



Формирование Омска как транспортного центра Среднего Прииртышья

В древности и средневековые маршруты населения Западной Сибири пролегли преимущественно по долинам рек. В XVII – первой трети XVIII вв. из Тобольска через Тару, Барабу, Чатск, Томск, Енисейск шла транзитная сухопутная дорога в Иркутск. От Тобольска до Тары ехали двумя путями. Один – по левому берегу Иртыша, через русские и татарские деревни, Каурдацкий, Тебендинский, Усть-Ишимский остроги. А. Д. Колесников считает, что в XVII в. по этой дороге гонцы посылались лишь в экстренных случаях, в основном использовали речной путь, но уже к началу XVIII в. ей пользовались регулярно.

В «Росписи Сибирским городам» указывается, что из Тобольска в Тару ездили и «летним сухим путем» до Викуловской слободы, через р. Ишим к перевозу на р. Оше, вдоль ее правого берега вниз по течению до Изюцкой слободы (нынешнее Знаменское) и далее на восток к Таре. По мнению Колесникова, ехали вдоль р. Барсук до верхний р. Аёва. В Таре дороги соединялись и шли на восток, одним маршрутом двигаясь по левому берегу Иртыша, вдоль р. Тары через Бергамацкую слободу, далее на р. Омь к Чаусскому острогу и Томску.

Путь из Тобольска в Туркестан шел по левому берегу Иртыша через г. Тару, на юг, затем поворачивал у «речного загиба» напротив Чернолуцкого острога на юго-запад до верховьев р. Ишима и выходил на Туркестанскую дорогу.

С конца XVI в. русским был знаком сухопутный караванный путь из Тобольска вдоль Иртыша по правому берегу до Ямышева – «Соляная дорога». От р. Оми перевоз, путь шел на север к р. Артыну к Бергамацкой слободе, где выходил на дорогу Тобольск – Иркутск. На карте первого сибирского историка и этнографа С. У. Ремезова (см.: *The atlas of Siberia by Semyon Remezov*) от устья р. Оми по ее левому берегу отображена «дорога И. Упорова в Томск». Перевоз через Иртыш близ устья Оми в степное левобережье в XVII в. контролировали калмыки.

Строительство в 1716 г. Омской крепости, а затем и других верхнеиртышских крепостей не увеличило количества дорог. Пока русские лишь стремились обеспечить безопасное передвижение по имевшимся дорогам. Сначала они закрепили за собой древний караванный путь по правому берегу Иртыша. В 1716–1720 гг. у перевозов и на переправах этой дороги были построены крепости и форпосты Иртышской линии.



Сибирские казаки у строений Иртышской крепости. XVIII в. Фотография с акварели Н. Н. Каразина. 1891.
Из книги «Старый Омск: иллюстрированная хроника событий» (Омск, 2000)



Для обеспечения передвижения от г. Тары до Омской крепости на пути из Тобольска к Ямышевскому озеру в 1716 г. по приказу сибирского губернатора князя М. П. Гагарина в приписанные к Омской крепости деревни Кулачинскую, Луговую и Милетину перевели крестьян из Тюменского уезда. С 1722 г. Тарско-Томский участок Тобольско-Иртышской дороги летом контролировали небольшие команды казаков для охраны ясачных татар от набегов джунгар, перевозки почты и сопровождения экстренных курьеров.

Сухопутные дороги этого периода, по характеристике А. В. Матвеева, – это проезжая часть, «проходившая преимущественно по естественным коридорам, гатям», и редкие мосты через небольшие речки. Устройство и принцип действия переправ через крупные и средние реки – «перевозов» в этот период неизвестны. Зимой путь зачастую переходил с берега реки на лед. В первой трети XVIII в. все имевшиеся дороги использовали для передвижения курьеры, воинские команды, вольные переселенцы, торговые караваны и обозы.

Со второй трети XVIII в. до первой трети XIX в. в системе сухопутных дорог Омского Прииртышья происходят изменения, главным образом связанные с необходимостью устройства почтового сообщения. Реализация сенатского указа 1733 г. об устройстве почт потребовала сооружения Московско-Сибирского (Большой, Великий, Московско-Иркутский, Сибирский) тракта. При выборе направления пути для Почтового (Казенного) тракта от Тобольска к Таре была оставлена уже существовавшая дорога от Тобольска через Викуловскую слободу, от нее на восток к р. Аёву, Аёвской слободе (позже – Знаменскому погосту) через деревни Бутаково, Копейкино к г. Таре.

С 1730-го по 1750 г. основным маршрутом, по которому передвигались от г. Тары на восток к Каинску (сейчас г. Куйбышев Новосибирской области), была тоже старая дорога вдоль р. Тары через Угуйский волок. Сибирская администрация проявляла особое внимание к этому участку и еще в 1732 г. приказала учредить форпосты и разъезды в Барабинской степи для его охраны. В 1756 г. через Барабинскую степь была намечена и новая дорога, ее активное использование началось после указов 1762–1763 гг. Обязанность выполнять почтовую гоньбу была возложена на тарских крестьян. С постройкой в 1764–1765 гг. военной укрепленной линии в предгорьях Алтая, прикрывшей с юга междуречье Оби и Иртыша, началось заселение тракта. На «Новой генеральной карте Российской империи» 1803 г. тракт от Тары до Каинска обозначен в разряде «главных почтовых дорог».

Дорога от Тары до Омской крепости во второй четверти XVIII в. шла по левому берегу Иртыша до Татмыцкой слободы, у которой она переходила на правый берег и шла на юг уже по правому берегу реки. В 1742 г. Сибирская гу-

бернская канцелярия поручила тарскому воеводе организовать регулярные разъезды от Омской крепости до Тары, но наладить их не удалось. С переносом в конце XVIII в. почтовой дороги Тара – Омск на левый берег Иртыша маршрут по правому берегу потерял свое стратегическое значение и стал местной дорогой, не указывавшейся на картах Российской империи.

В 1741 г. в связи с укреплением обороны русских границ от джунгар началось освоение русскими левого, «степного» берега Иртыша. Возникшие здесь форпосты взяли под контроль старый караванный путь из Средней Азии и стали узловыми пунктами магистральной дороги, которая соединила Омскую крепость с г. Тарой по левому берегу Иртыша. В 1803 г. этот маршрут значился в разряде «побочных почтовых дорог по круговому обращению и по ординарной почте. Уездные города между собой и губернскими соединяются...».

В первой четверти XVIII в. после строительства по правому берегу Иртыша оборонительных сооружений будущей Иртышской линии военных укреплений началось постоянное использование древнего караванного маршрута. Если в начале XVIII в. дорога существовала в виде многочисленных троп, то с 1730 г. она уже имела более определенный маршрут и шла от Омской крепости к оз. Чередовому, вероятно несколько отойдя от легендарного караванного маршрута ближе к Иртышу. В 1744 г. между Омской и Усть-Каме-ногорской крепостями были организованы пять станций, на которых имелись казачьи лошади для почты и проезжающих. В 1745 г. вдоль дороги были построены небольшие военные укрепления. Ежедневные конные казачьи разъезды закрепили окончательно маршрут этой Линейной дороги (1716–1830-е).

В 1752–1755 гг. на запад от Омской крепости вдоль Камышловских озер через р. Ишим и до урочища Звериная голова на р. Тоболе были построены редуты и крепости Новой линии. С началом их строительства военными командами был проложен Линейный (Петропавловский) тракт от Омской крепости до Петропавловской и далее на север вдоль р. Ишима до Коркиной слободы. По нему ездили курьеры, возили почту. В 1758 г. по указу генерала И. И. Шпрингера использование этого тракта для связи Омской крепости с Тобольском через Петропавловскую крепость «за великою кривизною» было прекращено, однако еще в 1803 г. он числился в разряде «побочных почтовых» и «уездных» дорог, соединяя все укрепленные сооружения Новой линии. Это была проселочная дорога, проходившая по надпойменной террасе Камышловского лога, изредка спускаясь в пойму.

Вместо Линейного тракта в 1758–1760-е гг. была проложена дорога через Абацкую степь, получившая название Абацкого тракта. Сибирский губернатор Ф. И. Соимонов принял меры по его заселению.



Почтовая станция на тракте. Начало XX в. Из фондов ГУИСА

Однако дорога через слободу Абацкую, Тюкалинский станец и Мельничный редут в «первозданном виде» использовалась только военным командованием, так как она далеко отклонялась на юг к Омской крепости и удлиняла стратегический маршрут Тобольск – Томск. И в 1763 г. было принято очередное решение о «выравнивании» тракта, по которому дорогу через Аёвский волок и г. Тару следовало уничтожить «за великую оной дороге окружностью, а особливо... за великими грязями». Был установлен более удобный путь через Абацкую степь по почтовой дороге от Тюкалинского станца к Иртышу на д. Крутую, а от туда по Барабинской степи возле р. Оми.

Вскоре дорога от Тюкалинского станца была разделена на два направления – одно вело к Чернолуцкой слободе, другое – до с. Крупянского, где была организована переправа через Иртыш. Таким образом, в междуречье Ишима и Иртыша движение шло по двум трактам. По Казенному (Почтовому) по болотистым местам через Аёвский волок на Тару направлялась почта, следовали курьеры. Здесь расположились оборудованные станции, этапы (в 50–60 км друг от друга) и полуэтапы (в 20 км) для прохода ссыльных. Перевозки по Казенному тракту осуществляли крестьяне по очереди и бесплатно.

Второе ответвление Московско-Сибирского тракта, через Абацкую и Тюкалинскую слободы на восток до соединения с Казенным, – Коммерческий или Купеческий тракт. По нему шли вольные переселенцы, воинские команды, перевозились купеческие товары. Все перевозки производились местными крестьянами на договорной основе за деньги. Самое северное ответвление Купеческого тракта начиналось от д. Могильно-Посельское, шло к переправе на Иртыш, к селам Пустынное и Копьевское (в мае 1890 г. А. П. Чехов, добираясь к острову Сахалин именно этим путем, описал все «прелести» весенней дороги). Омск

находился в стороне от Коммерческого тракта, что замедляло экономическое развитие города.

Переселение крестьян Омской слободы после 1755 г. к востоку (деревни Зотино, Игнатъевка, Крутореченская и др.) обусловило появление еще одной дороги от Омской крепости – вдоль р. Оми на г. Каинск. А. Ф. Палашенков утверждал, что дорога шла по левому берегу реки до с. Сыропятского, дальше по правому берегу через Куликово... Хомутинку, далее на Еланское, Назарова до соединения с Московско-Сибирским трактом. В картографических материалах XIX в. эта дорога не значится, так как, видимо, имела только местное значение.

