

1395



Е. А. Шувалов

ТАВДА- ГОРОД ЛЕСА

Е. Л. Шувалов

**Тавда —
город леса**

**Средне-Уральское
Книжное Издательство
Свердловск 1964**

Тавда... С этим городом связано представление о широких лесных просторах, о развитой деревообработке и лесохимии. В своей книге кандидат географических наук Е. Л. Шувалов рассказывает об этом крупнейшем центре деревообрабатывающей промышленности Урала, о природе и истории района, об облике города леса, о перспективах его развития.

Рукопись книги обсуждалась и одобрена в Тавдинском горкоме КПСС. В обсуждении принимали участие представители промышленных предприятий, партийные и советские работники, ветераны труда, старожилы города, краеведы-любители.

В подготовке к печати главы «Страницы истории» участвовал кандидат исторических наук В. В. АДАМОВ.

Книга иллюстрирована фотографиями И. И. Федюнина и автора.

Край леса

Взгляните на карту Урала. На самом востоке Свердловской области расположен город Тавда — крупнейший центр деревообрабатывающей промышленности Уральского экономико-географического района.

В отличие от подавляющего большинства городов, выросших вокруг рудников и металлургических заводов горной полосы Урала, Тавда возникла в лесной глуши зауральских равнин, в трехстах километрах от основной промышленной зоны Восточного Урала.

Мало что напоминает здесь об Урале с его невысокими, поросшими лесом вершинами гор, причудливыми скалами, бурными реками, сжатыми глубокими каменистыми долинами. Не увидишь здесь и типично уральских индустриальных пейзажей с рядами высоких заводских труб, огромными корпусами современных промышленных предприятий, с приземистыми, почерневшими от времени зданиями старых железоделательных заводов,

громадами каменных домов, паутиной дорог, линий связи и высоковольтных электропередач. Не встретишь здесь шахт и рудников с конусами пустой породы, вынутой из недр земли трудом многих поколений уральских рудокопов.

По дороге в Тавду сразу же после Ирбита вы попадаете в царство леса. Он с обеих сторон как бы берет в свои объятия железную дорогу. Лишь перед самым Туринском лес уступает свое место полям, сенокосам и пастбищам. По косогорам то тут, то там виднеются небольшие деревеньки в окружении посевов ржи, кукурузы, пшеницы, гречихи и овса.

Миновав Туру и ее широкую пойму, дорога снова ныряет в лесную чащу. Сначала идут смешанные леса с преобладанием осин и берез. Кое-где виднеются липы, развесистые кедры, черемуха или рябина, выделяются темно-зеленые стройные ели и пихты. Их островерхие силуэты, как приподнятые пики, отчетливо видны над волнистой линией горизонта. Местами на смену высокоствольным лесам приходят низкорослые. Густые и плоские, точно приплюснутые кем-то, кроны сосен — первый признак приближающегося болота. Их здесь много. Но вот снова начинается лес — и так до самой Тавды. Последние двенадцать-пятнадцать километров справа и слева от дороги вас сопровождают чистые сосновые леса. Кое-где они вырублены. На месте порубок принялась густая, буйная поросль молодого сосняка.

На немногочисленных железнодорожных станциях и полустанках вы всюду видите штабеля деловой древесины и дров, кучи опилок, пучки корья, вереницы платформ и вагонов, груженных лесом.

Но вот показались первые стандартные домики. А дальше, на слегка наклоненной к реке равнине, виднеются стройные ряды улиц. Это Тавда.

Когда смотришь на Тавду сверху, с самолета, город представляется островом среди сине-зеленого моря тайги. Крыши, серыми или красными пятнами выделяющиеся среди зелени улиц и парков, корпуса промышленных предприятий с трубами, выбрасывающими клубы черного дыма, блестящая лента реки, отороченная слева группой продолговатых водоемов и бархатисто-зеленой полосой лугов,— все это создает сильный цветовой контраст на фоне лесов, на сотни километров протянувшихся во все стороны от города.

К востоку от Тавды раскинулась огромная Западно-Сибирская низменность, покрытая в средней части тайгой и болотами.

