

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
(ОмГУПС (ОМИИТ))
структурное подразделение среднего профессионального образования
«Омский техникум железнодорожного транспорта»
(СП СПО ОТЖТ)

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Омский паровозоремонтный завод
(нач. XX века)

Выполнил: студент гр. ЭТХ-183-1
О.Ю. Китапов
Проверила: преподаватель
М.Б. Перепелица

Цель исследования:

раскрыть основные этапы истории
Омского паровозоремонтного завода
в начале XX века.

В конце XIX столетия через Омск прошла железная дорога. 25 августа 1894 г. омичи встречали первый поезд. Стальной путь связал город с Центральной Россией и Дальним Востоком. Захолустный, чиновничье-военный Омск начал менять свой облик.

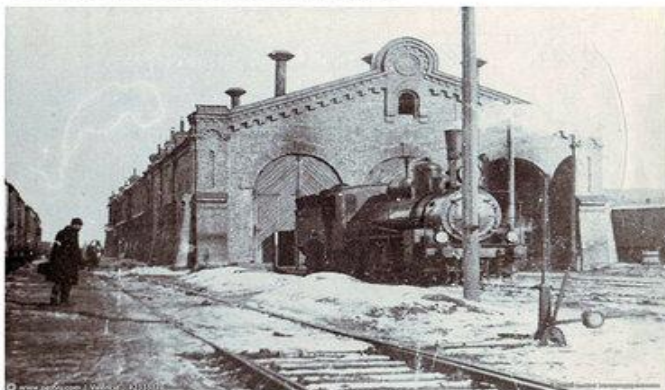


История завода началась в 1897 году, когда в связи с постройкой Транссибирской железнодорожной магистрали в г. Омске были организованы мастерские по ремонту подвижного состава.



Проведение железной дороги и рост промышленности способствовали росту пролетариата. Наиболее многочисленным и передовым отрядом омского пролетариата были железнодорожные рабочие. В 1898 г. в омских железнодорожных мастерских насчитывалось более 2 тысяч рабочих. Значительно выросли и ряды омского городского пролетариата. Если в 1892 г. в городе было рабочих только 162, то к 1914 г. количество их возросло 3 179 человек

