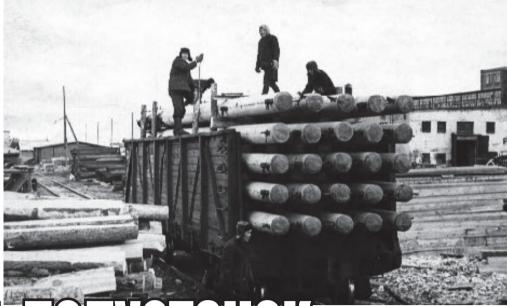
К 70-летию района

КАК НАЧИНАЛСЯ ТАЛОВСКИЙ ЗАВОД ЖБК

ПОЛВЕКА НАЗАД на месте нынешнего поселка Таловка, насчитывающего почти 3000 жителей, был пустырь. Скромно приютившийся на пустыре у самого полотна железной дороги маленький полустанок Таловка жил тогда тихой, день на день похожей жизнью.

До 1956 года здесь был железнодорожный разъезд. В основном жили рабочие – путейцы, которые обслуживали данный участок железнодорожного полотна. Это Баталины, Вершинины, Суворовы, Баташовы и многие другие. Здесь останавливались поезда «Улан-Удэ – Наушки - Иркутск» и «Чита - Челябинск».

Большинство поездов, мчавшихся по великой Транссибирской магистрали на запад и на восток, проходили мимо безостановочно, остальные — задерживались, чтобы пропустить более скорые, и только пригородный «ученик» принимал и оставлял в Таловке по нескольку пассажиров за остановку. Поезда следовали дальше, пассажиры с пригородного уходили в соседние села, а служащие полустанка, дождавшись смены, шли отдыхать.



Здесь был тихий полустанок

ТАК БЫЛО МНОГО ЛЕТ, вплоть до 1956 года, когда началось выполнение задуманных Н.С.Хрущевым грандиозных планов, в числе которых не последнее место занимала электрификация железных дорог. В начале 1956 года ЦК КПСС принял постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог», рассчитанном на 15 лет. Этим планом предусматривалась электрификация железных дорог протяженностью 40 тысяч километров.

К тому времени железнодорожный транспорт страны в техническом отношении отстал. Он работал в основном на паровозной тяге, которая мало экономична, так как имеет коэффициент полезного действия 4-5 процентов, в то время как электрическая — 16-18 процентов. Удельный расход энергетических ресурсов при электрической тяге уменьшается в 3-4 раза по сравнению с паровой.

В докладе на XX съезде КПСС в феврале 1956 г. Хрущев привел цифры Госплана перевод на электрическую тягу направления Москва-Владивосток дает возможность сэкономить не менее 18 миллионов тонн угля и сократить эксплуатационные расходы более чем на 2,7 миллиарда рублей в год по сравнению с паровой тягой. К тому же по расчетам выходило, что затраты на электрификацию окупятся всего за четыре года.

Неожиданно у новой идеи Хрущева появились противники, основным доводом которых было то, что паровозы более надежны, а в случае войны выведенные из строя электростанции могут парализовать всю железную дорогу. (И паровоз до сих пор стоит на запасном пути). Любопытно, что в числе ярых противников электрификации был и Лазарь Каганович, которому все же пришлось заняться выполнением этой задачи вплотную, подчиняясь партийной дисциплине.

28 января 1957 года Л. М. Каганович (бывший тогда членом Президиума ЦК КПСС и первым заместителем председателя Совмина СССР) прибыл в Улан-Удэ и прямо из аэропорта направился в сопровождении всего руководства республики на Тимлюйский цементный завод. Там состоялся митинг заводского коллектива, на котором Лазарь Моисеевич страстно говорил о планах электрификации железных дорог и задачах, стоящих перед заводчанами в связи с этим. В Таловку Каганович не заезжал, потому что там еще было практически пустое место, а вот руководители строящегося завода ЖБК были удостоены чести лицезреть высокого гостя и на митинге, и на собрании партийного актива республики в Улан-Удэнском оперном театре вечером того же дня.

...А несколькими месяцами раньше, в августе 1956 года на полустанок Таловка прибыла первая партия строителей: на запасных путях отцепили вагоны с надписью: «Станция, назначения — Таловка». И жизнь на глухом полустанке закипела. Над полустанком и пустырем от зари до зари звенел и лязгал разгружаемый металл, стучали молотки и топоры, гудели моторы, перекрывая людские голоса. Первыми были военные строители, затем их сменила молодежь, приехавшая по комсомольским путевкам.

