Александр Косенков

**Ветка**

**Южное направление**

Немудреная вроде бы мысль – у каждой дороги своя история. У лесной тропы, отыскавшей, в конце концов, единственное направление к нужной цели, у проселка, петляющего наудобицу то к дальней кулиге, то к летней заимке, то к соседней деревушке, от которой тоже тянутся тележные колеи по окрестным полям, впритык минуя колки, огибая водную гладь озер, вброд проскакивая малые ручьи и беспомощно сворачивая в сторону от стремительного течения больших рек.

Дороги трактовые, обозные, уже твердо выбирали намеченные цели – большие села, уездные и губернские города. Для их обустройства и содержания требовались немалые труды окрестного населения, которое, не смотря на тяготы «дорожного ярма», всегда прекрасно осознавало его жизненную необходимость.

В Сибири дороги испокон были связаны с самой возможностью зарождения и обустройства жизни. И хотя первые поселенцы добирались сюда в основном по рекам, но каждый новый острог, городище, деревушка тут же врастали в окружающее, незнакомое поначалу пространство десятками троп, проселков, дорог, сеть которых раскидывалась все дальше и дальше, захватывая в свое владение и таежные дебри, и степные просторы, и увалы окрестных гор, и, даже, непроходимые прежде болота и пойменные чащевины. Недаром говорят, что Сибирь покорили не оружием, а дорогами. Были эти дороги, прямо скажем, едва ли не худшими в мире, но, тем не менее, необъятные просторы неведомой прежде земли за крохотные по историческим меркам сроки, оказались неразрывно и кровно связанными с Русью. С немыслимыми для иных народов трудностями, преодолевая тысячекилометровые пространства, нещадные морозы, крупнейшие в мире реки, двигались, сначала в неведомое, а потом к твердо намеченной цели отряды казаков, крестьянские и купеческие обозы, артели старателей, колонны каторжников, телеги переселенцев.  Подвиг освоения Сибири был неимоверно труден. И главным, решающим подспорьем и результатом этого освоения, стали дороги.

Когда-то Чаадаев в своих раздумьях о России посчитал географические условия определяющими в ее истории. Имелось в виду, что на пространстве гигантского и разнообразного континента мы оказались в самом дальнем его углу, в тупике, по его разумению. Освоив Сибирь до Тихого океана, Россия вырвалась из этого тупика, хотя и не сразу осознала это. Второе и окончательное освоение Сибири началось со строительством Транссиба.

Историю каждой железной дороги проследить гораздо легче, чем, скажем, историю того же знаменитого Московского тракта, пробивавшегося через Сибирь чуть ли не три столетия по мере строительства новых городов и освоения новых регионов.  И до сих пор его едва ли можно считать окончательно достроенным. А вот даты зарождения планов строительства Транссиба и каждой его ветки, даты их утверждения, даты начала строительства и их окончания зафиксированы навечно.  Они стали историей.  Причем, историей не только самой магистрали, но и тех мест, через которые она прошла. Потому, что с появлением железной дороги здесь неизбежно начинался новый отсчет времени, начиналась новая, часто совсем не похожая на прежнюю жизнь.  По какой бы ветке ни начали мы свое путешествие,  в какую бы сторону ни двинулись, преодолевая намеченное расстояние, движемся мы не только от станции к станции, от разъезда к разъезду, мы еще движемся  от одной исторической вехи к другой, связывая их в единое неразрывное пространство нашей общей истории, нашей общей жизни.

Официально работы по сооружению железнодорожной ветки от Новониколаевска на Алтай, к Барнаулу и дальше – к Бийску и Семипалатинску начались 1 июня 1913 года. Сейчас это направление кажется единственно возможным и наиболее оптимальным. Но сколько в свое время было споров, сколько предлагалось самых разных вариантов. Ведь вопрос о дороге через Алтай, о ее направлении возник еще в середине XIX века. В 1858 году дорогу предлагали вести в направлении Саратов – Семипалатинск – Минусинск и далее до Амура.  Затем министр путей сообщения К.Н. Посьет предложил новое направление: Омск – Барнаул – Бийск.

В 1887 – 1888 гг. рассматривались варианты Оренбург – Акмолинск – Бийск – Манчжурия – Владивосток и Оренбург – Семипалатинск – Бийск – Кузнецк – Байкал.  В 1907 году в борьбу за новое направление Алтайской железной дороги от Новониколаевска до Барнаула включаются города Новониколаевск, Барнаул, Бийск, Семипалатинск.  Только что вступивший в строй Транссиб не мог в полной мере обеспечить интересы местных промышленников и купечества.  Основная масса Алтайских грузов попадала на железную дорогу либо в короткий навигационный период по Оби, либо зимой маломощным гужевым способом.  Отсутствие постоянной связи с общероссийским рынком тормозило и оборот капитала, и развитие промышленного производства.  Именно это подвигло Новониколаевское и алтайское купечество к особой заинтересованности и активности при обсуждении вопроса о строительстве Алтайской ветки.

На заседаниях городских дум этих городов вопрос о строительстве железной дороги в 1907 – 1911 гг. был, как правило, одним из первостепенных.  По общему признанию важнейшую роль в отстаивании нового проекта, выгодного алтайским городам, сыграли Новониколаевск и его городской голова, предприниматель В.И. Жернаков. С 1908 года Владимир Ипполитович практически руководил своеобразным штабом по защите проекта строительства железной дороги Новониколаевск – Барнаул – Бийск – Семипалатинск.

В своих воспоминаниях старейший изыскатель «Сибгипротранса» Александр Петрович Реутский пишет о встрече с В.И. Жернаковым в военное лихолетье, в трудном 1943 году, когда небольшая группа новосибирцев решила отметить 50-летие своего родного города. На эту встречу пригласили и В.И. Жернакова, который поделился с присутствующими интересными воспоминаниями. А через несколько дней Александр Петрович пришел в гости к В.И. Жернакову.

*«И как было не пойти к этому приветливому человеку, интересному собеседнику, ведь он обещал подарить нам документы по обоснованию Алтайской железной дороги – уникальные материалы, сохранившиеся с начала века.*

*Ясный морозный день высветил небольшую комнату со столом посередине. Пошла беседа, взаимные повествования о прошлом и настоящем. А вот на столе и материалы по «Алтайке» – две типографские брошюры с текстом на лощеной бумаге, одна из них – со схемой варианта трассы выхода с Алтая на Транссибирскую магистраль. Дата записок – 1908 – 1909 гг. В них рассмотрены основные варианты железнодорожного выхода из Алтая… Вокруг этих вариантов и разгорелась полемика в торгово-промышленных кругах Томска и Новониколаевска».*

Стоит еще отметить, что борьба шла не только за направление дороги, но и за способ ее постройки – на государственные средства или на средства частной концессии. Почти четыре года в самых высших инстанциях решалась судьба будущей дороги.  Каждую неделю В.И. Жернаков отсылал телеграммы в Санкт-Петербург, Барнаул, Бийск, Семипалатинск, Томск, не раз сам ездил в столицу для личных переговоров с людьми, от которых зависело решение этого вопроса.

*«Усилиями сторонников новониколаевского варианта и, в первую очередь, Владимира Ипполитовича Жернакова комиссией Министерства путей сообщения был принят и Высочайшим Указом в июне 1912 г. утвержден к строительству этот вариант»,* – пишет в своих воспоминаниях А.П. Реутский.

