

Транспорт и связь

Транспорт

К началу войны Новосибирск стал крупнейшим транспортным узлом Западной Сибири. Из исторической справки с сайта Правительства Новосибирской области: «С пуском очередной железнодорожной линии Новосибирск – Ленинск-Кузнецк (Эйхе ¹⁾ – Проектная) в 1934 году и паровозо-ремонтного завода г. Новосибирск стал крупнейшим транспортным узлом за Уралом». Через область проходили две важнейшие транспортные магистрали страны: в направлении «восток – запад» – железнодорожная Транссибирская и в направлении «север – юг» – водная по реке Обь. Само зарождение города связано со строительством Транссибирской железной дороги. А судоходство по сибирским рекам к началу строительства магистрали уже имело многовековую историю, Обь издавна была оживленной водной артерией, связывавшей «географические пояса, племена и народы». В общем-то, именно транспортная доступность способствовала превращению области, прежде всего Новосибирска, в крупнейший арсенал страны.

В 1930-е годы активно развивались техническая вооруженность и оснащенность железной дороги, начала развиваться инфраструктура речного транспорта, были проложены первые трамвайные пути, открылось регулярное воздушное сообщение с Москвой и сибирскими городами. Был построен паровозо-ремонтный завод, началось строительство судоремонтного завода. 24 января

¹⁾ Эйхе – Инская.

1939 года открылся железнодорожный вокзал Новосибирск-Главный – крупнейший на востоке страны и 3-й по величине на сети железных дорог СССР.

На 1 января 1941 года протяженность путей сообщения общего пользования в области составляла:

- железные дороги – 1288 км,
- внутренние судоходные пути – 681 км,
- трамвайные пути – 31 км.

В структуре грузов, отправленных по железной дороге, значительный удельный вес занимали минеральные строительные материалы и хлебные грузы, в структуре прибывших – каменноугольные. В структуре грузооборота речного транспорта преобладали лесные грузы (таблицы 3, 4).

Протяженность автогужевых дорог на 1 января 1941 года составляла 17 тыс. км, из них дороги с твердым покрытием – около 500 км или 2,9%.

Война потребовала перестройки всей работы транспорта. Необходимо было в кратчайшие сроки организовать работу по обеспечению быстрой доставки всех военных грузов, бесперебойной работы всех транспортных служб.

Уже 24 июня 1941 года на железных дорогах страны был введен воинский график движения поездов, который предусматривал первоочередное передвижение воинских эшелонов и транспортов, максимальное использование пропускной способности линий. К тому же Новосибирской области, также как соседним Омской и Томской, необходимо было осуществлять не только воинские перевозки на запад, но и в обратном направлении – эвакуационные перевозки на восток. Необходимо было в оперативном порядке решать проблемы размещения эвакуационных пунктов, санпропускников, продовольственных распределителей, строительства подъездных путей от станций к предприятиям.

Поток поездов увеличился многократно. По данным архивных документов, на Новосибирском и Омском узлах железной дороги уже к концу 1941 года он вырос втрое. [13] Не хватало подвижного состава. Не хватало кадров – с началом войны большое число железнодорожников были мобилизованы (призваны в армию или для работы на прифронтовых дорогах и т.п.). В целом за воен-

ные годы кадровый состав на железной дороге обновился на 70%-75%, главным образом за счет женщин и подростков, которые осваивали профессии обходчиков, кондукторов, кочегаров, электриков, диспетчеров и даже машинистов. Возвращались в строй и пенсионеры. Немалую помощь, как и во всех отраслях народного хозяйства, оказывали студенты транспортных ВУЗов, техникумов, курсанты технических школ.

В таблице 3 приведены данные о структуре перевозки грузов железнодорожным транспортом. В 1945 году по сравнению с 1940 годом структура грузооборота значительно изменилась. Отправка черных металлов увеличилась в 7,2 раза, металлических изделий – в 9,2 раза. Также в разы увеличилось и их прибытие в область. Значительно снизился грузооборот других видов грузов – хлебных, строительных, лесных.