Локомотивное депо



Строящиеся главные железнодорожные мастерские



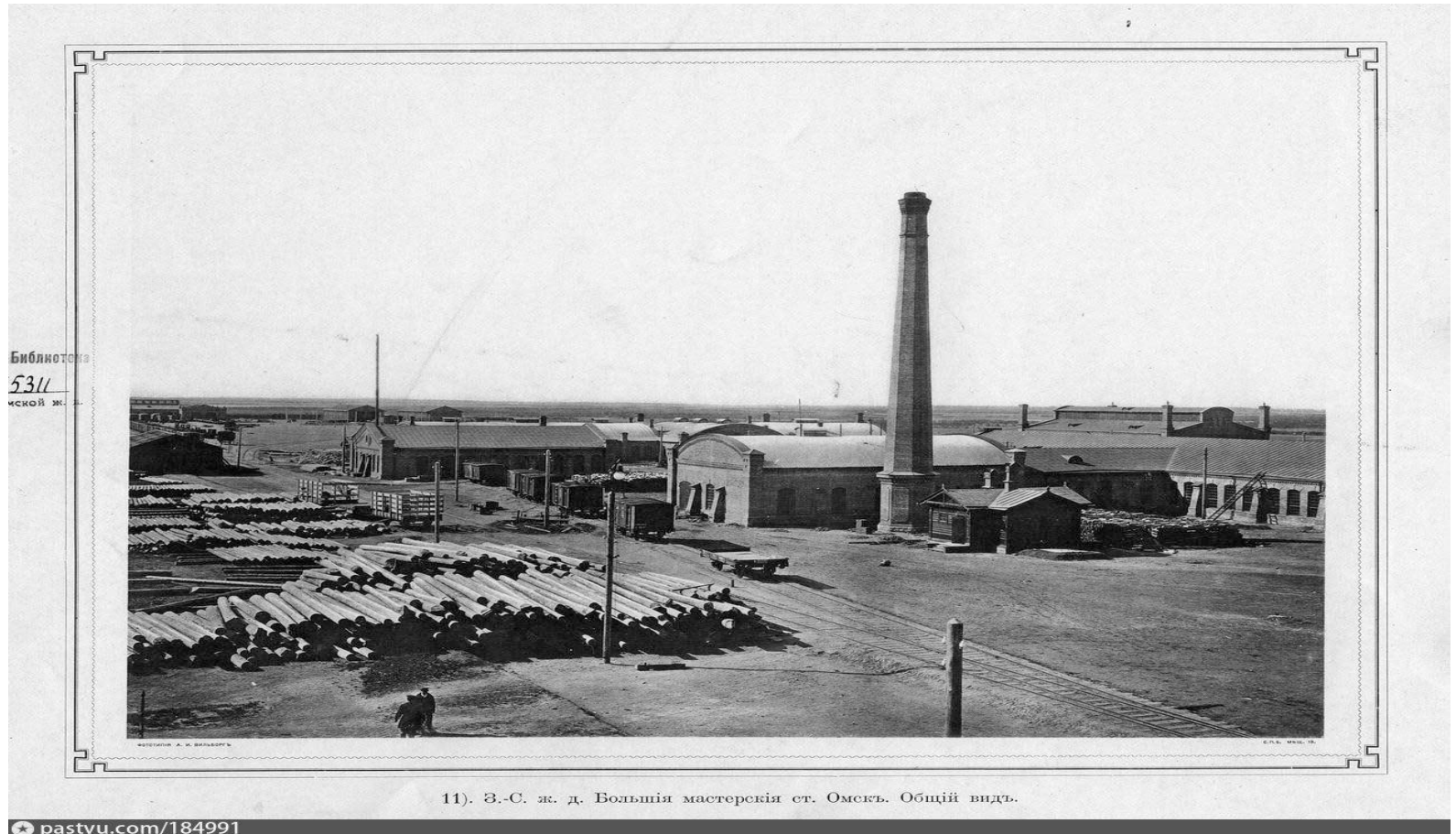
Сборочная паровозов и механическая



Начало рабочего движения в Омске относится к концу XIX столетия, то есть ко времени проведения Сибирской железнодорожной магистрали. Одним из крупных революционных очагов здесь в 900-х годах являлись Главные железнодорожные мастерские при станции Омск. В мрачных кирпичных корпусах мастерских проходили рабочие митинги и собрания. Тут же в 1898 г. была проведена первая в Омске рабочая забастовка. Руководил ею кузнец Григорий Александрович Грозный, приехавший в ссылку в Омск из Перми.



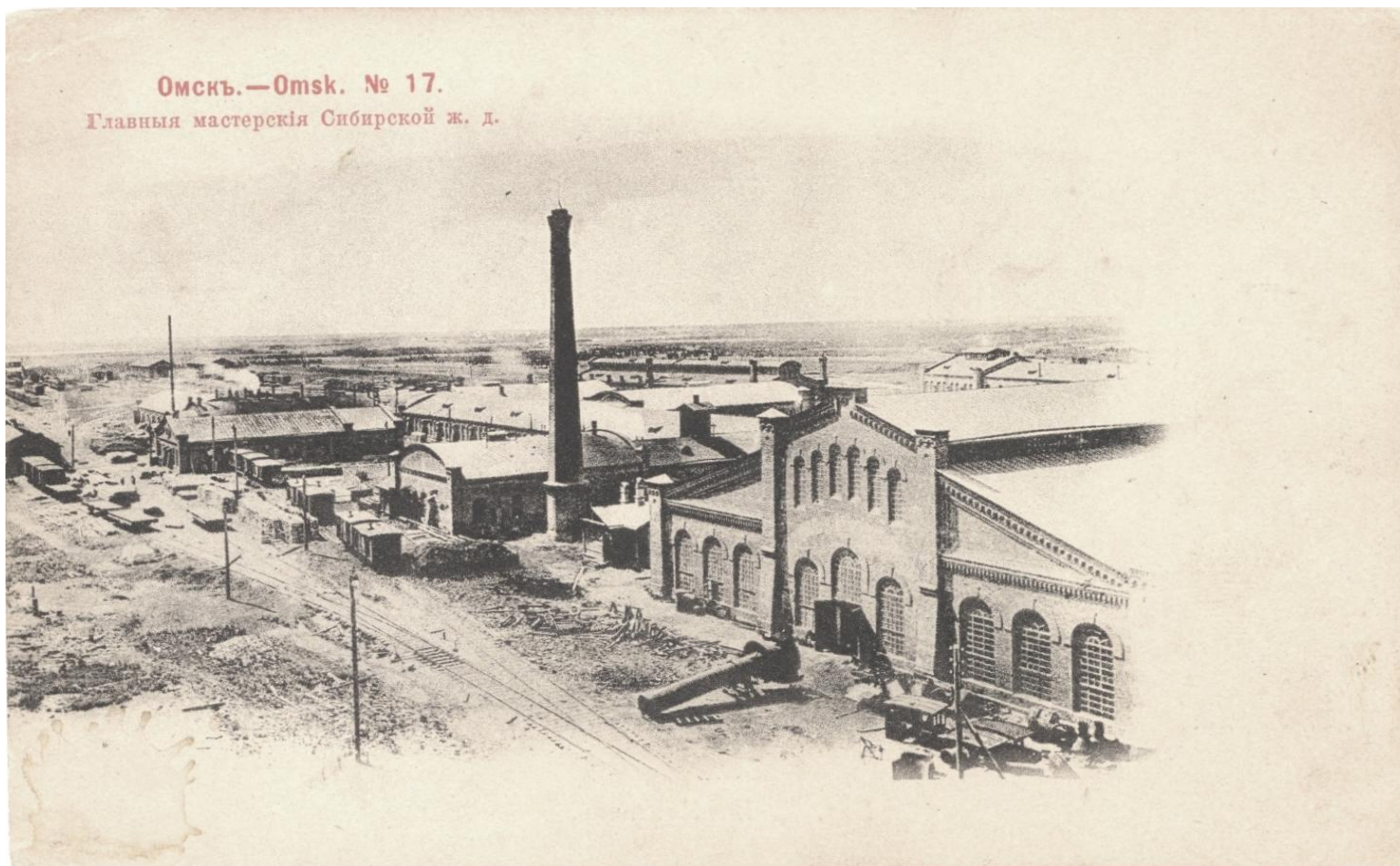
Забастовку начали кузнецы, условия труда которых были особенно тяжелыми. Кузнецов поддержали рабочие токарного и механического цехов. Забастовщики ударили по самому чувствительному месту. Значение кузнечного цеха для железнодорожных мастерских было особенно велико, потому что в это время заканчивалось оборудование ряда других цехов, и в кузнечных поделках нуждалось все производство.