С 1764 г. сибирская администрация выдворяла ссыльных на форпосты и станции южнее Омской крепости, заселялись здесь и крестьяне. На «Новой генеральной карте Российской империи» 1803 г. дорога от Омской до Железинской крепости числится в разряде «побочных почтовых дорог», а на «Дорожной карте Российской империи» 1809 г. – в разряде «уездных дорог».

В XIX в. вопрос о ликвидации бездорожья в России являлся одним из наиболее важных. В 1809 г. было создано Главное управление водными и сухопутными сообщениями, территория Западной Сибири вошла в Десятый округ путей сообщения. В 1824 г. после упразднения Главного управления дороги этого округа передали в ведение Управления сухопутных сообщений Западной Сибири, которое выделило на устройство путей сообщения в Западной Сибири 82 183 руб. 51 коп.

И в середине XIX в. на основных дорогах Среднего Прииртышья, к которым относились Казенный (Почтовый) и Коммерческий тракты, были проведены масштабные ремонтные работы, налажен контроль за их состоянием. В результате проезжая часть трактов значительно расширилась, была «устроена в надлежащих местах» мостами, перевозами, дорожными знаками, гражданскими и дорожными строениями и приняла вид оживленной транспортной артерии.

Основные сухопутные маршруты Омска в XIX в. охарактеризованы в исследованиях А. В. Матвеева. Дорога Омск – Тюкалинск (Тобольский почтовый тракт, Тюкалинский тракт) – это отрезок прежней «дороги через Абацкую степь» (1759 г.). В 1833 г. от г. Ишима через г. Тюкалинск и д. Бекишево он проходил по одному маршруту с Коммерческим трактом, от Бекишева шел к деревням Суховской, Красноярской (здесь была переправа через Иртыш), Кулачинской на Омск. На дорожной карте 1911 г. эта дорога значится как почтовая.

Почтовая дорога г. Тара – Омск на карте 1809 г. отсутствует. В 1833 г. она до д. Сибирская Саргатка совпала с Почтовым (Казенным) трактом, а затем с Коммерческим. От Саргатки Сибирской на перевозе у д. Крупянской выходила на правый берег Иртыша, двигалась на юг



до д. Верхняя Бития, с. Кулачинского, соединялась с Тюкалинским трактом и шла к Омску. В 1911 г. у с. Крупянского она не переходила через Иртыш, а направлялась на юг по левому берегу реки через деревни Бития, Верблюжье, Любино, откуда шла одним маршрутом с Тюкалинским трактом до поселка Мельничного на Омск. К началу XX в. этот тракт относился к важнейшим почтовым дорогам и носил № 12.

Петропавловский тракт (почтовый) от Омска через крепости Покровскую, Николаевскую, Лебяжью шел на Петропавловск. Перевоз через Иртыш осуществлялся в районе Омска, где на правом берегу была улица Перевозная. Изменения дорожной сети в районе тракта произошли под влиянием проложенной вдоль него в 1895 г. Транссибирской железнодорожной магистрали. На пересечении тракта и железной дороги возникли станции Мариановка, Москаленки. А к станции Исиль-Куль (сейчас – Исилькуль), которая в 1895–1911 гг. была важнейшим торговым центром для окружающих крестьянских селений, была проложена грунтовая дорога от самого Тюкалинска.

Шедший на восток от Омска Каинский (Томский, Иркутский) почтовый тракт с 1825 г. проходил от Омска по правому берегу р. Оми через деревни Сыропятская, Юрьева, Куликова, Нижне-Омская, Еланская, Устарка до с. Вознесенского, откуда почтовое движение осуществлялось в восточные районы Сибири. Между 1856 и 1870 гг. маршрут изменился: дорога от Омска пошла по левому берегу Оми до с. Сыропятского, где переходила на правый берег через государственную почтовую переправу. Дорожные карты начала XX в. фиксируют эту дорогу как основной почтовый тракт от Омска до Каинска и далее на восток. Почтовые станы на территории современной Омской об-

ласти были расположены в деревнях Сыропятское, Юрьevo, Кабурлинская, Нижне-Омская, Хомутиная (названия и административная принадлежность населенных пунктов даны как в первоисточниках. – *Ред.*).

На территории следования почтовых трактов, как правило, при крупных населенных пунктах располагались почтовые станции. Почтовая станция представляла собой место, где осуществлялись прием и выдача почтовой корреспонденции, сюда прибывали и отсюда отправлялись пассажиры. При почтовых станциях находились гостинные дворы, где останавливались пассажиры и ямщики.

Почтовая дорога Омск – Усть-Каменогорск (Семипалатинский тракт) связывала Омск с рядом русских поселений прежних Иртышской и Кольвано-Кузнецкой военно-оборонительных линий. По этому пути, шедшему от Усть-Каменогорска по правому берегу Иртыша через Семипалатинск, Павлодар, Омск, на Ирбитскую и Ишимскую ярмарки двигались обозы с кожей, овчиной, волосом и маслом. В XIX в. по этому важнейшему маршруту проехали немецкий путешественник, естествоиспытатель и географ А. Гумбольдт (1829 г.), писатель Ф. М. Достоевский (1854 и 1859 гг.), географ, статистик, общественный деятель П. П. Семенов-Тянь-Шанский (1857 г.), немецкий зоолог А. Брэм (1876 г.). В 1885 г. американский журналист Дж. Кеннан вместе с художником Дж. Фростом отправились в Сибирь и 16 месяцев исследовали тюрьмы и ссылки, а также революционное движение. В вышедшей в 1890 г. и получившей всемирную известность книге «Сибирь и ссылка» (второе название – «Сибирь!») Кеннан описывает этапы на протяжении Большого Сибирского тракта, по которым двигались партии ссыльных из Петербурга в Пермь через сибирскую



Ворота при въезде в Омск с Семипалатинского тракта. Начало XX в. Из книги «Омский Успенский кафедральный собор» (Омск, 2008)



границу по Тобольской равнине в Тюменскую пересыльную тюрьму. Об участке от Омска до Семипалатинска он пишет: «Дорога была твердая и сухая и такая ровная, что мы почти не ощущали тряски».

Но для торговли со степью наибольшее значение имели тракты, соединявшие Кокчетав, Атбасар и Акмолинск с Омском и Петропавловском. Среди них в юго-западной части Среднего Прииртышья в XIX – первой трети XX вв. можно выделить два важных маршрута: дороги Омск – Акмолинск (562 версты – 595,72 км; 1 верста – 1,06 км) и Омск – Кокчетав (354,04 км). Дорога Омск – Акмолинск шла от Омска через выселок Черемухово, далее паром через Иртыш, затем к озеру Балакты-Куль, рекам Селекты, Куянды-Узек. По этому пути в 1898 г. проехала экспедиция Западно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества, обследовавшая озеро Акмолинской области, и не зафиксировала ни одного постоянного населенного пункта. Только в самом конце XIX – начале XX вв. Переселенческое управление спланировало и разместило здесь деревни Любомировка, Ясную Поляну, выселок Павлоградский, деревни Белоусова, Степанова. В XIX в. дорога Омск – Кокчетав пересекала в Омске Иртыш и через урочище Баян и многочисленные озера направлялась к Кокчетаву. В 1910-х гг. на этом маршруте значились переселенческие деревни Михайловка, Боголюбовка, выселок Борисовский, д. Полтавка.

В XIX в. вся юго-западная степная часть Среднего Прииртышья была опутана сетью больших и малых степных дорог. Их направление в конце XIX – первой трети XX вв. было сконструировано расположившимися здесь населенными пунктами русских, украинских, немецких переселенцев. Такие маршруты активно использовались населением для движения в сторону станций Сибирской железной дороги и к Омску.

В Сибири в начале XIX в. перевозка товаров по сухопутным дорогам была сосредоточена в руках мелких и самостоятельных извозчиков. Они находились в непосредственных контактах с отправителями и получателями грузов и перевозили товар небольшими объемами. В извозе участвовали связочники – основная масса извозчиков. «Связка» (комплект лошадей, состоявший из пяти подвод и управлявшийся одним возчиком) была главной единицей всех расчетов. Связочники составляли артель – основную транспортную силу при товарном извозе. В артели возчиков была круговая порука. Проведенная железная дорога одержала победу над извозом лишь на тракте, но извоз не исчез полностью, а продолжил свое развитие на подъездных путях к ней, в том числе и в районе Омска.

Таким образом, сухопутные тракты являлись важным компонентом транспортной системы Среднего Прииртышья. На территории современной Омской области в XIX – начале XX вв. были относительно плотно заселены все

основные сухопутные коммуникации. Сибирская железная дорога была проведена рядом с известными гужевыми трактами (Петропавловским, Каинским) по наиболее удобным участкам ландшафта. Поэтому в южной и западной частях Среднего Прииртышья в конце XIX – начале XX вв. появление новых дорог было связано с организацией подъездных путей к станциям железной дороги. Для остальных частей региона большого изменения маршрутов не произошло. Грунтовые дороги продолжали быть необходимыми как для местных, так и для транзитных перевозок.

Западная Сибирь являлась регионом, обладавшим развитой речной системой. Наиболее значительным в структуре водных коммуникаций был бассейн р. Оби. У главного притока Оби Иртыша был свой бассейн, состоявший из притоков Бухтармы, Оми, Тары, Ишима, Тобола. В пределах России длина Иртыша равнялась 3 751,34 км, из которых на участок судоходного движения приходилось 3 740,74 км, сплавной участок – 10,6 км.

Верхние участки Иртыша были не слишком пригодны для прохода судов. Они отличались малыми глубиной и шириной русла реки, быстрым течением, а также наличием подводных камней. Наиболее благоприятными условиями судоходства отличался участок от Омска до Тары. Низовья реки в силу значительной глубины воды, не очень большой скорости течения были в большей степени, чем верхние участки, пригодны для прохода судов. Ниже Тобольска могли ходить крупногабаритные морские суда.

Первые летописные упоминания о плавании по «дикому Иртышу» относятся к XIII в. Перемещались по реке на малых стругах (По «Толковому словарю» В. И. Даля, струг – гребное и парусное речное судно) и кочах – больших палубных речных судах, с веслами и парусами, пригодных для перетаскивания волоком.