Годом раньше, в апреле 1911 г. Совет Министров принял решение о передаче строительства Алтайской дороги в руки частных предпринимателей. В мощное монополистическое объединение, финансирующее строительство дороги входили Азовско-Донской коммерческий банк, Русско-азиатский, Учетно-ссудный, Русский торгово-промышленный, Петербургский международный, Русский для внешней торговли, Сибирский торговый, Волжско-Камский, Петербургский частный коммерческий и три французских банка. Все они и стали учредителями Общества Алтайской железной дороги.

Главным инженером дороги был утвержден Г.М. Будагов, блестяще проявивший себя на строительстве Транссиба.

21 октября 1915 г. открылось регулярное движение по линии Алтайской железной дороги.  Сроки невероятные даже для нашего времени. Рельсовый путь длинной в 762 версты стал подлинной артерией, оживившей Алтайский край и южные районы будущей Новосибирской области.

А интересно было бы проехать по этим местам в том первом небольшом составе из нескольких пассажирских вагонов, запряженных нещадно дымившим паровозом, впервые оглушившим своим басовитым гудком окрестные пространства, щедро окрашенные в золотые и пурпурные цвета припозднившейся осени 1915 года. Вот, степенно постукивая на стрелочных переводах, он неторопливо выползает за пределы нулевого километра Алтайки, начинающейся в Новониколаевске, и, оставив в стороне знаменитый мост через Обь, с которого и начинался наш город, выползает на путепровод, от каменных опор которого уходит вдаль прямой, как стрела, главный проспект Новониколаевска. С высоты путепровода город как на ладони. Совсем рядом купола, кресты и белоснежные стены только что оштукатуренного храма во имя Святого Благоверного Великого Князя Александра Невского. Дальше, насколько хватает глаз, холмистое, изрезанное оврагами и речными каньонами пространство, плотно заполненное бесчисленным множеством деревянных построек, среди которых уже довольно обильно вкраплены каменные здания, фабричные трубы, складские здания, строительные площадки, прорези все новых и новых улиц. Город растет не по дням, а по часам. Начавшаяся война на первых парах дала новый толчок его и без того стремительному развитию. Транссиб буквально задыхается от обилия грузов, идущих в сторону далеких фронтов: хлеб, скот, уголь, лес, люди… Вот и новая, только что построенная дорога скоро с трудом будет справляться с нарастающим потоком грузов, хлынувших из Барнаула, Бийска, Змеиногорска, Семипалатинска. Поневоле порадуешься дальновидному прицелу радетелей за силу и славу России, которых оказалось совсем немало в далеких министерских и сенаторских кабинетах, а еще больше здесь – и в старых сибирских городах, и в только что явленных, но уже стремительно набирающих мощь и значение городах и поселках. Первых паровозные гудки разбудили от вековой полудремы, навеянной дальностью расстояний и хроническим бездорожьем, другие же словно вообще возникли ниоткуда, как в сказке разгадав с их помощью свое будущее предназначение и славу.

Нетрудно даже через прошедшие девяносто лет угадать проплывающую за вагонными окнами одного из первых пассажирских поездов, направляющегося от Новониколаевска к югу, строительную захламленность около путевого пространства: штабеля заготовленных шпал и досок, груды отброшенной за откосы земли, срубы складских и будущих станционных строений, пни от недавно срубленных сосен, донельзя разбитые осенней распутицей дороги. Но с любопытством прильнувших к окнам пассажиров немного. Народ в основном едет серьезный, озабоченный предстоящими делами. Не для праздного времяпровождения торопились обзавестись местами на двинувшийся к Алтаю состав. Раньше подобная дорога заняла бы несколько суток на неторопливо ползущем против течения пароходе. А не дай Бог опоздать на пароход да еще в осеннее ненастье – подумать даже страшно! Застрянешь где-нибудь в Бердске или Медведском до первого санного первопутка. Примерно на эту тему завязывается разговор в вагоне второго класса между почтовым чиновником и приказчиком купца Зобкова, недавно перебравшегося со всем своим немалым хозяйством в поселок Свободный, поближе к новой железной дороге.

– Раньше, мил человек, мне в эту пору от складов в Новониколаевске до нашей мельницы неделю, а то и куда больше добираться.  Продрогнешь наскрозь, на пропитание потратишься, для сугреву одной Смирновки сколь изведешь.  Доберешься сам не свой, а там жена не хужей старого жернова скрипит: – Бросай да бросай свою тягомотину, дома, почитай, не видим. А как бросишь? Детишек – шестой уже на подходе. Теперь-то чего лучше: сидишь, не хуже генерала какого в тепле и чистоте. Утром к станции прибудем, а там уже рукой подать.

– Не расслышал, до какой станции следуете? – вежливо интересуется почтовый чиновник.

– До Черепаново. Слыхали такую? Мы сами недавно прослышали. Раньше там мужика Черепанова заимка была. Сам-то он из деревни Бочкари, а там выпас держал, кулигу распахал небольшую. Как дорогу зачали строить, народу в те места понаехало тьма-тмущая. За год, считай, целое селение появилось. Свободным назвали. А сама станция неподалеку.  По тому мужику Черепановской обозвали. Вот на ней и сойду.

– Слух идет у вас в Свободном не хужей чем в самом Новониколаевске все в рост идет, как на дрожжах. Особенно торговля процветает. Интересно, по какой причине такая оказия? – вмешивается в разговор сидящий напротив господин, тоже, похоже, из торгового сословия.

Приказчик слегка наклоняется к спрашивающему и, понизив голос чуть ли не до шепота, сообщает: – А причина очень даже нам известная. Безо всякой власти вот уже третий год проживаем, свободой на полный размах пользуемся. Оттого и назвали так – Свободный.

Разговор заглушает протяжный паровозный гудок. Поезд подходит к станции Алтайская. На перроне нетерпеливо ожидающие его прихода пассажиры – крестьяне из окрестных деревень, мастеровые, нередки чиновничьи сюртуки, скромные дорожные наряды дам, много военных. Не смотря на близость станции, с которой началось путешествие, поезд стоит здесь не менее получаса.

В вагоне первого класса разговоры уже на другие темы.

– Мое глубочайшее убеждение, господа… – громко витийствует дородный, не смотря на сравнительную молодость, купец в отлично пошитом петербургским портным костюме. Судя по почтительно внимающим ему собеседникам, он явно из недавно заявивших себя в этих краях «миллионщиков» – прекрасно образованных, хватких, не по здешнему оборотистых и безжалостных дельцов, все увереннее захватывающих прилегающее к Транссибу торгово-промышленное пространство. – Мое глубочайшее убеждение, – повторяет он, делая заметный акцент на слове «глубочайшее», – что рано все эти социалисты, кадеты, либералы и прочая, простите за грубость, шелупонь, хоронят нашу матушку-Россию. Сознательно, повторяю, сознательно, а не от недомыслия, не желая видеть то, что у всех на виду. Мало сейчас отыщите, а то и вовсе не отыщите стран, которые сравнились бы с ней в динамичности и всесторонности развития. И это по всем направлениям, господа, по всем направлениям. С нами сейчас разве только Америка в силу своей молодости и нахальства способна потягаться. А немца мы в очередной раз расколотим, раз им прошлый урок не впрок пошел. И первой помощницей, житницей, силой и, если хотите, спасительницей России в этой завязавшейся всемирной драке станет наша Сибирь, мы с вами, господа. В наших руках сегодня богатства поистине необъятные. И железные дороги, в том числе и та, по которой мы сейчас передвигаемся, к ним самый прямой путь открывают.