У Тавды нет близких соседей. Ближайший к ней город Туринск, с населением в 20 тысяч человек, расположен западнее на девяносто километров. В ста километрах к югу от Тавды находится Тюмень — старейший город и самый значительный промышленный центр Зауралья. Однако связи с Тюменью весьма ограничены, так как нет прямых благоустроенных сухопутных путей и, прежде всего, железной дороги. Водный же транспорт не мо-

жет обеспечить бесперебойное сообщение между этими городами.

Расположенная по существу в пределах Западной Сибири, Тавда в то же время — уральский город. Она обращена лицом к Уралу и экономически тесно связана с его хозяйством. Своим возникновением Тавда обязана железнодорожному строительству, которое велось в начале прошлого столетия в Западной Сибири, но дальнейшее ее развитие теснейшим образом связано с горной, металлургической и машиностроительной промышленностью Урала. Тавда является как бы протянутой в зауральские леса рукой этого мощного индустриального исполина. Она служит своеобразным форпостом Урала в освоении лесных районов Западной Сибири.

Урал соединен с Тавдой одноколесной железной дорогой. Эта дорога обеспечивает его связи с бассейном реки Тавды, на берегах которой в 200 километрах от впадения ее в Тобол и расположен город. По железной дороге продукция хозяйства края вывозится на запад, главным образом на Урал, по ней же ввозятся разнообразные грузы из других районов страны.

В городе железная дорога смыкается с рекой Тавдой. Это самая крупная водная артерия Свердловской области. Она образована слиянием Лозьвы и Сосьвы, верховья которых находятся на восточных склонах Северного Урала. Тавда — типичная равнинная река с очень медленным течением. Русло ее прижато к правому западному берегу, кото-



Река Тавда в окрестностях города.

рый в местах размыва образует яры высотой до 50 метров. Левый берег низменный. Высота его не превышает 5 метров над низким уровнем воды в реке. Поэтому левобережье во время весеннего паводка часто заливается водой. Строить населенные пункты и промышленные предприятия здесь неудобно. Вот почему подавляющая часть населенных пунктов и сам город Тавда расположены преимущественно на правом, более высоком берегу. На левобережье почти все населенные пункты находятся на некотором удалении от реки и занимают обычно более возвышенные участки. Пойма реки широкая и достигает местами 25 километров.

Тавда получает воду главным образом за счет верховьев. После слияния Лозьвы и Сось-

вы в нее впадает лишь одна большая река — Пелым.

Уровень воды в Тавде, как и у большинства равнинных рек Зауралья, сильно колеблется. В конце весны — начале лета вода поднимается над меженным уровнем¹ на 5—8, а в отдельные годы на 9 с лишним метров и затопляет пойму на 10—20 километров. Высокая вода держится около одного-полутора месяцев, а иногда и дольше.

Судоходство по реке осуществляется обычно с мая до конца октября.

Тавда открывает путь на Северный Урал (через систему рек Лозьвы и Сосьвы, судоходных в период паводка) и в районы, расположенные вдоль Тобола, Иртыша и Оби. Однако Северный Урал не оказал существенного влияния на развитие края, так как он в экономическом отношении до революции был развит слабо. Лишь в отдельные периоды Тавда использовалась для оживленных перевозок с Северного Урала в южные районы Западной Сибири. Так было, например, после создания в Надеждинске (Серове) самого крупного на дореволюционном Урале металлургического завода. В это время по Тавде и далее вверх по Сосьве перевозили хлеб и другие грузы из степных районов Сибири. Обратного же шел поток металла и леса, главным образом, рельсов и шпал на строящуюся Транссибирскую магистраль. Хотя перевозки по Тавде не прекращались и в последую-

¹ Межень — уровень воды в реке после половодья.

щее время, однако после проведения на Северный Урал в 1906 году железной дороги они заметно сократились. Кроме того, перевозки металла для Тавды были по существу транзитными и почти не оказывали влияния на экономику края.

Тавда имеет огромное значение для лесосплава. Важная роль Тавды в перевозках леса зависит не только от огромных запасов древесины. В отличие от большинства сибирских рек, Тавда течет с севера на юг, из районов многолесных в направлении к безлесным областям. Это делает возможным сплав леса и облегчает его перевозку в плотах вниз по течению реки. Но по Тавде нельзя обеспечить сквозной сплав древесины из районов заготовок до потребителей, расположенных в лесостепной и степной полосе Западной Сибири. После впадения Тавды в Тобол дальнейшие перевозки на юг возможны лишь «взводным» (против течения) движением. В связи с этим наиболее целесообразна обработка сплавляемой древесины в местах, где река смыкается с железной дорогой, которая дает возможность бесперебойно вывозить продукцию в другие районы страны. Таким местом является город Тавда, где и возник комплекс деревообрабатывающих предприятий.

