потянулись многочисленные подводы гужевого транспорта со строительными материалами. В основном завозили бревна, доски, песок, глину и кирпич.

Нужно было провести работы по осушению почти 90 гектаров заболоченной территории. Мероприятия дренажного характера не дали ожидаемых результатов: поверхностные воды не подчинились воле человека и не хотели покидать строительную площадку. Тогда была предпринята попытка создать на поверхности новый слой сухой почвы. Началась засыпка глиной и утрамбовка деревянными «бабами». Это действительно был каторжный, но малоэффективный труд. К этим проблемам следует добавить, что окончательный проект строительства ТЭЦ не поступил в Тамбов даже к завершению осенних строительных работ. Все это привело к тому, что поздней осенью завезенный строительный материал убрали в построенные сараи и складские помещения, а стройку консервировали.

В том же году в Тамбове началось строительство еще одного промышленного объекта – **завода-комбината «Дубитель»**. Такое название планируемый объект получил от того, что основной его продукцией должен был стать экстракт для дубления кож. Производство последнего предполагалось наладить из продуктов лесного хозяйства Тамбовского округа, а потребителями экстракта могли стать химическая и кожевенная отрасли промышленности. Под этот завод в Тамбове была отведена площадка в 20 гектаров на участке между Петропавловским кладбищем и селом Покрово-Пригородное. В начале 1930-х годов прошлого века Петропавловское кладбище было почти в 3 раза меньше, чем сейчас, и большая свободная площадка между селом и кладбищем действительно существовала. Однако заводу-комбинату «Дубитель» (именно так он назывался в официальных документах) не суждено было появиться в Тамбове. Неизвестно на сколько далеко зашло его строительство, но в 1933 году оно было приостановлено. Никаких сведений, освещающих причину остановки, опубликовано не было. Позже, осенью 1933 года в некоторых номерах газеты «Тамбовская правда» [7] промелькнули заметки о том, что строительство завода-комбината «Дубитель» собираются продолжить, но, по всей видимости, этого не произошло. Таким образом, появление в Тамбове первого предприятия химической индустрии откладывалось на некоторое время.

В конце 20-х – начале 30-х годов XX века в стране успешно шло развитие предприятий машиностроения. Первые годы коллективизации потребовали значительного роста индустриализации сельского хозяйства. В этом процессе нашлось применение и двум старым мастерским, которые действовали в Тамбове с конца XIX века. В северо-западной части города, недалеко от линии железной дороги, находилась механическая мастерская Н. Петтера, а ближе к Студенцу была еще одна мастерская, которая принадлежала Н. Махову. Обе мастерские фактически занимались выпуском одной и той же продукции: литые и кованные могильные ограды, чугунные перила, ворота, лестницы, печная фурнитура, литые чугунные распятия и некоторый сельхозинвентарь (плуги, лемеха, косилки и др.). В первые годы XX века эти мастерские стали называть заводами, хотя число рабочих в каждой из мастерских было не больше ста. В год наивысшего экономического подъема Российской империи, которым принято считать 1913 год, завод Петтера, как сказано в Адрес-календаре и справочной книжке Тамбовской губернии за 1913 год, относился к числу крупнейших предприятий губернии, хотя число рабочих на нем составляло 109 человек.

В 1927 году президиум Тамбовского губсовнархоза утвердил программу дальнейшего развития этих мастерских, отведя им роль основных поставщиков бытовых металлоизделий: сковородок, горшков, колосниковых решеток и пр. К тому времени обе мастерские располагались по соседству на Маратовской площади. В начале 1930-х годов мастерские стали перепрофилировать на выпуск запасных частей к новому виду техники – тракторам. Бывшие мастерские Махова с того времени стали называть тракторной мастерской.

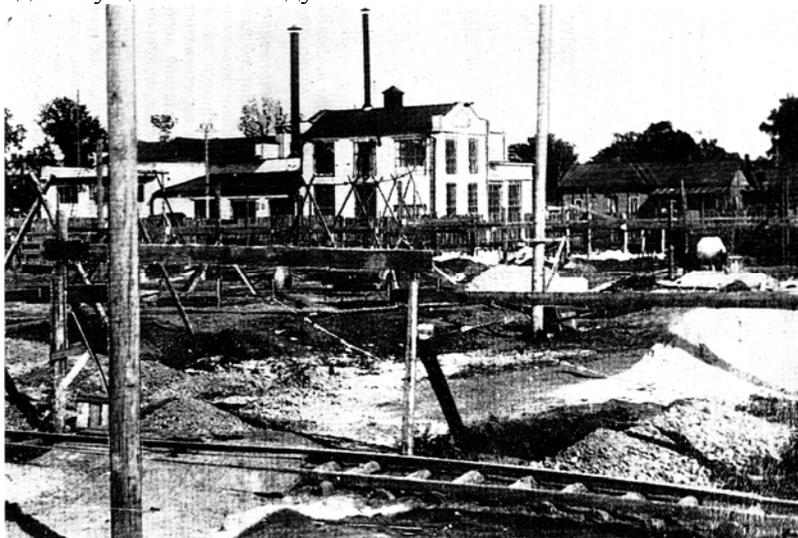
В августе 1932 года производственное предприятие, развивавшееся на базе тракторной мастерской, получило новый статус и стало **чугунолитейным заводом**. К тому времени в распоряжении нового завода ничего не было, кроме старых помещений мастерской Махова, где располагалась небольшая литейная и механический участок. Основой номенклатуры производимой продукции нового тамбовского завода стали запасные части к тракторам и автомобилям.

Соседнее предприятие – бывшие мастерские Петтера – к середине 1930-х годов были реорганизованы в **мотороремонтный завод**, нацеленный на ремонт узлов и деталей двигателей сельхозмашин.

Таким образом, в промышленности Тамбова в первой половине 1930-х годов появилось новое направление – сельскохозяйственное машиностроение.

В те же годы в нашем городе начало действовать еще одно машиностроительное предприятие. Осенью 1932 года с завода «Красный боевик» в Тамбов были переведены **аппаратурно-строительные мастерские (АСМ)**. Предполагалось, что на новом месте эти мастерские получат дальнейшее развитие благодаря обновлению производственной базы и выйдут на уровень самостоятельного промышленного объекта. Эти предположения быстро оправдались. Новое предприятие расположилось на территории, которую до 1918 года занимал пивоваренный завод у канала реки Цны. Первые месяцы ушли на расчистку территории, перевоз и монтаж оборудования. Рабочие извлекали из подвалов заплесневевшие доски квасильных чанов и битые бутылки, когда-то предназначавшиеся под разлив пива. Пошли под снос старые сараи и склады. Несколько соседних домов по улице А. Бебеля пришлось переоборудовать под контору и технические помещения. С завода «Красный боевик» на новое предприятие были переведены часть рабочих и технический персонал, которые составили основу первого трудового коллектива нового предприятия. В январе 1933 года аппаратно-строительные мастерские, обосновавшиеся в Тамбове, перешли в подчинение «Всесоюзного государственного треста по производству и снабжению оборудованием производственных предприятий и строительств химпромышленности», который сокращенно называли «Союзхимоборудование». Теперь бывшие мастерские превратились в Тамбовский завод химической аппаратуры (ТХАЗ). Так в те годы создавался завод, который сегодня известен горожанам как **завод «Комсомолец»**.

И вновь на повестке дня вставал вопрос о расширении энергетической мощности города. Электроэнергии катастрофически не хватало для осуществления задуманных планов.



Территория завода «Комсомолец» в 1933 году

Строительство новой электростанции, как упоминалось выше, было приостановлено, не успев начаться. Однако еще до этого был разработан и введен в действие запасной вариант, нацеленный на увеличение энергоемкости городского хозяйства. Он заключался в том, чтобы получить дополнительное энергоснабжение все с того же завода «Красный боевик». Всего за летние месяцы 1932 года был проведен монтаж высоковольтной линии электропередачи между поселком Красный боевик (н. город Котовск) и Тамбовом. На протяжении 18-ти километров были установлены деревянные опорные конструкции, изготовленные силами производственного участка тамбовского лесхоза, по верху которых протянули высоковольтные провода. Надо сказать, что это была первая работа подобного рода, выполненная на территории сегодняшней Тамбовской области. Строительство высоковольтной линии было завершено в канун 15-летия Октябрьской революции. Пожалуй, это был самый большой подарок городу к празднику. В телеграмме, отправленной в областной центр в Воронеж на имя секретаря обкома ВКП(б) И.М. Варейкиса, секретарь тамбовского горкома Элькин и председатель горсовета Языков сообщали: «Общими усилиями рабочих и инженерного персонала Тамбовской электростанции и завода «Красный боевик» в течение трех месяцев форсированными темпами проведена постройка высоковольтной линии электропередачи Красный боевик – Тамбов на протяжении 18-ти км. 6 ноября в 14 часов принят ток. Включены заводы ТВРЗ, «Ревтруд», «Холодильник» [8].

Так, хотя бы частично была снята острая проблема нехватки электроэнергии.

В тексте приведенной выше телеграммы упомянуто еще одно тамбовское промышленное предприятие начала 1930-х годов. Что же представлял собой объект, который называли «Холодильник»? Здесь речь идет о новостройке, введенной в действие весной 1931 года в южной части города вблизи полотна железной дороги на Саратов. Это было большое по тому времени сооружение, предназначенное для хранения запасов пищевых продуктов и обеспечения ими городской розничной торговли и предприятий общественного питания. Температура, необходимая для охлаждения продуктов (от 0 до -18°), поддерживалась с помощью настенных батарей теплообменных аппаратов, служащих для охлаждения воздуха и его принудительной циркуляции. «Холодильник» (именно так, без каких-либо расшифровок, он назывался в печати) был заказан Облпотребсоюзом. С вводом этого объекта в действие во многом решалась еще одна городская проблема – большая нехватка солевых подвалов. Последние, по сути дела, были единственными средствами относительно долгого срока хранения пищевых запасов. Такие подвалы находились практически под каждым жилым домом в центральных городских кварталах. В них тамбовские купцы хранили, засыпав солью, большие партии мясной и другой скоропортящейся продукции. Многие из сегодняшних горожан старшего поколения еще помнят те холодные, темные помещения с кирпичными сводчатыми потолками, со стенами, разбрызганными солью, в которых жители и в последующие годы хранили съестные припасы. Новый объект пищевой промышленности значительно улучшил качество и увеличил срок хранения продовольствия. Он находился в районе железной дороги недалеко от переезда по улице Кавалерийской. В настоящее время сохранилось само помещение этого объекта, но оно уже давно не используется по своему первоначальному назначению. Необходимость в нем отпала, когда в 1953 году на южной окраине города появился аналогичный промышленный холодильник, мощность которого в десятки раз превышала мощность предыдущего.

ПОД ГУД ЗАВОДСКИХ ГУДКОВ

Звуковой сигнал гудкового типа, издаваемый специальным механическим устройством паровых котлов в заводских и фабричных котельных, был привычным явлением на протяжении многих десятилетий в крупных промышленных центрах страны. Сейчас, наверное, нельзя ответить на вопрос, кем и когда впервые гудок был использован в качестве сигнала, возвещавшего о начале и окончании трудового дня. Эта традиция быстро и основательно вошла в жизнь тружеников промышленных предприятий. Первый гудок, раздававшийся над городом ранним утром, извещал о начале дня – он был сигналом подъема. С ним все участники утренней смены на заводах и фабриках начинали подготовку к трудовому дню. В каждой семье хозяйка, накормив мужа завтраком, снабжала его узелком с едой на обед и отправляла на работу. Второй гудок раздавался в ту минуту, когда начинался рабочий день. Одновременно с ним включались станки в производственных цехах, заводились двигатели автомобилей, приводились в движение транспортные линии конвейеров. Каждый работник должен был находиться на своем рабочем месте и приступать к исполнению полученного задания. Третий гудок раздавался на исходе дня, он свидетельствовал об окончании рабочей смены. После него трудовая деятельность продолжалась только там, где было непрерывное производство, а на остальных производственных объектах отключались станки, останавливались машины и механизмы. Рабочие быстро наводили порядок на своем рабочем месте и отправлялись по домам до следующего утра. Однако чаще третий гудок говорил об окончании дневной смены и о начале ночной. Тогда на рабочих местах один рабочий сменял другого, и производственный процесс продолжался до глубокой ночи.

Не только труженики промышленных объектов согласовывали с гудками распорядок своего дня, но и все жители городов, в том числе и старики, и дети привыкали жить в режиме заводского гудка. По третьему гудку в жилых домах городов наступала ситуация ожидания скорого возвращения «тружеников-кормильцев» домой после окончания рабочей смены. Хозяйки спешили приготовить ужин, старики ждали услышать новости дня, а детвора спешила навстречу отцам и старшим братьям. Короткие вечера в постоянных семейных хлопотах быстро

проходили, и утомленные дневным трудом люди спешили забыться сном, чтобы набраться новых сил к предстоящему утру. На город опускалась ночь, и лишь вспышки электросварок да звуки, доносившиеся с производственных цехов заводов, где шла ночная смена, освещали большие окна заводских корпусов да нарушали ночную тишину. И так изо дня в день, из месяца в месяц, из года в год. Жизнь от гудка до гудка становилась привычной традицией горожан. Среди них в те далекие предвоенные годы XX века мало было тех, кто мог бы позволить себе купить ручные часы, да и зачем? Ведь заводской гудок четко фиксировал основные этапы трудовых будней, а в выходные и праздничные дни следить за временем было не так уж и важно. Нам сегодня трудно представить себе жизнь, которая не была бы расписана буквально по минутам, без обязательных встреч, строго выдержанных по времени посещений, без телевидения, в конце концов, когда необходимо успеть к началу той или иной передачи. Только попробуй, опоздай на каждое из этих мероприятий! Это сейчас позволительно. Однако наши деды и прадеды жили совсем по-другому. Для них, как мы скоро увидим, нельзя было опоздать на работу.

Правда, были случаи, когда заводские гудки нарушали привычный уклад. Они гудели, возвещая о чем-то чрезвычайном. Чаще сзывали на митинг по тому или иному поводу, и шли на них с тревогой в душе, готовясь услышать что-то недоброе. Реже на тех же заводских митингах, на которые по гудку собирались на заводской площади, звучали хорошие новости об очередных достижениях страны. В любом случае заводской гудок не оставлял равнодушных и, главное, – он объединял всех. Так со временем гудок превратился в символ целой эпохи – времени, когда вся страна решала сложные вопросы становления производственной базы, когда росла и развивалась ее индустриальная мощь.

В начале 1930-х годов в Тамбове только заводы «Ревтруд» и ТВРЗ давали гудки, позже к ним присоединился гудок третьего промышленного предприятия – завода имени Кагановича. Говорят, что в годы войны, особенно в минуты воздушного налета вражеской авиации, давали гудки и другие предприятия, в частности, завод «Комсомолец», но пока вернемся к началу 1930-х годов.

В начале 1933 года в статистическом отчете, подготовленном к 5-летию Центрально-Черноземной области, отмечалось, что в Тамбове восемь промышленных предприятий, на которых в общей сложности трудились 6320 человек. Ведущим предприятием города по-прежнему оставался завод «Ревтруд». В 1932–1933-х годах ежегодный выпуск электромоторов на этом заводе доходил до 20 тысяч. К весне 1933 года выпуск новой продукции – турбогенераторов составил всего 40 штук, но спрос на них постоянно увеличивался, так как они стали широко применяться в электроэнергетике страны.

Хорошими темпами развивался и еще один новый тамбовский завод – ТХАЗ. В номенклатуру его продукции были включены дорогостоящие аппараты химической и металлургической отраслей, которые до этого закупались за рубежом.

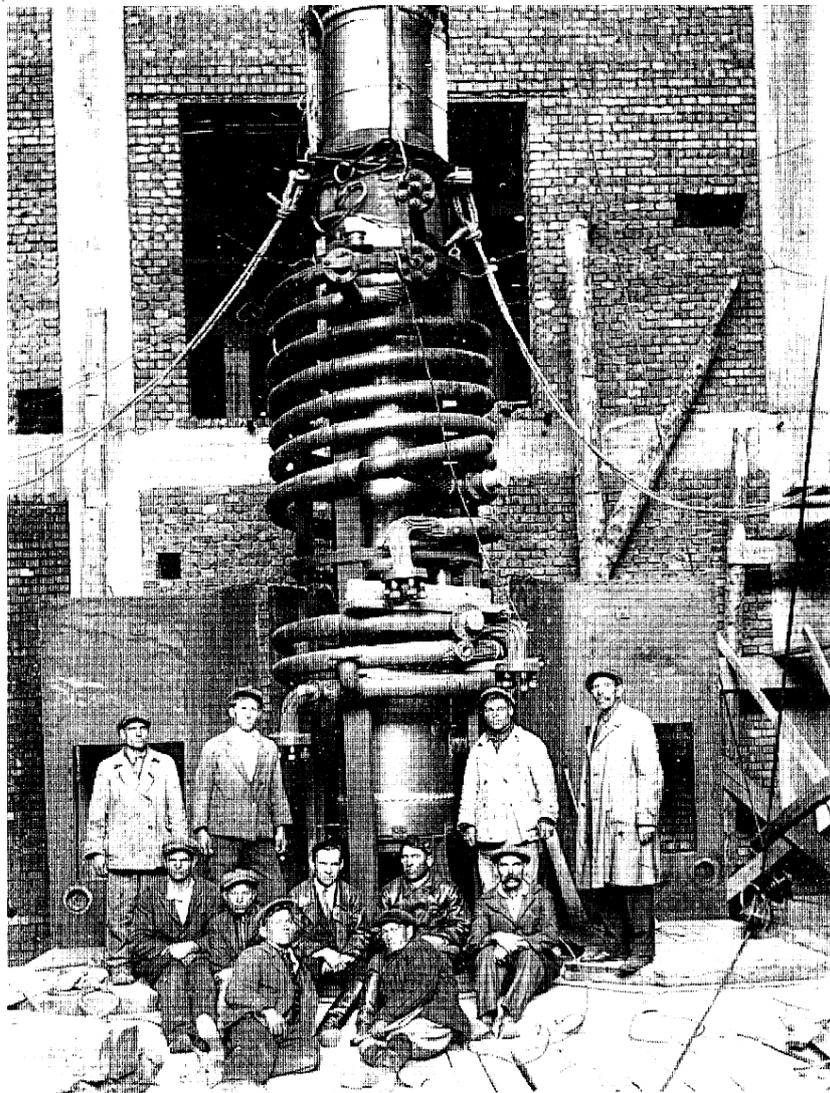
По-прежнему высокими показателями отличался и завод ТВРЗ, на котором лучше, по сравнению с другими городскими предприятиями, была поставлена рационализаторская работа.