Таблица 3

Перевозки грузов по железным дорогам

(тыс. тонн)

	1940		1945		
	тыс. тонн	в % к итогу	тыс. тонн	в % к 1940	в % к итогу
Отправлено грузов – всего	2614	100,0	2743	104,9	100,0
в том числе основные виды грузов:					
черные металлы	58	2,2	420	в 7,2 р.	15,3
машины всякие	13	0,5	26	в 2,0 р.	0,9
металлические изделия	27	1,0	248	в 9,2 р.	9,0
минеральные строительные материалы	759	29,0	739	97,4	26,9
лесные грузы (без дров)	180	6,9	156	86,7	5,7
хлебные грузы	744	28,5	185	24,9	6,7
Прибыло грузов – всего	4933	100,0	6202	125,7	100,0
в том числе основные виды грузов:					
черные металлы	128	2,6	624	в 4,9 р.	10,1
каменноугольные грузы	2062	41,8	3076	149,2	49,6
нефтегрузы	184	3,7	234	127,2	3,8
машины всякие	54	1,1	40	74,1	0,6

	1940		1945		
	тыс. тонн	в % к итогу	тыс. тонн	в % к 1940	в % к итогу
металлические изделия	47	1,0	203	в 4,3 р.	3,3
минеральные строительные материалы	1085	22,0	708	65,3	11,4
хлебные грузы	336	6,8	268	79,8	4,3

Нехватка кадров и материальных ресурсов стали основными проблемами и для речников. Рабочие места ушедших на фронт мужчин также занимали женщины, подростки, старики – на судах, в портах и пристанях, судоремонтных мастерских, бригадах грузчиков... К 1945 году грузооборот речного транспорта сократился: количество отправленных грузов – на 26%, прибывших – почти на 50% (таблица 4). И это понятно – в условиях крайней нехватки всех ресурсов (материальных, человеческих) главным было направление «восток – запад». Приоритеты расставлялись очень четко: необходимо было обеспечить регулярное и бесперебойное снабжение фронта боеприпасами, оружием и военной техникой, продовольствием, а всё остальное – по остаточному принципу...

Таблица 4

Перевозки грузов речным транспортом (тыс. тонн)

	1940		1945		
	тыс. тонн	в % к итогу	тыс. тонн	в % к 1940	в % к итогу
Отправлено грузов – всего	694,4	100,0	513,7	74,0	100,0
в том числе основные виды грузов:					
каменный уголь	15,3	2,2	22,6	147,7	4,4
нефтегрузы	26,7	3,8	18,8	70,4	3,7
лесные грузы	522,4	75,2	419,3	80,3	81,6
хлебные грузы	81,3	11,7	25,1	30,9	4,9
Прибыло грузов – всего	1099,5	100,0	557,0	50,7	100,0
в том числе основные виды грузов:					
каменный уголь	0,7	0,1	2,2	в 3,1 р.	0,4

	1940		1945		
	тыс. тонн	в % к итогу	тыс. тонн	в % к 1940	в % к итогу
нефтегрузы	13,0	1,2	11,7	90,0	2,1
лесные грузы	836,8	76,1	487,3	58,2	87,5
хлебные грузы	205,3	18,7	34,0	16,6	6,1

В военные годы Новосибирский аэропорт также обслуживал нужды фронта. Многие экипажи направлялись на фронт вместе с самолетами, использовались в дальнебомбардировочной авиации. Кроме боевых вылетов, перед гражданскими летчиками встала ответственнейшая задача – перегонка боевых самолетов на фронт. Ученые и сотрудники эвакуированного в Новосибирск ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт) провели большую работу по улучшению боевых и технических характеристик самолетов.

Автобусные и трамвайные перевозки в годы войны осуществлялись в очень небольшом объеме, но они были жизненно необходимы для перевозки людей из отдаленных районов на заводы, фабрики, стройки – их бесперебойная работа напрямую зависела от своевременной доставки рабочих и служащих. Если перед войной новосибирский автопарк состоял из 30 единиц, то в 1943 году автобусов в движении было в среднем всего 3 единицы. Большинство автотранспортной техники было мобилизовано, передано на нужды армии, фронта.

Значительно снизилось за военные годы число пассажиров, перевозимых трамваями – оно было вызвано сокращением числа маршрутов и вагонов вследствие износа рельсов, подвижного состава (рис. 14).