– Это вы, пожалуй, слишком, – цедит сквозь зубы, с самого отъезда старательно налегающий на шустовский коньячок, господин в мундире департамента по народностям Сибири. – Дорог у нас еще кот наплакал, богатства сибирские в основном втуне пребывают, дикость и необразованность повсеместные. Да и немец, судя по последним телеграммам, бока под наши штыки не торопится подставлять. Трезво надо оценивать наши реальные возможности, господин, простите, не знаю вашего имени-звания.

– Насчет трезвости, согласен, – ухмыляется «миллионщик», явно намекая на полуопустошенную бутылку, стоявшую перед его неожиданным оппонентом. – И если вы не доверяете нашим российским статистикам и экономистам, то вот вам данные, которые приводит в своем последнем исследовании известный французский экономический обозреватель Эдмон Тэри…

Говоривший достал из кармана и стал торопливо перелистывать записную книжку.

– Вот… За последние двадцать лет население Сибири выросло в 2,6 раза. Строятся новые города, поселки, дороги… Впрочем, это всем нам и без того хорошо известно.  Нашел… Предварительно хочу вам напомнить элементарную истину: возрастание государственной мощности создается, прежде всего, факторами экономического порядка.  В первую очередь – приростом коренного населения. Затем – увеличением промышленной и сельскохозяйственной продукции. И что еще очень важно – средствами, которые государство может вложить в народное образование и национальную оборону. Теперь послушайте, какие данные приводит в своем нашумевшем исследовании господин Тэри: «Население России с 1902 по 1912 гг. возросло на 22,7%, производство зерна на 22,5%. Рост промышленности за это же десятилетие: каменный уголь – 79,3%, железо и готовая сталь – 51,1%. И вот, что он конкретно пишет: *«Излишне говорить, что ни один из европейских народов не достигал подобных результатов. Русские сами производят свои паровозы, железнодорожное оборудование, военные и торговые суда, все свое вооружение и большое количество хозяйственных предметов, земледельческих орудий, труб и т.д.».*

 Особенно впечатлила его динамика расходов на просвещение, которое за 10 лет составило 216,2%. А вы говорите о дикости. Расходы на оборону выросли за это время почти на 70%. И вот его главный вывод, который настоятельно советую вам принять к сведению.  Зачитываю: *«Если у больших европейских народов дела пойдут, таким образом, между 1912 и 1950 годами, как они шли между 1900 и 1912, то к середине настоящего столетия Россия будет доминировать в Европе, как в политическом, так и в экономическом и в финансовом отношениях».*

 Слушатели возбужденно загудели, делясь впечатлениями от услышанного. Помрачневший пессимист употребил очередную порцию коньяка и недовольно уставился в окно. Поезд отходил от перрона. Медленно проплыло мимо аккуратное одноэтажное здание вокзала станции Алтайская…

Поистине чутко уловил поэт этот миг нашего соприкосновения с историческим прошлым, который рано или поздно случается в жизни каждого из нас, оставляя глубокий след и непростые раздумья:

*«Смешенье яви, снов и ощущений,*

*Пространств смещенье, лет круговорот,*

*И чувство яркого перевоплощенья,*

*Где прошлым* *настоящее живет».*

Без особых внешних изменений сохранился вокзал до наших дней. Основательно отремонтированный, свежевыкрашенный. Только название станции изменилось – сейчас это **Новосибирск-Южный**. А вот пейзаж за окном вагона совершенно неузнаваем. Как, впрочем, и преодоленное пространство от Новосибирска-Главного с двумя уже в последующие годы появившимися остановочными платформами – **Центр** и **Речной вокзал**. На них сейчас останавливаются только электрички и народу на них всегда множество, особенно в дачное время. На остановочной платформе Речной вокзал новосибирское метро стыкуется с пригородными поездами и пассажирам со всех концов города очень удобно делать здесь пересадку. Помимо поездов, идущих по Алтайской ветке, здесь же останавливаются электропоезда идущие на Кузбасс.

Станция Новосибирск-Южный сегодня специализируется по разгрузке вагонов и доставке грузов на предприятия города. Когда-то открытая буквально всем ветрам, с видом на широкую долину Оби, сегодня она отгорожена от реки огромными зданиями промышленных предприятий, а вверх за вокзалом – жилым комплексом Октябрьского района. И вот что еще приходит в голову, когда вплотную соприкасаешься с историей нашего города, оказавшегося в свое время точкой отсчета многих последующих свершений на огромном пространстве, связанном в единое целое Западно-Сибирской магистралью. Сколько еще у нас и в самом городе, и окрест улиц, остановок, поселков и разъездов, названных именами людей, не только никогда не бывавших в этих местах, но порой, по самым крутым историческим меркам, активно враждебных и настоящему, и прошлому России. И ничуть не меньше имен полузабытых или откровенно забытых, но в то же время способных осветить нашу память добрыми и большими делами, сотворенными руками и умом людей их носящих. Взять того же Владимира Ипполитовича Жернакова, стараниям которого обязаны мы во многом появлению этого крайне необходимого городу и краю железнодорожного маршрута к Алтаю, с появившимися вдоль новой линии магистрали Академгородком и новым красавцем-Бердском, промышленными гигантами Искитима и Линева, показательными сельхозпредприятиями Черепановского района.  Память наша не должна быть неразборчивой и неблагодарной. Ее справедливость и объективность – это наш путь к самим себе, наше спасение от нынешней, с каждым днем усиливающейся маргинальности и активно насаждаемого манкуртизма. И может когда-нибудь все же появится на Алтайской ветке станция Жернаково, в память о человеке, предвидевшим ее необходимость и важность для нашего общего будущего.

Миновав разъезд **Иня**, от которого одна ветка дороги идет на юг, а другая на Кузбасс, электропоезд притормаживает у станции **Сибирская**. Справа на юг от нее расположен Новосибирский Электровозный Ремонтный завод (НЭРЗ), где ремонтируются локомотивы с Западно-Сибирской и соседних с нею дорог.

Его появление было продиктовано суровым временем Великой Отечественной войны, когда по приказу НКПС СССР рядом со станцией Сибирская рабочие заложили первый камень в основание паровозоремонтных мастерских. В еще недостроенных корпусах в начале 1942 года начали устанавливать оборудование с эвакуированного в Сибирь Мичуринского паровозоремонтного завода. В июне 1942 года заработал механический цех, в феврале 1943 – кузнечный, в июле 1943 – литейный. Судьба многих промышленных гигантов сегодняшнего Новосибирска именно так и начиналась в те годы – со стройплощадок на загородных пустырях, с цехов, которые начинали выпускать продукцию под открытым небом, с самоотверженного, героического (слова ныне почти забытые) труда сотен и тысяч людей, твердо веривших в будущую Победу. В послевоенные годы на заводе были отремонтированы тысячи паровозов, введены в строй сборочный, комплектовочный, арматурный и колесный цеха, построены ацетиленовая станция, энергоцех, гараж, столовая, заводоуправление. В июне 1965 года здесь был отремонтирован последний паровоз и завод переименовали в электровозоремонтный.  В настоящее время на заводе производится капитальный ремонт электровозов постоянного и переменного тока, изготавливаются запасные части для предприятий РЖД.