За годы Советской власти в крае была создана крупная лесная и деревообрабатывающая промышленность. А это потребовало в свою очередь увеличения перевозок по реке не только леса, но и продуктов питания,



Пассажирский катер на реке Тавде.

одежды, снаряжения и оборудования для населения, занятого заготовкой, сплавом и обработкой древесины. В связи с этим выросла роль города как складского и перевалочного пункта: доставлять эти грузы в притавдинские лесные районы удобнее всего через Тавду. Таким образом, с превращением города в крупный центр деревообработки Тавда стала одновременно основной базой снабжения громадного района.

Река Тавда многоводнее Туры, в низовьях которой стоит Тюмень. Поэтому Тавдинская пристань имеет ряд преимуществ и в связях Урала с Тобольским севером, особенно в пе-

риод мелководья. Это усиливает роль города как перевалочного пункта.

В черте города река Тавда делает большую подковообразную излучину, обращенную своей выпуклой стороной на запад. В ее северном и южном концах река интенсивно подмывает берег, образуя береговые кручи: Белый Яр и еще более высокий и крутой яр напротив бывшей деревни Каратунки. В средней части излучины в Тавду впадает река Азанка. Здесь Тавда отступила к востоку, оставив в пределах поймы старичные озера Матюшино и Кривое.

Местность, где расположена Тавда, бедна полезными ископаемыми. Древний кристаллический фундамент здесь опущен на большую глубину и перекрыт сверху мощной толщей более молодых рыхлых отложений. Из полезных ископаемых есть лишь некоторые строительные материалы (песок и глина). На базе их можно развивать кирпично-черепичную и стекольную промышленность. Пески пригодны также для производства силикатных (из смеси песка и извести) строительных блоков и панелей, и Тавда выступила в Свердловской области пионером в производстве этих прогрессивных стройматериалов.

Район богат торфом. Он встречается во многих местах, главным образом на плоских водораздельных участках.

Последние геологические исследования показали, что в бассейне Тавды есть запасы природного газа. Но промышленных газовых

месторождений пока не выявлено. При бурении на газ и нефть в окрестностях города были вскрыты богатые запасы минеральных вод. Один из таких источников был обнаружен в 1959 году в трех километрах к югу от Тавды. Воды его содержат хлоридно-натриевые соли, йод и бром и могут быть использованы для лечения заболеваний желудочно-кишечного тракта и других болезней.

Основное богатство края — лес. Особенно ценятся сосновые леса, расположенные вдоль Тавды и ее притоков. Среди хвойных пород встречаются также ель, пихта и кое-где кедр и лиственница. В целом хвойные деревья занимают две трети всей площади леса, лиственные с преобладанием березы и осины — около одной трети. Березово-осиновые леса возникли на местах порубок хвойных деревьев, а также по гарям. Они имеют в этом районе больший удельный вес, чем в целом по Свердловской области.

Почти все леса бассейна реки Тавды экономически тяготеют к городу Тавде. В его зоне находятся все массивы к востоку от железной дороги Ивдель — Сосьва, расположенные вдоль Тавды и нижней Лозьвы. Запасы древесины составляют около 160 миллионов кубометров. К этой же зоне можно отнести и леса реки Пелым с запасами древесины в 110 миллионов кубометров.

Река Тавда с притоками образует наиболее мощную водную систему в области, по которой ежегодно сплавляется огромное количество лесных грузов. На нее приходится

почти половина всей древесины, сплавляемой по рекам Свердловской области.

Лес, поступающий на Тавду, заготавливается преимущественно недалеко от ее притоков. Лесосеки раскиданы на громадном протяжении вдоль рек, где в узкой 10—20-километровой полосе сосредоточены наиболее ценные сосновые леса.