Судоходство развивалось одновременно с укреплением государства российского и освоением обширных территорий Сибири. В результате похода казаков Ермака Тимофеевича на Туре появились Тюмень, на Тоболе – Тобольск, на Иртыше – Тара, на Оби – Сургут. Вслед за казачьими стругами на Иртыш и Обь потянулись деловые люди – купцы, промышленники. По Иртышу и Оби, их притокам шли дощаники, струги, лодки, ладьи, баркасы... Прimitивный облик судоходства и судостроения в Обь-Иртышском бассейне продолжался вплоть до XVIII в. В первой половине XVIII в. на Иртыше и его притоках стали строить первые пристани. В 1734 г. из старых барок и дощаников (плоскостонные судна различной величины, с мачтой) была построена пристань в Тобольске. Такие же пристани вскоре появились в Томске, Тюмени, Барнауле. Судя по табеле «О состоянии городов Омской области в 1834 г.», подобная деревянная пристань действовала в Омске. Она располагалась в устье Оми, и в том году на нее пришло



«19 переходящих судов, а в городское управление от пристани поступило 4 952 руб. 66 коп. доходов».

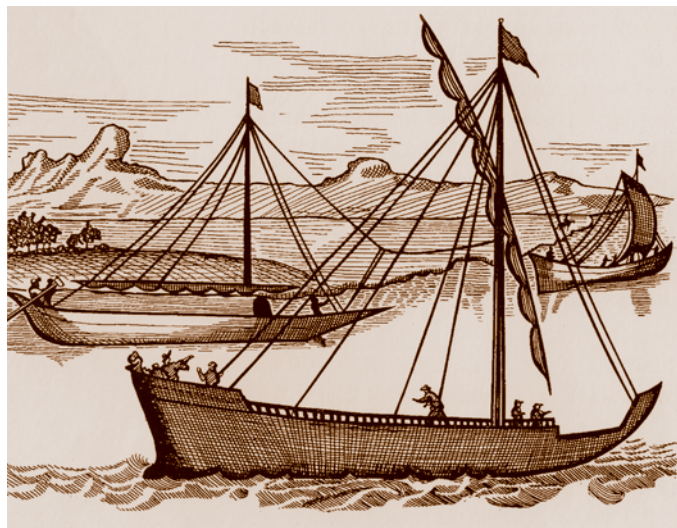
Вплоть до XIX в. транспортирование по Иртышу людей и грузов совершалось на кочах, легких каюках и дощаниках. В начале XIX в. появились коноводки – огромные неуклюжие суда, на которых держали сотню и более лошадей для обращения в три смены конного ворота, тянущего судно с «подчалками» с грузом. На среднем и нижнем течении Иртыша, а также по его притокам – Тоболу, Туре, Томи до конца 1840-х гг. коноводки оставались основным и ведущим видом речных судов, пока на смену им не пришел новый вид самодвижущегося судна – пароход.

Возникновение парового судоходства в Западной Сибири относится, по оценкам различных исследователей, ко второй половине 30-х гг. – середине 40-х гг. XIX в. В 1838 г. тюменский купец первой гильдии Наум Тюфин построил первый пароход Сибири «Основа» в деревянном корпусе, с паровой машиной мощностью 30 лошадиных сил для перевозки различных товаров по рекам Туре и Тоболу. В 1843 г. пароход совершил свой первый рейс из Тюмени в Тобольск с грузом на барже грузоподъемностью в 15 тыс. пудов. В 1845 г. были введены в эксплуатацию для плавания по рекам Западной Сибири еще два парохода мощностью двигателей в 10 и 50 лошадиных сил. В 1846 г. в Обь-Иртышском бассейне создается первое пароходное предприятие «Пароходство А. Ф. Поклевского-Козелл и К°». К 1861 г. в Обь-Иртышском бассейне насчитывалось уже 11 пароходов и 30 буксирных судов.

Начало регулярного пароходного речного движения по Иртышу относится к 60-м гг. XIX в. Первый пароход пришел в Омск и прошел вверх по Иртышу до Семипалатинска в 1862 г. Его встречали толпы омичей, удивленные тем, что судно против течения двигается само. На следующий год пароход «Ура», построенный в 1862 г. в Таре купцом Беренсом, в железном корпусе, с паровой машиной, прошел из Семипалатинска в оз. Зайсан и далее по Черному Иртышу. Но развитие пароходства в 1860–1880-е гг. в Обь-Иртышском бассейне происходило не очень значительными темпами, хотя между Омском и Семипалатинском и Тобольском начинают осуществляться срочные пароходные рейсы. В этот период в Омске развивается пристанское хозяйство, возникают склады для перевозившихся по Иртышу грузов. В 1863 г. общая численность паровых судов в Обь-Иртышском бассейне составляла 16 единиц, в 1870-м – 23, в 1875-м – 32, в 1880-м – 36.

В 1860–1880-е гг. развивалось исключительно буксирное пароходство. Пассажиrow перевозили от случая к случаю вместе с грузами на баржах. Но с 1871 г. некоторые судоходные компании стали перевозить пассажиров и на самих буксирных судах.

Развернувшееся в 1880–1890-е гг. железнодорожное строительство и массовая аграрная колонизация края,



Типы русских судов в Сибири – дощаник, каюк и коч. Гравюра XVII в. Из книги «Атлас Азиатской России» (М., 2007)



«Основа» – первый пароход в Сибири. Макет. Из книги «Главный порт на Иртыше» (Омск, 2004)



Пассажирский пароход «Отец» торгового дома «И. Н. Корнилова» в устье Оми. Открытка 1910-х гг.



рост товарности региональной экономики привели к активизации водных перевозок, а также к увеличению численности парового флота в Обь-Иртышском бассейне почти в 1,4 раза.

На протяжении почти двух десятилетий XX в. продолжался рост общей численности не только парового флота, но и непаровых судов. Так, в 1909 г. общая численность паровых судов в Обь-Иртышском бассейне составляла 174 единицы, непаровых – 430. К 1917 г. было 231 паровое судно, 629 непаровых.

На рубеже XIX–XX вв. формируются основные типы паровых судов, осуществлявших перевозку пассажиров и грузов по Иртышу. С точки зрения производственного назначения паровой флот делился на суда служебные, принадлежавшие Министерству путей сообщения, буксирные, буксирно-пассажирские и товарно-пассажирские. Служебные суда Министерства путей сообщения применялись при работах по обследованию фарватера рек и береговой линии. Буксирные пароходы предназначались для перевозки крупногабаритных грузов. С помощью специальных канатов они приводили в движение две-три баржи с лесными строительными материалами, дровами, зерном и иными товарами. Помещения для пассажиров на буксирных пароходах отсутствовали.

В 80–90-е гг. XIX в. на Иртыше были наиболее распространены буксирно-пассажирские суда комбинированной конструкции, предназначенные для перевозки людей и грузов. Места для пассажиров находились в трюме; кроме того, в надстройке носовой части палубы располагались специальные каюты. Движение буксирно-пассажирские суда могли осуществлять только с одной груженной баржей.

В начале 1900-х гг. появились на Иртыше и специальные пассажирские пароходы. Среди них преобладали суда с неглубокой осадкой, способные ходить малыми притоками Иртыша, преодолевать его мелевшие в засушливые годы участки.

Довольно широкое распространение на Иртыше получили товарно-пассажирские суда, представленные преимущественно двухэтажными пароходами. Так, в 1904 г. в Омске с восторгом был принят публикой первый пароход американской конструкции – комфортабельный 360-сильный «Н. Сухотин». Судно имело изолированные товарное и пассажирское помещения, комфортабельные каюты первого (в носовой части) и второго (на корме) классов; залы для пассажиров третьего класса располагались на первом этаже палубы. В трюмах таких пароходов во время рейсов хранились грузы и пассажирский багаж.

Однако специальных пассажирских причалов не существовало. Обычно там, где перерабатывались грузы, производили и высадку-посадку пассажиров. Только в 1917 г. в устье Оми был установлен пассажирский дебаркадер с двухэтажной надстройкой. Здесь же размещалась контора Омского агентства. Для накопления пассажиров и укрытия их от непогоды без всякого переоборудования использовался находившийся неподалеку тесовый грузовой склад.

В качестве топлива на паровых судах Обь-Иртышского флота широко использовались дрова как наиболее доступный и дешевый вид топлива. Пароход в 120 лошадиных сил сжигал за рейс 30 сажень (кубическая сажень – примерно 9,72 куб. м) дров. Заранее приготовленные поленицы высились по берегам реки. Доставляли дрова на палубу на носилках. Иногда команде приходилось пополнять



Пароходная пристань в устье Оми. Начало XX в. (Омское наследие. 2008. № 4). Именно на эту пристань, где у дебаркадера стояли «белые, пахнущие чистым паром пароходы» «Европа», «Витязь», «Андрей Первозванный», нравилось смотреть с железного моста Леониду Мартынову



запасы дров прямо в рейсе – «с корня». Помимо дров, на паровых судах начинают применяться уголь, мазут, нефть.

При изготовлении корпусов большинства пароходов в качестве основных материалов использовались железо и сталь, весьма редко дерево. Судно с железным корпусом отличалось большой степенью прочности. Железный корпус судов был рассчитан на большой срок эксплуатации – до 40–50 лет, тогда как у деревянных – всего до 15 лет.

Значительной составляющей флота Обь-Иртышского бассейна были непаровые суда. Основным их типом являлись баржи, представлявшие собой плоскодонные большие грузовые суда, осуществлявшие плавание при помощи парохода-буксира. Баржи строились в основном из дерева и были рассчитаны на эксплуатацию в 8–15 навигациях. В Западной Сибири баржи строили на верфях Тюмени, Тары, Томска и Барнаула. Суда такого типа предназначались для перевозки лесных материалов, дров, зерновых культур, металлов и прочих товаров. Баржи использовались в качестве средства перевозки переселенцев и военнослужащих.

Заметно меньшее распространение получили паузки – суда для транспортировки грузов на участках рек с малой глубиной воды. Аналогичным типом судов, только еще меньших размеров, были шаланды, использовавшиеся при перевозке грунта при землечерпательных работах, для разгрузки судов на рейде. Для перевозки малых партий дров, хлебных грузов, соли, мануфактурного и галантерейного товаров привлекались лодки.

Несмотря на величину и многоводье сибирских рек, немало их участков находилось изначально в очень тяжелом для судоходства состоянии. Достаточно долго пароходство на реках Сибири развивалось в условиях «беспризорности». Только в 1878 г. западносибирский губернатор Г. Н. Казнаков утвердил «Правила для пароходов по рекам Западной Сибири», среди 14 коротких пунктов были рекомендации «проходить мимо пристаней с уменьшенной скоростью», «обязательно давать гудок при входе в пристань», «выходить в плавание после освидетельствования котла и корпуса», «иметь достаточное количество спасательных средств». В конце XIX в. с учреждением Томского округа путей сообщения началось «улучшение рек». К 1904 г. было поставлено 739 постов, на которых имелось 2 700 знаков на 6 360 км, в 1911 г. стояло уже 4 746 знаков. В 1911 г. в Обь-Иртышском бассейне работало девять землечерпальных снарядов.