Другими промышленными объектами города Тамбова были Чугунолитейный и Мотороремонтный заводы, завод «Красный боевик», мельзавод № 22 и городская электростанция.

В мае 1934 года газета «Тамбовская правда» [9] писала о том, что на северной окраине города по Моршанской дороге началось строительство нового промышленного объекта, который стали называть «Утильзавод». Ведомственно он подчинялся одному из трестов с интересным названием «Жирпромкорм», со счетов которого на строительство нового предприятия в Тамбов поступили 165 тысяч рублей. Всего за один год на территории в 1,5 га было построено кирпичное здание для заводууправления и лабораторий, а также возвели деревянные производственные и складские помещения. В мае 1935 года Тамбовский утильзавод дал первую продукцию. Он предназначался для ежемесячной утилизации 300 тонн отходов, содержащих остатки жиров и масел. Из такого утильсырья по определенной технологии можно было вырабатывать мыло, олифу, костяную муку, некоторые виды удобрений. Сам факт создания в стране ряда таких предприятий говорит о том, что в те годы уделялось большое внимание использованию вторичного сырья – отходной части многих видов производства. Из него разными способами вторичной переработки пытались получать пригодный для народного хозяйства страны продукт. Например, продукция нашего «Утильзавода» запомнилась гребешками для волос. Это сегодня такой факт вызывает улыбку, а во второй половине 1930-х годов большие партии этой продукции поступили в торговую сеть страны, так как на них был спрос и они заменили собой деревянные гребни. Уместно отметить, что такое отношение к утилизации промышленных и сельскохозяйственных отходов, выражаясь сегодняшним языком, давало неплохие результаты экологического характера. Сейчас сложно сказать, насколько было рентабельным само производство переработки на этом заводе. Несомненно другое – «Утильзавод» был первенцем химической промышленности в Тамбове. В наше время в городе действует небольшой химический завод, но у него совсем другой ассортимент продукции. Упомянутый нами «Утильзавод» проработал в Тамбове до начала 50-х годов. Сейчас на том месте, где он располагался когда-то, стоят корпуса типографии «Пролетарский светоч», городская промышленная поликлиника и Дом печати, где размещаются редакции местных СМИ.

В 1933 году уверенно заявил о себе Тамбовский завод химической аппаратуры (ТХАЗ). Летом того года рабочими и инженерами нового тамбовского завода впервые был изготовлен сложный по тому времени с позиций конструкции и технологии агрегат для разделения коксового газа. До этого подобное оборудование страна была

вынуждена за большие деньги покупать в Германии. Отличительной особенностью такого агрегата было то, что он состоял из отдельных аппаратов, каждый из которых требовал самостоятельного изготовления. Тщательный анализ чертежей, проведенный инженерно-техническим персоналом, позволил разработать технологический процесс производства таких аппаратов. Выяснилось, что основные сложности предстоят в работе с медью. Требовалось освоить специфические методы пайки, а также выполнение технологических процессов, связанных с высоким давлением и низкими температурами. На заводе нашлись рабочие, имеющие опыт работы с медными материалами, которые и составили костяк специалистов-медников. Другие рабочие стали осваивать технологию сборочных операций.



**Змеевик от агрегата для разложения коксового газа.
Во втором ряду третий слева Н.Д. Пинчук – начальник
медноаппаратного цеха. 1935 год**



**Кабанов Я.З. – первый директор
завода. 1933 г.**



**Бажатков Е.В. – начальник
медноаппаратного цеха. 1936 г.**



**Прасолова В.И. – токарь механического цеха.
Первая женщина стахановка на заводе**

Выполнение первого серьезного заказа пришлось проводить параллельно со строительством большого цехового помещения. Для всего этого не хватало ни людей, ни оборудования, ни инструмента. Особой головной болью у руководителей нового завода был очень низкий уровень образования подавляющего большинства рабочих кадров. Малограмотность рабочих не позволяла привлечь их к сложным технологическим операциям. В борьбе с этой проблемой основной упор был сделан на молодежь. При заводе были открыты производственные курсы, где молодые рабочие могли осваивать основы производства. Результаты не заставили себя ждать. Вскоре среди молодежи появились первые специалисты медники, токари, слесари-сборщики, которым можно было доверить производство.

Осенью 1933 года по инициативе заводских комсомольцев и в связи с 15-й годовщиной комсомола заводу ТХАЗ было присвоено наименование «Комсомолец».

Агрегат для разделения коксового газа стал хорошей стартовой позицией в дальнейшем развитии заводского производства. Он был смонтирован и опробован в Донбассе в городе Горловке (н. Украина). Госкомиссия отмечала, что агрегат изготовлен с исключительной тщательностью и за более короткий срок, чем это делали представители немецких фирм. Для коллектива завода это было настоящей победой. Нарком тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе в апреле 1935 года выразил благодарность коллективу завода «Комсомолец». Тогда директору завода, техническому директору и еще трем работникам в качестве премии были вручены персональные автомобили. Так впервые за годы советской власти в нашем городе появились первые автовладельцы-частники. Еще для премирования ударников труда заводу были выделены 30 тысяч рублей, 15 велосипедов, 10 радиоприемников и 10 патефонов. Завод получил разрешение и деньги для строительства нового корпуса. Еще одним признанием заслуг нового тамбовского завода и подтверждением его становления было то, что на «Комсомолец» направили 30 молодых инженеров и это было в тот период, когда в стране резко ощущался недостаток дипломированных специалистов. Об этой славной странице в истории развития промышленности Тамбова подробно написано в книге В. Кулакова и П. Никольского «На берегу Цны» [10, с. 235]. Премия, выданная на заводе «Комсомолец», долгое время оставалась едва ли ни главной новостью, которую обсуждали в Тамбове. Завод был отнесен, как мы теперь говорим, к разряду престижных, а поступить туда на работу стало целью для многих горожан.

В то же время на другом тамбовском заводе «Ревтруд» в мае 1935 года трудились 159 человек из числа инженерно-технического состава. Из них только 30 человек имели дипломы инженеров. В свою очередь, из последних 30-ти только 7 человек работали на заводе еще до 1930 года, остальные пришли сюда позже. Из оставшихся 129 человек 34 имели дипломы техников, что по тому времени считалось высоким уровнем квалификации. Остальные 95 были «практики». Так называли людей, не имевших соответствующего образования, но чей производственный опыт и знания позволяли занять должность в инженерно-техническом составе предприятия. Об этих сведениях сообщалось в одном из номеров газеты «Тамбовская правда».

К середине 30-х годов XX века в стране фактически была упразднена система распределения и все больше входила в практику система оплаты труда, которая в народе получила название «сдельщина». Появилась возможность увеличения доходов в зависимости от количества произведенной продукции. Это явилось причиной трудовой инициативы, которая все чаще проявлялась в различных отраслях промышленности, в строительстве и на транспорте. На этой волне в августе 1935 года возникло стахановское движение. Средства массовой информации быстро придали этому явлению идеологическую направленность и популярность. Уже в сентябре 1935 года первые стахановцы появились и в Тамбове. Ими стали столяры И.М. Панов и С.И. Кондратьев с Тамбовского вагоноремонтного завода, которые прославились тем, что за рабочий день выполнили трехдневную норму. Вскоре

стахановское движение обозначилось и на других тамбовских заводах. Теперь со страниц «Тамбовской правды» не сходили сообщения о новых стахановцах, их опыт передавался другим рабочим. Таких последователей было много, так как, кроме почета и признания профессионального мастерства, стахановский титул приносил хорошие материальные вознаграждения.

Это новшество появилось и на заводе «Комсомолец». Стахановское движение здесь в полную силу развернулось в конце 1935 – начале 1936 годов. Для этого потребовалось решить ряд организационно-технологических задач. Было проведено разделение труда по профессиям, квалифицированные рабочие освобождались от выполнения второстепенных технологических операций. Для повышения их производственного уровня на заводе были открыты курсы «мастеров социалистического труда». Учеба на них позволила многим передовикам производства освоить работу на нескольких станках. Этот почин тут же был подхвачен и другими тамбовскими заводами. Вскоре на страницах газеты «Тамбовская правда» замелькали заметки о новых «героях социалистического производства». Тогда вошел в обиход термин «многостаночники», который применяется и в наши дни.

Сложно сказать, насколько успешно стахановское движение сказалось на темпах развития отечественной, а тем более на промышленности отдельно взятого региона. Несомненно, что определенные успехи были, но были и явные негативные стороны. О последних опять же можно судить по публикациям в той же «Тамбовской правде». Встречается ряд статей, в которых обсуждаются проблемы, сдерживавшие это движение. Среди них нередко высказывались обвинения в адрес мастеров производственных участков, руководителей цехов и администраций заводов, которые по каким-то причинам «не оказывали должной поддержки рабочей инициативе». С тех пор прошло много лет, и мы, конечно, не знаем всей правды, но нетрудно догадаться, что наверняка были объективные причины, которые не позволяли руководителям производства создавать максимальные условия одним, отбирая производственные мощности у других, а такое нередко случалось. Недовольства, которые обязательно возникали при этом у рабочих, не встретивших поддержки со стороны руководства, проявлялись в официальных жалобах, нечестной критике и нападках. Все это очень скоро найдет отражение в тех страшных обвинительных процессах, которые в массовом количестве будут выдвинуты против руководителей промышленных предприятий. Быстрый рост перевыполнения плановых показателей, приводивший к росту заработной платы, невольно заставлял идти на увеличение плановых норм, что никак не могло способствовать популярности стахановского движения. Все это вело к обострению производственных отношений в трудовых коллективах, и отношение к стахановцам было неоднозначным. Об этом не раз автору этих строк приходилось слышать от непосредственных участников тех трудовых баталий, однако, официальная позиция, принятая в то время, была иной, и на страницах печати это не отражалось.

Как бы там ни было, а к середине 1930-х годов увеличение индустриального роста тамбовских предприятий сказывалось во многом. По данным горплана, все промышленные предприятия Тамбова в 1935 году выпустили продукции на 65 880 000 рублей, что превысило годовой план на 12 %.

Завод «Трактородеталь», ранее называвшийся Чугунолитейный, с января 1936 года приступил к производству поршней к тракторам ЧТЗ. Для этой цели были введены в действие две новые поточные линии. Большой вклад в оснащение производства новыми видами оборудования внесли главный инженер Г. Домокуров, конструкторы И. Чинаров, М. Гриднев и др. Руководил новым тамбовским заводом директор Н. Сабуров.

На мотороремонтном заводе осваивалось производство шестисильных нефтяных двигателей. Заводом руководили директор С.П. Волков и главный инженер Г.Т. Мирзоянц.

28 марта 1936 года газета «Тамбовская правда» поместила статью начальника отдела капитального строительства Н. Андреева завода «Ревтруд», в которой впервые упоминается о начале строительства большого, площадью свыше 6 тыс. м² цехового помещения для производства турбогенераторов. В то время это было самое большое производственное помещение в нашем городе. Фасад здания цеха выходит на улицу Коммунальную и мы с вами и сегодня можем увидеть его. Вся территория завода,



**Фасад цеха завода «Ревтруд»,
выходящий на улицу Коммунальную**

которая в то время представляла собой бессистемное, а порой и опасное в пожарном отношении скопление зданий, была перепланирована, и на заводе началась большая реконструкция.

Турбогенератор – это электрическое синхронное устройство, предназначенное для выработки электроэнергии, работающее с приводом от паровой или газовой турбины. В конце 30-х годов XX века в СССР почти 70 % вырабатываемой электроэнергии производилось турбогенераторными установками.

Одновременно завод «Ревтруд» предполагает приступить к строительству новых жилых многоэтажных домов, и первый из них намечено построить на углу улиц Пролетарской и Интернациональной.

Тогда же в Тамбове поднимается вопрос о необходимости расширения предприятий переработки сельхозпродукции и пищевого производства. В городе ощущалась нехватка хлебобулочных изделий. Маломощные хлебопекарни, оставшиеся еще от тамбовских купцов, уже давно были не в состоянии обеспечить хлебной продукцией увеличившееся городское население.

В связи с этим в начале 1936 года в Тамбове появилось первое большое предприятие пищевой промышленности – **Тамбовский хлебный завод**. Он разместился в бывшем купеческом особняке на углу улиц Кооперативной (н. Носовская) и Октябрьской. Строительство механизированной хлебопекарни (так тогда называли будущий хлебозавод) началось летом 1934 года. Под руководством специалистов треста «Промхлебопечения», командированных из Москвы, проводились все работы по перепланировке здания и установке пищевого оборудования.

Первую продукцию завод дал в сентябре 1935 года, но она не превышала одной трети от запланированных показателей. Это был пробный вариант, позволивший сделать выводы о готовности нового хлебопекарного предприятия. Первый опыт выявил наличие определенных недостатков, и пришлось продолжить пусконаладочные работы. В частности выяснилось, что для поддержания высокого качества продукции нужно было постоянно в течение рабочей смены подвозить свежие запасы муки, так как их хранение в непригодных помещениях, расположенных в непосредственной близости от технологических участков, ухудшало качество хлеба. С этой целью была проложена узкоколейка от корпусов мельницы № 22 с улицы Студенечкой по улице Кооперативной (теперь ей возвращено старое название – Носовская) до приемного пункта сырья на территории нового хлебозавода. Вся длина узкоколейки была чуть больше 250 метров, и доставка муки производилась вручную. Днем и ночью через определенный временной интервал двое рабочих толкали вагонетку, загруженную мешками с мукой по узкоколейке. Это сегодня перекресток улиц Носовской и Октябрьской, где располагается хлебозавод, – место с интенсивным движением транспорта, а в те годы движение транспорта на этом участке было совсем другим, и подобный способ доставки муки не вызывал проблем. Уже в послевоенные годы на территории хлебозавода были выстроены специальные хранилища для муки и необходимость в узкоколейке отпала. В начале 1950-х годов она была демонтирована. К началу нового 1936 года Тамбовский хлебный завод вывел производительность на расчетные показатели. Претензий к качеству продукции нового завода не было. Для ее продажи в городе был открыт специализированный магазин № 30 по



Здание хлебозавода № 1 (угол улиц Носовская и Октябрьская)

улице Коммунальной, который поразил горожан отделкой интерьера, выполненной из пород красного дерева. Тогда в печатных средствах появились высказывания, в которых отмечалось, что и качество хлебной продукции, и уровень торговли напомнили горожанам о старых купеческих традициях, которыми славился Тамбов с конца XIX века.

Среди других объектов зерноперерабатывающей отрасли, располагавшихся на территории нашего города, следует отметить **элеватор**, который находился в северо-западной части города близ полотна железной дороги. Построенный еще в годы первой мировой войны, он был самой крупной базой зернохранения на территории Тамбовского округа.

Элеватор – сооружение для приема, хранения, взвешивания и выдачи сыпучих грузов, чаще всего зерна и цемента. Приемка материалов, их разгрузка, взвешивание, переработка (сушка, очистка) механизированы, для чего элеваторы оснащены вспомогательными технологическими участками [11, с. 572].

Этот элеватор успешно действовал до конца 80-х годов XX века, когда встал вопрос о его капитальном ремонте. Проблем с ним было так много, что ремонтные работы постоянно откладывались, к тому же из-за сокращения зернопоставок острой необходимости в его использовании не было. Дело закончилось тем, что осенью 1993 года основные сооружения элеватора были уничтожены крупным пожаром.

Выше не раз упоминалась такое предприятие, как Мельница № 22. Она действовала с 1891 года, когда была построена наследниками купца Ф.Е. Егорова. После революции в 1918 году мельница была национализирована, но сохранила свое функциональное назначение. В 1934 году с восточной стороны к старому пятиэтажному корпусу мельницы была выполнена пристройка, что позволило увеличить ее производительность почти в полтора раза.

Было в Тамбове в те годы и продолжает процветать и в наши дни еще одно предприятие пищевой промышленности – **Тамбовский спиртоводочный завод**. Он находится на южной окраине города. В 1927 году в корпус бывшего свечного завода, построенного еще в 1906 году, было перевезено все то, что имело отношение к технологическому производству бывшей Тамбовской винной монополии. Последнее предприятие до 1919 года находилось на территории, которую в последующем занял завод «Ревтруд». В конце 1920-х годов Тамбовский спиртоводочный завод, воспользовавшись уцелевшим оборудованием винной монополии, начал выпускать ликеро-водочную продукцию. Рабочий контингент на этом производстве состоял в основном из женщин.

В 1937 году Тамбовский округ Воронежской области перестал существовать, и была образована Тамбовская область. В те годы индустриальная база города Тамбова развивалась небывалыми темпами. Тогда же на территории города появились первые объекты военного ведомства, но не воинские части, которые, конечно, имели место, а объекты военно-стратегического значения. Начиная со второй половины 1930-х годов, международная обстановка все более наводила на мысль, что в ближайшие годы вероятно затяжная и трудная война. Прекрасно понимая это, руководство страны стало готовить и армию, и тыловую базу к предстоящим тяжелым испытаниям. В связи с этим, прежде всего, нужно было создать центры хранения стратегических неприкосновенных запасов. Для этого нужно было построить большие по своей мощности предприятия хранения продовольственных запасов, то есть нужны были элеваторы и зернохранилища, а также холодильные комплексы для хранения быстропортящихся продуктов питания.

Тамбов был выбран в качестве такой базы стратегических запасов неслучайно. Во-первых, он находился в центре большого многонаселенного района. Во-вторых, был достаточно отдален от государственной границы. И, в-третьих, через Тамбов проходила железная дорога, которая связывала центр страны с экономическими районами Нижней Волги, Средней Азии и Казахстана. Эти причины и послужили тому, что наш город был выбран для строительства объектов стратегических запасов зерна и продовольствия.