С первых километров Алтайской железной дороги видишь и ощущаешь необыкновенную красоту мест, по которым ее когда-то прокладывали. И хотя сейчас мало что осталось от величественного ленточного соснового бора, протянувшегося вдоль Оби, от переполненных птицами и зверьем речных пойм, ныне чуть ли не сплошь застроенных дачными участками и жилыми микрорайонами Матвеевки, поселка ЖБИ, станции Юность, многими местными жителями окружающая природа воспринимается как замечательное место отдыха и жизни.

От **Нижней Ельцовки** начинается известный во всем мире Новосибирский Академгородок.  Здесь лес более или менее сохранился, и, сделав несколько шагов в сторону от железной дороги можно оказаться среди лесных запахов, тишины и покоя, напоминающих навсегда ушедшее время начала прошлого века, когда перестук колес первых поездов глох в непроходимой чаще прибрежной тайги.

И вот они – первые поезда Сибирской магистрали, безмолвно и неподвижно застывшие памятниками своему времени и навечно вписанные в ее историю. Станция **Сеятель**. В августе 2000 года здесь открыли музей железнодорожной техники. Уникальный музей. Его отличие от подобных музеев в нашей стране и в мире, в которых представлена в основном техника одного направления (паровозы или локомотивы), в том, что здесь западно-сибирские железнодорожники собрали образцы и локомотивов, и вагонов пассажирских и грузовых, и путевой техники. Скоро откроется экспозиция приборов и средств сигнализации, связи, электроснабжения, измерительных приборов. Человеку с воображением, который окажется в этом музее под открытым небом, нетрудно перелистать в уме страницы очень непростой и славной истории нашей Магистрали, которая всегда была неразрывно связана с историей страны. Хочется каждому посоветовать обязательно побывать здесь, прикоснуться ладонью к навечно остывшему железу паровозного котла, провести рукой по поручням пассажирских вагонов, немало потрудившихся на своем веку. Сотни, тысячи пассажиров поднимались по этим ступенькам, нетерпеливо ожидали третьего звонка дежурного по станции и, ощутив первый толчок двинувшегося состава, начинали жить в согласии с этим вечным движением, увлекающим их к продолжению жизни. Здесь с вами наглядно и весомо говорит само время, и можете быть уверены, что, покидая территорию музея, вы отыщете в душе те несколько мгновений тишины, которая приходит с раздумьями о том, какое место будет отведено нам в постоянно пополняющемся экспонатами музее нашего прошлого.

На Сеятеле выходит много пассажиров. Одни направляются в музей, большинство – в ближайшие жилые кварталы Академгородка. А некоторые приезжают сюда за помощью и даже спасением. Отсюда рукой подать до знаменитого Института кровообращения им. Мешалкина. Статистика спасенных в нем жизней, особенно жизней детей, давно уже тысячекратно перевесила доводы тех, кто не верил в активно действенную медицину высочайшего уровня вдали от столичных клиник и имен немногих столичных корифеев. Сегодня в институт едут со всех концов страны с твердой уверенностью, что место в здешней операционной  гарантия навсегда отведенной от сердца беды.

Недаром говорят, что часто действительность оказывается намного фантастичнее и необыкновеннее самых смелых прожектов. Кому из тех, кто в начале прошлого века прокладывал железнодорожную колею через сибирскую глухомань могло придти в голову, что через совсем невеликое по историческим меркам время рядом с ее крохотными разъездами поднимутся города науки, разольется рукотворное море, реку перегородит плотина, а стремительные электропоезда будут преодолевать многоверстные расстояния не за сутки, а за часы и даже минуты. Сооружая дорогу, они, конечно, мечтали о будущем, но оказались не в состоянии предвидеть даже самые близкие по времени великие и трагические события.

Кстати, еще и еще раз о значении дорог в нашей нынешней и будущей истории. На выбор места для строительства Академгородка во многом повлияло наличие железнодорожного пути, протянувшегося по правому берегу Оби и исправно затем доставлявшего на огромную строительную площадку самые разнообразные грузы, технику, людей. А потом и ученые не остались в долгу перед железнодорожниками. Их многолетнее творческое содружество помогло внедрить на магистрали множество технических и технологических новшеств, открытий и изобретений, что во многом помогло нашей дороге стать одной из лучших дорог страны.

Электропоезд торопливо отсчитывает километры. Расстояние, прежде покоряемое часами, сейчас вполне укладывается в минуты – от станции к разъезду, от остановочной платформы к следующей станции. Но это только кажется, что прошлое осталось далеко позади, что оно невозвратно и вряд ли будет серьезно востребовано в наше сугубо рациональное и бесцельно торопящееся в неведомое будущее время. Недаром говорится, что осознать настоящее без знания прошлого невозможно. *«Я глубоко убежден, что без изучения того грандиозного исторического опыта, который был накоплен в моей стране и моим народом за советские годы, дальнейшая эволюция, дальнейшая жизнь русского народа и России не может быть успешной. Я считаю, что только на основе этого опыта Россия сможет подняться и снова стать если не великой сверхдержавой планеты, то, по крайней мере, одной из крупнейших держав. И русский народ возродится и займет то место в истории, которое он заслуживает», –* писал выдающийся русский мыслитель Александр Зиновьев.

**Обское море, Береговая, Речкуновка** – все это великолепная зона отдыха нашего мегаполиса. Песчаные пляжи Обского моря, сосновые леса, здравницы, санатории, детские оздоровительные лагеря одни из лучших в Сибири. Они не пустеют даже в зимнее время. В них поправили и поправляют здоровье тысячи отдыхающих со всех концов Сибири.

За остановочной платформой Речкуновка, на противоположном берегу Бердского залива открывается живописная панорама города **Бердска.** А переехав мост через реку Бердь, вы оказываетесь уже в самом Бердске – одном из старейших городов Западной Сибири.

Основанный в начале XVIII века он прошел путь от острога до современного крупного города с развитой промышленностью и культурой. Свое название Бердский острог получил от реки, у устья которой он был построен. Его первыми жителями были казаки, жизнь и быт которых определялись несением «государевых» служб по его охране. Получая очень небольшое жалование, казаки, чтобы выжить, вынуждены были заниматься хлебопашеством, ремеслами, торговлей и промыслами. Позднее в этих местах появились крестьяне-переселенцы. Энергичные, смелые, хозяйственные они быстро приспособились к здешней жизни: строили жилье, распахивали целину, заводили скот.

По мере того, как русские осваивали Западную Сибирь и продвигались все дальше на юг, значение острога как защитного и опорного пункта падало. Постепенно он терял свой прежний грозный вид и вскоре стал называться Бердской слободой, позднее – селом Бердское.