В мастерскую были вызваны жандармы, но ни уговоры, ни угрозы не помогли: рабочие твердо стояли на своих требованиях. Тогда жандармы взяли под арест руководителя забастовки Грозного. Но и это не сломило забастовщиков. Возмущенные рабочие потребовали освобождения своего товарища. Администрация вынуждена была пойти на уступки: удовлетворить часть требований забастовщиков освободить Грозного.



Так закончилась на заре рабочего движения в Омске первая организованная забастовка. Железнодорожным мастерским большое внимание уделял В. В. Куйбышев, вступивший в 1904 г. в состав омской организации РСДРП и вскоре занявший в ней руководящее положение.



В военное время Омский паровозовагоноремонтный завод также стал оборонным и «номерным». Правда, случилось это не сразу. Почти весь 1941 год, вплоть до 16 ноября, он работал в обычном режиме. Были отремонтированы 348 паровозов, 658 пассажирских и 1068 товарных вагонов. Война проявилась лишь в расширении начавшегося еще в 1940 году выпуска осколочных 122-мм снарядов из сталистого чугуна, а также в освоении деталей ракетных снарядов для систем залпового огня «Катюша».



Все изменилось 14 ноября 1941 года, когда ГКО принял решение о переходе Омского ПВРЗ со всеми наличными мощностями и работниками (4597 человек) из Наркомата путей сообщения в Наркомат танковой промышленности. Вместе с ПВРЗ передавался также эвакуированный в Омск Ворошиловградский паровозостроительный завод. 4 декабря 1941 года представители наркоматов И.Н. Терехин и М.И. Шор подписали соответствующий акт по балансу на 1 ноября. Приказом по Наркомтанкопрому заводу был присвоен №173, а М.И. Шор стал его директором