На южной окраине Тамбова находилась большая свободная территория в том месте, где речка Перикса (в последние десятилетия ее по какой-то причине стали называть Жигалка) впадает в реку Цну. Здесь был большой заливной луг, который местные жители использовали для выпаса скота. На этот городской участок, который к тому же находился в непосредственной близости от линии железной дороги, и пал выбор представителей Наркомата Обороны. Здесь было решено начать строительство крупного **зернохранилища стратегического назначения**. Проект этого объекта разрабатывался Всесоюзным трестом «Хлебстрой».

Строительство развернулось в 1937 году и велось в полном соответствии со всеми требованиями, которые в те годы предъявлялись к военно-стратегическим объектам. Во-первых, не было недостатка в рабочей силе. Во-вторых, снабжение необходимыми материалами производилось без каких-либо задержек. В-третьих, были приняты необходимые меры к охране объекта и его засекреченности. Сегодня, изучая газетный материал тех лет, можно прийти к выводу, что объект этот действительно соответствовал тому, что мы о нем сказали. И, как это ни странно, вывод такой из-за того, что никаких сообщений в местной печати о нем не было. Даже упоминания о том, что здесь, в непосредственной близости от города, началось крупномасштабное строительство, в газетных публикациях конца 1930-х годов вы не найдете. А ведь строительство шло очень интенсивно, и уже в первые месяцы после его начала со стороны городских кварталов можно было увидеть, как растут корпуса больших элеваторов и сооружений для хранения зерна. Никакая система охраны не могла спрятать или закрыть огромную новостройку от человеческих глаз. И еще один факт, о котором следует упомянуть. В 1937 году значительно ухудшилось положение дел на строительстве другого промышленного объекта, который за год до этого начали строить на северо-восточной окраине Тамбова. Речь идет о строительстве завода «СК-5», о котором подробно будет сказано ниже. О том заводе газета «Тамбовская правда» сообщала много и достаточно полно, там не было особых секретов. Однако, если в 1936 году, когда в Тамбове началось строительство завода синтетического каучука, оно

шло очень успешно, то через год темпы его заметно снизились. Основной причиной того, как косвенно сообщала местная печать, была нехватка строительных материалов, в первую очередь – кирпича. Сейчас, по прошествии многих десятков лет, легко догадаться, что он использовался на строительстве другого объекта – стратегического зернохранилища, которому уделялось первостепенное значение.

Понятно, что в таких рассуждениях много предположений, но сопоставьте факты и вы сами придете к такому выводу. Подтвердить его документально пока не удалось, так как опубликованных материалов по этому вопросу нет, отсюда – и предположения.

Что же касается сведений о полной обеспеченности строительства стратегического зернохранилища рабочей силой, то документов по этому вопросу тоже нет, но до наших дней дошли воспоминания людей, которые принимали участие в строительстве этого зернохранилища. Они свидетельствуют о том, что большую часть рабочих составляли заключенные, которые под усиленным надзором содержались здесь же в барачном поселке, окруженном несколькими рядами колючей проволоки. Живых участников того строительства встретить не удалось, а сведения получены от их детей и внуков. Остается надеяться только на то, что когда-нибудь будут открыты секретные архивы, и тогда предположения подтвердятся.

Итак, завершая разговор об объектах пищевой и перерабатывающей промышленности, которые представляли это направление индустрии в нашем городе в конце 1930-х годов, к вышеперечисленным предприятиям следует добавить зернохранилища и элеваторы стратегического значения. В наши дни этот объект хорошо известен горожанам как ОАО «Хлебная база № 53», расположенная на улице Клубной. Из воспоминаний, оставленных людьми, которые в силу своих служебных обязанностей имели отношение к этим объектам, следует, что вслед за зернохранилищами должно было начаться строительство нового холодильника для хранения стратегических запасов продуктов питания. Однако этому помешала война, и к его строительству вернулись только в послевоенные годы. В газетных публикациях конца 1930-х годов можно обнаружить информацию о том, что к строительству нового холодильника в городе действительно готовились. Видимо, речь шла о холодильнике, который не предполагался для военного назначения. Были публикации, в которых сообщалось о выборе места для его строительства, но эти планы не были реализованы.

ЗАВОД «СК-5»

На 1 мая 1936 года в Тамбове, как сообщалось в газете «Тамбовская правда», было 17 крупных промпредприятий, которые давали 103 миллиона рублей годового дохода [12].

Как видим, дела с развитием промышленности города в начале второй половины 30-х годов были совсем не плохи. Такой шаг вперед, несомненно, должен был обеспечиваться наличием хорошей энергетической базы. Как же обстояли дела со строительством городской теплоэнергоцентрали, которое началось в южной части города? А никак. Оставаясь свыше трех лет в законсервированном состоянии, оно так и не было продолжено. Более того, в начале 1936 года это строительство было признано нецелесообразным.

Следующий этап в истории развития индустриальной базы нашего города был связан с решением о строительстве в Тамбове завода «СК-5».

Сокращение «СК» означает синтетический каучук. Этот продукт полимеризации в 30-е годы XX века имел большой спрос во многих отраслях промышленности нашей страны. При обычных температурах он обладает высокоэластичными свойствами и может быть переработан в резину. Его используют при производстве шин, конвейерных лент. Марки синтетических каучуков специального назначения позволяют получить резиновые изделия с такими техническими свойствами, которые отсутствуют у резин из натурального каучука. В основу технологии производства синтетического каучука был положен способ, разработанный русским ученым академиком С.В. Лебедевым.

К середине 1930-х годов в СССР уже были четыре завода, предназначенные для выпуска синтетического каучука, однако, развивающаяся индустрия страны требовала его все больше и больше. Следующий завод «СК» решили поставить в Тамбове. Вот что об этом сообщают авторы книги «Очерки о строителях Тамбовщины» [13, с. 127].

«С одной стороны – в Тамбове не было опыта промышленного строительства большого масштаба, но, с другой стороны, здесь было наличие рабочей силы, привлекало географическое положение Тамбова, наличие железной дороги, близость Воронежского СК-2 для использования опыта этого предприятия. Привлекал и климат Тамбовской области. Короче говоря, плюсов было больше, чем минусов, и решение состоялось в пользу Тамбова».

В мае 1936 года уже полным ходом велась подготовка площадки в северо-восточной части города к строительству завода СК-5. Тогда там работали свыше 300 человек, а к концу лета их численность дошла до 1,5 тысяч

человек. В основном это были строительные рабочие и инженерно-технические работники, которые до этого возводили завод «СК-2» в Воронеже. Для их размещения необходимо было быстро возвести жилой поселок в непосредственной близости от строительной площадки. Вскоре такой поселок из нескольких строений барачного типа действительно появился в районе пруда «Ендова». Называли его «Грабари». Сейчас от него осталось несколько двухэтажных домов, которые, правда, были построены позже, в первые послевоенные годы. Еще один поселок появился по другую сторону от строительной площадки и представлял собой десятка два однотипных деревянных бараков, в каждом из которых размещалось до двадцати семей строителей. В 1937 году в этом поселке для детей строителей были открыты ясли и детский сад, о чем сообщалось в «Тамбовской правде». Последние бараки этого поселка были снесены в 1963–1964 годах, а сейчас на этом месте находятся спортивные площадки и сооружения ОАО «Пигмент».



**Спортивная база ОАО «Пигмент», расположенная
за многоэтажным инженерным корпусом**

(когда-то на этом месте был барачный городок для строителей)

Третий, правда, небольшой поселок тогда же, в 1936 году, появился недалеко от бывшего кирпичного завода № 14, который был передан в ведение заводской новостройки. Сегодня на этом месте стоят жилые многоэтажные дома по улице Тулиновской.

Объемы нового строительства были невиданными для Тамбова. В кратчайший срок необходимо было создать производственную базу для нужд самого строительства, а это означало прокладку подъездных путей, как автомобильных, так и железнодорожных, разведку грунтов территории, отведенной под строительство, открытие новых песчаных карьеров, на базе которых должны были появиться новые кирпичные заводы. К этому следовало добавить создание крупного деревообрабатывающего производства, без которого немыслимо было начало строительства и, наконец, в который уже раз вставал вопрос о том, где взять электроэнергию.

Прежде всего, нужно было решить вопрос, где складировать строительные материалы, которые стали в большом количестве поступать по железной дороге в Тамбов. Было решено продлить ветку железной дороги, соединявшей вокзал с мельницей № 22. За несколько дней ее протянули до улицы Советской. Она проходила там, где сейчас стоит южная ограда стадиона «Спартак». На этом участке появились две складские площадки. Первая – на том месте, где сейчас расположен новый магазин «Детский мир», а вторая – у перекрестка улиц Советской и С. Разина, сейчас здесь кафе и кассы стадиона. Это были лишь перевалочные складские базы, от которых строительные материалы гужевым и автомобильным транспортом доставлялись далее к месту строительства. Конечно, такое решение вопроса создало массу проблем городу и его жителям. Во-первых, это мешало движению по улицам в северной части города, а во-вторых, грязь с площадок заполняла главные улицы, и пешеходам приходилось обходить их, выбирая другие маршруты. Естественно, что нужно было искать какой-то другой выход, так как такое явление могло быть только временным решением вопроса доставки материалов.

Другим, явно верным, способом решения этой проблемы была прокладка линии железнодорожной ветки от вокзала до места строительства нового завода, но она должна была пройти за северной окраиной в обход городских кварталов, и на ее строительство требовались средства, время и люди. Тем не менее, все было сделано в кратчайший срок. Еще в начале лета к строительству только приступили, а в конце октября по новому участку железной дороги уже прошел пробный поезд. Большую сложность для строителей представляло сооружение земляной насыпи над ручьем Студенец. Многие приходилось делать вручную, в том числе и большой объем земляных работ по сооружению этой насыпи. При этом надо отдать должное руководителям строительства – они отказались от варианта прокладки железной дороги по территории ипподрома, который был одним из лучших в стране и сооружен был еще за сто лет до этого. Дорога прошла севернее ипподрома. Ее протяженность тогда составляла почти 8 километров, хотя по первоначальному варианту она чуть превышала 4 километра. С началом ее эксплуатации в январе 1937 года вопросы доставки материалов во многом были решены. Эта железнодорожная ветка и сегодня успешно продолжает служить городу и его промышленным предприятиям в Октябрьском районе.

Тогда, во второй половине 1936 года, достаточно быстро решили проблему и с электроэнергией, которая стала поступать на строительные объекты от дизельной электростанции. Она была смонтирована за несколько недель и, конечно, имела статус временного сооружения. Одновременно рассматривался вопрос о



Ветка промышленного железнодорожного транспорта
(была проложена в 1936 году в начальный период
строительства «СК-5»)

строительстве большой новой теплоэлектростанции в непосредственной близости от нового завода. Под новую ТЭЦ отвели территорию в несколько гектаров к северо-востоку от того места, где были заложены первые заводские корпуса. Правда, пройдут еще почти 18 лет, прежде чем новая Тамбовская ТЭЦ вступит в строй, но место для нее на этот раз было выбрано окончательно.

Весь строительный комплекс можно было разделить на три главных направления. К первому относилось непосредственно строительство будущих корпусов нового промышленного объекта. Им руководил инженер-строитель Н.Т. Анциферов. Другим направлением было строительство промбазы, предназначенной обеспечить деятельность главного объекта – самого завода. Здесь во главе многосотенного коллектива стоял Д.И. Кирпичников. Третьим направлением было строительство жилья для работников нового завода. Многочисленные жилые строительные объекты, появившиеся осенью 1936 года в разных местах города, возглавлял С.В. Худяков. Общее руководство всем строительством завода «СК-5» в Тамбове возлагалось на опытного инженера Тимофея Устиновича Хвостикова, а главным инженером был назначен Иван Иванович Князев. Интересно, что первым начальником полевой лаборатории на стройке, где производились всевозможные анализы строительных материалов, определялась их пригодность, был инженер А.С. Орлов, сын которого через двадцать лет станет директором Тамбовского АКЗ. Память об этих первостроителях самого большого промышленного объекта Тамбова сохранили и донесли до наших дней авторы книги «Очерки о строителях Тамбовщины», за что хочется выразить им большую признательность [13].

Сам процесс строительства завода «СК-5» заслуживает отдельного большого разговора и может послужить хорошим опытом и примером для сегодняшних тамбовских студентов строительных специальностей. Я надеюсь, что некоторых его вопросов мы еще коснемся, когда будем вспоминать о городском строительстве в тот далекий довоенный период. А пока приведем некоторые факты, говорящие об успешном ходе промышленного и жилого строительства в Тамбове в конце 1936 года.

В октябре 1936 года план строительных работ по заводу «СК-5» был выполнен на 172 % и освоено почти 2 миллиона рублей. В начале декабря 1936 года группа строителей завода «СК-5» во главе с начальником строительства Хвостиковым побывала на приеме у наркома тяжелой промышленности С. Орджоникидзе (это было всего за несколько недель до его трагической кончины). Они доложили наркому об успешном ходе строительства. Уже к началу декабря годовой план по строительству завода был выполнен на 103 %, а план жилищного строительства на 98 %. Оставшись довольным такими результатами, нарком Орджоникидзе нацелил строителей сдать завод к 1 сентября 1937 года.

То ли хороший ход строительства завода «СК-5», то ли какая-то другая причина послужила тому, что правительство страны стало возлагать на Тамбов далеко идущие планы в его промышленном развитии. 10 октября 1936 года газета «Тамбовская правда» [14] сообщает о том, что всесоюзный трест «Резинпроект» разработал план строительства в Тамбове нового промышленного объекта – **ремне-рукавного комбината**. Предполагалось, что это будет первое в СССР предприятие, специализирующееся на производстве ремней, рукавов и лент на резиновой основе. По предварительному плану намечалось, что ежегодный выпуск продукции комбината будет превышать 200 миллионов рублей. Ассортимент изделий должны были составлять напорные, нефтяные, пневматические, тормозные, автотракторные ремни и рукава, а также транспортные ленты для горнодобывающей и строительной промышленности. В состав ремне-рукавного комбината должна была войти и текстильная фабрика, на долю которой планировался выпуск 20 млн. м² ткани ежегодно.

9 октября 1936 года в Тамбов из Москвы прибыла бригада специалистов Всесоюзного объединения «Главрезина» наркомата тяжелой промышленности во главе с инженером Коганом. Она должна была решить ряд вопросов и согласовать закрепление площадки под строительство ремне-рукавного комбината в Тамбове. Место под новый комбинат отводилось по соседству с заводом «СК-5», но ближе к городу. Скорее всего, новый промышленный объект предполагали возвести на той территории за троллейбусным депо, которая с конца 50-х годов XX века занята садами различных садоводческих объединений. Соседство с заводом «СК-5» позволяло иметь общую энергетическую базу. В свою очередь, завод «СК-5» должен был снабжать каучуком ремне-рукавный комбинат.

Предполагалось, что комбинат при его выходе на полную проектную мощность даст городу 8500 новых рабочих мест. Надо сказать, что это заметный процент от численности городского населения, которое весной 1936 года составляло в Тамбове 113,5 тысяч человек.

В одном из осенних номеров газеты «Тамбовская правда» за 1936 год была помещена заметка о том, каким замечательным станет наш город, когда строящиеся на северо-восточной окраине промышленные объекты станут действующими предприятиями. Автор статьи, ссылаясь на предварительный проект, описывал новый жилой городок, который по плану столичных проектировщиков должны были построить в Тамбове.

Наличие «планов громадьи», касавшихся интенсивного развития промышленности в Тамбове на тот период времени, подтверждается в беседе с председателем горплана С.М. Поматиловым, опубликованной в «Тамбовской правде» от 22 мая 1937 года. Эта статья так и называлась «Тамбов – город химической и электрохимической промышленности» [15].

Из нее следует, что, прежде всего, к концу третьей пятилетки в Тамбове при заводе «СК-5» должна быть построена теплоэлектроцентраль мощностью до 50 000 кВт.

Во-вторых, «по линии тяжелой промышленности» в 1939 году должно закончиться строительство завода «СК-5».

В-третьих, готовится проект строительства ремне-рукавного комбината.

В-четвертых, рассматриваются предложения о строительстве в Тамбове предприятий химической промышленности, а именно: завода по выпуску киноплёнки, завода по производству пластмассы, завода кислородного производства с производительностью в 100 м³ кислорода в сутки.

В машиностроительной отрасли планировалось создать в Тамбове завод автотракторного электрооборудования на базе электромашиностроительного завода «Ревтруд». Прорабатывался вопрос о строительстве в Тамбове аккумуляторного завода, и здесь во главу угла были поставлены сырьевые возможности Тамбовского края. Оказывается, «мягкая, не нуждающаяся в дополнительной очистке» цинковая вода, обладала всеми качествами, необходимыми для этого производства.

Еще одно предприятие – «чугунолитейный завод, предназначенный для изготовления ванн, унитазов и прочего коммунального оборудования литейного производства» предполагали поставить в Тамбове, так как для его работы можно было использовать формовочные пески из карьера у села Покрово-Пригородное.

Кроме этого предполагалось строительство «завода мелких электромоторов» для бытовых нужд (на базе завода «Ревтруд») и «завода мелких двигателей внутреннего сгорания для сельского хозяйства на базе и опыте мотороремонтного завода».

Ко всему этому следует добавить, что 21 мая 1937 года в Тамбов прибыла новая бригада специалистов из Москвы, чтобы выбрать площадку для очередного завода, на этот раз – «завода заменителя кож».

Создается впечатление, что во второй половине 30-х годов XX века наш город был весьма притягателен для открытия в нем новых промышленных объектов.

Далеко не всем этим планам было суждено сбыться. Надежды на быстрое и результативное развитие промышленности в Тамбове, которые наметились в 1936 году, по разным причинам не оправдались. Точнее сказать, осуществить удалось далеко не все и не в полном объеме. Темпы, взятые в том году, вскоре замедлились, а корректировки первоначальных планов поставили перед строителями не столь большие, но уже реальные цели.