С появлением на Алтае Колывано-Воскресенских заводов через Бердск прошел Барнаульский тракт, связавший заводы с Московским трактом, по которому шло основное сообщение с Европейской Россией.  В книге известного путешественника В.П. Семенова Тян-Шанского «Для русских людей» дано подробное описание пути по Оби от Кривощеково до Барнаула и далее *«вверх по течению реки Берди, где идут живописные места, причем живописность их увеличивается по мере приближения к Салаирскому кряжу, из которого Бердь вытекает».* О Бердске конца XIX века он пишет: *«Первая от Кривощеково пристань Бердская представляет собой старинный острог, основанный еще в начале XVIII века для отражения нападения кочевников, а теперь – большое торговое село, имеющее свыше 2500 жителей. Расположено оно на правом берегу Оби, около которого тянется сосновый бор. Здесь помещается почтово-телеграфная станция, церковь, училище, кумысно-лечебное заведение. Оборот 20 торговых заведений села достигает 450 тысяч рублей. Главные виды торговли: спиртные напитки, мануфактурные товары, хлеб и сельскохозяйственные орудия. Развит кузнечный промысел».*

К началу ХХ века Бердск становится крупным центром переработки зерна из верхнего бассейна Оби. Мельница купца В.А. Горохова, например, считалась одним из лучших и крупнейших предприятий Томской губернии. Она могла перерабатывать 90 тонн зерна в день, а ее оборудование ничем не уступало современным европейским мельницам, выдавая муку нескольких сортов. Мука фасовалась в специальные маркированные мешки, продавалась в других городах Сибири, экспортировалась в Европейскую Россию и за границу. Баржи Горохова спускались вниз по Оби и выходили на Северный морской путь, где встречались с судами английских купцов, которым и продавались большие партии муки. В 1909 году продукция Гороховской мельницы получила золотую медаль на Всемирной выставке в Париже.

Фамилия Гороховых еще одна из несправедливо забытых в послереволюционное время. А ведь она была очень уважаема большинством жителей Бердска. В.А. Горохов был образованным, благочестивым, глубоко верующим человеком. О его бескорыстной помощи людям в те времена ходили буквально легенды. На свои средства он содержал ремесленное училище и школу при мельнице, делал пожертвования в пользу библиотеки и церкви, построил каменную часовню, основал оздоровительный лагерь, в котором на его деньги проживали, обучались и поправляли здоровье дети со всей губернии. Дело своего отца продолжил старший сын Сергей. По его инициативе и на его средства была построена от мельницы подвесная электрическая дорога. В ту же строку еще один интересный факт. В 1906 году село Бердское освещалось электричеством, а сам Сергей Горохов разъезжал по улицам села на автомобиле «Форд». Как говорится, технический прогресс в далеком сибирском селе был налицо, опережая по времени своего проникновения многие губернские города России того времени.

Строительство Сибирской железной дороги еще больше оживило жизнь Бердска. Подготовка к ее сооружению резко увеличила приток переселенцев.  Тысячи семей и одиночек потянулись на Транссибирскую магистраль.  Численность населения Бердска резко возросла. В сентябре 1895 года газета «Томский справочный листок» сообщала: *«Благодаря переселенческой волне, население Бердска в последние 10 лет удвоилось, так что в нем, по официальным данным, считается 2500 жителей».* А еще через 10 лет та же газета отметила новый прирост населения: *«…жителей обоего пола до 5 тысяч. Занятие их – земледелие, извоз, торговля…».*

В 1913 году в 9 верстах от Бердска пролегла колея железной дороги на Алтай. Подрядчик по строительству этого участка дороги Мазорин заложил фундамент здания железнодорожного вокзала – нынешней станции **Бердск**. Старинное сибирское село вступило в новый этап своей жизни. В 1929 году его переводят в разряд городских поселков, который до 1933 года остается районным центром. С февраля 1933 года районным центром назначают Искитим, и Бердск снова стал именоваться рабочим поселком.

Трудно предсказать, как сложилась бы судьба небольшого поселка, вырос ли бы он за короткое время в современный город с развитой промышленностью, не пройди через него в начале прошлого века Алтайская железная дорога. Только благодаря этой дороге сюда в годы войны были эвакуированы из Харькова и Бердянска крупные заводы, в короткое время восстановленные и начавшие работать на Победу. За годы войны промышленность Бердска увеличила выпуск продукции в 3,6 раза.

Вскоре после войны 31 августа 1951 года Совет Министров СССР утвердил проектное задание на строительство Новосибирской гидроэлектростанции. Это решение раз и навсегда перечеркнуло судьбу более 300 деревень и десятков тысяч лесных и пахотных гектаров, оказавшихся в зоне затопления. В этой же зоне оказалась и прежняя территория Бердска. Город, по сути, пришлось строить заново вокруг старого района у железнодорожной станции. И это дало толчок его новому интенсивному развитию.

Пик развития города пришелся на 80-е годы, когда на полную мощность работали гигант радиопромышленности Бердский радиозавод (впоследствии «Вега»), одно из крупнейших предприятий российского военно-промышленного комплекса – Бердский электромеханический завод (БЭМЗ), завод биологических препаратов и экспериментальный завод СО АН СССР.

Кризис российской экономики в начале 1990-х годов подкосил градообразующие предприятия Бердска. Объемы производства резко упали, многие заводы оказались на грани банкротства. И лишь в последние годы наметилось заметное оживление промышленности. Так, на площадках «Веги» сегодня создано около 230 предприятий малого и среднего бизнеса. Здесь производят отделочные материалы, стеновые панели, электроустановочные изделия, продукты питания, разливают напитки и шьют обувь. Стабильно работает ОАО «БЭМЗ» – одно из ведущих предприятий России, специализирующееся на производстве изделий точной механики, электроники, электромеханики. В связи с сокращением оборонного заказа завод собственными силами конверсировал производство.  Сейчас БЭМЗ выпускает микроколоночные жидкостные хромотографы, электроприводы различной модификации, запорную арматуру для нефтяной и газовой промышленности, медицинскую технику, хозяйственные изделия.  Здесь реализуются технологии, которые рождаются в Академгородке.  Например, освоен выпуск электромагнитных усилителей рулевых колонок, малодозных рентгенографических установок «Сибирь».

На Бердском заводе биопрепаратов после длительного простоя успешно реализуется план оздоровления предприятия.

Среди строительных организаций города бесспорный лидер – ЗАО «Бердский строительный трест». Уже 46 лет трест возводит объекты в Бердске, Новосибирске и в северных районах страны.

За последние годы в городе созданы и работают еще десятки предприятий различного профиля. Город меняется на глазах. Сюда пришел газ, что позволило сделать более стабильным теплоснабжение жилых домов, улучшило экологическую обстановку.

Одна из сегодняшних достопримечательностей города – великолепный Храм Преображения Господня. А на берегу Бердского залива, в сосновом бору вырос современный жилой комплекс «Изумрудный».

Немаловажным для жизни и дальнейшего развития города стало то обстоятельство, что благодаря близости Обского моря, отдаленности от промышленных районов Новосибирска, быстрому и разностороннему транспортному доступу он стал удобным и комфортабельным местом отдыха. Сегодня в окрестностях Бердска расположено более 20 санаториев, домов отдыха, профилакториев, около 20 детских оздоровительных центров. Их востребованность и популярность растет год от года.

За Бердском заканчивается сосновый бор, и железная дорога вырывается на простор лесостепи. Обширные поля перемежаются живописными березовыми колками, горизонт распахивается в бесконечную даль. Короткие остановки на о.п. **Морозово**, станции **Сельская**, о.п. **52 км**. С остановки **Совхоз Бердский** начинается г. **Искитим**.