В начале 1900-х гг. в Обь-Иртышском бассейне формируются крупные пароходные компании, монополизировавшие систему речных перевозок. В 1906 г. была образована единая пароходная компания «Верхне-Иртышское товарищество пароходства и торговли с наследницей Корниловой». В Омске у нее были склады для леса и других товаров. Крупные пароходоладельцы концентрировали

в своих руках значительную часть Обь-Иртышского флота. К 1901 г. 47 из 79 пароходов, ходивших по Иртышу, принадлежало нескольким крупным пароходным предприятиям: Верхне-Иртышскому и Богословскому пароходствам, торговым домам Плотниковых и Корниловых, «Товариществу Западно-Сибирского пароходства и торговли». Остальные суда распределялись между мелкими фирмами и единоличными частными владельцами.

В 1909 г. по Иртышской линии совершали рейсы 87 пароходов, из которых 52 принадлежали крупным пароходным фирмам. К 1 января 1917 г. в их собственности находилось 73 паровых судна.

Еще в начале 1895 г. во время Ирбитской ярмарки «Товариществом Игнатова и Курбатова» (владельцы – волжский предприниматель У. С. Курбатов и тюменский купец И. И. Игнатов), «Торговым домом “Михаил Плотников и сыновья”», бийской купчихой первой гильдии Е. Г. Морозовой, «Товариществом Трапезникова и К°» было подписано предварительное соглашение об организации акционерного товарищества – пароходства по рекам Западной Сибири, и с января 1899 г. в Тюмени начала работать главная контора «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли». В 1900 г. этому пароходному предприятию принадлежал 31 пароход (22,6 % от общей численности речного флота бассейна), а также баржи, пристани и другое имущество. Если в 1913 г. прибыль «Товарищества» – 368 648 руб., то операции за 1916–1917 гг. принесли компании 2 492 056 руб. В это время «Товариществу» принадлежало 25 товарно-пассажирских и 24 буксирных парохода и свыше 120 деревянных и железных барж, паузков, дебаркадеры на всех крупных пристанях Обь-Иртышского бассейна. В распоряжении «Товарищества» имелось 80 береговых участков, из которых 55 были на правах аренды и 25 на правах собственности. Пароходы «Товарищества» в навигацию 1914 г. обслуживали следующие срочные пассажирские линии: Тюмень – Павлодар – Семипалатинск (один раз в неделю), Тюмень – Омск (четыре раза в неделю), Омск – Семипалатинск (совместно с пароходством Плотникова ежедневно). К 1916 г. «Товарищество» осуществляло 26 % всех водных перевозок по Оби и 50 % по Иртышу. В Омске располагались пристани и склады «Товарищества».

Весьма заметным предприятием в Обь-Иртышском бассейне являлась фирма «Торговый дом “Михаил Плотников и сыновья”», основанная в 1864 г. тобольским купцом М. Д. Плотниковым, создавшим свой паровой флот и контролировавшим перевозки ниже Семипалатинска до устья Оби. Фирмой руководили сыновья Плотникова и их доверенные лица. Кроме главной конторы в Тобольске, фирма имела Тюменское, Томское, Павлодарское, Омское, Тарское, Семипалатинское, Норд-Зайсанское, Барнаульское, Бийское, Усть-Каменогорское агентства и ряд других



помельче, так называемых представительств. К 1915 г. фирма располагала флотилией до 100 единиц. В Омске у фирмы были свои пристани и склады для леса и товаров.

Наряду с крупными пароходными компаниями, пароходы на Иртыше держали и мелкие фирмы, отдельные пароходовладельцы. К их числу принадлежали и омичи. В 1917 г. во владении омских пароходчиков А. С. Белкина, И. П. Двинаренко и К°, А. К. Русанова, Ю. И. Пальберга, братьев Разумовских, И. П. Лаптева, Гутермахеров и других были 25 пароходов и 36 непаровых судов. Непаровой флот омских судовладельцев состоял из 28 барж, четырех паузков, трех плашкоутов и дебаркадера.

О личностях омских пароходовладельцев имеются весьма немногочисленные сведения. Известным омским пароходовладельцем был А. К. Русанов – выходец из сарапульских купцов. Он торговал лесом, алебастром, известью, занимался биржевыми сделками, держал цементно-бетонный завод. С 1909 г. Русанов вошел в состав товарищества на вере «Пароходство З. А. Путиной и А. К. Русанова». Кроме того, он являлся попечителем народной столовой для городской бедноты и был удостоен благодарности общего собрания Омского благотворительного общества в январе 1910 г. Другой омский пароходовладелец, И. П. Лаптев, занимал должность управляющего городским отделением страхового общества «Саламандра».

Все пароходные компании жестко конкурировали друг с другом, перехватывали грузы и пассажиров. Порой более мощные компании скупали суда у слабых и ставили их на прикол. О каком-либо расписании движения судов речи не было. Нередки были случаи, подобные описанному в 1914 г. газетой «Омский вестник»: «17 июля в Семипалатинск из Омска пришел пароход Торгового

дома “Михаил Плотников и сыновья” “Ростислав”. Глядя на него, можно было подумать, что он был в бою и выдержал сильную канонаду. Тент, находившийся на кормовой части парохода, лежал на палубе и представлял из себя кучу обломков. Рядом с ним лежал разного рода груз. Оказалось, что в Омске на тент были перегружены около трехсот тесин, а сверху их масса переселенческого багажа...»

Речной флот, как транспортное предприятие, включал в себя не только суда разных типов и классов, но и пристанское хозяйство, ремонтно-техническую базу, систему затонов, предназначенных для обслуживания и содержания судов во вненавигационный период.

Деятельность омских пристаней, направленная на организацию приема и отправления пассажиров и грузов, сталкивалась с определенными сложностями. В Омске, важнейшем центре речных перевозок, вследствие недостаточной глубины воды берег Иртыша оказался малодоступным для работ по причалу и разгрузке судов. Поэтому дебаркадеры, складочные помещения были сосредоточены на 427 м ниже устья Оми. Тем не менее в районе пристаней осуществлялось интенсивное движение судов. Так, по данным пристанского надзирателя, в 1909–1913 гг. к пристаням ежегодно прибывали и от них отправлялись 1 200–1 600 судов, или, считая в навигации 170 дней, 7–9 судов ежедневно.

В то же время организационно-технический уровень развития пристанского хозяйства Омска был весьма невысокий. Пристани, расположенные на Оми, были достаточно примитивно оборудованы техникой для погрузочных работ. Среди средств погрузки и выгрузки были очень распространены деревянные тачки, крючья и наспинные подушки для грузчиков – «горбуши» (см.: Главный порт на Иртыше. Омск, 2004). В декабре 1911 г. «стеснительное» положение пароходчиков – арендаторов городской земли на берегу Оми – констатировала городская дума: «Пристани мало соответствуют своему назначению, и причал к ним сопряжен с большими неудобствами, для судов же непаровых причал почти невозможен». Текущий ремонт судов осуществлялся в небольших кузницах, только перед Первой мировой войной в Омске открылись специальные судоремонтные мастерские Министерства путей сообщения.

На Иртышской линии действовала сеть затонов – мест, предназначенных для отстоя (стоянки) судов в свободное от навигации время. На Иртыше затоны располагались близ Семипалатинска и Павлодара у станиц Чернойрской и Черлакской, а также в Омске. Затоны иртышских пристаней были по большей части неудобны для прохода и стоянки судов в силу мелководья и малой вместительности.

В течение долгого времени паровой флот являлся представителем новой индустриальной эпохи и поэтому вызывал интерес населения. Показательны в этом отношении



«Горбуша» для переноски штучных грузов*



Тачка для погрузки угля*



воспоминания современников. «Пароходство начинает просыпаться после зимней спячки, – писал из Омска в «Сибирскую газету» в 1904 г. некто «Аз». – Задымили блестящие трубы, засверкали на солнце белоснежными кожухами только что подкрашенные, подшпаклеванные пароходы. Везде видишь клубы вырывающегося из продувных кранов пара, шипение и лязг железа». Даже зимой на пристанях не замирала жизнь. «Весь пассажирский флот зимовал здесь, ремонтировался, – вспоминал омский старожил В. В. Берников. – Мы, ребята, с большим увлечением бегали по льду, лезли под пароходами, помогали раскачивать меха, раздувая горны примитивных мастерских и кузниц».

Более или менее постоянные грузоперевозки по Оби и Иртышу начинаются с середины XIX в. К 1861 г. паровой флот Обь-Иртышского бассейна перевозил до 1 млн пудов (пуд – 16,38 кг), а ко времени начала постройки Транссибирской железной дороги в 1891 г. – 8 млн пудов, в 1892 г. – уже 16 млн пудов грузов.

На рубеже XIX–XX вв. водные перевозки по Иртышской линии Обского бассейна стали оказывать существенное влияние на социально-экономическое развитие края. Ими обеспечивался доступ переселенцев в глубь казахских степей и в лесостепные районы Прииртышья, осуществлялся вывоз сельскохозяйственной продукции на городские рынки Сибири, железнодорожные станции Омского участка для дальнейшей транспортировки.

Пересечение крупных водной и железнодорожной магистралей предопределило партнерство двух видов транспорта и значение Омска как перевалочного пункта. Количество грузов, поступивших с реки на железнодорожную станцию и обратно, было значительным уже в 90-х гг. XIX в. В 1897 г. оно составляло 1 175 тыс. пудов. В то же время перевалка грузов осуществлялась в городе крайне нерационально. Транзитные грузы приходилось перевозить между пристанями в устье Оми и железной дорогой гужом (т. е. конной тягой), по немощным улицам, в сырую погоду зачастую утопавшим в грязи. Правительственная

комиссия еще в 1898 г. отмечала отсутствие около станции Омск на берегу Иртыша необходимых приспособлений для приема грузов с воды и передачи их на воду.

Тем не менее Омск являлся наиболее крупным речным портом Иртышской линии. Объемы его перевозок с 1900-го по 1914 г. выросли с 5,7 млн до 23,8 млн пудов – в 4,1 раза. В совокупности они на порядок превышали обороты других иртышских портов: втрое больше, чем в Павлодаре, и вдвое больше, чем в Семипалатинске. В структуре совокупного грузооборота Омска преобладал ввоз, выросший с 5,4 млн до 19,3 млн пудов и составлявший от 75 до 96 % совокупного грузооборота.