И все же в начале 1937 года накал промышленного развития еще ощущался. Вот какие плановые показатели для промышленных предприятий Тамбова были намечены на 1937 год. «Завод ТВРЗ должен отремонтировать 8000 товарных вагонов, завод «Ревтруд» произведет продукцию на 41 млн. рублей, завод «Комсомолец» – на 28 млн. рублей, завод «Автотрактородеталь» – на 9,5 млн. рублей, мотороремонтный – на 2,3 млн. рублей. Планируется завершение строительства и ввод в эксплуатацию завода «СК-5». Мельница № 22 должна за год переработать 89 250 тонн зерна». Об этом в новогоднем номере сообщала газета «Тамбовская правда» [16].

18 января 1937 года в эксплуатацию была принята «железнодорожная ветка строительства завода «СК-5». Теперь по ней регулярно стали ходить поезда со скоростью не выше 25 км/ч. Пройдет еще два десятка лет, и эта ветка обрстет многочисленными отводами, которые соединят не одно, а десяток промышленных предприятий в северо-восточной части города с железнодорожной станцией «Тамбов».

В мае 1937 года за различными промышленными объектами города числилось 525 грузовых автомобилей, что почти в четыре раза перекрывало то число грузовиков, которое было в Тамбове всего за год до этого. Правда, легковых автомобилей было не больше сорока, зато велосипедов в Тамбове было зарегистрировано 3690. Естественно, что такой интенсивный рост числа грузовиков на улицах города не мог остаться без негативных последст-

вий. Зимой 1937 года в Тамбове впервые поднимается вопрос о необходимости регулирования движения автомашин. Второго февраля того года «Тамбовская правда» писала: «С расширением автотранспорта за последнее время в Тамбове участились случаи столкновения автомашин, налеты автомобилей на тротуары и даже на людей. Наиболее неблагоприятная в этом плане улица Коммунальная, где наблюдается наибольшее скопление публики и транспорта разного вида» [17].

Осмелюсь предположить, что именно в этот период (в марте 1937 года) в нашем городе впервые произошло дорожно-транспортное происшествие с трагическим исходом. Об этом тоже писала «Тамбовская правда», и первой жертвой дорожно-транспортного происшествия в Тамбове оказался десятилетний школьник.

ДРУГИЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ ТАМБОВА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-х ГОДОВ

Ну а что же происходило в то время на тех тамбовских заводах, которые уже действовали и чья продукция во второй половине тридцатых годов пользовалась завидным спросом?

Продолжает расширяться территория завода «Ревтруд». В конце декабря 1936 года президиум горсовета принял постановление об увеличении площади заводской территории за счет городских кварталов, расположенных с северной стороны от завода. Тогда северная граница завода «Ревтруд» выходила на улицу Робеспьеровскую. Последняя, в свою очередь, была значительно длиннее, чем сегодня. Недавно городские власти вернули этой улице ее историческое название – Успенская. В наши дни она проходит лишь на отрезке от улицы Красной до улицы Пролетарской, а в первой половине прошлого века в западном направлении эта улица доходила до железной дороги. Однако заводские объекты вдоль северной стороны упомянутой улицы появились только в середине 1950-х годов, хотя разрешение на расширение территории завод получил еще в 1936 году. В конце 1930-х годов завод «Ревтруд» построил самое большое (по тому времени) производственное помещение в Тамбове, о чем мы уже говорили раньше, и готовился к тому, что на его базе могли появиться новые самостоятельные производства.

Одновременно с положительными процессами в экономическом развитии города стали проявляться и негативные явления, имевшие явный политический характер.

Весной 1937 года на промышленных предприятиях Тамбова проходили митинги, основным лейтмотивом которых было осуждение членов «троцкистско-зиновьевского центра». Заодно выражалась поддержка линии партии, направленной на «искоренение происков многочисленных саботажников, шпионов и диверсантов». Таковые, судя по газетным публикациям, оказались и в Тамбове. В конце января 1937 года газета «Тамбовская правда» упоминает о «разоблачении вредителей в колесном цехе завода ТВРЗ». В апреле та же газета в статье «Плоды гнилого руководства» (автор – инженер Г. Горловский) изобличает «руководство завода «Комсомолец», зараженное идиотской болезнью – беспечностью». Из-за этого, по мнению автора, на заводе орудовали враги, которых он называет «троцкистские агенты японо-немецкой политической охраны Ленц и Рунге». Далее автор обвиняет руководство завода в потере политического чутья и бдительности. Он выдвигает руководящим кадрам завода обвинение в том, что они проводят технические совещания в рабочее время, что на его взгляд оставляет производственный процесс в цехах без руководства и контроля. В конце Горловский пишет: «Традиции старой кустарной работы в отсутствии четкого руководства и воспитания кадров привели к тому, что завод не выходит из прорыва, давая стройкам недоброкачественную продукцию».

Подобные газетные информации в первой половине 1937 года не были единичными [18]. Авторы таких статей требовали «...каждой совершенной ошибке, приносящей вред производству, давать только политическую оценку». Даже сегодня, через много лет, читая такие безапелляционные заявления в прессе, поражаешься той агрессивности, с которой по чьей-то наводке находили «врагов народа» среди руководителей технических предприятий. Кому-то нужно было свалить на них свои собственные просчеты и ошибки.

То, что серьезные недоработки в индустриальном планировании совершались на самом высоком уровне в стране, можно увидеть и на примере того, что происходило в Тамбове.

Вспомните неудачные попытки строительства ТЭЦ в южной части города, непродуманное начало строительства завода «Дубитель» в начале 1930-х годов. Наконец, та неопределенность с производственными объектами, которые намечали построить на базе завода «СК-5», когда сначала планировался ремне-рукавный комбинат, а через полгода решили строить завод заменителей кож. Такая нестабильность явно свидетельствовала о плохом знании местных условий, о слабом исследовании тех фактов, которые обязательно должны были сказаться на успехе или неудаче задуманного мероприятия.

Сегодня мы еще не знаем всех причин, повлиявших на сокращение темпов строительства завода «СК-5». Источников информации, которые могли бы выяснить, что же все-таки случилось в 1937 году, очень мало. Однако факт остается: динамичные темпы развития строительства этого завода в начальный период нельзя сравнить с тем, что было в последующие годы. В результате завод «СК-5» не был построен ни к сентябрю 1937 года, как этого хотел нарком С. Орджоникидзе, ни в 1939 году, как этого требовали скорректированные планы строительства. Завод «СК-5» был далек от ввода в действие и летом 1941 года, когда в самом начале войны строительство по

вполне конкретным причинам было заморожено на неопределенный срок – «до победы над врагом». Следует добавить, что уже в 1938 году в тамбовской печати появились упоминания о строительстве анилинокрасочного завода. Из них следовало, что этот завод начинали строить как самостоятельный, но параллельно с заводом «СК-5». Видимо, результаты промышленного и научного развития заставляли вносить изменения в специализацию будущих предприятий в ходе самого строительства. Сложно сказать, насколько это было правильно, но таково было веление времени.

В 1935 – 1937 годах коллектив завода «Комсомолец» осваивал производство новых видов химического оборудования. Среди них были установка типа «Баджер» для получения спирта высокой степени очистки, установки для запуска двигателей самолетов – авиастартеры, установки на шасси грузовых бензоаппаратов, различные виды сложных аппаратов из меди, которые применялись для получения азота. Развитие производственных мощностей требовало увеличения заводских площадей. К концу тридцатых годов практически вся территория квартала, расположенного между улицами Набережной и Советской, была отдана заводу «Комсомолец». В 1936 году на заводе появился железо-аппаратный цех, был реконструирован и расширен механический цех, а вопросы энергообеспечения теперь решались за счет собственной силовой установки с дизелем и котельной, выдававшей технологический пар. На территории завода появились пока еще небольшие помещения кузнечного и литейного производства, был построен склад готовой продукции.

В 1937 году объективные сложности в производственном процессе выявились и на заводе «Комсомолец». В первом квартале значительно было сокращено количество заказов на азотопроизводящее оборудование, которое до этого составляло немалую долю в ассортименте заводской продукции. Тогда коллектив завода был вынужден взяться за производство аппаратов для спиртоводочной отрасли. Это потребовало переоснастить технологический процесс, но завод справился с этим. Однако большого количества заказов на этот вид продукции он тоже не получил и был вынужден искать новые варианты. Вероятно, эти обстоятельства на многие последующие годы поставили завод «Комсомолец» в ряд предприятий с малосерийным и индивидуальным характером производства.

Большей стабильностью отличались производственные показатели других тамбовских заводов.

Продолжалась реконструкция на заводе «Ревтруд». Под руководством нового директора Н.П. Басилова коллектив завода осваивал новые технологии производства турбогенераторов для систем освещения железнодорожных составов. К этому времени завод «Ревтруд», находясь в ведении Наркомата путей сообщения, занял достойное место среди других предприятий страны, и его продукция пользовалась большим спросом.

Басилов Николай Петрович (1901 – 1962 гг.) – крупный хозяйственный работник. Учился в Костромском техническом училище. В 1919 году вступил в Красную Армию, был участником Гражданской войны. В 1922 – 1927 годах учился в Военной электрической академии, которая позже вошла в состав Ленинградского электротехнического института. В 1928 году Н. Басилов направлен в США для изучения электротехнического производства. В 1931 – 1934 годах работал во Всесоюзном электротехническом объединении. В 1934–1935 годах руководил Ярославским заводом электротоваров. В 1935 году назначен директором завода «Революционный труд» в городе Тамбове. Много сделал для успешной реконструкции завода. В годы сталинских репрессий находился под следствием, но осужден не был. В первые месяцы войны руководил перестройкой заводского производства на нужды военной обороны. В 1942 – 1945 годах в составе правительственной комиссии по ленд-лизу находился в США. После войны до конца жизни возглавлял завод «Ревтруд». За свой труд был награжден орденами «Знак Почета», Красной Звезды, Трудового Красного Знамени. Похоронен в Тамбове на Воздвиженском кладбище [1, с. 52].

Успешно справлялись с плановыми заданиями и на заводе ТВРЗ. В 1937–1938 годах здесь велись разработки технологии производства новой продукции – изотермических вагонов («холодильников»). Впервые при их изготовлении в монтаже каркасов стали применять сварные металлические конструкции, что позволило увеличить грузоподъемность вагонов. В 1939 году эти вагоны были поставлены на серийное производство.

Изотермический вагон предназначен для перевозки скоропортящихся грузов, имеет теплоизолированный кузов и холодильные устройства. Эти вагоны подразделяют на охлаждаемые льдосолевой смесью и автономные вагоны-рефрижераторы, оборудованные холодильными машинами. Из них могут составляться несколько секций или целые поезда [11, с. 178].

По сути дела заводы ТВРЗ и «Ревтруд» давали основной вклад в экономику города и, благодаря их деятельности в целом индустрию Тамбова в конце 30-х годов XX века можно было характеризовать как работающую на железнодорожный транспорт.

По обе стороны Маратовской площади во второй половине 30-х годов XX века находились два завода, производственная продукция которых предназначалась для сельскохозяйственных предприятий. С южной стороны площади располагались корпуса Тамбовского мотороремонтного завода. По некоторым сведениям, отдельные цеха этого завода занимали еще и помещение бывшей мастерской Носовского ремесленного училища (угол улиц К. Маркса и Коммунальной, где в наши дни открылся новый магазин «Samsung» по продаже компьютерной техники).

К концу 1930-х годов завод уже не оправдывал своего названия, так как ремонт тракторных двигателей не являлся для него главной задачей. Больше внимание уделялось выпуску нефтяных двигателей для сельхозмашин и

монтажу оборудования для передвижных электростанций малой мощности. Трудовой коллектив мотороремонтного завода не превышал 500 человек, и завод считался небольшим даже по тамбовским меркам.

С северной стороны Маратовской площади на месте бывшего завода Махова был завод «Автотрактородеталь». Уже к 1938 году здесь трудились около тысячи человек. К этому времени на заводе действовали две точные линии по производству поршней к тракторам Сталинградского и Челябинского тракторных заводов, велись подготовительные работы по производству станков-полуавтоматов. Этот завод находился в лучшем положении по сравнению с мотороремонтным. Дело в том, что он имел возможность осваивать пустую территорию к западу от ручья Студенец, находившуюся за заводской чертой, а это позволяло планировать развитие завода на ближайшие годы.

Очень мало информации в открытой печати в конце 1930-х годов поступало с завода «Красный боевик», который с 1937 года стали называть «**Завод № 204**». Он все более становился секретным и недоступным. Даже о ходе стахановского движения, которое широко освещалось в местной прессе, с этого номерного завода сведений почти не поступало. Причина была в том, что страна все явственнее ощущала угрозу приближающейся войны, а ведь главной продукцией этого завода был порох – это и вывело завод № 204 в ранг секретных предприятий.

1937 год в памяти людей старшего поколения остался годом начала массовых репрессий, происходивших по всей стране. Они оставили свой след и в истории нашего города, сказались на жизни многих горожан. Те, кому довелось пережить эти годы, до конца своих дней вспоминали их как самый страшный период в своей биографии. Чаще всего в разговорах они затрагивали те непонятные обстоятельства, те метаморфозы, которые происходили сначала в столице, затем в крупных городах и, наконец, в родном городе, на своем предприятии. Люди, чьи достижения были хорошо известны всей стране, кого считали героями, в одночасье были изобличены в невероятных преступлениях и признаны врагами народа. В это трудно было поверить, но об этом писали в газетах, говорили по радио и обсуждали на митингах, которые сначала собирали, оторвав время от обеденных перерывов, а затем даже в рабочие часы.

Прошло всего несколько недель с того момента, когда вся страна узнала об «изменах в высших армейских эшелонах», и вот уже обнаружены «шпионы и вредители» буквально среди ближайшего окружения, из числа тех людей, которых хорошо знали, с кем вместе проработали не один год. Арестам были подвергнуты многие руководители промышленных объектов. Часто это были инженеры, чья непримиримая, принципиальная позиция была хорошо известна рабочему коллективу. Их труд и знания во многом помогали в решении сложнейших технических проблем. Буквально несколько месяцев назад их чествовали, отдавая должное их бескорыстной работе, их опыту, вызывавшему уважение со стороны многих сослуживцев. И вот теперь эти люди под арестом, их обвиняют в тяжких преступлениях против народа, но почему-то никто не говорит конкретно, в чем их вина. Их близкие – супруги, дети, престарелые родители – сразу превратились в изгоев, которых стали избегать и уходить от общения с ними. Но какие же они «враги народа»? В чем их вина, и кто же все-таки прав?

Здесь хочется привести факты, изложенные в книге В. Кулакова и П. Никольского «На берегу Цны» [10, с. 235], где авторы рассказывают о том, что происходило в 1937 – 1939 годах на тамбовском заводе «Комсомолец».

До сих пор в городе с глубоким уважением вспоминают первого главного инженера завода «Комсомолец» Е.В. Яковлева, погибшего в ГУЛАГе. Та же участь постигла и М.И. Фейгельмана, сменившего Яковлева на посту главного инженера. Были арестованы начальник технического отдела В.И. Маргаритин и директор завода Б.Б. Глобус. Не выдержав несправедливых обвинений и страшных допросов, из окна управления НКВД выбросился Н.Д. Пинчук, который за несколько месяцев до этого был премирован легковым автомобилем за свой самоотверженный труд в должности начальника медно-аппаратного цеха. Вместо Пинчука новым начальником цеха был назначен молодой инженер Е.В. Бажатков. Через несколько недель после этого его арестовали и осудили на 25 лет без права переписки. Однако, как следует из справки о реабилитации, полученной родственниками через 20 лет после ареста, вопреки приговору он был расстрелян 26 мая 1938 года.

Не менее страшные вещи происходили и на заводе «Ревтруд». Едва избежал ареста директор завода Н.П. Башилов, находившись под следствием или были арестованы все инженеры завода «Ревтруд», проработавшие на нем до этого не менее пяти лет. Трагически закончилась в ГУЛАГе жизнь инженера Л.П. Орловского, получившего высшее образование еще в дореволюционные годы и возглавлявшего на заводе «Ревтруд» планово-экономическую службу.

Аналогичные печальные факты можно приводить и по другим предприятиям и стройкам Тамбова. Сегодня невозможно даже ориентировочно определить тот ущерб, который нанесла экономике города такая политика.

Однако вернемся к вопросу о том, как развивалась индустрия нашего города в конце 30-х годов XX века.

Анализируя публикации, помещенные в газете «Тамбовская правда», можно прийти к выводу, что в 1938 году промышленное развитие в городе несколько снизило свои темпы по сравнению с двумя предыдущими годами. Причин было много. Люди, работавшие в то время в административных структурах города (к сожалению, сейчас уже никого из них нет в живых), вспоминали о трудностях организационного характера, связанных с образованием Тамбовской области осенью 1937 года. Тогда в состав новой области была включена большая часть территории современной Пензенской области. В связи с этим появились проекты, основанные на взаимодействии различных промышленных объектов, расположенных в Мичуринске, Тамбове, Пензе и в других местах новообразованной области. Высказывались предложения о создании больших промышленных комплексов, нацеленных на

производство единой продукции. Сегодня трудно дать оценку этим предложениям. Возможно, что многое в них было рациональным, но любая реорганизация требует больших усилий и затрат. Как мы уже видели, в 30-е годы XX века в Тамбове было несколько неудавшихся попыток становления промышленных объектов и открытия новых направлений в промышленном развитии. Эти негативные моменты вполне могли повториться и на этот раз, но их необдуманному осуществлению помешала быстрая реорганизация в области, которая была проведена в феврале 1939 года. Теперь Тамбовская область утратила большую часть своей восточной территории, где была создана Пензенская область, и сами собой отпали все предложения, основанные на едином административно-территориальном управлении.