В бассейне Верхней Оби название Искитим встречается довольно часто. Есть Искитим – левый приток Томи и речка Искитим – приток Ини. В долине Берди стояла раньше старинная русская деревня Искитим, которую впоследствии стали называть Старым Искитимом. В документе, датированном 1811 годом, в Кайлинской волости на Ине упомянута деревня Поперешный Искитим. Такое обилие Искитимов не случайность. Ученые установили, что эти населенные пункты через названия речек или непосредственно связаны с этнонимом *аскиштим* – самоназванием одного из алтайских племен – телеутов. В русском произношении «аскиштим» превратился в Искитим.

Раньше в бассейне Нижней Берди находились старинные русские поселения Койново, Вылково, Черноречка, Шипуново. Все они вошли впоследствии в город Искитим, расположенный в огромной котловине, окруженной отрогами Салаирского кряжа. Основным занятием населения старожильческих сел было земледелие. Подсобными отраслями служили охота, рыбная ловля, пчеловодство, домашние ремесла. Алтайский тракт, проложенный через Койново, Черноречку и Вылково, довольно быстро разрушил натуральные хозяйства местных жителей. Население деревень и сел Алтайского тракта стало быстро пополняться переселенцами из центральных областей России. Сюда их привлекало наличие относительно свободных целинных земель и богатых промысловых угодий. Особенно поток переселенцев возрос в первом десятилетии ХХ века, в период столыпинских реформ и с началом строительства Алтайской железной дороги. К Берди проложили железнодорожную ветку, по которой на стройку доставляли балласт. Затем неподалеку от сел построили разъезд № 5. Строящаяся железная дорога обеспечила крестьян из этих сел и переселенцев-новоселов работой. Так как разъезд был создан в основном крестьянами из маленькой деревушки Искитим, то его так и назвали Искитимом.

Рождение сегодняшнего Искитима напрямую связано с индустриализацией Сибири, с разработкой базы природных нерудных полезных ископаемых и развитием на ее основе промышленности строительных материалов. Рабочий поселок Искитим возник на карте страны в 1933 году. В 1935 г. он стал административным центром Искитимского района. Через три года получил статус города районного подчинения, а в 1951 году был преобразован в город областного подчинения.

Строительство Чернореченского цементного завода, начатое в 1929 году, способствовало созданию в Искитиме крупного центра строительной индустрии. Производство было ориентировано на использование местных запасов известняка и глинистого сланца. Первую очередь завода пустили 24 сентября 1934 года. Искитим рос сам и снабжал другие новостройки области ценными строительными материалами. Искитимская продукция шла во все районы Сибири, Казахстан, Среднюю Азию и на Крайний Север. «Искитимский цемент» – звучало как признание высшего качества. Когда активно осваивались нефтяные месторождения Западной Сибири, нефтяники предпочитали брать тампонажный цемент именно искитимского производства. Высокую оценку он получил и в Европе. В мае 2002 года в Париже Искитимский цемент был удостоен золотого приза «За качество», учрежденного Международным клубом лидеров торговли. Затяжной спад в экономике в 90-е годы сразу же отразился на строительстве, а это самым непосредственным образом отразилось на заказах на цемент. Восстановление позитивной динамики промышленного производства началось только в последние годы.

Главной отраслью промышленного производства в городе по-прежнему остается производство строительных материалов. Основное предприятие города – ОАО «Искитимский цементный завод», и сегодня один из крупнейших в стране производителей цемента.

Как и раньше востребована продукция Чернореченского завода асбоцементных изделий (ныне ОАО «Искитимский щиферный завод»). Крупнейшее предприятие по выпуску стройматериалов ОАО «Искитиммраморгранит» специализируется на производстве щебня, отделочных материалов из известняка, мрамора и гранита. В Новосибирске его материалами облицованы гостиница «Сибирь», театр «Глобус», вокзал Новосибирск-Главный, метрополитен. С полной нагрузкой работает ЗАО «Искитимский известняковый карьер».

Значительный удельный вес в промышленном производстве города занимают сегодня предприятия пищевой индустрии – мясокомбинат, молокозавод, хлебокомбинат, мясоконсервный комбинат. Наряду с крупными и средними предприятиями в городе функционируют 210 предприятий мелкого бизнеса. Они выпускают мебель, швейные изделия, изделия из древесины, европоддоны, театральные и офисные кресла, электробытовые приборы, сварочные полуавтоматы, занимаются переработкой сельскохозяйственной продукции, торговлей, бытовым обслуживанием.

Искитим молод. В нем нет памятников архитектуры, почти не сохранились дореволюционные постройки. Но вся его история наглядный пример стремительного роста города, жизнь которому дала железная дорога.

Говорят, когда первые акционеры Алтайской железной дороги подсчитывали свои предстоящие расходы и будущие дивиденды, то кто-то из них в ответ на возражения оппонентов проекта, предсказывающих, что только на перевозках алтайского хлеба и леса, основного предполагавшегося для дороги груза, трудно ожидать больших барышей, бросил фразу, которую тогда дружно подхватила вся сибирская пресса: *«Каждая пядь земли, по которой пройдет будущая дорога, чем-нибудь да богата. Мы даже не предполагаем еще, какие сокровища таит в себе щедрая сибирская земля, ценность которой будет многократно возрастать с годами. Дорога не только себя окупит в самое короткое время, но задаст мощнейший толчок будущему развитию края, как это уже произошло с теми местами, по которым прошел Транссиб».*

Как в воду глядел предприимчивый промышленник. Только вот не учитывал нашей российской щедрости и безалаберности. Да и будущие революционные потрясения не взял в расчет. Богатства действительно оказались несметными. Многие мы уже довели, как говорится, до ручки, многими во всю пользуемся, многие еще дожидаются своего часа. Взять хотя бы самые простые, которые буквально под ногами и вокруг – земля, вода, воздух. До сих пор цены им не знаем. А во многих странах это щедро разбазариваемое нами, в лучшем случае, не весьма рачительно используемое богатство, сейчас уже чуть ли не стратегическим сырьем почитается, сберегается впрок, как величайшее национальное достояние. То же и с дарами недр. Добычу Горловского антрацита, считающегося одним из лучших в мире, сколько уже лет так толком и не наладим. Искитимский мрамор отличного качества и расцветок, можно считать, угробили. Если сойдете на остановочной платформе Мраморная и пообщаетесь с кем-нибудь из старожилов, вам не преминут рассказать историю здешних мраморных разработок. Именно отсюда брали мрамор для облицовки Новосибирского метро. Поставлялся он и на экспорт – не так уж много в мире месторождений такого объема и качества. И вот совсем в недавние времена решили здесь начать разработку нового месторождения угля, залегавшего поблизости от мраморного карьера.  Выделили землю под строительство разреза и по условиям разработки надо было отвести русло небольшой речушки.  Нужной техники на тот момент не оказалось, плановые сроки поджимали, и тогда кто-то из тогдашних руководителей в чиновничье-хозяйственном рвении приказал произвести вскрышу направленным взрывом. Заложили заряд эквивалентный 10 килотоннам, а после взрыва обнаружилось, что результат нулевой. Только вот мрамор в соседнем разрезе потрескался, после чего стал пригодным разве лишь для переработки на щебень. Показательно, что за несколько лет до этого подобная история, шум о которой несколько лет не затихал по всей стране (статьи в «Правде», постановление ЦК, даже пьеса и фильм на эту тему долго не сходили со сцены и экрана), произошла в Красноярском крае при строительстве дороги к будущей Саяно-Шушенской ГЭС.