На протяжении 1904–1910 гг. основными грузами, поступавшими на омские пристани, являлись дрова, лесные строительные материалы, дававшие соответственно 34,1 и 33,8 % общего ввоза. Хлебные грузы составляли 11,4 %, соль – 6,4 %. Население города и прилегавшие к нему сельские районы, предприятия железной дороги были стабильными потребителями лесных строительных материалов и дров. Омск быстро рос. Его население с 1897-го по 1913 г. возросло с 37,4 тыс. до 137,2 тыс. чел. За 1904–1913 гг. здесь было построено более 3 тыс. зданий и жилых помещений. С 1896-го по 1911 г. более чем в три раза вырос локомотивный парк станции Омск. Крупным потребителем дров были и пароходства.

Лесные строительные материалы и дрова поступали в Омск с устьев рек Туя и Шиша. Основную долю – до 59 % в структуре лесных строительных материалов составляли бревна, необходимые при сооружении жилых домов и служебных помещений. Сравнительно меньшую долю – 22 % – занимали шпалы, использовавшиеся для нужд путевого хозяйства Сибирской железной дороги, а также прочий строительный материал: доски, тес, горбыль (19 %). В начале XX в. Омск стал важным центром распределения строительных материалов. В городе находилось семь торговых складов Лесного и Переселенческого управлений, оптовый склад, две крупные лесопильни.



Пароход «Дедушка». Начало XX в.

Из коллекции В. И. Селюка.

Только из Тарского лесничества в 1897 г. в Омск водным путем было вывезено 106,92 тыс. куб. м дров



Важное место в структуре ввоза занимали хлебные грузы и соль. Хлебные грузы (среди них преобладала мука – 57,2 %) поступали в Омск с верхних пристаней Иртыша – из Павлодара и Семипалатинска, в округе которых концентрировалось крупное мельничное производство. Соль привозили в Омск из обширного района соляных озер Коряковского, Карабаша, Большого и Малого Таволжанских, располагавшихся вблизи Павлодара.

Вывоз с омских пристаней за 1900–1914 гг. увеличился с 266,9 тыс. пудов до 4 462,2 тыс. пудов, или в 16,7 раза. За 1904–1910 гг. наиболее динамично рос вывоз металла, машин, сельскохозяйственной техники – в четыре раза, в то время как вывоз бакалеи, гастрономических товаров, а также прочих грузов – лишь в 1,6 раза. Доля первой группы грузов в 1904–1910 гг. составила 62 % от общей массы вывоза. Весьма активно в процессе перевозки грузов продолжалось взаимодействие речного и железнодорожного видов транспорта. В 1909 г., например, со станции на пристани было отправлено около 500 тыс. пудов сельскохозяйственных орудий, а с пристаней на станцию – 400 тыс. пудов сливочного масла. Пароходства, таким образом, способствовали широкому распространению разнообразной техники, не только сельскохозяйственному, но и промышленному освоению региона, включению его в сферу влияния российских и мировых рынков.

В целом, вывоз по реке заметно (в три-шесть раз) уступал ввозу. Такая разница образовывалась за счет основных перевозившихся товаров – лесных грузов, в больших количествах потреблявшихся городом и железной дорогой, а также хлеба и продуктов животноводства, предназначенных прежде всего для дальнейшей транспортировки уже по железной дороге на запад.



Пристань при впадении Оми в Иртыш.

Причал трех пароходоладельцев. *Открытие 1911 г.*

По воспоминаниям современников, на Оми, у пристани, бился главный пульс торговой портовой жизни города – грузились и разгружались большие пароходы волжского типа, совершались крупные торговые сделки

В рассматриваемый период в деловых омских кругах активно обсуждалась проблема обеспечения эффективного взаимодействия водного и железнодорожного транспорта. Так, в 1908 г. совещание представителей пароходоладельцев и железной дороги решительно высказалось за желательность устройства гавани и складов на левом берегу Иртыша ниже железнодорожного моста с продлением существовавшей железнодорожной ветки. Частичное перемещение сюда транзитно-транспортного центра произошло в 1913 г. Постройка Тюмень-Омской железной дороги, соединение ее с Сибирской железной дорогой на разъезде Омск-пост (Омский пост) сделали прилежавший район Левобережья местом крупной оптовой торговли хлебом, перегружавшимся с водного транспорта на железнодорожную дорогу.

В Обь-Иртышском бассейне, наряду с грузовыми, значительными были и пассажирские перевозки. По данным 1904–1909 гг., объем пассажирских перевозок пристаней Омска вырос с 31,1 тыс. до 103,6 тыс. чел., т. е. в 3,3 раза, правда, в 1909–1910 гг. он сократился до 69,2 тыс. чел. Статистика позволяет установить огромное преобладание в составе отправленных пассажиров крестьян-переселенцев. С 1904-го по 1909 г. их доля в категории отправленных пассажиров существенно выросла (с 0,1 до 63,1 %).

К середине 10-х гг. XX столетия Омск продолжал оставаться одним из ведущих речных портов Обь-Иртышского бассейна. В навигацию 1914 г. Омск пропустил грузов столько, сколько Тюмень и Барнаул (или Новониколаевск и Томск) вместе взятые. Перед Первой мировой войной Иртыш экономически связывал город почти с сотней населенных пунктов.

Водники были весьма заметной группой в среде наемных рабочих Омска. По данным 1910 г., на службе в иртышских пароходствах состояло около 2 тыс. чел., а на пристанях Омска трудились 200–250 грузчиков. В 1913 г. пристанских грузчиков насчитывалось уже около 500. Активное участие в формировании кадрового состава водников принимали крестьяне и рабочие, по преимуществу несемейная молодежь, из восточных районов Европейской России, где ощущался переизбыток подготовленных специалистов, а также губерний и областей Западной Сибири, быстро заполнявшихся переселенцами.

Речной индустриальный транспорт, система водных перевозок не могли не оказать заметного социокультурного воздействия на жизнь людей Прииртышья. Они подчиняли человека определенному ритму, способствовали созданию новых профессиональных групп, содействовали формированию новых деловых и личных интересов людей. Машинисты пароходов, лоцманы, капитаны и их помощники входили в состав складывавшейся прослойки технической интеллигенции края.



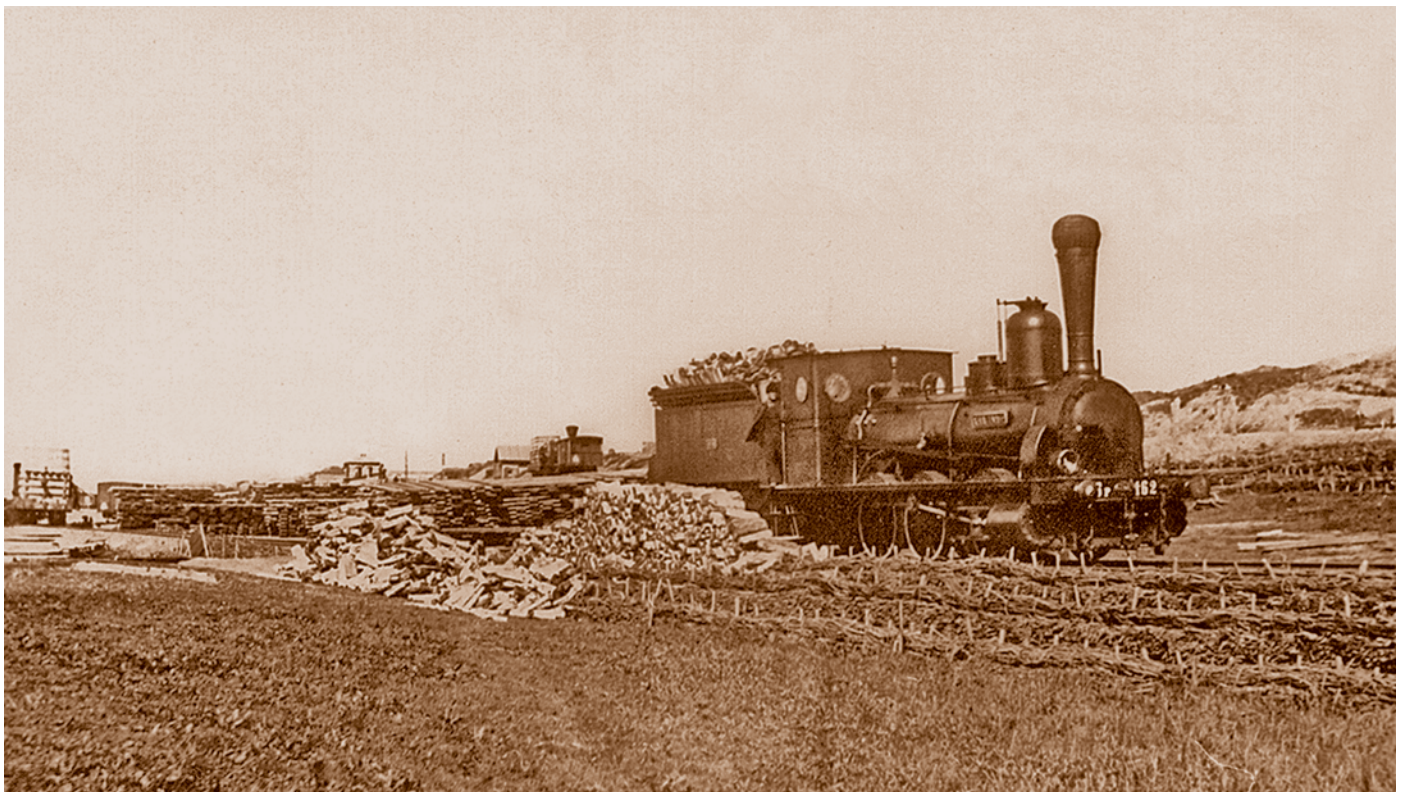
Важным компонентом транспортной системы Прииртышья являлась железная дорога. Она стала крупным предприятием региона, включавшим систему станций и развязок, производственных и складских помещений, путевое хозяйство, подвижной состав, персонал, обеспечивавший его эксплуатацию и организацию перевозок. 90-е гг. XIX в. вошли в историю России как период интенсивного железнодорожного строительства.

Одной из наиболее значительных железнодорожных магистралей, сооруженных в этот период времени, стал Великий Сибирский путь (Транссиб). Он протянулся от Челябинска до Владивостока более чем на 7 400 км. Строительные работы на участке от Челябинска до Омска начались в 1892 г., прокладка пути продолжалась чуть более двух лет. 25 августа 1894 г., когда на левый берег Иртыша пришел первый поезд, у горожан был праздник. В газете «Степной край» о нем сообщалось: «25 августа Омск, разукрашенный массой флагов, с утра принял праздничный вид. Многие городские обыватели спешили переправиться на ту сторону Иртыша к тому месту линии железной дороги, куда должен был прибыть первый поезд с министром путей сообщения, гофмейстером Кривошеиным, но немногим это удалось, благодаря медленной и ограниченной провозоспособности нашего перевоза. В 12,5 часов дня к тому же мосту, под звуки казачьего оркестра, направился убранный зеленью и флагами железнодорожный

пароход “Тюмень” в сопровождении городского пароходика “Николай”.