Город Тавда расположен на 58-м градусе северной широты. Такое сравнительно северное положение Тавды, находящейся в глубине материка, определило континентальность климата этого района. Среднегодовая температура здесь равна минус одному градусу. Лето короткое, но теплое. Средняя температура июля плюс 18 градусов. В течение лета много безоблачных дней. Осень, как и везде в средней Сибири, короткая, морозы начинаются рано. Зима длинная, без оттепелей. Средняя январская температура равна минус 18,3 градуса. Снежный покров устанавливается к началу ноября и сходит лишь в конце апреля. Почва и водоемы сильно промерзают. Толщина льда на реках и озерах достигает в среднем 0,7 метра, а в отдельные годы — 1,2 метра.

Весна наступает дружно. Быстрое повышение среднесуточной температуры с конца апреля вызывает интенсивное таяние снега. Быстро вскрываются реки, и уровень воды в них резко повышается.

Климат района достаточно влажный. По многолетним данным, в Тавде ежегодно выпадает 390 миллиметров осадков, максимальное

количество из них — летом. Тавда находится в зоне болотных и подзолистых почв. Они бедны органическими веществами, имеют высокую кислотность, как правило, бесструктурны и нуждаются в удобрениях и известковании. Наиболее ценные почвы расположены вдоль увалов и на приречных дренированных террасах.

Район хорошо обеспечен естественными сенокосными угодьями. На каждый гектар пашни здесь приходится около гектара пастбищ и сенокосов. Поэтому, наряду с лесным хозяйством, рыболовством и охотой, большую роль в экономике района издавна играло животноводство. Этот край известен как родина тавдинской породы лошадей. Они очень выносливы и хорошо приспособлены к суровым условиям таежной полосы Зауралья. По количеству скота район занимает и сейчас одно из первых мест в области. На 100 гектаров посевов здесь приходится почти в два раза больше животных, чем в целом по области.

Страницы истории

Тавда была первой водной дорогой, проложенной в Сибирь после присоединения ее к России. Очень рано вдоль реки были воздвигнуты городки, служившие опорными пунктами русских в процессе освоения и заселения края. В 1590 году в верховьях реки

Лозьвы был заложен Лозьвинский городок. Четырьмя годами позже в устье реки Пелым ссыльными угличанами и «переведенцами» других городов европейской России было основано второе русское поселение в крае — село Пелым. Позднее, в 1608 году, возникает Таборинская слобода, а в 1623 году — Гаринская и другие.

Первые же десятилетия русской колонизации Зауралья привели не только к созданию в крае оседлых населенных пунктов, увеличению численности населения, но и к возникновению новых отраслей хозяйства.

До присоединения Зауралья к России вдоль Тавды и ее притоков жили манси, известные в дореволюционной литературе как вогулы, а в более ранних источниках — югры. Они занимались рыболовством и охотой. Мансийское население не было оседлым и кочевало по тайге в поисках зверя и рыбы. В результате заселения бассейна Тавды русскими манси были потеснены к северу и востоку. Часть из них, оказавшись очень рано в тесном общении с русскими, осела в этих местах и занялась животноводством, а позднее и земледелием. У русских манси переняли язык, тип жилища и орудия производства. В настоящее время чистого мансийского населения в районе нет. Лишь большое количество географических названий (Чандыри, Тормали, Лайма, Сатыково, Янычково и другие) свидетельствует о прежних обитателях края.

С приходом русских в бассейне Тавды

появляются первые очаги земледелия: уже жители села Пелыма, в соответствии с предписанием властей, обязаны были заниматься хлебопашеством.

Однако Тавде не суждено было сыграть видной роли в освоении Зауралья и Западной Сибири. Через семь лет после основания Лозьвинского городка был открыт другой, более короткий и удобный путь в Сибирь — через Туру, известный под названием «Бабиновой дороги». После проведения тракта через Уральские горы и основания в 1598 году в верховьях реки Туры города Верхотурья транспортное значение Тавды упало. Тавдинский район стал заметно отставать в своем развитии от соседнего Туринского. Хозяйственная деятельность, едва пробудившаяся в первый период освоения Сибири, замерла почти на три столетия. Приток переселенцев резко сократился. Лишь гонимые официальной церковью раскольники находили здесь себе пристанище. В течение XVIII столетия они основали ряд сел и деревень, выросших впоследствии в крупные населенные пункты.