СТРОИТЕЛЬНАЯ БАЗА ТАМБОВА

Едва ли ни главными, судя по газетным сообщениям, причинами сокращения промышленного роста в 1938 – 1940 годах в Тамбове были слабая строительная база и плохое руководство строительными объектами. Именно они положены в основу подавляющего большинства всех недостатков, которые были вскрыты в газете «Тамбовская правда». Строительство новых промышленных объектов (прежде всего завода «СК-5»), жилых и общественного назначения зданий и сооружений тормозилось из-за нехватки кирпича. Малопроизводительные кирпичные заводики, разбросанные по окраинам города, не могли обеспечить требуемого количества продукции. Не дало положительных результатов и их объединение под единое руководство, требовалось иное решение этой проблемы. Не помогло и то, что на строительство новых сооружений направлялся кирпич, который извлекали из разрушенных зданий храмов и церквей. Лишь в конце 1939 года руководство области и города поставили вопрос о строительстве нового мощного кирпичного завода. В следующем году в Тамбове началось строительство **Полынковского кирпичного завода**. В этом деле приняли участие колхозники близлежащих сел и деревень. Ежедневно на новую строительную площадку к северу от деревни Полынки, которая вместе с деревней Ласки к этому времени была включена в городскую черту, направлялись целые бригады разнорабочих из Покрово-Пригородного, Донского, Стрельцов и Пушкарей. Однако время было упущено; в самый разгар строительства оно было остановлено войной.

В январе 1938 года в Тамбове появилось новое учреждение, которое стали называть **контора «Облпроект»**. В ее функции входила разработка документации для жилищно-гражданского строительства в городе и в области. Первым ее руководителем был И.Г. Зайцев. Она дала начало той большой архитектурно-проектировочной организации, которую мы теперь называем «Тамбовгражданпроект».

В августе 1936 года в системе коммунального хозяйства города Тамбова организуется **трест «Водоканализация»** [19]. Его основными задачами были эксплуатация уже построенной и продолжение строительства городской канализационной сети. Рост технических возможностей городского хозяйства позволил в 1932 году начать строительство первого в Тамбове канализационного коллектора, проложенного от территории летного училища в западной части города до сточно-очистных сооружений близ улицы Московской. Протяженность первого коллектора, введенного в действие весной 1936 года, составляла 12,5 километров. К нему были подсоединены участки канализационных сетей от основных промышленных предприятий города: заводов ТВРЗ и «Ревтруд». В тридцатые годы очистные хозяйства города стали осваивать площадку, отведенную им в пойме реки Цны. Тогда были построены первые «Эмшерские колодцы» и здание для конторы, которые используются и в наше время.

Эмшерские колодцы представляют собой двухъярусные резервуары, где при искусственной подаче биологически активных веществ и кислорода происходит переработка (сбраживание) сточных вод.

Большой толчок в развитии строительной базы города был дан началом строительства завода «СК-5». Уже упоминалось о том, что в 1936 году были заложены фундаменты основных производственных корпусов завода. Тогда же началось строительство теплоэлектроцентрали на заводе «СК-5». Если бы не целый ряд объективных причин (о некоторых из них было сказано выше), город мог бы получить ее еще в предвоенные годы. Дополнительно строительство завода «СК-5», кроме создания производственной базы, предполагало крупномасштабное строительство жилой зоны. Оба направления претворялись одновременно. Параллельно со строительством на производственной площадке на северо-восточной окраине города, в центральных кварталах Тамбова в разных местах началось строительство жилых домов. Следует отметить, что такого оживления в строительстве, которое проявилось в Тамбове во второй половине 1936 года, не было свыше двадцати предшествовавших лет. Газета «Тамбовская правда» [20] сообщала следующее: «За 3-й квартал госстройконтроль выдал разрешение на 16 крупных объектов строительства в Тамбове. Среди них: шесть жилых домов для завода СК-5 в разных местах города, два здания для детсадов (горОНО и завода «Ревтруд»), надстройка второго этажа на здании школы № 21 и др.». Дома, упомянутые в приведенной выдержке из газеты, до сих пор старожилы города называют «эсковскими», подчеркивая их ведомственную принадлежность к заводу «СК-5». Первым среди них был трехэтажный дом, построенный на углу улиц Советской и Московской. Он был сдан еще в 1936 году. Вторым был дом, построенный

на улице Московской, третий в 1937 году появился на улице М. Горького напротив современного сквера имени З. Космодемьянской.

Точности ради следует отметить, что жилищное строительство велось и другими тамбовскими заводами, но объем их был скромнее, чем то, что делалось для завода «СК-5». В частности, в 1934–1935 годы на месте бывшей Николаевской церкви тамбовских железнодорожников были построены четыре жилых дома в 2, 3 и 4 этажа заводом ТВРЗ. Первые многоквартирные жилые ревтрудовские дома появились на улице Коммунальной напротив заводской проходной в 1934 и 1936 годах. Это были два четырехэтажных одинаковых дома. За некоторым исключением эти дома служат и сегодня. Когда-то у горожан Тамбова они вызывали чувство восхищения и зависти к тем, кто получил там жилье. Квартиры в ревтрудовских домах (именно они считались самыми лучшими) были «со всеми удобствами». Так горожане называли наличие в квартирах санитарных узлов, воды, батарей отопительной системы, электричества и радио. Правда, все квартиры в этих домах были только коммунальными, то есть кухни и санузлы предназначались для нескольких семей. Новоселами в этих квартирах становились семьи передовиков производства – стахановцев, «многостаночников», многодетных рабочих и инженерно-технических работников.

Что касается жилищного строительства завода «СК-5», то об этом писала «Тамбовская правда» в начале 1937 года [21] по случаю утверждения проекта генплана застройки жилой зоны завода «СК-5». Согласно этому плану, принятому архитектурно-планировочной комиссией при горкомхозе, в северной части города на свободной территории за улицей Струговой (н. улица Пирогова) должен быть построен городок, который стали называть «Рабочий поселок». Под него отводилась площадь в 17 гектар. На ней должны были разместиться многоэтажные жилые дома в 4–5 этажей, детский садик, школа, магазины и баня. Непосредственно под жилые дома и строения предполагалось выделить 58 тысяч квадратных метров. На реализацию этого плана отводилось 5 лет, но осуществить задуманное помешала война. План был выполнен лишь частично с некоторыми коррективами. В память о нем городу остались жилые четырехэтажные дома в квартале между улицами: Советская, Пирогова, К. Маркса и Вторая Полковая, а также баня № 1 по улице Чичканова и северные секции большого жилого дома на углу улиц Советской и Чичканова. Уже в послевоенные годы в продолжение этого плана были построены жилой угловой дом, на первом этаже которого долгие годы находился гастроном № 5. На улице Второй Полковой в 1954 году было построено здание школы № 22, которая была запроектирована еще до войны.

Жилищным строительством занимался и завод «Комсомолец». В 1937 – 1939 годах был построен первый многоэтажный дом по улице Набережной. Этот двухфасадный дом на пересечении улиц Сергеева-Ценского и Набережной хорошо знаком многим горожанам. Решение о строительстве нового жилого 32-квартирного дома для рабочих-стахановцев и специалистов завода «Комсомолец» было принято 4 марта 1937 года. С этой целью заводу было выделено 500 000 рублей. В июле 1937 года котлован под строительство был готов, а в 1939 году дом был уже заселен. Тогда же на его первом этаже появился продовольственный магазин. Долгие годы здание этого дома оставалось высотной доминантой архитектурного ансамбля жилой застройки по улице Набережной. Его было прекрасно видно на расстоянии трех километров со стороны Пригородного леса еще до того, как появился парк «Дружба». В наши дни на фоне длинных корпусов девятиэтажек и соседней 17-этажной башни жилого дома, построенного в последнее время, бывший дом завода «Комсомолец» выглядит стареньким и малозаметным.

Интересные сведения о новостройках города были приведены газетой «Тамбовская правда» от 28 марта 1937 года в статье журналиста Д. Липецкого. Ниже дан ее текст, который я позволил дополнить необходимыми пояснениями.

«За 1936 год в Тамбове построено 11 промышленных зданий на общую сумму 667 тыс. рублей. Строительство еще 13 промышленных объектов перешло на 1937 год. Жилых домов в 1936 году в городе было построено 19 на сумму 1548 тыс. рублей. Строительство еще 15 домов продолжается в 1937 году. На их завершение отпущено 5 145 000 рублей». Далее автор перечисляет все объекты, строительство которых было завершено в последние недели до опубликования статьи.

«1. Детский сад завода «Ревтруд» на улице Интернациональной.

2. Молочная кухня «Охматмлада» (детское лечебное учреждение, располагавшееся на территории сегодняшней горбольницы № 2, расшифровывалось как «Охрана материнства и младенчества» – А.Г.).

3. Заканчивается строительство здания клуба завода «Комсомолец» (по завершению строительства его назовут «Авангард» – А.Г.).

Кроме этого, в Тамбове было построено 27 подсобных зданий и сооружений: гаражей, кладовых, киосков и т.п. всего на сумму 500 тыс. рублей. Еще восемь аналогичных объектов достраиваются в 1937 году.

Всего в 1936 году в Тамбове было построено 59 зданий различного назначения с объемом 69 882 кубометра общей стоимостью 2 923 000 рублей, с полезной площадью в 15 440 кв. метров. На 1937 год перешло незавершенное строительство 39 зданий».

Далее автор этой статьи перечисляет объекты, строительство которых продолжалось или началось в первом квартале

1937 года. Вот какие сведения он приводит: «К таким объектам относятся:

1. Здание школы по улице К. Маркса на 400 мест (н. здание лицея имени Н. Рябова – А.Г.).

2. На улице Коммунальной напротив здания райисполкома (н. здание Администрации города – А.Г.) в 1937 году началось строительство большого жилого дома для семей рабочих и специалистов строительства «СК-5». (Это был четырехэтажный дом на 24 квартиры. На его строительстве были задействованы 50 рабочих, а при рытье котлована под фундамент этого дома впервые в Тамбове применили экскаватор – А.Г.).
 3. Строится здание жилого четырехэтажного дома на улице Интернациональной рядом с драмтеатром.
 4. Началось строительство секций жилого дома по улице Струговой (это северное крыло жилого дома перед микрорынком на улице Советской – А.Г.).
 5. Одновременно началось строительство многоэтажных жилых домов для завода «СК-5», предусмотренных генпланом жилой зоны Рабочего поселка.
 6. Ведется строительство двухэтажного детского сада по улице Вторая Комендантская (н. улица Пионерская – А.Г.).
 7. Завершается строительство одноэтажного здания детского сада для детей работников железнодорожного узла. Оно располагается на углу улиц Железнодорожной и Коммунальной рядом с переездом. (Этот детский сад действует и в наши дни. Упомянутый автором статьи переезд – не что иное, как автотранспортный проезд под линией железной дороги на стыке улиц Коммунальной и Гастелло. Он был проложен тамбовскими строителями в 1934 году, когда в этом месте прокладывали канализационный коллектор – А.Г.).
 8. В непосредственной близости от строительной площадки завода «СК-5» появился жилой городок барачного типа для семей строителей завода.
 9. Такой же городок достраивается с восточной стороны от площадки теплоэлектростанции «СК-5».
 10. На западной окраине города, на территории летней школы ведутся строительные работы по возведению казарм, учебных корпусов, большой столовой.
 11. Здесь же, вблизи строительной площадки летней школы появился барачный городок для семей строителей.
 12. Начались реконструкционные работы в северной части городского сада в бывшем губернаторском доме. Эту часть сада решено обнести стеной и превратить его в детский парк (здесь речь идет о том уголке сегодняшнего парка культуры и отдыха, где в последние годы построено здание администрации парка, расположена детская площадка и аллеи в северной части парка – А.Г.).
 13. За зданием школы № 7, ближе к реке оборудована детская спортивная площадка. В весеннее время ее стали использовать для проведения уроков физкультуры учащиеся близлежащих школ: 1, 6, 7, 51 (сейчас на этом месте стоит здание Областного казначейства – А.Г.).
 14. Завершается строительство большого, современного здания школы в Ленинском поселке (сегодняшним горожанам оно хорошо известно как здание Тамбовского железнодорожного техникума – А.Г.).
- К тем объектам, что были отмечены в газетной статье, следует отнести то большое число новостроек, которыми пополнялись все промышленные предприятия города. И уж, конечно, сюда следует отнести те объекты строительства, которые велись по линии военного ведомства (зернохранилище и элеваторы стратегических запасов и др.). Таким образом, можно уверенно сказать, что в 1936 – 1937 годах в Тамбове шло крупномасштабное строительство, которое покончило с периодом многолетнего застоя в строительной индустрии города.



**Здание на углу улиц Московской и Советской,
построенное от завода «СК-5» в 1936 году**



**Жилой дом напротив Администрации города
по улице Коммунальной, построенный заводом «СК-5» в 1938 году**



**Здание на улице М. Горького (напротив сквера),
построенное в 1938 году**



Жилой дом завода «Комсомолец» на углу улиц Сергеева-Ценского и Набережной, построенный в 1939 году



Жилой дом на углу улиц Советская и Державинская, построенный в 1940 году



Первый цех завода «Ревтруд», построенный в 1936 году

ИНДУСТРИЯ ГОРОДА В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

В последние предвоенные годы на страницах областной газеты уже не отмечалось излишнего ликования по поводу того, каким большим индустриальным центром может стать Тамбов, если воплотятся все намеченные планы. Да и сами планы развития индустрии города, разработанные в этот период времени, отличались основательной проработкой и уже не несли с собой ничего необычного и чрезвычайного.

В 1938 году в городе появилось новое производство – ремонт и восстановление шарикоподшипников для сельскохозяйственных тракторов и машин. На месте бывшего католического костела открылась **ремонтно-подшипниковая мастерская**. Она занимала совсем небольшую площадь в одном из старых городских кварталов, и число работающих на ней горожан не превышало двухсот человек, но в конце 1930-х годов это был самый значимый из всех новых промышленных объектов города, появившихся в предвоенные годы. Решение о создании этого предприятия было принято в 1938 году, и первоначально оно называлось мастерскими по ремонту сельскохозяйственной техники. Через два года было решено специализировать мастерские на ремонте и восстановлении подшипников для тракторов. Тамбовская ремонтно-подшипниковая мастерская была введена в действие 8 июля 1940 года. «Тамбовская правда» по этому поводу писала следующее: «...многие рабочие новой мастерской борются за звание «стахановца», план выполняется на 106 %, снижается себестоимость продукции» [22].

Буквально перед самой войной в южной части города на улице Энгельса в старом полутороэтажном доме, (сейчас на этом месте стоят большие жилые дома) была открыта **спичечная фабрика**. Здесь работали всего 2–3 десятка человек, да и сам характер производства можно было квалифицировать как кустарный.

На северной окраине города, на базе «Утильзавода», открыли производство мыла, что также не потребовало дополнительной рабочей силы и средств. Проект строительства **мыловаренного завода** (именно так называлось в

печати это производство) был разработан в учреждении «Тамбовоблпроект». Наладить производство мыловарения собирались в двух новых помещениях, которые планировали построить из терролита. *В те годы это был новый для Тамбовского края строительный материал, который изготавливали из глины, замешивая ее на известково-смоляном растворе. Кирпичи, сделанные из терролита, не уступали по качеству обычным кирпичам.* Этот проект удалось осуществить к самому началу войны. Правда, никто не называл новый промышленный объект «мыловаренным заводом», так как это было всего-навсего дополнительное производство на Тамбовском утильзаводе (полное его название «Тамбовский завод «Техжирпромкорм»). Забегая вперед скажем, что благодаря этому производству в годы войны наш город и область во многом покрывали потребность в мыле.

В пойме канала Цны, там, где сейчас раскинулся зеленый склон на начальном отрезке улицы Рахманинова, в предвоенные годы были производственные помещения Тамбовского пищекомбината (тогда его называли трестом). В 1940 году здесь появились цеха по производству макарон и пива.

Уже весной 1940 года в Тамбове появилась **фабрика по изготовлению пуговиц**. Сырьем для нее служили пресноводные ракушки, а годовой план был определен в 6 миллионов штук.

Все перечисленные предприятия только по своим наименованиям могли претендовать на роль объектов промышленности. На самом же деле из-за малочисленности рабочего персонала их следовало рассматривать на уровне подсобных мастерских, которые по большей части должны были обеспечивать население города и области бытовыми предметами первой необходимости. Да и сам производственный процесс (кроме ремонтно-подшипниковой мастерской) в основном представлял собой ручной труд.

С другой стороны, в довоенное время заметный процент в общегородском производстве составляла продукция, произведенная на предприятиях местной промышленности, а к ней относились не только перечисленные выше малопроизводительные объекты, но и **коллективы кустарных артелей**. В предвоенные годы в Тамбове их было от 15 до 20. В основном их деятельность была нацелена на выполнение работ бытового характера: ремонт квартир, домашней мебели, пошив одежды и пр., но были и артели, где характер производства был связан с металлоизделиями. В таких артелях была своя производственная база, которая чаще всего представляла собой приспособления и инструменты собственного изготовления. Обычно в составе рабочего коллектива таких объединений можно было встретить несколько специалистов-самоучек, которые вносили в артельное производство такие рационализаторские предложения, что им могли позавидовать специалисты на больших заводах. Благодаря таким нововведениям артель могла гибко реагировать на спрос продукции, часто модернизируя ее или заменяя одну продукцию на другую, более рентабельную. Здесь уместно провести сравнения с теми попытками, которые в трудные 90-е годы XX века предпринимались на некоторых крупных тамбовских заводах. В середине 1990-х годов на заводе «Октябрь» (одно из основных тамбовских предприятий военно-промышленного комплекса), чтобы найти

выход из тяжелого экономического положения, создавали малочисленные производственные объединения, специализировавшиеся на каком-то ассортименте продукции. Надо признать, что эти направления часто приводили к достижению поставленных целей, а характер действия таких объединений во многом напоминал артельное производство, только их технологическая база не могла идти ни в какое сравнение с полукустарной технологией артелей.

Однако, говоря об артелях предвоенного времени, надо заметить, что сам ассортимент изделий, производимых артелями, отличался простотой и удовлетворял запрос потребителя, который в те годы не характеризовался высокими требованиями. Об этом можно судить по материалу доклада председателя горисполкома Демихина, сделанному на собрании партхозактива города в первых числах февраля 1941 года [23]. В нем докладчик указывал на некоторые новые виды продукции тамбовских артелей.