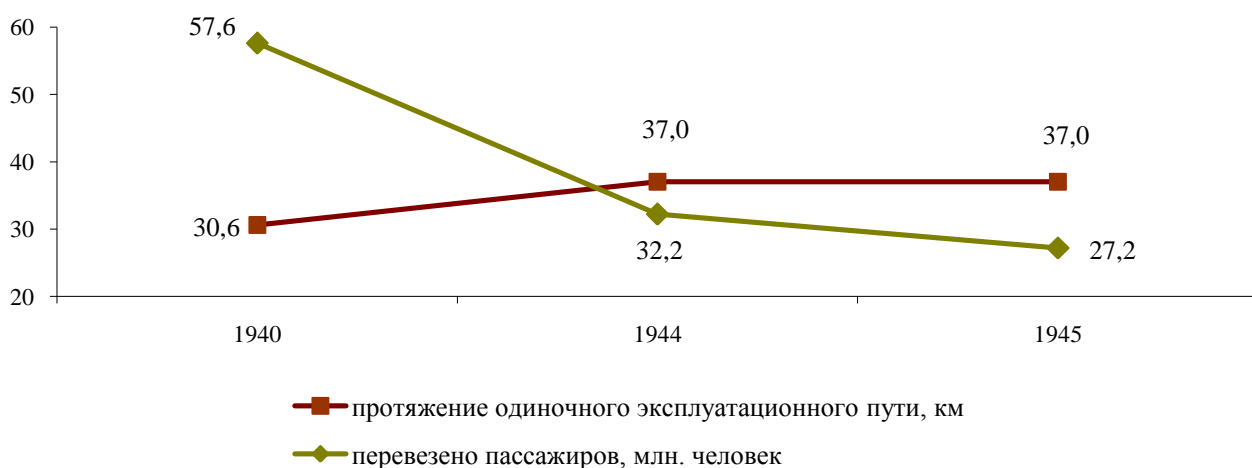


Рис. 14. Основные показатели работы трамваев

Связь

За годы войны связь как отрасль народного хозяйства получила в области значительное развитие. И это понятно – без связи невозможны ни мобилизация ресурсов, ни научная организация труда, ни развитие народного хозяйства, тем более такими высокими темпами. Если в 1940 году в области работали 430 предприятий почты и телеграфа, то в 1945 г. – 509. Число сельских почтальонов увеличилось с 1916 до 2717 человек, то есть почти на 42%. На 17,1% увеличилось число сельсоветов, имеющих телефонную связь с райцентром, в 1,7 раза – число имеющих телефонную связь машинно-тракторных станций (рис. 15).

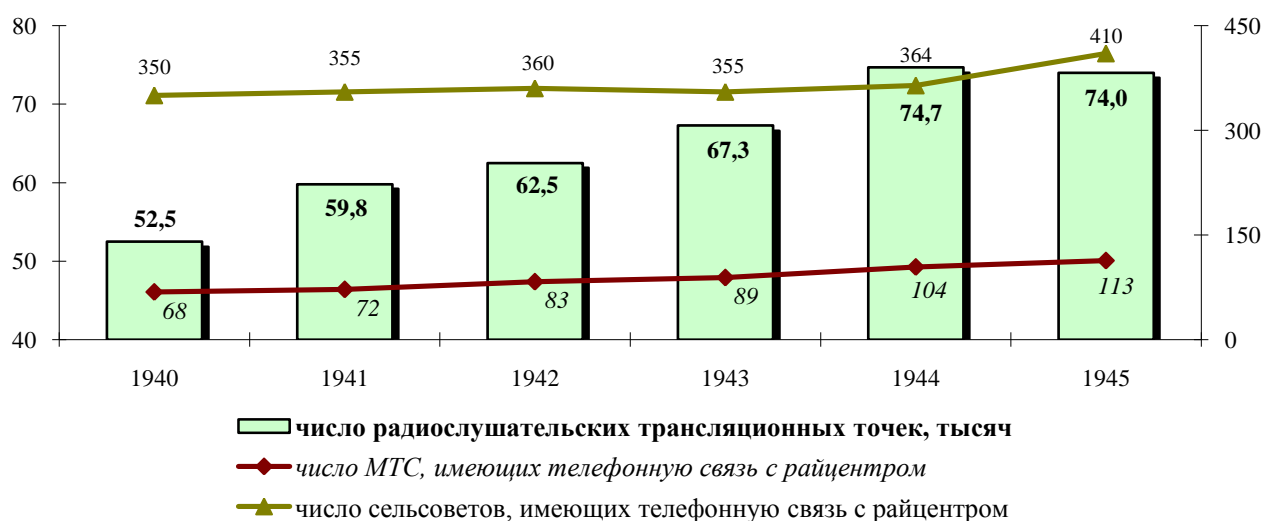


Рис. 15. Основные показатели связи