До последней четверти прошлого столетия территория, расположенная вдоль Тавды, оставалась глухим, малонаселенным и слабо освоенным краем. От горнозаводского Урала ее отделяли сотни километров таежных пространств, лишенных путей сообщения. Главные средства к жизни местному населению давали лес и вода — наиболее ценные богатства края. Лес давал топливо, строительные и поделочные материалы, деготь и другие не-

сложные продукты деревообработки, грибы, ягоды и т. д. Лес служил местом охоты на пушного зверя. Вода давала рыбу и была основным средством сообщения.

Сельское хозяйство было развито плохо и носило потребительский характер. На небольших, расчищенных от леса полянах сеяли озимую рожь, овес, ячмень. Почвы, с большим трудом отвоеванные у леса, были малоплодородными и требовали много удобрений. Пашни обычно размещались на высоких, сухих участках.

Из отраслей сельского хозяйства лучше было развито животноводство. Заливные луга с богатым травостоем позволяли содержать большое количество скота. Однако из-за оторванности района от рынков сбыта и эта отрасль длительное время была чисто потребительской.

Оживление хозяйственной деятельности в Притавдинском районе отмечается в 70-х годах. Оно было вызвано подъемом промышленности в России. В этот период промышленная деятельность, ютившаяся прежде около «смолевого пня» и пользовавшаяся в качестве двигателя капризным ветром и мельничным колесом, выходит на более широкие просторы. В 70-х годах на реке Каратунке в нескольких километрах от ее впадения в Тавду купец Ушков основал суконную фабрику. Впоследствии она была куплена и значительно расширена Андреевым, местные жители и сейчас часто называют ее Андреевской. К началу нынешнего столетия суконная

фабрика превратилась в крупное промышленное предприятие. На ней было занято около 400 рабочих. При фабрике находились мельница, лесопильня и мыловаренный завод. Станки и машины приводились в движение с помощью паровой и водяной турбин. Шерсть доставлялась из Семипалатинска и Омска, а частично закупалась в Иrbите и Нижнем Новгороде (ныне Горьком). Предприятие просуществовало до 1908 года, когда оно было куплено с торгов владельцами Арамильской суконной фабрики. Оборудование его было демонтировано и увезено в Арамиль. Туда же уехала и часть рабочих.

Во второй половине прошлого столетия переселенческая волна, бурным потоком хлынувшая в лесостепные и степные районы Сибири и Казахстана, своим северным краем захватила и Притавдинский район. В это время здесь возникает ряд новых населенных пунктов. Однако в отличие от южных частей Западной Сибири переселенческое движение не приняло здесь массового характера и началось значительно позже — в основном с 80-х годов XIX века. В первое время земельные участки для переселенцев отводили на правах аренды на 12 лет, а лишь позднее стали передавать их в постоянное пользование.

Первые переселенцы селились главным образом вдоль крупных рек, но пригодных для земледелия свободных земель в приречной полосе было мало, и к 90-м годам все они оказались занятыми. Усилившийся с начала

XX столетия переселенческий поток потребовал изыскания земель в стороне от Тавды, вдоль ее небольших притоков и по возвышенным местам в затавдинской части района — по гривам. Среди переселенцев много было белорусов из бывших Могилевской и Витебской губерний. Они основали ряд деревень в затавдинской части района, в том числе Герасимовку, Тонкую Гривку, Владимировку и другие.

Гонимые нищетой и безземельем, испытав все превратности долгой и неустроенной дороги, без какой-либо существенной помощи со стороны государства, переселенцы вначале влачили жалкое существование. Участки, отводимые для них, не были подготовлены и требовали огромных усилий для их земледельческого освоения. В 1908 году, например, Тонко-Гривский переселенческий участок, выделенный для 12 хозяйств, имел всего лишь 1,6 десятины земли, пригодной для вспашки. Остальное было занято лесом и кустарником. Поэтому не случайно переселенцы, остававшиеся в Тобольской губернии, отмечается в книге «Волости и населенные места...», — наименее зажиточные¹. Бедность населения этой окраины отражалась и «на бедных постройках в селениях и на дешевой одежде», — вторит этой книге значительно позднее вышедший шестнадцатый том полного географического описания России.

¹ Волости и населенные места Тобольской губернии. СПб, 1895, стр. 68.