Трудно и очень нехотя учимся мы на своих ошибках. Хотя, порой, и каемся в содеянном, пытаемся отмолить прежние грехи, забывая, что искреннее покаяние внушает надежду на будущее. Как сказал один из наших известных сибирских писателей: *«Не надо бояться соли на собственных ранах.  Забудешь о прошлой боли – набьешь новые синяки».*

В 30-х годах название Искитима с ужасом произносили даже в лагерях Магадана и Колымы. Отправить заключенного в Искитим означало послать его на верную гибель. Здешний ОЛП-4 Сиблага был, по сути, лагерем уничтожения. Заключенные работали в известковых карьерах, где ядовитая пыль быстро разъедала ткань легких. Тем, кто уже не мог выходить на работу, паек не полагался.  *«В лагере было женское отделение на 3000 человек,* – вспоминает бывший агроном подсобного лагерного хозяйства В.М. Бутченко. – *Среди них, я слышал, многие были женами «врагов народа». Помню, как на утреннем разводе женщины с плачем умоляли меня именно их взять на работу в поле. Но многим и этот, считавшийся легким труд, был уже не по силам. Ежедневно трое-четверо человек из огородной бригады умирали во время работы».*

Умерших отвозили в окрестные овраги. Трудно сейчас сосчитать, сколько и каких людей измолола в «лагерную пыль» каторга в Ложках. Прежде почти безвестная станция Ложок теперь известна очень многим. Именно здесь, на окраине небольшого поселка, как духовный памятник всем безвинно пострадавшим забил целебный источник – Святой Ключ. Уже не один десяток лет православные паломники едут сюда, чтобы помолиться святым новомученникам и получить исцеление от своих душевных и телесных недугов. Популярность источника объясняется его живительной силой. По легенде, именно на этом месте в 1937 году расстреляли несколько священнослужителей, которые были заключенными Сиблага. Ходят слухи, что приговоренных закапывали еще живыми. Позже здесь открылся родник. С тех пор сюда едут молодожены, чтобы освятить свой союз водой из святого ключа, идут больные с надеждой на исцеление. Молва о чудесной воде из Святого Ключа разнеслась уже далеко за пределы нашей области. Даже из Америки и других зарубежных стран не раз приезжали поклониться этому святому месту.

Сам поселок Ложок тоже преобразился за последние годы. Кирпичные многоэтажки вытеснили бывшие бараки.  Построен прекрасный Дворец культуры. Старые карьеры затоплены. Но рядом с ними все еще сохранились развалины бараков из дикого камня, валяются мотки колючей проволоки, напоминая о времени, которое так хочется забыть и которое забывать все-таки нельзя.

Станция **Евсино** когда-то имела третий класс и считалась довольно значимой для движения на Алтайке – так называли в народе Алтайскую железную дорогу.

*«В то время мы 180 – 200 вагонов грузили за сутки,* – вспоминает прежний начальник станции Владимир Александрович Слободской. – *Коллектив был 64 человека. Происходили перемены, станция развивалась. Помню, когда я только принял станцию, связь еще осуществлялась через телеграф. Потом ввели жезловую систему. Позже была полуавтоматическая блокировка, на смену которой пришла автоматическая. Светофоры появились. А потом была диспетчерская централизация. Тогда один диспетчер управлял несколькими станциями, стрелочными переводами, открывал сигналы… Потом сократили дежурных по станции, а нам в квартирах установили селекторы. Эта система была очень неудобной, и скоро по нашим просьбам снова ввели должности дежурных по станции».*

Оказывается, можно и на примере всего одной небольшой станции наглядно проследить путь перемен, происходивших на Западно-Сибирской железной дороге за последние десятилетия. *«Сегодня внедряются новые современные технологии, –* продолжает Владимир Александрович. – *Управление осуществляют с помощью компьютеров.  Время не стоит на месте, дорога развивается. Вот только станция Евсино, которая в мое время имела третий класс, теперь стала станцией пятого класса. Грузовой работы нет совсем, а весь коллектив – четыре человека. Так что с ностальгией вспоминаю наши времена».*

Само Евсино постепенно выкарабкивается из разрухи экономического кризиса 90-х. Набирает силу некогда знаменитая Евсинская птицефабрика, ныне государственное унитарное предприятие птицефабрика «Евсинская», специализирующаяся на производстве яиц. Собственного комбикормового производства у птицеводов никогда не было, а покупать корм у «свободных собственников» оказалось не по карману. И тогда в 2002 году коллектив фабрики выкупил 5 тыс. гектаров земли, которую в тот же год засеяли и собрали урожай. И сами оказались с кормами, и людям работа, и фабрике солидный доход. Дела с тех пор пошли на лад.

Еще в 1984 году начали строительство Евсинского мельничного комбината. В связи с известными всем событиями, строительство было заморожено, многое из сделанного разрушено. Строительство возобновилось лишь в 2000 году. По распоряжению губернатора сюда были направлены огромные трудовые и денежные ресурсы. И вот итог: сегодня ООО «Евсинский мельничный комбинат» – огромная, в 7 этажей мельница и десятиэтажный элеватор. Комбинат, оснащенный самым современным оборудованием, перерабатывает в сутки почти 400 тонн зерна и обеспечивает мукой высшего, первого и второго сортов хлебопекарные предприятия по всей стране. Как тут не вспомнить о традициях Гороховского мукомольного производства.

Отъехав километра четыре к юго-востоку от станции Евсино, вы увидите в степи высокие трубы крупнейшего в стране электродного завода. Лесополосой в несколько сотен метров от промышленного комплекса отделен город, который во время строительства назвали рабочим поселком **Линево**. Название «Линево» сохранилось от старой железнодорожной станции.

В конце 60-х годов прошлого века строители распланировали площадку под будущий город и заложили фундаменты 16 двухэтажных шестнадцатиквартирных домов. Жилье возводилось быстрыми темпами, формировался общественный центр поселка с предприятиями бытового обслуживания, сдали школу и детский сад. Очень скоро поселок Линево занял уверенное место на карте области. А рядом поднялись корпуса НовЭЗа – ныне одного из ведущих производителей углеграфитовой продукции в мире. Эта продукция используется для производства алюминия, выплавки стали, в химической промышленности, в металлургии чистых металлов, машиностроении и энергетике. Она поставляется не только на рынки России и СНГ, но и в Германию, Италию, Австрию, Францию, Испанию, Норвегию, Польшу, Чехию, США, Канаду, Индонезию.

При начавшейся в 90-х годах приватизации и последовавших за этим переделах собственности завод оказался слишком лакомым куском для новоявленных хозяев жизни. За него разгорелась острая, в том числе и политическая борьба. Путем различных преобразований и комбинаций предприятие оказалось в частной собственности, настоящие же собственники завода – его трудовой коллектив, оказались ни с чем. Начался многолетний затяжной конфликт, самым неблагоприятным образом сказавшийся на работе НовЭЗа. Не вникая в сложные перипетии этого конфликта, стоит лишь только отметить тот факт, что две финансовые группировки «СУАЛ» и «Энергопром – менеджмент» в конце концов, наши общий язык, выработали единую стратегию в отношении развития завода и публично заявили о своем партнерстве. Это означало, что крупнейшее предприятие Новосибирской области берет на себя всю ответственность за положение дел в рабочем поселке Линево, что, возможно,  открывает его жителям перспективы внушающие некоторые надежды.