«Артель «Искра» приступила к выработке половых дорожек и мат из камыша. Артель «Универтруд» приступила к выпуску жестяных луженых ковшей, которых уже изготовила 250 штук. Артель «Бытремонт» (располагавшаяся на центральном рынке – А.Г.), открыла мастерскую по ремонту металлической посуды. Артель «Индустрия» освоила выпуск паровых утюгов, кругов к примусам, металлические тяпки и ложки». Еще докладчик сообщал о том, что Тамбовский горпромкомбинат открыл цех по ремонту велосипедов, швейных машин и других предметов быта, приступил к выпуску металлических мужских расчесок. В то же время горторгом был открыт «Крахмальный цех», который выпускал крахмал из отходов картофеля, скупаемого у населения. Кондитерский цех занимался выпечкой малосерийной продукции хлебно-кондитерского производства. Другие объединения пищевиков занимались подготовкой сырья; в пригородном хозяйстве построили свинарник на 300 голов, а в Тулиновском водоеме стали выращивать 15 тысяч мальков карпа. В плановом отношении городская местная промышленность предполагала в 1941 году изготовить 11 250 ободов тележных колес, 9650 саней, 4,5 тыс. телег, 20 тыс. стульев и 15 тыс. табуреток, а также предполагалось наладить в городе фанерное производство.

Сегодня многое из того, что было приведено в этом докладе, вызывает у нас удивление и улыбку. Мы не можем представить в своей квартире камышовые коврики, металлическую луженую посуду, примусы для приготовления пищи, паровые утюги, нагреваемые на открытом огне. Но не забывайте, что мы рассматриваем период 70-летней давности, когда только начиналось становление индустриальной базы в нашем городе, когда время горожане определяли не по часам, а по звуку заводского гудка.

Ну а что же происходило на больших тамбовских заводах, какова была ситуация там накануне надвигавшейся войны?

Начнем с тех нововведений, которые вводились по всей стране в целях ужесточения производственной дисциплины. 1939 год начался с того, что все печатные средства страны познакомили своих читателей с выступлением прокурора СССР Вышинского, в котором он обращал внимание местных органов прокуратуры на строгое исполнение постановлений партии и правительства, касающихся фактов нарушения трудовых норм. Особенно это касалось строгого соблюдения мер наказания в отношении нарушителей трудовой дисциплины. А именно: увольнение за прогул, выселение из квартиры, предоставленной в связи с работой, и т.п. На ведение расследований по таким делам отводилось не более трех дней.

В конце декабря 1938 года было принято решение о введении трудовых книжек. Их должны были выдавать при устройстве на первое место работы, а в последующем в них необходимо было вносить отметки о всех местах работы человека. Таким образом, создавался четкий учет всего трудового стажа и невозможно было поменять место работы без соответствующих отметок в трудовых книжках. Эти документы имеют полную силу и в наше время.

Через несколько дней в январе 1939 года вступило в действие постановление о том, что любое опоздание на работу более чем на 20 минут приравнивалось к неоправданному отсутствию, а повторное опоздание вело к увольнению. Эти меры, как сообщала местная пресса [24], сразу же нашли «горячую поддержку» на предприятиях и в учреждениях Тамбова. Митинги одобрения прошли на мельнице № 22, в Тамбовском областном управлении связи, на заводах «Ревтруд», вагоноремонтном, на строительстве завода «СК-5». «Везде трудящиеся одобряют постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС "О мерах по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования в борьбе с злоупотребителями в этом деле"».

Вскоре на основе вышеперечисленных постановлений был подготовлен приказ Наркома тяжелой промышленности Л. Кагановича «Об упорядочении дела ведения табеля явки на работу на предприятиях». Согласно ему, на всех заводах вводилась номерная система учета явки на работу. С того времени на предприятиях в штатном расписании появились должности табельщиков. Им вменялось в обязанности немедленно после семичасового утреннего гудка, оповещавшего о начале рабочего дня, производить учет номеров и их соответствие фактическому количеству рабочих на производственных местах.

Пройдет еще полтора года, и летом 1940 года выйдет Указ Президиума Верховного Совета СССР, который затронет вопросы увеличения длительности рабочего времени. Согласно ему, рабочий день в стране устанавливался восьмичасовым, а рабочая неделя продлевалась до семидневной. При этом сохранялись без изменения размеры тарифных ставок и окладов. Одновременно вводилось постановление «О запрещении неоправданного ухода рабочих и служащих с предприятий и из учреждений». 13 августа 1940 года эти документы обсуждались на собрании партактива города [25]. На нем отмечалось, что с начала года по городу к судебной ответственности были привлечены 682 «прогульщика и летуна».

Приведенные серьезные меры по повышению трудовой дисциплины и увеличению продолжительности рабочего времени следует дополнить той атмосферой подозрительности, доноительства и страха, наполнявших все рабочие коллективы, чтобы представить, насколько сложной была ситуация на производственных предприятиях в предвоенные годы.

Оснащение крупных предприятий новой техникой, которой все больше стало появляться в конце 1930-х годов, требовало увеличения квалифицированных рабочих кадров. В 1938 году на основных тамбовских заводах у 85 % рабочих образование не превышало начальное. Конечно, подавляющее большинство таких рабочих не могли освоить новую технику. Чтобы стимулировать дальнейшее образование в рабочей среде, создавались вечерние школы рабочей молодежи, школы мастеров социалистического производства, учеба в которых определенным образом поощрялась, резко была увеличена зарплата за квалифицированный труд. Оплата труда чернорабочего и рабочего, претендовавшего на звание «стахановец», была в 7 – 10 раз больше. Тем не менее, погоня за ростом показателей производительности труда приводила к удивительным результатам. Так, в 1939 году «из 750 рабочих завода «Комсомолец» 514 стали передовиками производства, что в значительной степени обусловило ликвидацию длительного отставания предприятия» [26].

Через неудач, вызванных во многом объективными причинами, преследовала завод «Комсомолец» в 1937 – 1940 годах. И хотя продолжался рост объема выпускаемой продукции, увеличивалась производительность труда и росла численность работающих на заводе, но все это было сопряжено с большими трудностями. Во-первых, они возникали из-за того, что за заводом так и не был закреплен постоянный ассортимент выпускаемой продукции. Частая смена изделий приводила к перестройке технологического процесса, приходилось искать новые, иногда принципиально новые пути решения производственно-технологических вопросов. В те годы на заводе «Комсомолец» появились конструкторская и технологическая инженерные службы. Коллектив инженерно-технических работников находил пути решения сложных технических задач в совместной работе. Технологи делали все возможное, чтобы подвести технологическую базу к условиям, выдвигаемым конструкцией изделия, а конструкторы старались где только можно упростить и видоизменить изделие так, чтобы оно стало доступно заводской технологии. Такой совместный подход давал положительные результаты и, главное, – создавал необходимый опыт в решении инженерных и производственных задач. Во-вторых, в те годы проявился серьезный не-

достаток, связанный с непродуманным в свое время расположением завода в центре города на берегу реки. Громоздкая емкостная аппаратура, которая все больше стала появляться в ассортименте изготавливаемой продукции, создавала сложности с транспортировкой ее на железную дорогу. После ее изготовления приходилось демонтировать готовое изделие, чтобы затем по частям вывозить на железнодорожную станцию. Проблема отсутствия на заводе «Комсомолец» подъездной железной дороги так и осталась не решенной до сих пор.

В апреле 1940 года в Тамбове произошло, с одной стороны, важное событие, но с другой стороны, оно практически не повлияло на развитие индустриальной базы города. Дело в том, что в то время от Тамбова был отделен Промышленный район, которому был присвоен статус самостоятельного города с названием Котовск. Бывший Пороховой завод, переименованный в годы Советской власти в «Красный боевик», послужил первопричиной возникновения одноименного жилого поселка, а сам завод превратился в значимый военный объект. Еще в конце 1920-х годов была проложена железнодорожная ветка, соединившая город Тамбов с поселком «Красный боевик». В 1940 году население нового города составляло почти 20 тысяч человек. С появлением отдельного города Котовска наш город потерял один из основных промышленных объектов – завод № 204, на котором в предвоенные годы было очень много сделано в плане совершенствования технологического процесса по выпуску основной продукции – пороха.

В летних номерах газеты «Тамбовская правда» впервые встречается упоминание нового промышленного объекта – «Анилокрасочный завод» (именно так он был назван в тексте газеты – А.Г.) [27]. Судя по сообщениям, его строительная площадка находилась там же, где и велось строительство завода СК-5. К сожалению, пока не удалось установить характер связи этих промышленных объектов. Можно только предполагать, что новый завод планировался как структурная составляющая большого промышленного предприятия – завода «Синтетический каучук – 5». Но как бы там ни было в начале, а, как показала жизнь, в послевоенные годы произошла метаморфоза, и вместо завода синтетического каучука в нашем городе в середине прошлого века вошел в число действующих промышленных предприятий **Анилинокрасочный завод**.

Годом раньше в номерах «Тамбовской правды» в разделе о свободных рабочих местах несколько раз печатались приглашения на строительство «**Тамбовского шинного завода**». Как хорошо известно, никакого шинного завода в Тамбове нет и никогда не было. Однако в планах перспективного развития в третьей пятилетке, придуманной на предвоенные годы, предполагалось строительство такого завода в Тамбове. Вполне возможно, что оно в самой начальной стадии состоялось в летние месяцы 1939 года, и рабочие требовались для того, чтобы продолжить строительство, но по какой-то причине от него отказались. С подобными явлениями, происходившими в Тамбове в 1930-е годы, уже приходилось встречаться.

Тамбовский вагоноремонтный завод, как уже сообщалось выше, в 1939 году осваивал новую продукцию – изотермические вагоны. В те годы их гораздо чаще называли «холодильники» или «ледники». Рост производства выявил существенный недостаток – слабая литейная база завода, которая тормозила производство новых вагонов и ремонт колесных пар, которые были традиционным видом продукции этого завода. Нужно было срочно решать вопрос со строительством нового литейного цеха. Для успешного освоения новой продукции ТВРЗ объявил дополнительный набор рабочих и организовал их подготовку.

А на заводе «Ревтруд» в те годы продолжалось строительство новых производственных корпусов. После турбогенераторного цеха строительные мощности были переведены на завершение кузнечного цеха. Параллельно шло строительство новой котельной, заводской лаборатории и трансформаторной подстанции.

Однако самые большие проблемы в развитии индустриальной базы Тамбова по-прежнему были в строительстве. Резкая нехватка кирпича вынуждала направлять то, что производилось на местных кирпичных заводиках, поочередно на разные строительные объекты. Такую форму распределения по аналогии с тем, что хорошо знакомо нам, с распределением электроэнергии в конце 1990-х годов можно было бы назвать «веерной формой распределения». В немалой степени этот недостаток был устранен за счет того, что весной 1939 года были налажены постоянные поставки кирпича в Тамбов с кирпичных заводов Сталинграда [28].

Многочисленные строительные объекты, которые были в Тамбове в конце 1930-х годов, требовали серьезной реорганизации управления строительным производством. Положение осложнялось еще и тем, что в ведении строительного управления в те годы были все вопросы, связанные с благоустройством города. О том, как обстояли дела на городских стройках и со строительной базой города, писал В. Дряхлов в газете «Тамбовская правда» летом 1939 года [29]. Из статьи этого автора мы узнаем, что в то время основной строительной организацией в Тамбове был **горстройтрест**, организованный в апреле 1939 года. Остановившись на недостатках в работе треста, он указывает, что многие из них связаны с причинами становления новой строительной организации, но главная – «отсутствие своего стройдвора». Таким подзабытым термином в то время называли то, что сегодня именуется емким словом, – строительная база. Автор пишет, что отсутствие стройдвора приводит к тому, что трест вынужден делать заказы на производство строительных деталей и конструкций в разных артелях и заводах города. В частности, двери и оконные переплеты делали на заводах «Комсомолец» и ТВРЗ, а для их перевозки к строительным объектам приглашались артели гужевого транспорта. Вторым недостатком, как уже отмечалось, была нехватка строительных материалов и, в первую очередь, кирпича. Малопроизводительные местные кирпичные заводы едва покрывали половину спроса, а остальной кирпич приходилось везти из Сталинграда. «...В силу

этого до сих пор строительство кинотеатра не сдвинулось далее возведения временных сооружений и рытья котлована под фундамент. Из 464 тысяч рублей, которые должны быть реализованы в этом году, здесь освоено лишь 16 тысяч. ... Для строительства бани пока лишь завозят материалы. Наиболее успешно идут работы на строительстве жилого дома по улице Советской. Однако здесь работают всего три автомашины. Механизмы, кроме транспортера, не работают. Не хватает рабочей силы. По плану дом без отделочных работ должен быть возведен к 15 октября, но надежд на это нет.

Мало что сделано по восстановлению театра. Из его обгоревших стен до сих пор еще не вывезен мусор. Здесь работы только начинаются. По плану на строительстве ежедневно должны работать 240 человек, а работают 140, а ведь театр должен быть введен к 1 декабря этого года.

Завершается уже второй год обещаний по вводу в действие стадиона «Динамо». В него было вложено около 200 тысяч рублей. В результате северная сторона спортивной части стадиона оказалась более чем на метр выше южной, а беговая дорожка на 10 метров длиннее нормы».

С лучшей стороны автор отмечает деятельность нового треста «Дормостстрой», который в то лето вел работы по замощению одной стороны дороги по улице К. Маркса от улицы М. Горького до улицы Лермонтовской. Аналогичная работа проводилась и на улице Лермонтовской. Кроме этого, прокладывали щебенчатые дорожки в студенческом сквере на улице Набережной и тротуар на улице Кооперативной (н. улица Носовская – А.Г.).

В приведенной выдержке из статьи семидесятилетней давности мы встречаем упоминание хорошо знакомых объектов, действующих в Тамбове и сегодня, но, то, о чем говорит автор статьи, требует некоторых комментариев.

Кинотеатр, о котором идет речь в статье, – сегодняшний кинотеатр «Родина» на улице Интернациональной. Его строительство началось весной 1939 года. Вот что сообщалось об этом в местной печати [30]. «На его строительство ассигновано 886 700 рублей. Здание кинотеатра будет монументальным, красиво архитектурно оформленное». По проекту в кинотеатре должны быть два зрительных зала на 300 мест каждый и фойе, рассчитанное на 400 человек. Как видим, эти прогнозы удалось реализовать. Кинотеатр с прекрасным именем «Родина» соответствует тому, что было задумано его проектировщиками. Однако строительство действительно шло медленно, и вместо запланированного 1940 года оно было завершено в конце 1941 года. В то время уже шла война, и с июля по декабрь недостроенное помещение будущего кинотеатра использовалось первоначально как склад оборудования, эвакуированного из районов, занятых врагом.

Второй объект, отмеченный в статье, – здание облдрамтеатра, расположенное на Ленинской площади. Летом 1938 года, когда в помещении театра гастролировал Воронежский театр оперетты, произошел сильный пожар. В огне был уничтожен весь интерьер театра, и все нужно было заново отстраивать.

Дом на улице Советской – тот четырехэтажный жилой дом, что находится на углу улиц Советской и Державина. На первом этаже этого здания есть аптека № 3, хорошо знакомая многим горожанам. Этот дом был построен за несколько месяцев до войны.

Баня, о которой упоминает автор, расположена на улице Чичканова, правда, сейчас сама баня занимает лишь малую часть этого двухэтажного здания, точная дата постройки которого не известна. Есть сведения, что в 1943 году эта баня уже использовалась по своему функциональному назначению воинскими частями Тамбовского гарнизона.

Стадион «Динамо» – тот самый, что и в наши дни. Он, как вы знаете, располагается на Красноармейской площади.

Говоря о том, что было построено тамбовскими строителями в последние предвоенные годы, следует дополнить еще целым рядом объектов. В 1939–1940 годах были заселены семьями работников строительства завода «СК-5» два больших дома в Рабочем поселке в северной части города. Кстати, все строительные работы, связанные с заводом «СК-5», в 1939 году приняла на себя 10-я контора треста «Моспромстрой». Она же стала координировать деятельность всех кирпичных заводов Тамбова. Давая оценку этим нововведениям, тамбовская пресса сообщала следующее: «... за непродолжительное время руководство кирпичными заводами города поменялось уже в пятый раз, но дело не изменилось в лучшую сторону. Кирпичные заводы выполняют план только на одну треть» [31]. Как показало время, ситуация с кирпичом в нашем городе изменилась в лучшую сторону только в конце 1940-х годов, когда вступил в строй действующих объектов Полинковский кирпичный завод.

Несмотря на многочисленные недостатки, имевшие место в строительной индустрии Тамбова, в канун 22-й

годовщины Октябрьской революции горожане получили от строителей в подарок несколько новых объектов. Во-первых, было закончено строительство большого жилого дома на улице Интернациональной рядом с театром. Вторым жилым домом был построен в Рабочем поселке на северной окраине города (н. улица Советская, 176/14). В-третьих, «... трудящиеся Центрального района г. Тамбова получили к Октябрю хороший подарок – вновь отстроенные ясли на 80 детей» [32]. По всей вероятности, здесь речь идет о двухэтажном здании, расположенном в глубине квартала, недалеко от пересечения улиц Советской и Чичканова. В течение многих лет уже после войны там находился областной дом ребенка, а сейчас несколько учреждений медицинского направления. В-четвертых, было построено новое трехэтажное здание на месте бывшей колокольни Казанского мужского монастыря. В то время

это здание было отдано военному ведомству, и в нем разместились курсы повышения подготовки командного состава Тамбовского гарнизона. В наши дни в этом здании находится школа № 32.

В целом план строительных работ в Тамбове за 1939 год, как и в предыдущие годы, выполнен не был. Сейчас по прошествии многих десятков лет вывод напрашивается только один. Без основательного улучшения строительной базы никакие меры ужесточения трудовой дисциплины не могли привести к желаемым результатам. Самое значительное отставание в выполнении плана было на строительстве завода «СК-5». План был выполнен на 66,1 % [33]. вспомните, какое перевыполнение плана по строительству этого завода было в 1936 году.

С апреля 1939 года, когда все руководство строительством было передано 10-й конторе треста «Моспромстрой», в город поступило огромное количество строительных материалов различного назначения, но практически все они оказались не использованы. По этой причине все склады и открытые строительные площадки к началу 1940 года были загружены, и руководство было вынуждено приостановить поступление строительных конструкций и материалов [34]. На этот раз, как мы видим, дело было не в отсутствии строительных материалов, а в неспособности воспользоваться ими. Если буквально несколькими месяцами раньше все тормозилось отсутствием «строительного двора», это, прежде всего, сводилось к отсутствию строительных материалов, то теперь все было наоборот.