Конец XIX и начало XX веков в истории России отмечены интенсивным железнодорожным строительством. В этот период в нашей стране ежегодно сдавалось в эксплуатацию от одной до пяти тысяч километров новых железных дорог. Наряду с центральными районами, железнодорожное строительство в конце XIX столетия охватывает и азиатскую Россию. Крупнейшей стройкой этого времени явилась Транссибирская магистраль, сооружение которой началось в 1892 году и продолжалось вплоть до русско-японской войны 1904—1905 годов. Эта великая дорога, по определению В. И. Ленина, открыла Сибирь для русского капитала. Она ускорила процесс освоения сибирских земель. В Западной Сибири, на Алтае и в Северном Казахстане складываются районы торгового земледелия и скотоводства, возникает промышленность по первичной обработке сельскохозяйственной продукции.

Железнодорожное строительство, открывшее для Сибири рынки сбыта, повлекло за собою превращение в товарные некоторые отрасли местного хозяйства. Таковой отраслью в Притавдинском районе явилось животноводство. В среде старожилов выделилась немногочисленная, но экономически сильная прослойка сельской буржуазии — кулаков.

Главным же следствием железнодорожного строительства в хозяйственной деятельности края было создание крупного лесного хозяйства и лесопильной промышленности.

Строившиеся железные дороги, кроме ме-

талла, требовали огромного количества шпал. Лес необходим был также для промышленного и жилищного строительства во вновь осваиваемых местах. А между тем, районы, где прокладывались новые железные дороги и быстро развивались торговые отрасли сельского хозяйства, не имели промышленных запасов строительной древесины, так как находились преимущественно в степной и лесостепной полосе. Лес нужно было завозить из более северных районов Западной Сибири.

Бассейн реки Тавды располагал к этому времени почти не тронутыми промышленной рубкой огромными лесными массивами. Тавдинские леса удобно были расположены по отношению к сплавым путям. Вниз по Тавде и далее вверх по Иртышу и Тоболу открывался путь в безлесные районы Западной Сибири и Северного Казахстана. Однако до проведения железных дорог потребителей древесины здесь было мало. Торговля ею в крае, отмечается в одной из работ того времени, удовлетворяет преимущественно местный рынок.

До 90-х годов прошлого столетия в лесах вдоль Тавды заготавливались дрова. Они сплавом направлялись в Тюмень. Туда же шли мочало, заготовки которого в последней четверти XIX века заметно усилились, а также древесный уголь, смола и деготь.

Сооружение Транссибирской железной дороги повлекло за собой создание первых лесопильных предприятий вдоль Тавды.



Территория г. Тавды в середине XIX века.

К концу прошлого столетия относится возникновение небольших лесопильных заводов в Кошукском, Жирякове и других притавдинских селах. В Жирякове существовал завод кокорного судостроения, делавший деревянные баржи¹.

¹ При кокорном судостроении в качестве ребер жесткости (шпангоутов) применялись специально заготавливаемые в лесу стволы ели с отходящим под прямым углом корнем (кокоры).

Зарождение деревообрабатывающей промышленности на территории современной Тавды относится к более позднему периоду и было связано со строительством в десятых годах нашего столетия северной ветви Сибирской магистрали между Тюменью и Омском. Сооружение этой дороги, законченное в 1912 году, повысило спрос на пиломатериалы. Для снабжения ее шпалами в 1910 году на берегу старичного озера Кривое предприниматель Рохлин построил шпалорезку. Она была сооружена на арендованной у каратунских крестьян земле и имела один шпалорезный станок, приводившийся в движение локомобилем. Продукция предприятия водным путем отправлялась в Омск и частично в Новониколаевск (Новосибирск). Дата окончания строительства шпалорезки по существу является датой основания Тавды. Правда, на территории современной Тавды еще до 1910 года существовала деревня Каратунка. Она была основана в начале 60-х годов XIX века переселившимися из Саиткова крестьянами (в прошении на имя царя, поданном в 1914 году, о наделении их землей взамен отобранной под железную дорогу они указывали, что выселились из Саиткова лет 50 тому назад). Во всяком случае на планшете карты Кошукской волости, Туринского уезда, Тобольской губернии (съемки 1868 года) уже значились выселки Каратунка и около 50 гектаров пахотной земли на местности, ныне занятой фанерным комбинатом. Остальная же часть территории была покрыта чистым сосновым

лесом, а на месте нынешней Малой и Большой Еловок и западной части центра города росла еще и ель. Поэтому и правый приток Азанки, протекающий здесь, стал называться Еловкой. Это название унаследовал и позднее возникший в ее устье поселок.