Стоит еще упомянуть и о том, что кроме НовЭЗа в Линево сейчас прочно становится на ноги ЗАО «Сибантрацит», показывая в последние годы стабильный рост производства. Уверенно чувствует себя Линевский комбинат хлебопродуктов. Так, некогда почти безвестная маленькая станция Линево стала отправной точкой больших преобразований в крае, где раньше на сотни километров окрест были лишь степи, да редкие распаханные поля вокруг небольших редких деревенек.

Станция **Посевная** последняя перед конечной остановкой в Новосибирской области – районным центром Черепаново. В Посевной расположено одно из крупных и старейших предприятий Черепановского района – Посевнинский машиностроительный завод. Главным изделием завода сегодня стали пожарные машины, которые предприятие изготавливает по заказу МЧС и «оборонки». Машины эти обладают повышенной надежностью работы в условиях сибирских морозов и больше нигде в России не выпускаются. В ближайших планах предприятия – производство модернизированного вида машины на базе шасси «КамАЗа», а также сборка пикапов на основе модели «УАЗа».

В последние годы активно реконструирует свои производственные линии Посевнинская птицефабрика. А вот некогда знаменитая Посевнинская селекционная станция сейчас еле сводит концы с концами, как и все наше российское сельское хозяйство. Причины такого положения дел ясны сейчас чуть ли не каждому, но надежд на скорые перемены пока не предвидится. Хотя еще в позапрошлом веке сельскому хозяйству здешних мест предсказывали уверенное и счастливое развитие. И до конца века прошлого надежды эти, с пробуксовками, правда, на разных исторических этапах, все-таки сбывались. Местность, которая входит теперь в состав Черепановского района была покрыта тогда лесами, чередующимися со степью. По мере того, как поселенцы из России осваивали эти места, леса отступали. Все больше становилось пахотных земель, появились дороги. Географическое положение района было наредкость удачным. Через его территорию пролегли пути, связывавшие Томск с Алтаем, Кузбасс с Московским трактом.  Первые поселения здесь были основаны еще в начале XVII века, а к началу ХХ века купеческий волостной центр село Медведское приобрело общесибирское значение – через него бесконечным потоком шли обозы из Колывани в Семиречье, Монголию и Китай. Получается, что появление железной дороги в этих местах было предопределено самой жизнью.

Строительство Алтайской железной дороги резко изменило прежнюю карту района. Исчезли многие селения, захирели, заросли травой прежние оживленные дороги. Но по пути строительства возникали новые поселки, путевые станции. Рядом с одной из таких станций – Черепаново – вырос поселок Свободный, который позже составил со станцией единое целое и взял ее название. Поселок развивался с удивительной быстротой. За четыре года его население выросло с нескольких сотен до двенадцати тысяч человек. Подобных примеров на дороге больше не было, разве что только Новониколаевск. Причина подобного феномена таилась уже в самом названии поселка. Здесь, в отсутствии каких бы то ни было органов местной власти, вплоть до 1917 года, процветала свободная торговля, и, как следствие, как грибы вырастали промышленные и ремесленные предприятия.

В октябре 1917 г. новониколаевская газета «Свободная Сибирь» писала о Свободном, как о неком феномене, резко выделявшемся на фоне остальных городов и поселков Сибири: *«Три года тому назад пустынное поле заселилось и разрослось в большой поселок. Открылась торговля, появились большие базары, – со 120 окрестных деревень едут сюда продавать и покупать. Стеснений в торговле почти нет, и поселок быстро растет, как сказочный городок. Повсюду наблюдается умирание торговли, всюду ликвидируются и закрываются торговые помещения, а здесь свободная торговля растет и растет. Цены на продукты питания много дешевле, но еще удивительнее, что там и продукты фабрик тоже дешевле и достать их легче. В городе нужно стоять в затылок и ждать очереди, а там при желании купите и обувь, и мануфактуру. Вот что значит свобода торговли».*

К началу Гражданской войны в Свободном действовало уже пять кожевенных и пять мыловаренных заводов, два крахмальных завода, артель, выпускавшая сани, телеги, дуги и другие изделия для крестьян, две шорные мастерские, десяток пошивочных мастерских и целый ряд заведений по производству веревок и выделке овчин. Наглядный и весьма убедительный пример свободной экономической зоны, намного опередивший свое время.

К сожалению, за экономическим дореволюционным бумом последовали бурные политические перемены. Сначала царил межвластный хаос, затем началась партизанская война с колчаковцами, сменившаяся не менее ожесточенным партизанским сопротивлением продразверсткам советской власти.

Вначале 30-х годов со сменой всего прежнего социального уклада – следствия сплошной коллективизации, Черепановский район становится главной экспериментальной площадкой края по созданию крупных агрохозяйств. К середине 60-х годов район окончательно складывается как территория с развитым многопрофильным агропромышленным хозяйством. Это было время его расцвета. За эти годы здесь было построено столько, сколько не строилось за все предшествующие годы. Его нередко приводили в пример, как район наиболее успешно работающей советской экономической системы. Вероятно, именно поэтому он сильнее всего пострадал при ее ликвидации. Тем не менее, в последние годы здесь заговорили о подъеме. Объем производства стал ежегодно увеличиваться. В два с половиной раза выросла заработная плата, а инвестиции – почти в 20 раз. Правда, отсчет ведется чуть ли не с нуля, но процесс, как говорится «пошел», свет в конце туннеля все-таки появился.

Наиболее крупным налогоплательщиком среди промышленных предприятий района является сегодня ровесник города Черепановский завод строительных материалов. Предприятию удалось привлечь инвестиции, запустить новую линию по производству кирпича, увеличив его ежегодный выпуск до 70 млн. штук. Сегодня каждый третий кирпич в области выпускается на ЧЗСМ.

Черепановский племзверосовхоз сейчас единственное крупное хозяйство подобного типа на всей территории от Тюмени до Иркутска. Его руководству удалось наладить надежное поступление дешевых кормов из Казахстана, благодаря чему смогли не только сохранить дорогостоящее производство, но и работать с прибылью.

6 хозяйств района занимаются коневодством. Ежегодно 15 июня на Черепановском ипподроме проводятся конные состязания, посмотреть на которые приезжают со всех концов области.

На станции Черепаново происходит смена локомотивов постоянного тока (с Новосибирского отделения) на локомотивы переменного тока, которые работают на Алтайском отделении. Поэтому электропоезд стоит здесь 10 минут. В своем недавнем интервью начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько сказал: *«Это основное пассажирское направление, где пассажиропоток больше, чем на западном и восточном направлениях. Мы планируем в будущем пустить на этом направлении комфортабельные электропоезда, которые будут ходить с меньшим интервалом.  Кроме того, это направление связывает нас с краевым центром – Барнаулом, где сегодня курсирует электропоезд «Экспресс Алтая», имеющий десятиминутную остановку в Черепаново. Под Черепаново находится смена работ тока, поэтому там приходится менять локомотив. В России уже производятся новые электровозы двойного питания, то есть один пантограф опускается, другой поднимается, без отцепления электровоза. Это позволит сократить время в пути по направлению Новосибирск – Барнаул с 4 часов до 2 часов 45 минут».*

Через 10 минут электропоезд трогается дальше. Путь его к столице Алтайского края – Барнаулу.

Источник: Библиотека сибирского краеведения