Вряд ли когда-либо и кому-либо удастся на основании архивных материалов доказательно объяснить те сложности, которые были в строительстве в Тамбове накануне Великой Отечественной войны. Поиск таких документальных материалов крайне сложен и вызывает сомнение в их существовании. Лично у меня складывается мнение о том, что неверным был подход к расчету плановых показателей, которые неоправданно завышались. Нельзя объять необъятное.

И все же закончить разговор о строительной индустрии города в предвоенный период хочется перечислением тех объектов, которые в те годы были введены в строй тамбовскими строителями.

На западной окраине Тамбова были построены учебные корпуса, общежитие для курсантов, столовая, подсобные помещения и появились первые жилые дома на территории училища летчиков гражданской авиации. На севере города первые четырехэтажные жилые дома обозначили Рабочий поселок. В разных местах города к середине 1941 года были построены и заселены 12 «эсковских домов» от завода «СК-5». В 1938 году в строй действующих был введен стадион «Динамо» на южной окраине города. В канун нового 1941 года был отремонтирован после большого пожара Облдрамтеатр. Появился клуб «Авангард» и большой жилой дом на Набережной от завода «Комсомолец». К маю 1941 года практически в один день были сданы жилой дом на углу улиц Советской и Державинской и дом на углу улиц Интернациональной и Пролетарской. Последний ознаменовал собой начало строительства жилого городка завода «Ревтруд». В южной части города на территории Пехотного училища были отремонтированы все казармы и жилые дома военного городка. В Тамбове появились учебные здания, в которых в последующие годы разместятся школы № 17, 21, 27, 32, а на «Новом Тамбове», который в прессе именовали «Ленинский поселок», было введено в действие огромное по тем временам здание железнодорожной школы. Появились двухэтажные здания детских ясель и детских садов на улицах Советской, К. Маркса, Второй Командантской (н. Пионерской), новое здание областной детской больницы на улице К. Маркса. Но, пожалуй, самым значимым объектом жилого сектора тех лет следует назвать ансамбль из трех многоэтажных домов, которые в 1939–1940 годах были построены на восточной стороне Первомайской площади для семей сотрудников областного управления НКВД. Этот перечень нельзя считать абсолютно полным, так как в него не вошли строительные объекты военно-стратегического назначения, а ведь их возведение не обошлось без привлечения местных строительных организаций.

Точных сведений нет, но по предварительной оценке все, что было построено в Тамбове с 1936 по 1941 годы, не менее чем в 10 раз превышает все, что было построено в городе за предыдущие 15 лет.

Несколько слов о тех объективных проблемах, которые необходимо было преодолеть, чтобы развивать индустрию города. В конце 1930-х годов по высказываниям в печатных периодических изданиях можно выделить четыре основные проблемы. Первая – периодически затухающая и вновь возникающая проблема с нехваткой электрической энергии. Вторая – низкий образовательный уровень и, как следствие, слабая квалификация рабочих кадров. Третья проблема, резко обозначившаяся в те годы, – недостаток воды. Четвертая – небогатые топливные ресурсы. Любая из этих проблем могла стать серьезным камнем преткновения на пути развития индустрии города.

Победить первую проблему, как показало время, удалось только в середине 1950-х годов, когда была введена в строй первая очередь Тамбовской ТЭЦ, но в какой-то мере проблема была решена уже в 1936 году, когда на строительной площадке «СК-5» была запущена автономная дизельная электростанция.

Со второй проблемой много было путей решения, среди которых самой действенной оказалась организация вечерней системы обучения молодых рабочих. Однако и эта проблема потребовала многих лет решения.

Судя по публикациям в «Тамбовской правде», к лету 1941 года были решены многие вопросы водоснабжения города, которые остро проявились в 1936 году с началом интенсивного строительства в городе. Нехватка воды всегда была одной из самых сложных проблем для Тамбова. Свое основное разрешение она получила в 1883–1884 годах, когда в городе появился водопровод. Однако последующий быстрый рост численности городского населения и рост промышленности вновь обострили эту проблему на рубеже 20 – 30-х годов XX века. Первые 50

лет городской водопровод в качестве источника использовал открытые ручьи лесной пригородной зоны. В 1936 году, когда началось строительство «СК-5», в качестве дополнительного источника водоснабжения решили использовать родники еще одной речки лесного массива. Новое водозаборное устройство было поставлено на речке Гремячке. С вводом его в действие город стал получать на 1200 кубометров воды в сутки больше, и суммарный объем потребляемой воды составил 4 тысячи кубометров. Дальнейшие изыскания были направлены на использование подземных вод. Первая артезианская скважина в Тамбове глубиной 120 метров была пробурена в 1937 году на территории строительства «СК-5». Это дало еще дополнительно 1200 кубометров воды в сутки. В 1939–1940-х годах к городскому водопроводу были подсоединены еще две новые скважины, и суммарная подача воды в город составила почти 9000 кубометров в сутки. Таким образом, одна из проблем в развитии индустрии города была решена.

Четвертая проблема была связана с нехваткой топлива. Как известно, источников топливного сырья в виде каменного угля, нефти или газа на территории Тамбовской области нет. Главным источником топлива для бытовых нужд тамбовчан и для функционирования промышленных объектов нашего края до начала XX века были дрова. На втором месте после дров был торф. Еще в далеком XVII веке, когда русские люди стали заселять земли в верховьях Цны, торф для них был вполне приемлемым источником тепла. *Торф – горючее полезное ископаемое, образующееся в процессе естественного отмирания и неполного распада болотистых растений в условиях избыточного увлажнения и недостаточного доступа воздуха. Встречается в виде залежей, представляющих собой напластование одного или нескольких видов торфа* [11, с. 505]. Его можно было легко обнаружить в болотах цнинских лесов, и запасы торфа казались неисчерпаемыми. Несмотря на то, что удельная теплота сгорания торфа ниже, чем у древесины, он широко применялся нашими предками для отопления помещений. Большим недостатком этого вида топлива было то, что при пользовании им всегда появляется много пыли. Из-за этого в богатых домах старались не топить торфом в залах и спальнях комнатах, а использовали его только для кухонных печей.

Каменный уголь впервые на Тамбовщине стал применяться на железнодорожном транспорте и на предприятиях железнодорожного транспорта. Большие поставки угля (в основном с шахт Донецкого угольного бассейна) на территорию Тамбовской губернии были организованы в середине 20-х годов XX века. Тогда на этот источник топлива были переведены все основные промышленные предприятия города. Однако с ростом промышленности в начале 1930-х годов осуществлявшиеся поставки каменного угля не могли обеспечить все запросы на этот вид топлива. Тогда вернулись к традиционным тамбовским источникам топлива: древесным отходам и торфу. Вопросами обеспечения топливом в Тамбове занимался **гортоптрест**. Во второй половине 1930-х годов на территории Тамбовского района, а позже и всей области были открыты предприятия торфодобычи, что создало еще одно индустриальное направление в развитии края. К концу 1930-х годов торф занял первое место в обеспечении топливом в частных бытовых нуждах и во многих мелких артелях и учреждениях. Высвободившиеся запасы каменного угля и дров направлялись только на промышленные предприятия.

Вернемся к промышленным предприятиям. Здесь, давая оценку деятельности промышленных объектов Тамбова, воспользуюсь материалами так называемой «устной истории» – опирающейся, прежде всего, на воспоминания современников. Те, кому сегодня уже за 80 лет, на удивление сплоченно отдавали предпочтение только двум заводам, которые, по их мнению, в предвоенные годы имели решающее значение в городской промышленности. Такими заводами были «Ревтруд» и Тамбовский вагоноремонтный. Завод «Комсомолец» после необычайной популярности в 1935–1936 годах во многом утратил ее к 1941 году и уступал место заводу «Автотрактородеталь». Строительство завода «СК-5» пользовалось спросом у городского населения из-за того, что там больше, чем где-либо еще, строились жилые дома, и в городе все больше появлялось семей, получивших квартиры от «СК-5». Жительницы города предпочитали устроиться на работу в новых предприятиях пищевой промышленности – хлебозавод, производственные цеха горпищтреста или на Тамбовскую швейную фабрику, располагавшуюся на улице Красной.

Официальную оценку деятельности промышленных объектов города можно найти в «Очерках истории Тамбовской организации КПСС» [26, с. 205]. Там, среди успешно работавших заводов по итогам 1939 года названы завод «Комсомолец» и предприятия железнодорожного транспорта. В целом же по итогам предвоенных пятилеток отмечается, что «...в Тамбове выросла металлообрабатывающая промышленность (производство запасных частей к тракторам и автомобилям, сложных химических аппаратов, оборудования для железнодорожного транспорта), ... расширилась и пищевая промышленность» [26, с. 207].

Оценка деятельности промышленных предприятий Тамбова в последний предвоенный год, по материалам газеты «Тамбовская правда», несколько иная. Итоги промышленного развития городских предприятий обсуждались на пятом пленуме Тамбовского горкома ВКП(б) в январе 1941 года. Доклад по этому вопросу сделал заведующий промышленным отделом горкома Устинов. В нем было сказано, что основные предприятия города в 1940 году выполнили производственную программу в среднем на 96,2 %. Лучше обстояло дело с предприятиями горпромкомбината, которые освоили план на 104,2 %. К передовым предприятиям города докладчик отнес: завод «Ревтруд», швейную фабрику, типографию, хлебозавод № 1 и комбинат «Главптицепрома».

ВЫВОДЫ

Итак, подведем итоги. Годы становления и начального развития индустриальной базы города Тамбова приходятся на период с середины 20-х годов XX века до начала Великой Отечественной войны. К этому времени в Тамбове были два базовых промышленных объекта, оснащенность которых и уровень технологического процесса соответствовали средним показателям промышленных объектов страны. Ими были Тамбовские вагоноремонтные мастерские, которые уже имели достаточный производственный опыт и завод «Ревтруд», который только начал работать.

Из приведенных выше печатных источников тех лет следует, что в большей степени промышленность города Тамбова к началу 1940-х была представлена предприятиями железнодорожного транспорта. С этим нельзя не согласиться, но в то же время нельзя оставить без внимания те факты, что в городе успешно развивались и такие направления, как сельскохозяйственное и химическое машиностроение. Определенное значение в промышленную составляющую города вносили и предприятия легкой и пищевой промышленности. В те же годы в Тамбове широкое развитие приобрело строительство. Появились транспортные предприятия.

Промышленными объектами, относящимися к железнодорожному ведомству, были:

1. **Тамбовский вагоноремонтный завод (ТВРЗ).** Основан в 1899 году. Адрес в 1939 г. – пл. Мастерских.
2. **Железнодорожный узел станции «Тамбов».** Основан в 70-е годы XIX века. Адрес в 1939 г. – Привокзальная площадь.
3. **Тамбовский завод «Революционный труд».** Основан в 1919 году. Адрес в 1939 г. – ул. Коммунальная, 49.

К промышленным объектам сельскохозяйственного машиностроения относились:

1. **Тамбовский завод «Глававтотрактородеталь» им. Когановича.** Основан в 1927 г. Адрес в 1939 г. – Маратовская пл., 4.
2. **Тамбовский мотороремонтный завод.** Основан в 1928 г. Адрес в 1939 г. – ул. Маратовская, 15.
3. **Тамбовская ремонтно-подшипниковая мастерская.** Основана в 1938 г. Адрес в 1939 г. – ул. Кронштадтская, 14.

К предприятиям химического машиностроения можно было отнести:

1. **Тамбовский завод «Комсомолец».** Основан в 1932 г. Адрес в 1939 г. – ул. Лермонтовская, 4.

Промышленными объектами военного ведомства являлись:

1. **Завод № 204.** Основан в 1914 г. Адрес в 1939 г. – пос. Красный боевик (Промышленный район г. Тамбова).
2. **Завод № 87.** Основан в 1934 г. Адрес в 1939 г. – Авиагородок.
3. **Участок № 46 военно-строительных работ.** Основан в 1932 г. Адрес в 1939 г. – ул. Студенецкая, 9.

Промышленным объектом химического назначения был:

1. **Тамбовский завод «Техжирпромкорм» (другое название – «Утильзавод»), при нем действовал мыловаренный завод.** Основан в 1934 г. Адрес в 1939 г. – Моршанское шоссе.

Основные предприятия легкой и пищевой промышленности:

1. **Тамбовская швейная (трикотажная) фабрика.** Основана в 1925 – 1927 гг. Адрес в 1939 г. – ул. Красная, 5.
2. **Спичечная фабрика.** Основана в 1940 г. Адрес в 1940 г. – ул. Ф. Энгельса.
3. **Целлулоидная фабрика (по изготовлению пуговиц).** Основана в 1939 г. Адрес в 1939 г. – ул. Красноармейская, 5.
4. **Мебельная мастерская горпромкомбината.** Основана в начале 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Советская, 102.
5. **Электромеханическая мастерская горпромкомбината.** Основана в начале 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Коммунальная, 11.
6. **Элеватор «Заготзерно».** Основан в 1913 – 1916 гг. Адрес в 1939 г. – ул. Кавалерийская, 25.
7. **Тамбовский хлебозавод № 1.** Основан в 1936 г. Адрес в 1939 г. – ул. Октябрьская, 18.
8. **Тамбовский мясокомбинат.** Основан в 70-е гг. XIX в. Адрес в 1939 г. – ул. Моршанская, 3.
9. **Пищетрест (в составе соко-морсового завода, пивного и макаронного цехов).** Основан в 1937–1938 гг. Адрес в 1939 г. – ул. Интернациональная, 1.
10. **Мельзавод № 22.** Основан в 1891 г. Адрес в 1939 г. – ул. Студенецкая, 32.
11. **Холодильник.** Основан в 1931 г. Адрес в 1939 г. – ул. Кавалерийская.
12. **Птицекомбинат.** Основан в 1930-е гг. Адрес в 1939 г. – ул. Кавалерийская, 15.
13. **Трест «Маслопром» и молочный завод.** Основан в начале 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Ленинградская, 42.

14. **Квашзавод.** Основан в начале 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – за элеватором.
15. **Областной «Бродтрест».** Основан в 1920-е гг. Адрес в 1939 г. – ул. Кооперативная, 3.
16. **Тамбовский ликеро-водочный завод.** Основан в 1927 г. Адрес в 1939 г. – ул. Андреевская, 33.

Предприятия автомобильного транспорта:

1. **Гараж «Автогужтреста».** Основан в начале 1920-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Державинская, 5.
2. **Автобаза «Союзсовхозтранса».** Основана в середине 30-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Робеспьеровская, 10.
3. **Автобаза «Заготзерно».** Основана в 1930-е гг. Адрес в 1939 г. – ул. Московская, 14.
4. **Автоколонна № 2 «Сельхозтранса».** Основана в начале 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – Ахлябиновская роща.
5. **«Союззаготтранс».** Основан в 1939 г. Адрес в 1939 г. – ул. Оборонная.

Предприятия энергетики и связи:

1. **Городской топливной трест «Гортоптрест».** Основан в 1930-е гг. Адрес в 1939 г. – ул. Октябрьская, 49.
2. **Управление горэлектростанции.** Основано в 1911 г. Адрес в 1939 г. – ул. С. Разина, 2.
3. **Узел линейно-технической связи.** Основан в 1936 г. Адрес в 1939 г. – ул. Московская, 13.
4. **Радиозел.** Основан в начале 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Кооперативная, 2.
5. **Контора почтово-телеграфная.** Основана в XIX в. Адрес в 1939 г. – ул. Октябрьская, 1.

Строительными организациями и объектами являлись:

1. **Стройконтора № 10 «Моспромстрой».** Главное строительное управление завода «СК-5». В него входили все кирпичные заводы города. Основана в 1938 г. Адрес в 1939 г. – Моршанское шоссе.
2. **Стройконтора Аэрофлота.** Основана в 1933 г. Адрес в 1939 г. – с. Польшки, строительство Авиагородка.
3. **Изыскательно-буровая партия «Госводоканалпроект».** Основана во второй половине 1930-х гг. Адрес в 1939 г. – ул. Володарского, 16.
4. **Облпромстрой.** Основан в 1939 г. Адрес в 1939 г. – ул. Советская, 106, 3-й этаж.
5. **Контора по строительству шинного завода.** Основана в 1938 г. Адрес в 1939 г. – ул. Советская, 93.
6. **Кирпичный завод № 8.** Адрес в 1939 г. – Промышленный район.
7. **Контора и производственная база «Ремстрой».** Адрес в 1939 г. – ул. Кооперативная, 11.

Это, конечно, не полный перечень объектов, которые в конце 30-х годов XX века представляли индустриальную базу города Тамбова. Их наименование в тексте сохранены такими, какими они были в то время. Этот список можно было пополнить артелями, которых к концу 1930-х годов насчитывалось не менее тридцати, и многими малочисленными предприятиями, которые организационно были представлены в виде мастерских, лабораторий и т.д.

Тамбов к началу 40-х годов XX века уже имел свою индустриальную базу, которую нельзя оценить как узконаправленную. Наряду с основным направлением, которое обеспечивали предприятия железнодорожного транспорта, следует выделить машиностроительную составляющую, в первую очередь сельскохозяйственного и химического машиностроения. Основательные позиции в индустрии города были и у предприятий пищевой и легкой промышленности. В Тамбове имели место предприятия военно-промышленного комплекса. Оставляла желать лучшей энергетическая база, но надо признать, что постоянно разрабатывались меры по ее совершенствованию, которые давали положительные итоги. И наконец, самые большие проблемы в Тамбове были в плане строительной составляющей индустрии. И здесь надо отметить, что при всех просчетах и объективных недостатках строительство в городе развивалось, а главное – бесспорно, давало результаты.