Место для торжества было избрано на берегу Иртыша, около железнодорожной пароходной пристани, куда от главной линии идет отдельная ветка, по которой доставляемый пароходами строительный материал направлялся к местам укладки пути... Около 2 часов дня раздались свисток паровоза, и поезд медленно стал спускаться по откосу к берегу под звуки казачьего оркестра. Паровоз, весь убранный зеленью и флагами с вензелем царствующих особ впереди, с десятью большими тяжелыми вагонами, приближался к платформе и был встречен громким “ура”. Красивое зрелище представляло приближение парохода к пристани... на устье Оми, где приготовлена была торжественная встреча... министру путей сообщения и его спутникам. Пароход... быстро несся по направлению к пристани... В павильоне расположились... гласные думы с городским головой и членами управы. Масса народу окружила место встречи. Как только стал приближаться пароход “Тюмень” к пристани, оркестр Омского батальона заиграл марш. По быстро спущенному трапу гофмейстер Кривошеин взошел на пристань...»

Открытие временного движения поездов на участке Челябинск – Омск началось с 1 сентября 1894 г., а участок Омск – Кривошеково (ныне пригород Новосибирска) был открыт 1 декабря 1895 г. Одновременно строились



Прибытие первого локомотива на станцию Омск-пост. Из фондов МИСО.

Омский пост, или Омск-пост, – временная станция с единственным деревянным домом на левом берегу Иртыша, в 2 км от реки



железнодорожные станции, производственные, пассажирские, административные помещения, жилые дома для железнодорожников. В 1895 г. «в трех верстах южнее Омска», как вспоминали позднее современники, «...в дикой поросшей кустарником местности, начинается строительство вокзала, главных железнодорожных мастерских, депо, комплекса административных и складских помещений, служебных зданий. На левом берегу Иртыша сооружались шпалопропиточный завод, пристани для выгрузки каменного угля и дров». В марте 1896 г. открылось движение поездов по шестипролетному железнодорожному мосту, соединившему берега Иртыша, построенному по проекту талантливого инженера-строителя и ученого Н. А. Белелюбского.

К середине 1910-х гг. на территории Западной Сибири было завершено строительство ряда новых железнодорожных линий. Среди них стоит выделить линию Тюмень – Омск, послужившую своеобразным дополнением Великого Сибирского пути. После ее проведения Омск превратился в крупный железнодорожный узел, ставший центром управления новой магистралью. Решение о начале сооружения линии Тюмень – Омск было принято Государственным Советом еще в 1903 г. Но его выполнение приостановила начавшаяся Русско-японская война 1904–1905 гг. Лишь в 1909 г. по решению правительства начинается сооружение рельсового пути между Тюменью и Омском. Строительство линии завершилось в 1913 г. По случаю открытия новой дороги в Омске были устроены торжества.

В 1913 г. «Омский вестник» сообщал: «1 октября к часу тридцати минутам к вокзалу ветки был подан специальный поезд, в котором приглашенные на торжество лица

прибыли на станцию Омск. После отслуженного молебна было положено движение на Омской дороге и включение ее в прямое сообщение с сетью российских дорог. По выполнению открытия и отправления первого товарного поезда в зале станции гостям были предложены шампанское, чай, фрукты».

В итоге 1 октября 1913 г. была образована Омская железная дорога с эксплуатационной длиной в 681,58 км. В этих границах она просуществовала три месяца, не имея административной самостоятельности. С 1 января 1914 г. к Омской дороге отошел участок Екатеринбург – Тюмень, ранее принадлежавший Пермской дороге, увеличивший эксплуатационную длину линии до 1 044,1 км.

Для более четкой координации работы основных подразделений дороги был необходим новый центр управления магистралью. Выбор пал на станцию Омск. Это оказалось возможным в силу роста производственно-технического потенциала и коммерческого оборота станции. В 1914 г. по проекту талантливого архитектора Ф. И. Лидваля начинается строительство здания управления Омской железной дороги (ныне Омский государственный университет путей сообщения).

После вхождения 1 января 1915 г. в состав Омской железной дороги линии Челябинск – Новониколаевск, увеличившей ее протяженность до 2 753,88 км, Омская магистраль выделяется из Сибирской железной дороги в самостоятельную административно-территориальную единицу с управлением в Омске.

Омская железная дорога делилась на несколько эксплуатационных участков: Екатеринбургский, Тюменский, Челябинский, Курганский, Петропавловский, Омский, Каинский, Новониколаевский (ныне Новосибирский).



Прибытие поезда на станцию Омск. Из фондов МИСО



На Омском эксплуатационном участке к 1914 г. насчитывалось 27 разъездов и 12 станций. Остановочные пункты Омского участка были сосредоточены на трех основных направлениях: юго-западном, северо-западном и восточном. К юго-западному направлению принадлежало четыре станции и девять разъездов, столько же к восточному, к северо-западному – три станции и девять разъездов. Общая эксплуатационная длина рельсовых путей основных направлений Омского участка составляла 602,95 км.

Станции Омского эксплуатационного участка подразделялись Министерством путей сообщения по классам, отражавшим производственный потенциал станций: от станции как места остановки поездов до станции как комплекса производственных предприятий, обслуживавших грузопассажирские перевозки и подвижной состав, и тем видам производственных операций, которые на них выполнялись.

На Омском эксплуатационном участке к станциям пятого класса принадлежали Мариановка, Москаленки, Кормиловка, Калачинская, Колония; к станциям четвертого класса – Исиль-Куль, Драгунская, Любинская; к станциям третьего класса – Называевская, Татарская. Омск являлся станцией второго класса. Станции пятого и четвертого классов характеризовались наличием вокзала, административных, складских помещений, жилых построек для обслуживающего персонала, путевого хозяйства, платформ для посадки и высадки пассажиров. Станции третьего класса (за исключением Исиль-Куля) отличало наличие так называемых «вспомогательных депо», предназначенных для стоянки, профилактического осмотра, текущего ремонта локомотивного парка. Вспомогательные депо станций Называевской, Татарской, Исиль-Куля представляли собой сравнительно небольшие предприятия, рассчитанные на 6–14 специально оборудованных мест (стойл) для профилактического осмотра и текущего ремонта паровозов.

Складские помещения станций Омского участка были двух основных типов: пакгаузы, в свою очередь подразделявшиеся по характеру строительного материала на кирпичные и деревянные, и платформы (крытые и открытые). Пакгауз – закрытое и обычно весьма вместительное помещение – был лучшим типом складских мест. На станциях Омского участка долгое время преобладали деревянные пакгаузы. Пакгаузы, построенные из кирпича, впервые начинают эксплуатироваться лишь на станциях Тюмень-Омской дороги. Общее количество складских помещений станций Исиль-Куль, Называевская, Татарская составляло 19 единиц – 40,4 %, суммарная площадь 10 143,5 кв. м – 46 %, вместительная способность 734 вагона груза – 45,8 % от итоговых показателей по Омскому участку. На разъездах участка имелись только платформы для посадки и высадки пассажиров и путевые будки, предназначенные для работников, занимавшихся обслуживанием и охраной железнодорожного полотна.



На железнодорожной станции Омск.
Из фондов МИСО

Виды выполнявшихся станциями и разъездами коммерческих операций распределялись следующим образом. На станциях Называевская, Драгунская, Любинская, Куломзино, Исиль-Куль, Москаленки, Мариановка, Кормиловка, Калачинская, Колония, Татарская и разъезде Лузино производились операции по приему и отправлению пассажиров, грузов, багажа местного и дальнего сообщений. На разъездах Пикетное, Московка, Каратканск осуществлялись лишь посадка и высадка пассажиров без операций с багажом, прием и отправление грузов малой скорости в местном сообщении.

Крупнейшей станцией не только Омского участка, но и Сибирской железной дороги в целом была станция Омск. На ее территории размещался целый комплекс служебно-технических помещений: главные мастерские, коренное депо, малые мастерские, вагонный сарай, складочные помещения, рассчитанные на 760 вагонов груза, ледохранилище на 450 кубов льда, маслохранилище на 20 тыс. пудов. Общая длина всех рельсовых путей при станции Омск, оборудованных 175 стрелочными механизмами, составляла 54,75 км.

Площадь железнодорожного вокзала станции Омск составляла 1 980 кв. м. Вокзал станции принадлежал к береговому типу, т. е. находился в стороне от сквозных железнодорожных путей. Уже с декабря 1896 г. его здание освещалось электричеством. Для посадки и высадки пассажиров



были предназначены перрон, прилегавший к зданию вокзала, и платформы, сооруженные между железнодорожными путями.

С самого начала строительства Омский участок железной дороги обустраивается в социальном и культурном отношении. Близ станции находились каменная церковь в честь Святой Троицы, воинский продовольственный пункт, больница на 80 мест, приходское двухклассное начальное училище, финансировавшееся дорогой, женская церковно-приходская школа, общественная библиотека, железнодорожное техническое училище, контора ветеринарного врача, остановочный пункт с бараками на 2,5 тыс. чел., казенный склад земледельческих орудий и машин, лесных материалов.

Основу производственно-технического потенциала станции Омск составляли главные мастерские и паровозное депо. Главные железнодорожные мастерские, введенные в эксплуатацию в 1896 г., стали одним из основных предприятий Сибирской магистрали, где осуществлялся капитальный и средний виды ремонта подвижного состава. Главные мастерские по ремонту подвижного состава располагались в крупных железнодорожных центрах Сибири: в Омске, Красноярске и Чите. Сооружение Омских мастерских осуществлялось исходя из требований новейшей железнодорожной строительной технологии. Корпуса сборочного, механического, котельного, литейного, кузнечного и деревообделочного цехов, машинного и бандажного отделений были построены из кирпича, положенного на каменный фундамент. Кровлю в них составляли ряды досок, «обернутых» в листовое железо. Стены сборочного цеха перекрывались железными стропилами. В механическом цехе использовались деревянные стропила, которые опирались посередине на два ряда колонн, поставленных вдоль по длине здания, образуя подвесной потолок. Его балки подшивались снизу крашеным тесом. Пол в цехе был дощатый, уложенный на деревянные лаги. В деревообделочном и машинном отделениях пол был асфальтовый, в котельном цехе – кирпичный, уложенный на ребро «в елку», в кузнечном цехе – земляной.