В середине 1911 года было создано общество Северо-Восточной уральской железной дороги, на которое возлагалось строительство дороги Екатеринбург — Тавда. Вскоре была обследована трасса будущей магистрали. В начале 1913 года приступили к ее сооружению. Это же общество в 1913 году провело обследование трассы будущей железной дороги Тавда — Тобольск протяженностью свыше 200 километров¹. В 1916 году строительство дороги Екатеринбург — Тавда было закончено. Отдельные же ее звенья были сданы во временную эксплуатацию раньше.

В строительстве этой железной дороги была заинтересована прежде всего уральская металлургическая промышленность. Пятилетие, предшествовавшее началу первой мировой войны, характеризовалось заметным оживлением промышленной деятельности на Урале. На металлургических заводах происходило обновление основного капитала. Выплавка металла увеличивалась, а это требовало расширения лесозаготовок для углержения. Между тем, окрестные леса многих уральских заводов уже к концу XIX века

¹ Тобольский государственный архив, ф. 85, оп. 1, ед. хр. 372, стр. 21—23.

оказались вырубленными. Лесосеки с каждым годом отодвигались все дальше и дальше от потребителя. Поэтому, начиная с конца XIX века, многие металлургические заводы Среднего Урала переходят на привозной уголь, доставляемый из отдаленных районов. В то же время лесные массивы Туры и особенно Тавды были слабо затронуты топором дровосека. По данным Д. И. Менделеева, проводившим обследование уральской промышленности в 1899 году, леса, тяготеющие к Туре и Тавде (в так называемом Туринском урмане), занимали около 5,5 миллиона десятин. Железная дорога в сочетании с лесосплавными реками, вскрывала огромные лесные богатства бассейнов Туры и Тавды и поворачивала их лицом к горнозаводскому Уралу.

Железная дорога создала громадный толчок для развития лесного хозяйства и деревообрабатывающей промышленности в тех местах, где магистраль пересекала лесосплавные реки или смыкалась с ними. Тавда в этом отношении имела большие преимущества по сравнению с другими пунктами, так как располагала обширными запасами сырья.

Со строительством железной дороги связано внедрение в лесное хозяйство крупного капитала, а после сдачи ее в эксплуатацию в Тавде и ее окрестностях началась настоящая строительная лихорадка.

В 1912 году шпалорезка была откуплена лесопромышленным товариществом Переломова — Жернакова, и на ее месте был по-

строен двухрамный лесопильный завод. Годом позже это же товарищество приступило к строительству нового пятирамного завода в Тавде, который, однако, в эксплуатацию так и не был сдан.

В 1913 году в полукилометре от озера Кривое был построен второй лесопильный завод на три пилорамы. В следующем году он был куплен известным на Урале спичечным акционерным обществом «Вас. Логинов и К°».

Продукция этих заводов целиком отправлялась вниз по реке в южные районы Сибири.

Площадка для строительства лесозаводов была выбрана чрезвычайно удачно. Ровная местность позволяла строить крупные промышленные предприятия. В двух километрах к северо-западу от озера в Тавду впадает река Азанка, по которой на лесопильные заводы можно было доставлять древесину. Река же Тавда обеспечивала не только получение леса с верховьев, но и вывоз вниз по реке готовой продукции, что было особенно важно до окончания строительства железной дороги Екатеринбург — Тавда. Озеро Кривое служило местом хранения запасов сырья самым лучшим так называемым мокрым способом, обеспечивающим хорошую сохранность древесины.

За год до окончания строительства железной дороги Екатеринбург — Тавда министерство земледелия приступило к сооружению крупного лесотехнического завода на берегу озера Матюшино, неподалеку от первых тав-

динских лесопилок. На заводе были построены 24 углевыжигательные печи, и в 1917 году предприятие сдали в эксплуатацию, хотя не было еще готово отделение по сухой перегонке. Этот завод имел свою электростанцию, работавшую на дровах, одну пилораму, восемь балансирных станков для резки дров и одну бревнотаску для выгрузки бревен из озера. Выжигаемый уголь шел на заводы Гороблагодатского казенного горного округа и в Алапаевск.