Из проведенного анализа видно, какие меры следовало принять, чтобы в последующие годы избежать явных просчетов и создать необходимые условия для дальнейшего развития. Прежде всего, нужна была высокопродуктивная энергетическая база, а следовательно, необходимо было строить ТЭЦ большой мощности. Нужно было создавать крупные строительные организации, которые могли бы объединить и скоординировать деятельность мелких строительных предприятий. Нужно было наращивать производство строительных материалов, чтобы ликвидировать зависимость от внешних поставок в область. Эти рекомендации очевидны, и, как показало время, послевоенный этап развития индустриальной базы города начался именно с их воплощения. Однако был целый ряд проблем, на которые не было однозначного ответа. Невозможно было учесть и те коррективы, которое внесет время, подскажет уровень промышленного развития и научные разработки. В силу этого что-то из того, что планировалось и уже создавалось, в лучшем случае удалось переделать, вывести на другое направление, как с заводом «СК-5», а от чего-то пришлось отказаться. Не состоялся в Тамбове шинный завод, да и превращение города в город с высокоразвитой электрохимической промышленностью тоже не удалось.

В те же предвоенные годы в Тамбове, как и в других городах страны, шло быстрое строительство объектов военно-стратегического назначения. Их необходимость диктовала такой характер строительного производства, на который не могли повлиять многочисленные недостатки, ярко сказавшиеся на развитии других промышленных объектов. Для становления предприятий военно-промышленного комплекса было сделано все или почти все необходимое.

В этом плане самым большим стратегическим объектом, как уже было сказано, в нашем городе был комплекс сооружений, выстроенных в 1939 – 1941 годах на южной окраине близ Саратовского железнодорожного моста. Он включал в себя огромные зернохранилища, элеваторы и сопутствующие хозяйственные помещения. Основной целью этого комплекса было создание условий для хранения больших запасов зерна, необходимых на случай военных действий. В том, что это предприятие было не только большим по значению, но и самым крупным в Тамбове в прямом смысле этого слова, можно легко убедиться и сегодня.

Вторым не менее важным военно-стратегическим объектом был пороховой завод (завод № 204). В апреле 1940 года рабочий поселок «Красный боевик», население которого в основном работало на этом заводе, был преобразован в самостоятельный город Котовск. В предвоенные годы было очень много сделано в плане совершенствования технологического процесса в производстве основной продукции этого завода.

Об этих предприятиях военного назначения практически нет никаких сведений в газетных публикациях того времени. Эту информацию можно найти в других источниках, например, в документах, которые бережно хранят в музеях этих промышленных объектов, или в печатных изданиях, вышедших в более поздний срок.

Таким образом, учитывая эти факты, нельзя сказать, что в конце 1930-х годов промышленное развитие в Тамбове замедлило свой ход. Правильнее говорить о том, что в то время произошло некоторое перераспределение приоритетов в направлениях индустриального развития.

Конечно, в самом оптимальном варианте индустрия города, который к тому же является центром целой области, должна базироваться на природных и экономических возможностях области, отражать ее специфический потенциал. Хотелось бы, чтобы было так, но учесть все факторы, все параметры, тем более в то сложное время, когда восемьдесят лет назад начинался подъем индустрии в нашем крае, сделать это было практически невозможно. По этой причине некоторые предприятия, появившиеся в Тамбове в те годы и давшие развитие определенным направлениям, были рекомендованы или даже навязаны городу. Что-то действительно нужно было для страны и с этим приходилось считаться, идя на сложности и решая проблемы, которых могло бы и не быть, если бы эти объекты были не в Тамбове, а в других городах, где их появление было бы обосновано. Однако история, как известно, не знает сослагательного наклонения. И та индустриальная база, которая появилась в Тамбове в конце 1930-х годов, определяла положение города среди других областных центров страны, его пригодность и значение для страны.

С такой индустрией Тамбов подошел к самым сложным испытаниям, которые надо было преодолеть в годы Великой Отечественной войны.

Ход развития промышленности нашего города в далекие 1930-е годы не может вызвать единую оценку у читателей. Каждый вправе сделать свои выводы. Кому-то этот представленный материал покажется недостаточным, и в этом вы будете правы, так как приведенные факты не могут раскрыть поставленный вопрос в полном объеме. Другие найдут в нем нечто забавное, что часто случается, когда невольно сравниваешь прошлое с настоящим, при этом первое нередко кажется до смешного примитивным. Третьи, чьи прожитые годы, так или иначе, имели отношение к тому, о чем шла речь выше, наверняка с грустью вспомнят о том далеком, что было еще тогда, до войны.

Со своей стороны я надеюсь, что этот разговор о становлении индустриальной составляющей в развитии нашего города не последний. Что он вызовет не иронию (хотя ничего не имею против, если она будет доброй), но и уважение к прошлому.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

В заключение вновь обращаю внимание читателей на то, что основные факты, приведенные в этой работе, взяты со страниц газеты «Тамбовская правда».

Вторым по значению источником информации являлись те многочисленные воспоминания, которыми делились люди старших поколений, те, кого принято называть старожилками. То, что взято из их рассказов, нельзя отнести к каким-то значимым фактам или событиям, скорее они послужили хорошим дополнением, иллюстрирующим то время. Из их воспоминаний складывается представление о том, как рядовые горожане относились к тому, что создавалась в Тамбове.

Однако разговор о становлении индустриальной базы города Тамбова, когда часто приходится упоминать те или иные объекты, их адреса, нельзя вести, не имея перед глазами план или хотя бы схему города, где эти объекты нанесены. Такая карта-схема, представленная на вкладке, предлагается вашему вниманию. Она самостоятельно составлена автором этой работы на основе той информации, которую удалось собрать из разного рода источников. Дело в том, что в 1930-е годы не только картографический материал, но даже фотоснимки, сделанные на фоне объектов, имевших хоть какое-то промышленное значение, были под запретом. Единственный за период с 1914 по 1958 годы вариант плана города Тамбова без грифа секретности был издан в 1925 году тиражом в 1000 экземпляров и больше не переиздавался. В целях ликвидации этого недостатка автор осмелился самостоятельно составить карту-схему, которая отражает Тамбов и его окрестности, новостройки и другие объекты на начало 40-х годов XX века.

Общая площадь городской территории накануне Великой Отечественной войны после включения в нее нескольких пригородных деревень составляла 5447 гектаров, однако, около 4000 гектар были заняты пустошами, садами, огородами, лесопарковыми хозяйствами и скверами. В неосвоенные участки городской территории с 1941 года входили и все обширные зоны, оказавшиеся между городскими кварталами и поселками, включенными в городскую черту. Такими поселениями были: деревни Ласки, Польшки, поселки Москва и Ямы.

На карте показаны новые объекты, включая жилые, общественные, учебные здания, а также промышленные сооружения, как завершенного, так и незавершенного строительства. Кварталы городской застройки, появившиеся в период с 1920 по 1940 годы XX века, на схеме заштрихованы параллельными прямыми. Ниже помещен перечень этих объектов в последовательности, близкой к хронологическому порядку их появления на территории города. Те из них, что были построены до начала войны, показаны на схеме закрашенными, а те, строительство которых не было завершено к началу войны, показаны не закрашенными.

По вполне понятным причинам нельзя гарантировать абсолютную полноту и точность сведений, отраженных на карте-схеме, так как подобная работа выполнялась впервые и аналогов не имеет.

Объекты, обозначенные на карте-схеме

1. Клуб «Знамя труда». Открыт в 1929 г.
2. Городской холодильник (1931–1932 гг.)
- 3а. Магазин отдела снабжения НПС на ул. Интернациональной. Построен в 1931 г.
- 3б. Первые четырехэтажные жилые дома завода «Ревтруд» на ул. Коммунальной. Построены в середине 1930-х гг.
4. Железнодорожная ветка к мельнице № 22, проложенная в конце 1920-х гг.
5. Барачный городок строителей завода СК-5.
6. Первые жилые дома завода ТВРЗ на ул. Елецкой и ул. Мастерских. Построены в середине 30-х гг. XX в.
7. Жилой трехэтажный дом для работников ж/д узла. Построен в начале 1930-х гг.
8. Новая школа в Ленинском поселке, построенная в 1933 – 1936 гг.
9. Ликеро-водочный завод. Основан в 1927 г.
10. Новое здание мельницы № 22. Построено в 1936 г.
11. Первый жилой дом завода СК-5. Построен в конце 1936 г. на углу улиц Московской и Трудовой (н. ул. Советская).
12. Жилой дом завода СК-5 на ул. Московской. Построен в 1937 г.
13. Утильзавод. Основан в 1935 г. Находился за северной окраиной города.
14. Жилой дом Тамбовского пехотного училища. Начало строительства – конец 1930-х гг.
15. Автоколонна № 2 (Сельхозтранса) в районе Ахлябиновской рощи. Появилась в середине 1930-х гг.
16. Кирпичный завод.
17. Машинотракторная станция. Появилась в середине 1930-х гг.
18. Детский сад Тамбовского железнодорожного узла на ул. Железнодорожная. Открыт в середине 1930-х гг.
19. Жилой дом на углу улиц С. Разина и К. Маркса. Построен во второй половине 1930-х гг.
20. Двухэтажный дом на начальном участке ул. Елецкой, где разместилось общежитие Тамбовского железнодорожного узла. Построен в 1936–1937 гг.

21. Двухэтажный дом на ул. Товарной, где разместилось общежитие для рабочих ТВРЗ. Построен в 1936 г.
22. Трехэтажный жилой дом завода СК-5 на ул. М. Горького. Построен в 1937–1938 гг.
- 23а. Гостиница и жилой дом для артистов Тамбовского облдрамтеатра. Построен в 1937–1938 гг.
- 23б. Жилой четырехэтажный дом по ул. Интернациональной. Построен в 1938 – 1940 гг.
- 23в. Жилой дом для работников областного юридического управления. Построен по ул. Коммунальной (конец 1930-х гг.).
- 24а. Жилой четырехэтажный дом завода СК-5 по ул. Коммунальной (конец 1930-х гг.).
- 24б. Жилой дом на 50 квартир на углу улиц Советской и Державинской (1937–1938 гг.).
25. Сад и клуб «Авангард» завода «Комсомолец» (1935 – 1937 гг.).
26. Трехэтажное здание военного ведомства, построенное в 1939 г. на месте колокольни Казанского монастыря.
27. Жилые многоэтажные дома завода СК-5 по ул. К. Маркса (конец 1930-х гг.).
28. Детский сад в северной части города (конец 1930-х гг.).
- 29а. Четырехэтажное общежитие завода СК-5 в Рабочем поселке на северной окраине города (1938–1939 гг.).
- 29б. Строительство новой бани в Рабочем поселке (конец 1930-х гг.).
30. Жилые многоэтажные дома завода СК-5 в Рабочем поселке на северной окраине города (1937 – 1941 гг.).
31. Школа на ул. К. Маркса, построенная в 1939 г. на месте западного крыла здания бывшего Екатеринбургского учительского института.
32. Строительство городского кинотеатра на ул. Интернациональной (1939 – 1941 гг.).
33. Жилой многоэтажный дом завода «Комсомолец» на углу улиц Набережной и Флотской. Построен в 1939 г.
34. Завод «Комсомолец». С 1932 г.
35. Тамбовский мотороремонтный завод. Введен в действие в конце 1920-х гг.
36. Тамбовский чугунолитейный завод. Введен в действие в конце 1930-х гг.
37. Элеваторы и зернохранилища дореволюционной постройки.
38. Комплекс жилых домов областного управления НКВД на Первомайской площади. Построен в 1938 – 1940 гг.
39. Учебный корпус, клуб и столовая училища летчиков ГВФ. Построены в 1934 – 1941 гг.
40. Первые жилые многоэтажные дома училища летчиков ГВФ. Конец 1930-х гг.
41. Детский сад (1939 г.) и четырехэтажное здание новой школы (1941 г.) на ул. Вторая Командантская.
42. Северный барачный городок строителей летной школы. Середина 1930-х гг.
43. Жилой двухэтажный дом на восемь квартир по ул. Коммунальной. Построен в 1940–1941 гг.
44. Ремонтно-подшипниковая мастерская на месте бывшего костела (1938 г.).
45. Здание областной детской больницы на ул. К. Маркса. Открыто в 1940 г.
46. Элеваторы и зернохранилища военно-стратегического назначения в южной части города (конец 1930-х гг.).
47. Строительство нового жилого многоэтажного дома по ул. Советской от завода СК-5 (1940 г.).
48. Южный барачный поселок строителей летной школы. Конец 1930-х гг.
49. Тамбовский хлебозавод. Открыт в 1936 г.
50. Тамбовская трикотажная фабрика.
51. Тамбовская областная нефтебаза.
52. Гараж треста «Автогужтранс».
53. Жилой многоквартирный дом завода «Ревтруд». Начало строительства – 1937 г.
54. Трехэтажное общежитие тамбовского железнодорожного узла на ул. Интернациональной. Построено в 1940 г.
55. «Союззаготтранс». Основан в 1939 г. Адрес в 1939 г. – ул. Оборонная.
56. Тамбовский мясокомбинат. Основан в 70-е гг. XIX в. Адрес в 1939 г. – ул. Моршанская, 3.
57. Целлулоидная фабрика (по изготовлению пуговиц). Основана в 1939 г. Адрес в 1939 г. – ул. Красноармейская, 5.
58. Кирпичный завод.
59. Квашзавод.
60. Тамбовэнерго. Основано в 1911 г.
61. Производственные объекты Тамбовпищетреста (вторая половина 1930-х гг.).
62. Барачный городок строителей стратегического зернохранилища.
63. Стадион «Динамо». Введен в действие в 1938 г.
64. Железнодорожная ветка промышленного транспорта, проложенная в 1936 г. к строительной площадке завода СК-5.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Тамбовская энциклопедия / гл. науч. ред. Л. Протасов. – Тамбов : ООО «Изд-во «Юлис», 2004.
2. По материалам газеты «Тамбовская правда» второй половины 20-х гг. XX в.
3. Газета «Тамбовская правда» от 22 января 1930 г.
4. Тамбовская область за 50 лет : сб. ст. – Воронеж, 1967. – С. 167.
5. Газета «Тамбовская правда» от 13 января 1931 г.
6. Газета «Тамбовская правда» от 12 июня 1932 г.
7. По материалам газеты «Тамбовская правда» 1932–1933 гг.
8. Газета «Тамбовская правда» от 8 ноября 1932 г.
9. Газета «Тамбовская правда» от 11 мая 1934 г.
10. Кулаков, В.И. На берегу Цны / В.И. Кулаков, П.А. Никольский. – Тамбов, 1992.
11. Политехнический словарь / гл. ред. И.И. Артоболевский. – М. : Советская энциклопедия, 1977.
12. Газета «Тамбовская правда» от 3 мая 1936 г.
13. Очерки о строителях Тамбовщины. – Тамбов, 1998.
14. Газета «Тамбовская правда» от 10 октября 1936 г.
15. Поматилов, С.М. Тамбов – город химической и электрохимической промышленности / С.М. Поматилов // Тамбовская правда. – 1937, 22 мая.
16. Газета «Тамбовская правда» от 2 января 1937 г.
17. Газета «Тамбовская правда» от 2 февраля 1937 г.
18. По материалам газеты «Тамбовская правда» первой половины 1937 г.
19. Газета «Тамбовская правда» от 9 августа 1936 г.
20. Газета «Тамбовская правда» от 9 октября 1936 г.
21. Газета «Тамбовская правда» от 4 марта 1937 г.
22. Газета «Тамбовская правда» от 25 сентября 1940 г.
23. Газета «Тамбовская правда» от 5 февраля 1941 г.
24. По материалам газеты «Тамбовская правда» января 1939 г.
25. Газета «Тамбовская правда» от 15 августа 1940 г.
26. Очерки истории Тамбовской организации КПСС. – Воронеж, 1984. – С. 204.
27. Газета «Тамбовская правда» от 11 августа 1940 г.
28. По материалам газеты «Тамбовская правда» март – июнь 1939 г.
29. Дряхлов, В. Медленно строят в Тамбове / В. Дряхлов // Тамбовская правда. – 1939, 2 июня.
30. Газета «Тамбовская правда» от 18 мая 1939 г.
31. Газета «Тамбовская правда» от 8 июля 1939 г.
32. Газета «Тамбовская правда» от 7 ноября 1939 г.
33. Газета Тамбовская правда» от 18 февраля 1940 г.
34. Газета Тамбовская правда» от 18 февраля 1940 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	3
Введение	4
Начало процесса индустриализации	7
Первые шаги индустриализации	17
Под гуд заводских гудков	25
Завод «СК-5»	41
Другие промышленные объекты Тамбова во второй половине 1930-х годов	50
Строительная база Тамбова	58
Индустрия города в предвоенный период	67
Выводы	84
Послесловие	91
Список литературы	96



Горелов Александр Алексеевич (р. 20.02.1950 г., Тамбов) – доцент кафедры прикладной геометрии и компьютерной графики Тамбовского государственного технического университета, кандидат технических наук. В 1989 году, выполняя в целях учебного процесса аксонометрические изображения отдельных современных участков города Тамбова, стал заниматься изучением краеведческих вопросов. После первых публикаций в научных изданиях и местной печати продолжил краеведческие исследования вместе с Ю.К. Щукиным.

В настоящее время А.А. Горелов в соавторстве и самостоятельно опубликовал в периодической печати более 300 статей по тамбовскому краеведению. Неоднократный участник краеведческих областных радио- и телепередач. В соавторстве им изданы 12 монографий, в числе которых – трехтомный справочник-путеводитель «Тамбов». Среди других работ наиболее известны монография «Шли годы» (хронология дат и событий, связанных с городом Тамбовом), «Особый район Тамбова», фотоальбом «Тамбов старый, Тамбов новый».

За большую воспитательно-патриотическую работу А.А. Горелов включен в энциклопедию «Лучшие люди России» (2004 г.).

Документально-художественное издание

ГОРЕЛОВ Александр Алексеевич

ЭПОХА ЗАВОДСКИХ ГУДКОВ

(о становлении индустриальной базы города Тамбова)

Очерк

Редактор О.М. Ярцева

Инженер по компьютерному макетированию Т.А. Сыноква

Подписано в печать 31.07.2007.

Формат 60 × 84 / 16. 5,81 усл. печ. л.

Тираж 250 экз. Заказ № 495

Издательско-полиграфический центр

Тамбовского государственного технического университета,
392000, Тамбов, Советская 106, к. 14