Железнодорожные мастерские были наиболее технологичным предприятием станции Омск. По данным 1914 г., здесь концентрировалось 89,4 % двигателей, эксплуатировавшихся на станции. Из общего количества двигателей 58,7 % принадлежало к паровым, 41,3 % – к электрическим. Наибольшее количество моторов, установленных на кранах и подъемниках, находилось в сборочном цехе, что было связано с необходимостью перемещения при сборочных операциях громоздких и тяжелых составных частей паровозов и вагонов.

Главные железнодорожные мастерские станции Омск были оборудованы станками различной специализации и оснащены комплексом машин, который постоянно рос

с 1896-го по 1914 г. В омских мастерских преобладали станки для обработки металлов. Их доля увеличилась от 103 до 244 единиц. В первый год эксплуатации предприятия основная доля металлообрабатывающего оборудования принадлежала токарным станкам (59 единиц), меньшую часть (44 единицы) составляли станки сверлильные, фрезерные, строгальные, долбежные и болторезные, а также прочие по металлу.

К 1906 г. доля универсальных токарных станков составляла 89 единиц. Также наблюдается увеличение до 76 единиц специальных модифицированных станков – сверлильных, строгальных, долбежных, что, безусловно, свидетельствовало об известном техническом прогрессе в обработке металла. Еще более возрастает доля разнообразных специальных станков к 1914 г., когда они составляли 187 единиц.

Главные железнодорожные мастерские Омска стали крупным предприятием промышленного типа, где применялась система машин: станки различной специализации, подъемные механизмы, паровые котлы, горны и прочая техника. В мастерских существовала система двухуровневого разделения технологических процессов. Во-первых, между цехами, во-вторых, внутри цехов, между машинами, в данном случае – между станками и механизмами. Применение пара и электричества, механизация технологических процессов, разделение труда между машинами – яркие характерные признаки индустриального производства.

Анализ данных наиболее полной инвентаризации предприятий местной обрабатывающей промышленности, проведенной омскими инженерами в 1923 г., позволяет сделать вывод о том, что железнодорожные мастерские с технологической точки зрения занимали ведущее место среди промышленных предприятий города. Именно здесь отмечалась наиболее высокая степень энерговооруженности труда и концентрации станочного парка.

За 1906–1910 г. в главных железнодорожных мастерских было отремонтировано 386 паровозов, что составляло 43,2 % от общей численности локомотивов, отремонтированных главными мастерскими Сибирской железной дороги. При этом на долю капитального, среднего и малого видов ремонта в омских мастерских приходилось 234, 52 и 100 паровозов соответственно.

Вспомогательным подразделением главных мастерских на станции Омск был вагонный сарай, где осуществлялся малый ремонт вагонов – до 120 единиц в месяц. В силу ограниченности производственных мощностей сарая, насчитывавшего лишь восемь стойл для очистки, осмотра, подготовки пассажирских вагонов, малый ремонт также производился на закрепленных близ него путях, под открытым небом во все времена года.

Запасные части для ремонта вагонов производились в кузнице паровозного депо. Весьма примитивен был тех-



нологический процесс восстановления вагонов. Так, шейки колесных пар обрабатывались вручную слесарными пилами и наждачной бумагой. Это не соответствовало требованиям ремонта колесных пар и иногда приводило к необходимости остановки движения подвижного состава для предотвращения аварии. Подъем вагонов для смены букс и колесных пар производился ручными домкратами, перемещение колесных пар осуществлялось мускульной силой рабочих при помощи деревянной ваги.

Наряду с вагонным сараем при омских мастерских располагались материальные склады. Склады располагались в отдалении от мастерских, отсюда в цеха предприятия поступали необходимые материалы, запасы которых были рассчитаны, по оценке самих железнодорожников, на 5–10 лет.

Важным элементом производственно-технической базы станции Омск было так называемое коренное локомотивное депо – крупное предприятие, где, кроме стоянки и профилактического осмотра паровозов, выполнялся их текущий и средний ремонт. Здания депо, как и помещения мастерских и других депо на Омском участке, сооружались в соответствии с новейшими по тем временам требованиями строительной технологии.

Согласно требованиям Министерства путей сообщения, здания депо подразделялись на прямоугольный и верный типы. К первому типу принадлежали здания, напоминавшие прямоугольник. Свое название здания второго типа получили из-за формы оконных рам в виде большого веера и овальной архитектурной конструкции. На Омском участке депо здания прямоугольного типа были расположены на станциях Омск, Исиль-Куль, Татарская; верного типа – на станции Называевской.

Первый корпус паровозного депо на станции Омск вступил в эксплуатацию в 1896 г. Позднее, в 1899 г., вводятся в строй еще три его корпуса, центральная котельная и электростанция, кузница и некоторые другие подсобные помещения.

Первоначально Омское железнодорожное депо имело три рельсовые площадки и девять стоек для осмотра и ремонта подвижного состава. К 1911 г. число стоек увеличилось до 30, а длина ремонтных рельсовых путей составила 287 саженей (612,45 м). Общая площадь производственных помещений депо была 985,71 кв. м. В них размещались пять паровых машин общей мощностью в 25 лошадиных сил и 21 станок.

Кроме стационарного обслуживания подвижного состава, в мастерских и депо осуществлялся передвижной его ремонт с помощью так называемых вагонов-летучек, в которых имелись простейшие инструменты и запасные части. За ними были закреплены специальные рабочие. Они отправлялись со специальными поездами и в случае необходимости останавливались на станциях для ремонта отцепленных вагонов. Таким образом, ремонтировалось

от 150 до 200 вагонов и до 30 паровозов в месяц. Производились и безотцепочный профилактический осмотр и текущий ремонт вагонов во время стоянки. Обслуживание пассажирских и товарных составов происходило силами бригад осмотрщиков и слесарей.

По данным 1896 г., локомотивный парк Омского депо насчитывал 40 единиц паровозов, больше, чем в других депо Западной Сибири. По данным 1911 г., здесь концентрировалось 132 локомотива, большее количество паровозов было лишь в депо станции Красноярск – 136. К 1915 г. парк Омского депо состоял из 144 паровозов.

К январю 1915 г. на Омской дороге функционировала сеть из 11 депо, из них семь – основных и четыре – вспомогательных. Они занимали 27 зданий, оборудованных 241 стойлом. Депо станции Омск стало к 1915 г. самым крупным в Западной Сибири и на Южном Урале. В шести корпусах депо было сосредоточено 50 стоек, из которых девять предназначались для среднего, 41 – для текущего ремонта паровозов. Помимо основного, на станции Омск имелось и вспомогательное депо с одним стойлом для среднего и пятью – для текущего ремонта паровозов.

Первоначально основным типом локомотивов были товарные паровозы, имевшие шесть пар колес. Однако со временем железные дороги оснащаются более мощными восьмьюпарными локомотивами, широкое распространение получают и пассажирские шестипарные паровозы.

Значительным был при станции Омск и парк вагонов, насчитывавший, по данным 1915 г., 726 единиц: 435 – товарных вагонов, 213 специальных, 71 больничных и семь вспомогательных. Перед Первой мировой войной на станцию Омск начинают поступать пассажирские вагоны улучшенного образца. Вагон первого класса имел девять двухместных купе, шесть из которых были попарно соединены ширмовыми дверями. В вагонах второго класса было семь четырехместных купе, специальные багажное и гардеробное отделения. Единственным отмеченным придирчивыми критиками недостатком было несовершенство газового освещения, зачастую заставлявшее прибегать к помощи свечей.

Характер и вместимость складских помещений отражали значение станции Омск как крупного железнодорожного центра, осуществлявшего масштабные товарообороты. К 1915 г. на станции Омск было сосредоточено 23 складских помещения площадью 15 719,77 кв. м, вмещавших 1 452 вагона груза.

Важным показателем деятельности станции как транспортного предприятия являются ее грузообороты. Период 1901–1914 гг. дал огромный рост грузооборота станции Омск: ввоз увеличился с 5,7 млн до 16,8 млн пудов, вывоз – с 1,8 млн до 13,3 млн пудов, совокупный грузооборот соответственно с 7,5 млн до 30,1 млн пудов, т. е. более чем в четыре раза! Выгодное экономико-географическое



положение Омска, оказавшегося с постройкой Транссиба на пересечении крупнейшей в стране железной дороги и Иртыша, обусловило превращение города в главный товарно-распределительный центр обширного Прииртышского края. Другие железнодорожные станции омского участка играли фактически вспомогательную роль по отношению к станции Омск. Движение на станции было весьма интенсивным. По данным управляющего омским отделением Сибирского торгового банка П. Д. Подшивалова, через станцию Омск в сутки проходило до 29 поездов в обе стороны, нагружалось и выгружалось до 190 вагонов.

Аграрный характер региональной экономики, отставание в темпах индустриального развития от районов Европейской России определили специфическую структуру железнодорожных грузооборотов. На вывоз направлялись хлеб и другие сельскохозяйственные продукты, составлявшие до 60 % от общей массы вывоза, остальные 40 % составлял по преимуществу товар, завезенный в Омск по железной дороге, проданный здесь и отправлявшийся партиями к потребителю. Ввозилась в край преимущественно промышленная продукция, доля которой в структуре ввоза равнялась примерно 80 %. В структуре вывоза доминировали хлебные грузы. Всего за 1901–1914 гг. через станцию Омск было вывезено более 26 млн пудов (425 880 т) хлеба. Его доля в общей массе вывоза в среднем за этот период составляла около 38 %. В свою очередь, среди хлебных грузов доминировала пшеница, дававшая в зерне и продуктах мельничной переработки около 90 % общей массы вывоза. Основным поставщиком хлеба были районы, примыкавшие к Омскому участку железной дороги в глубину до 212 км, а в месте пересечения магистрали с Иртышом – до 636–742 км.

Сливочное масло было вторым после хлебных грузов товаром по размерам вывоза со станции Омск; за 1901–1914 гг. его было вывезено около 7 млн пудов (114 660 т). Если за 1901–1910 гг. в западном направлении было отправлено 5,1 млн пудов (83 538 т), то в восточном (на станции Сибирской и Забайкальской железных дорог) – всего 0,08 млн пудов (1 310,4 т). Вывоз масла в восточном направлении в 64 раза уступал по объемам вывозу в западном направлении.

Основным потребителем масла были рынки стран Западной Европы: Германии, Англии. Сливочное масло главным образом направлялось в балтийские порты, где переваливалось на суда для дальнейшей транспортировки морем на запад. Принимавшими портами выступали Копенгаген, Гамбург и Лондон. Здесь осуществлялись крупные оптовые закупки сливочного масла и дальнейшая его транспортировка, теперь уже к непосредственному потребителю. Под влиянием рыночного спроса, развития железнодорожных перевозок в Прииртышье начало бурными темпами развиваться маслоделие (к 1914 г. в Тарском

и Тюкалинском уездах действовали 565 маслодельных заводов, производивших продукции на 3 598,9 тыс. руб.).