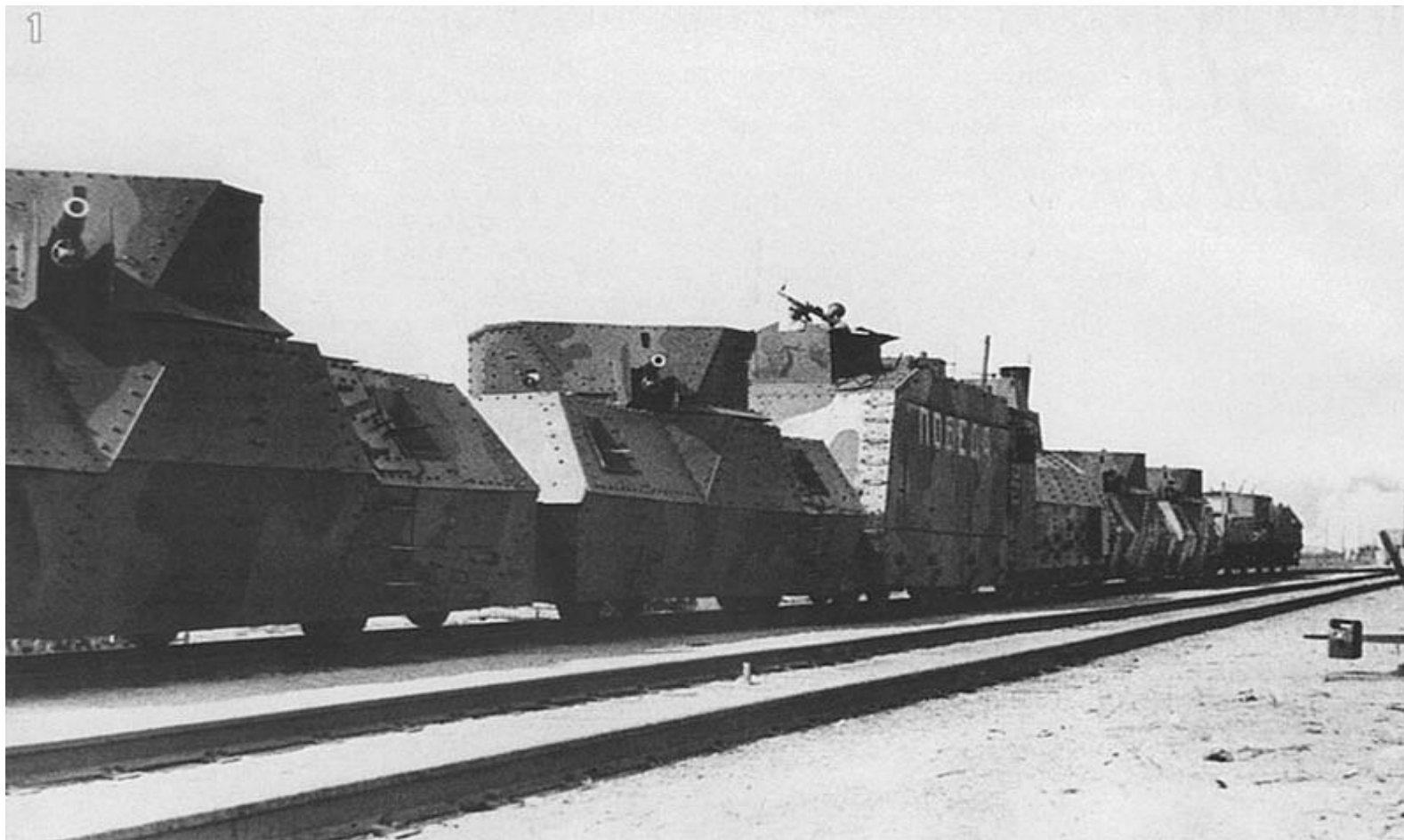
Предприятие должно было уже в первом квартале 1942 года начать выпуск танков Т-50, однако от затеи пришлось быстро отказаться. Никаких заделов узлов и деталей в Омске не было, о возможности получить что-то по кооперации уже говорилось выше.



6 января 1942 года ГКО принял решение №1114 о переводе завода №173 на выпуск танков Т-34 – сначала узлов и запасных частей, а потом и самих машин. 12-15 января в Омске работала комиссия наркомата, подготовившая программу организации танковых цехов в существующих корпусах Омского ПВРЗ. Вновь планировалось строительство лишь сталелитейного цеха и достройка бывшей колесной эстакады.



Пока в Наркомтанкопроме думали над перспективой, завод №173 выполнил работу почти по довоенной специальности: построил два бронепоезда, «Победа» и «За Родину». Оба отправились на Северо-Запад и воевали под Ленинградом и в Карелии.



Дальнейшую судьбу двух предприятий определило решение ГКО от 7 марта 1942 года за №1880 – о переводе завода № 174 из Чкалова в Омск на площадку завода №173 с целью создания комбината по производству средних танков Т- 34 – поначалу при широкой кооперации с действующими производителями «тридцатьчетверки». За объединенным заводом сохранялся прежний ленинградский номер – «174».



Электронные издания (электронные ресурсы)

- 1) Омский завод транспортного машиностроения: сибирская «тридцатьчетверка». – Режим доступа:
<https://rostec.ru/news/omskiy-zavod-transportnogo-mashinostroeniya-t-34-iz-sibiri/>
- 2) Омский завод транспортного машиностроения. – Режим доступа: <http://transmash-omsk.ru/node/28>
- 3) Памятники революционного движения. – Режим доступа:
<http://www.omskcity.ru/proza/publicistika/17-palashenkov-pamyatnie-mesta-omska.html?start=22>
- 4) Фотоматериалы. – Режим доступа: <https://pastvu.com/p/587618>