Рабочие натягивали палатки, наскоро строили тупики и загоняли в них разгруженные вагоны, приспосабливая их под жилье, складировали разгруженные материалы. А следом за первыми грузами поступали новые материалы, землеройные и строительные машины, заводское оборудование; подъезжали все новые и новые группы строителей. С Кавказа, Украины, Поволжья, Смоленщины, Подмосковья по путевкам комсомола прибывала молодежь.

АЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО одного из крупнейших в Сибири заводов железобетонных конструкций мощностью 45000 кубометров железобетона в год. В связи с планом ускоренного перевода железнодорожного транспорта Сибири и Дальнего Востока на электрическую тягу перед строителями была поставлена задача: в сжатые сроки возвести завод и уже к концу 1957 года дать электрифицируемым участкам железной дороги не менее 1500 железобетонных опор для контактной сети. Вот почему одновременно со строительством основных цехов завода стали

возводиться временные полигоны - для ускорения начала производства опор прямо под открытым небом.

Место для строительства крупного завода ЖБК было выбрано не случайно: во-первых, близость. Тимлюйского цементного завода; во-вторых, наличие местного материала — гравия; в-третьих, железнодорожная станция и наличие площадки для развития. Что касается рабочей силы, то проблема эта в те годы решалась просто: бросили клич по всей стране, объявили стройку Всесоюзной ударной комсомольской — и пожалуйста: сотни желающих или просто получивших путевки высадились на пустыре и с энтузиазмом принялись обживать обдуваемые ветрами сибирские места

Вот как об этом вспоминал участник тех событий Александр Елупович Тимофеев:

- Строительство началось на базе железнодорожных войск. Был образован для этой цели строительно-монтажный поезд № 271. Загнали в тупик пассажирский вагон — здесь была контора, отдел кадров. Сюда я и пришел 14 сентября 1956 года. Первым руководителем СМП-271 был Михаил Ильич Ерошенко. Его сменил позже Анатолии Лаврентьевич Игнатюк. Строительномонтажный поезд входил в иркутский трест «Востсибстрой» министерства транспортного строительства. Между прочим, сначала проектировщики завода ориентировали использовать для наполнения железобетонных конструкций не гравий, а дробленый камень. Для этого в находившейся около Татаурова деревне Бурлаково начали строить дробильно-сортировочный цех склады, дробильные комплексы. Позже рядом с Таловкой нашли большие запасы гравия...

Из воспоминаний Л.В. Нагопетян: «Приехали в Таловку в декабре. Стали выходить из вагонов и, конечно, утонули в сугробах... Нас здесь ждали, распределили по вагончикам. С вечера ложились спать — тепло. К утру под тонкими одеялами промерзали до костей. В вагоне холодно, вода в ведре замерзает, хлеб не разрезать - рубили топором. Так началась наша жизнь на новом месте».

■ ЕРЕЗ ГОД ТИХИЙ ПОЛУСТАНОК было не узнать. Выросли две улицы щитовых домов жилой площадью по 325 квадратных метров каждый. Полнились корпуса шести двухэтажных жилых зданий и школы Одновременно были построены и стали работать временные заводские цеха по изготовлению Шлакоблоков, опор контактной сети, арматурный цех. Поднялись в небо колонны будущего главного корпуса завода. Задымились трубы паросиловых установодобслуживающих пропарочные камеры. Установлены были генераторы временных электростанций завода.

Там и сям землю покрыли панцири бетонированных площадок, повсюду видны котлованы и заложенные фундаменты жилых домов и производственных объектов. К местам будущих цехов завода пролегли железнодорожные подъездные пути и укатанные автомашинами грунтовые дороги.

О размахе строительства за первый год говорит тот факт, что из 33 миллионов рублей всей проектной стоимости завода и поселка таловские новоселы освоили 10 миллионов рублей, начав с нуля. И в 1957 году уже не одну партию опор контактной сети отгрузили для электрифицирования участка дороги Иркутск-Черемхово.

К концу 1957 года в Таловке уже были свой клуб со зрительным залом на 150 мест, большая рабочая столовая, магазин и другие объекты. Более 80 рабочих в том же году начали строительство личных домов на свои сбережения и с помощью государственных ссуд. Многие в первый же год справили новоселья.