Важной статьёй вывоза со станции Омск являлась продукция животноводства. Основными ее поставщиками были степные районы Омского, Павлодарского, Семипалатинского, отчасти Тюкалинского уездов. Отсюда гнались к железнодорожной линии гурты скота, животноводческое сырье перевозилось в период навигации по Иртышу, колесно-санными трактами в основном в зимнее время. По данным 1901–1910 гг., вывоз шерсти осуществлялся преимущественно на перерабатывающие предприятия Москвы и Петербурга, получившие 1 287,6 тыс. пудов, или 80 % от общего вывоза шерсти со станции Омск за этот период. Кожи и шкуры отправлялись в районы Пермской и Богословской железных дорог (33 %) для последующей транспортировки водным транспортом на Нижегородскую ярмарку. Четверть от общего вывоза кожи и шкур отправлялась в Москву, Петербург и Казань; на долю балтийских портов приходилось до 16 %. Оставшаяся четверть распределялась между станциями западного участка Сибирской железной дороги. Половина всего мяса отгружалась в Москву, 23 % – в Петербург. Около четверти общего объема мяса развозилось по станциям Сибирской железной дороги. В целом на западное направление ориентировалось более трех четвертей вывоза животноводческой продукции. В восточном направлении преимущественно перевозились те же товары, направлявшиеся на станции восточного участка Сибирской, Забайкальской и Восточно-Китайской железных дорог.

Экономический рост, стимулировавшийся железной дорогой, вызывал и соответствующие социальные перемены, общим итогом которых было развитие капиталистических отношений; железная дорога создала благоприятные условия и для возникновения в крае первых элементов развитого капитализма. Подъем сельского хозяйства края, рост сборов товарных хлебов в сочетании с появлением надежных средств транспортировки грузов на дальние расстояния, сопутствующей железной дороге телеграфной связи обеспечили возможности для формирования в крае крупной биржевой торговли. В 1905 г. в Омске открывает свои операции товарная биржа, ставшая крупнейшим партнером железной дороги. Ее обороты составили в 1908 г. 1 810 вагонов груза, в 1910 г. – 2 642, в 1912-м – 6 423,5.

Железная дорога способствовала возникновению новых коммерческих предприятий – транспортных контор. Деятельность транспортных контор была направлена на организацию приема и доставки грузов как на железнодорожные станции из прилегающих к ним населенных пунктов, так и наоборот. У предпринимателей появилась возможность отправлять грузы с любой железнодорожной станции до Омска и далее рекой до Семипалатинска,

с адресованием груза находившейся в этом городе транспортной конторе. В 1898 г. такая контора была открыта Сибирской железной дорогой в Томске, в 1899-м – в Семипалатинске, в 1900-м – в Барнауле и Бийске, наконец, в 1901 г. – в Омске. Таким же способом грузы двигались и в обратном направлении – с реки на железную дорогу.

Как и вывозные операции, железнодорожный ввоз содействовал распространению форм капитализма в Прииртышье. Здесь наряду с биржей и банками появляются оптовые фабричные склады. Через них российские и иностранные фирмы без посредников выходят на потребителя, делая, таким образом, свою продукцию более дешевой и доступной. Так, в крае появляются московские мануфактуристы, известные во всем мире фирмы «Зингер», «Международная компания жатвенных машин» и др. К 1908 г. в Омске действовали более 30 предприятий фабрично-заводского типа. Фабрика как совокупность промышленного оборудования и как капитал прибыла в край по железной дороге. Завод сельскохозяйственных орудий и машин С. Х. Рандрупа, табачная фабрика Я. М. Серебрякова, лесопилка и паровая мельница С. В. Хаберева, казенный винный склад Министерства финансов и некоторые другие предприятия, обслуживавшие обширный рынок Прииртышья и Западной Сибири в целом, активно сотрудничали с железной дорогой. Так, табачная фабрика Серебрякова поставляла на станцию Омск для транспортировки по Западной Сибири и Уралу от 10 до 14 тыс. пудов грузов. Значительные объемы вывозились по железной дороге чугунолитейным и механическим заводом Д. В. Иванова, лакокрасочным заводом товарищества «Довборы» и др.

В больших количествах на станцию Омск привозили сельскохозяйственные орудия, сахар, дрова, строительные материалы, мануфактурный товар. Динамика их ввоза в целом соответствовала динамике вывоза сельскохозяйственной продукции. Вывоз означал аккумуляцию в руках населения свободных денежных средств, которые и расходовались главным образом на покупку промышленных товаров. Напротив, в неурожайные годы, когда вывоз падал, средства населения были ограничены и расходовались в основном на покупку продовольствия. До 1909 г. сахар и бакалейный товар имели большие обороты, нежели сельскохозяйственные машины. С 1909 г. ситуация меняется – сельскохозяйственные машины устойчиво преобладают; для скорейшего распространения сельскохозяйственной техники была создана сеть специальных складов. В 1913 г. их количество в Омске достигло 29. Ввозившиеся машины, среди которых 70 % было импортных, шли преимущественно в районы массового заселения переселенцев.

Значительной статьей ввоза были строительные материалы и дрова, поступавшие в основном из районов Среднего Урала и Восточной Сибири. Ископаемые материалы

РЕКЛАМА НА СТРАНИЦАХ СПРАВОЧНИКА-УКАЗАТЕЛЯ «Весь Омск» на 1911 год

С первыми же поездами в город потянулись иностранные фирмы и торговые дома, которые устраивали здесь свои конторы, поставляли на омские склады мануфактуру, новейшие сельскохозяйственные машины и оборудование для производства масла



(известь, мел, алебастр), использовавшиеся в строительных целях, ввозились из карьеров, расположенных на Среднем и Южном Урале. Отсюда, а также с юго-запада России доставлялись на станции Омск металлы.

Наряду с грузоперевозками, станции Омского участка Сибирской железной дороги осуществляли и перевозки пассажиров. Численность их быстро росла, особенно в 1904–1914 гг. Так, в 1904 г., в сравнении с 1903 г., пассажиропоток увеличился в 1,6 раза, с 1906-го по 1908 г. – в 3,4, с 1908-го по 1910 г. – в 2,4, с 1912-го по 1914 г. – вдвое. При этом если в 1904 г. рост объяснялся отправкой воинских частей на Дальний Восток, то 1906–1908 гг., отчасти и 1910, 1912–1914 гг. – значительным увеличением переселенческого движения.

Железнодорожники составляли значительную часть наемных рабочих в Омске. В 1897 г. газета «Степной край» писала о невыгодных для рабочих условиях труда в железнодорожных мастерских, штрафах и вычетах, которые настолько велики, что многие рабочие получали в месяц всего 8–10 руб., тогда как поденная плата составляла от 50 коп. до 1 руб. 20 коп. Это приводило к текучести рабочей силы в мастерских.

Накануне Первой мировой войны в железнодорожных мастерских и депо трудились 1 893 чел., а в 1917 г. – 1 959 чел. Характер производственной деятельности предприятий предопределил быстрое формирование постоянного кадрового состава рабочих. Технические сложности производственных процессов, сравнительно высокая степень механизации работ обусловили наличие в мастерских хорошо подготовленных специалистов, имевших стаж работы на фабричных предприятиях и железных дорогах, в том числе из губерний Европейской России. С 1909 г. доля постоянных работников, имевших стаж в мастерских пять и более лет, в составе администрации достигает 60 %, в составе рабочих – 70 %. Рабочие и служащие мастерских представляли собой наиболее квалифицированную группу промышленных рабочих региона. В их среде были мастера высокого класса, в том числе слесарь Н. А. Яковлев, представивший на Первой Западно-Сибирской сельскохозяйственной, лесной и торгово-промышленной выставке 1911 г. в Омске ряд своих изобретений и удостоившийся похвального листа оргкомитета.

Представители административного и инженерного персонала обладали высоким уровнем профессиональной подготовки. Они окончили высшие и среднетехнические специализированные учебные заведения. Из их среды стоит выделить начальника Омских главных железнодорожных мастерских К. А. Штенгеля. Он принадлежал к дворянскому сословию, являлся выходцем из Орловской губернии, окончил Московское Императорское техническое училище. Длительное время Штенгель работал на Лива-Роменской железной дороге, с 1908-го по 1912 г. возглав-

лял Петропавловский, затем Челябинский участки службы тяги и подвижного состава, с 1913-го по 1917 г. работал начальником омских мастерских. В период руководства К. А. Штенгеля в омских мастерских во время Первой мировой войны были размещены государственные оборонные заказы. За успешную организацию их выполнения Штенгель наряду с другими сотрудниками предприятия был награжден Светло-бронзовой медалью для ношения на груди на ленте ордена Белого Орла.

В целом представители административного и инженерного персонала Омского участка железной дороги были носителями новых, необходимых для наступавшей индустриальной эпохи знаний и являлись важным источником формировавшейся в крае технической интеллигенции.

На рубеже XIX–XX вв., перевоза грузы и пассажиров, железная дорога играла важную роль, способствуя развитию контактов Европы и Азии, провинции и столицы, формированию нового образа мыслей и уклада жизни. Железная дорога и пароходства не только явились наиболее крупными и технически оснащенными предприятиями Омска, обеспечившими рост его торговых и промышленных оборотов, но и вызвали значительные изменения социально-профессионального состава населения. Общую численность транспортников на 1910 г. можно определить в 3 тыс. чел., что составляло приблизительно $\frac{1}{6}$ часть всех наемных рабочих Омска. Мастерские депо, рабочие железнодорожных и судовых мастерских, а также обслуживавшие подвижной состав на железной дороге и паровые суда, бесспорно, представляли собой наиболее квалифицированную часть омских рабочих. В то же время железная дорога и пароходства преобразили городские центр и окраины, привнесли в экономический быт города и горожан новый ритм и колорит. Железная дорога и речные пристани являлись наиболее оживленными районами города. Представляя транспорт, основанный на использовании новых и новейших технических достижений, железная дорога и пароходства не могли не оказать заметного влияния на образ жизни и сознание горожан. Они подчиняли человека определенному ритму, способствовали формированию новых интересов, став в глазах современника провинциала своеобразными символами новой индустриальной эпохи.

Итак, на рубеже XIX–XX вв. в Среднем Прииртышье завершилось складывание комплексной транспортной системы, функционирование которой оказало существенное влияние не только на экономическое, но и на социокультурное развитие Западной Сибири. По территории края проходило несколько важных транспортных коммуникаций: сухопутные тракты, р. Иртыш и Великий Сибирский путь – Транссибирская железнодорожная магистраль. Омск как крупный транспортный центр был расположен на их пересечении.