Но все это давалось нелегко. Многие рабочие, особенно молодые (а их было большинство), прибыли на стройку, не имея никаких профессий и строительных навыков. Приходилось без отрыва от производства осваивать сложные строительные профессии, осваивать механизмы, знакомиться с монтажными работами и одновременно готовиться для работы во временных цехах. Не хватало автомашин, электроэнергии, подъемных

механизмов. Несмотря на то, что стройка была объявлена всесоюзной и прибывало много рабочих, многие уходили, не выдержав напряжения и неустроенности быта: с сентября 1956 по октябрь 1957 со стройки ушло около 500 рабочих.

Тем не менее, московские вершители судеб поставили задачу перед строителями и коллективом строящегося завода — в 1960 году достичь проектной мощности по выпуску железобетонных конструкций.

Еще раз процитируем воспоминания А. Е. Тимофеева: «Объект в Таловке быстро обрастал кадрами, в том числе и из местных жителей. Но первыми строителями завода были военные. Главным инженером СМП-271 был любимец рабочих Реваз Ираклиевич Чигогидзе. До сих пор из числа военных в Таловке живут Курасов, Нагопетян, Зарифуллин и другие. Жили сначала в вагончиках. Первый комсомольский отряд был из Воронежа, числом в 12 человек, все девушки. окончившие курсы мастеров-строителей. Только вот мастерами никто из них так и не работал. В декабре 1957 года в Таловку приехал стройотряд из Грузии — 150 человек. Помню, метель как раз жуткая была, стужа. А они в тапочках, туфельках. Зима была жестокая — они не столько работали, сколько мучились... Но как бы там ни было, в 1957 году уже выпустили первую продукцию. Одновременно обнаружили неподалеку от Таловки запасы гравия, и отпала надобность в дробильносортировочном цехе в Бурлакове. Но экскаваторов не было, и воронежские девчата грузили вручную. И работали, надо сказать, отлично: их даже в шутку стали называть «экскаватор БАБ-12». Директором строящегося завода был назначен Валентин Митрофанович Гжибовский. Он же и возглавил завод по окончании строительства. Официально считается, что завод вступил в строй в 1958 году — с этого времени он стал поставлять продукцию в плановом порядке».

РАЗНОЕ ВРЕМЯ Таловским заводом железобетонных конструкций руководили директоры: В. М. Гжибовский, В. П. Серёдкин, В. Е. Нос,
В П. Нагаев, А. С. Шумилин, А П. Рухленко, И. К.
Дроздов. Первыми рабочими на освоении производства железобетонных конструкций стали
Павел Иванович Белов, Александр Дмитриевич
Трусов, Георгий Семенович Колоколов, Петр Тихонович Суворов, Никита Семенович Колоколов,
Галина Ивановна Новолодская, Анна Ефтеевна
Лопатина и другие.

В семидесятые-восьмидесятые годы завод перекрыл почти вдвое свою проектную мощность. Вторую молодость завод пережил с началом строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Таловка ежегодно выпускала 50-60 тысяч кубометров железобетонных конструкций шестидесяти наименований. Около 40 процентов продукции шло на объекты БАМа, и не только опоры контактной сети.

В 1974 году в Таловке разместились ОРС «Нижнеангарсктрансстрой» и мехколонна № 138, были построены их склады и перевалочная база Таловка стала еще и плацдармом, с которого шли строители на Бурятский участок БАМа. Круглосуточно, днем и ночью, шли через прибайкальские села тяжелые японские и немецкие грузовики на север. В то время бамовцы построили несколько мостов по всей баргузинской трассе, но вот руководство нашего района так и не смогло воспользоваться выгодной ситуацией и «пробить» строительство очень необходимого Прибайкалью моста через Селенгу. А возможность между тем была очень реальной...

На заводе создавались семейные династии: Колоколовых. Крюковых, Ереминых, Тайшихиных, Рябцевых и многих других. Трудовой коллектив рос не только количественно, но и качественно. Возросло мастерство рабочих, повысился уровень работы инженерно-технических работников. О зрелости рабочих специалистов говорит то, что они с целью передачи производственного опыта и оказания помощи в освоении новых мощностей выезжали не только на родственные предприятия Сибири и Дальнего Востока, но и за границу. Так, в 1983 г. Дутова Нина Васильевна, Лямич Тамара Владимировна, Панфилов Александр Николае-

вич и Панфилова Надежда Александровна выезжали на один год на Кубу. А механик по опорам контактной сети Кузнецов Виктор Николаевич с этой же целью был командирован в Бразилию.

На станции Таловка жили и работали на заводе вместе с молодыми ветераны Великой Отечественной войны, показывая пример добросовестности, дисциплины и трудолюбия. Среди них: Колоколов Виктор Георгиевич. Колоколов Георгий Семенович, Колоколов Никита Семенович, Стрельцов Иван, Евдокимов Василий Васильевич, Савинов Вячеслав Григорьевич, Лопатин Анатолий Михайлович, Батуров Владимир Токсуевич, Макаров Илья Яковлевич, Демидов Георгий Степанович, Смирнов Павел Васильевич, Букина Софья Герасимовна, Крюкова Анна Васильевна и другие.

РУДОВУЮ СЛАВУ ПРЕДПРИЯТИЯ создали коллективы цехов, ветераны, а также наиболее отличившиеся в труде кавалеры правительственных наград. Орденами «Октябрьской революции» и Трудового Красного Знамени отмечен вклад в производство Новолодского Ильи Семеновича. Орденом Трудового Красного Знамени награждены: Середкин Василий Петрович, Рябцев Евгений Петрович, Шиханов Михаил Иннокентьевич, Рухленко Александр Петрович, Гжибовский Валентин Митрофанович. Ордена «Знак Почета» удостоены: Ханхашанов Илья Иванович, Петрова Анна Капитоновна, Вершинин Михаил Егорович, Шихапов Иван Георгиевич, Мартынов Александр Семенович, Колоколов Николай Иванович, Новокрещенных Леонид Иннокентьевич. Попов Николай Матвеевич. Орденом Трудовой Славы III степени награждены: Зарубина Евдокия Алексеевна, Макарова Валентина Владимировна, Гусев Виктор Герасимович, Куринных Нелли Алексеевна, Чуркин Алексей Григорьевич. Орденом Дружбы народов отмечен труд: Калашникова Кирилла Михайловича, медалями «За трудовое отличие» и «За трудовую доблесть» награждены: Лопатина Анна Евгеньевна, Смирнов Павел Васильевич, Ерохаева Анна Романовна, Мониев Геннадий Борисович, Сидоров Илья Васильевич, Дутова Нина Васильевна, Печкаускас Николай Миковолич, Галицкая Лидия Степановна, Муравьева Анна Семеновна, Софонова Анна Яковлевна, Старцева Валентина Ивановна, Суворов Юрий Михайлович, Вершинин Виктор Георгиевич, Глебова Галина Михайловна, Налетов Александр Макарович, Темников Алексей Александрович, Сенотрусов Василий Александрович.

19 июня 1981 года Таловский завод ЖБК выпустил юбилейный — миллионный кубометр железобетона. На этом празднике героем дня стала бригада Ильи Ивановича Ханхашанова, которой было доверено право изготовить этот самый юбилейный кубометр. В честь этого события была установлена памятная стела. В те годы в моде были помпезные мероприятия, связанные с разными круглыми датами. Но такое событие действительно стоило того, чтобы войти в историю Таловки. Шутка ли - миллион кубометров железобетонных конструкций вышло из цехов завода за 22 с небольшим года его работы. Эта продукция ушла на сотни строительных объектов по всей Сибири и Дальнему Востоку.

В 1983 году заводу дали план — выпустить 62 тысячи кубометров ЖБК, в том числе 38000 — на БАМ. Наибольший годовой выпуск железобетона составил в Таловке 67000 кубометров, это уже в конце восьмидесятых. А потом пошли годы реорганизаций, перестроек, приватизации — сократилось число заказчиков, утихли восторженные реляции с БАМа, и завод, естественно, сбавил обороты. В 1999 году таловцы изготовили 17000 кубометров железобетонных конструкций, и пока нового размаха строительства и бума, подобного пережитому в 70-80-х годах, не предвидится. Но завод живет, продолжает работать, и может с полным основанием гордиться своей боевой молодостью, которая всколыхнула и влила свежую кровь в полусонные прибайкальские деревушки. Александр КОЗИН.

На снимке из архива: 70 годы прошлого века, загружен очередной вагон-продукции завода ЖБК.