После окончания строительства железной дороги, открывшей тавдинскому лесу и древесному углю прямой путь на Урал, несмотря на начавшуюся мировую войну, сооружение новых лесозаводов все расширяется. В этот период в городе и его окрестностях (Азанке и др.) началось строительство еще нескольких лесозаводов. Одновременно завозится оборудование в корпуса бывшей суконной фабрики, которая занимала менее удобное положение, чем лесозаводы: она находилась в стороне от железной дороги и реки Тавды. Но зато у фабрики были свое готовое производственное здание и небольшой жилой фонд. Строительство всех перечисленных предприятий к концу 1917 года находилось в разной стадии. Большинство из них не имело производственных корпусов и полного комплекта оборудования.

Промышленное строительство предъявило спрос на кирпич. Завозить его в Тавду было нерационально. Поэтому здесь возникает кирпичное производство.

динских лесопилок. На заводе были построены 24 углевыжигательные печи, и в 1917 году предприятие сдали в эксплуатацию, хотя не было еще готово отделение по сухой перегонке. Этот завод имел свою электростанцию, работавшую на дровах, одну пилораму, восемь балансирных станков для резки дров и одну бревнотаску для выгрузки бревен из озера. Выжигаемый уголь шел на заводы Гороблагодатского казенного горного округа и в Алапаевск.

После окончания строительства железной дороги, открывшей тавдинскому лесу и древесному углю прямой путь на Урал, несмотря на начавшуюся мировую войну, сооружение новых лесозаводов все расширяется. В этот период в городе и его окрестностях (Азанке и др.) началось строительство еще нескольких лесозаводов. Одновременно завозится оборудование в корпуса бывшей суконной фабрики, которая занимала менее удобное положение, чем лесозаводы: она находилась в стороне от железной дороги и реки Тавды. Но зато у фабрики были свое готовое производственное здание и небольшой жилой фонд. Строительство всех перечисленных предприятий к концу 1917 года находилось в разной стадии. Большинство из них не имело производственных корпусов и полного комплекта оборудования.

Промышленное строительство предъявило спрос на кирпич. Завозить его в Тавду было нерационально. Поэтому здесь возникает кирпичное производство.

Сооружение тавдинских лесозаводов в до-революционное время является ярким примером хищнического отношения к природным богатствам края и самой дикой эксплуатации населения. За строительные площадки в том районе, где железная дорога примыкает к реке Тавде, разгорелась ожесточенная борьба между лесопромышленниками и обществом Северо-Восточной железной дороги. Правление общества добивалось передачи всей земли вдоль Тавды от устья реки Азанки до деревни Каратунки в зону отчуждения железной дороги, хотя необходимости в этом не было. Делалось это для того, чтобы впоследствии по баснословным ценам сдавать участки в аренду лесопромышленникам. В результате этой борьбы пострадали каратунские крестьяне, во владении которых находилась эта земля. В прошении царю они писали, что «через отчуждение земли лишены возможности заняться хозяйством и в лучшем случае должны сократить число скота, а некоторые и совсем уничтожить хлебопашество, так как земля требует непременного удобрения навозом, держать же достаточное число скота не представляется возможным»¹.

Сооружение заводов в предреволюционные годы не сопровождалось строительством жилья и культурно-бытовых помещений. Построенные и вновь строившиеся заводы не были обеспечены сырьем, так как лесозаго-

¹ Тобольский государственный архив, ф. 85, оп. 1, ед. хр. 372, стр. 98.

товки развивались медленнее, чем нарастала мощность деревообрабатывающих предприятий. Строительство лесопильных заводов и развитие лесной промышленности в крае отвлекало часть сельскохозяйственного населения от прежних занятий и вовлекало его в сферу промышленного производства. Но местное население не могло обеспечить промышленность рабочими руками. Поэтому на тавдинских лесозаводах использовались пленные австрийцы, работавшие здесь до 1918 года.

Развитие лесной промышленности, совпавшее с годами войны и разрухи, привело к сокращению пахотных угодий, зарастает кустарником и забрасывается. Поросли лесом бывшие поля, расположенные к югу от города Тавды за рекой Каратункой. И ныне здесь шумит густой лес.

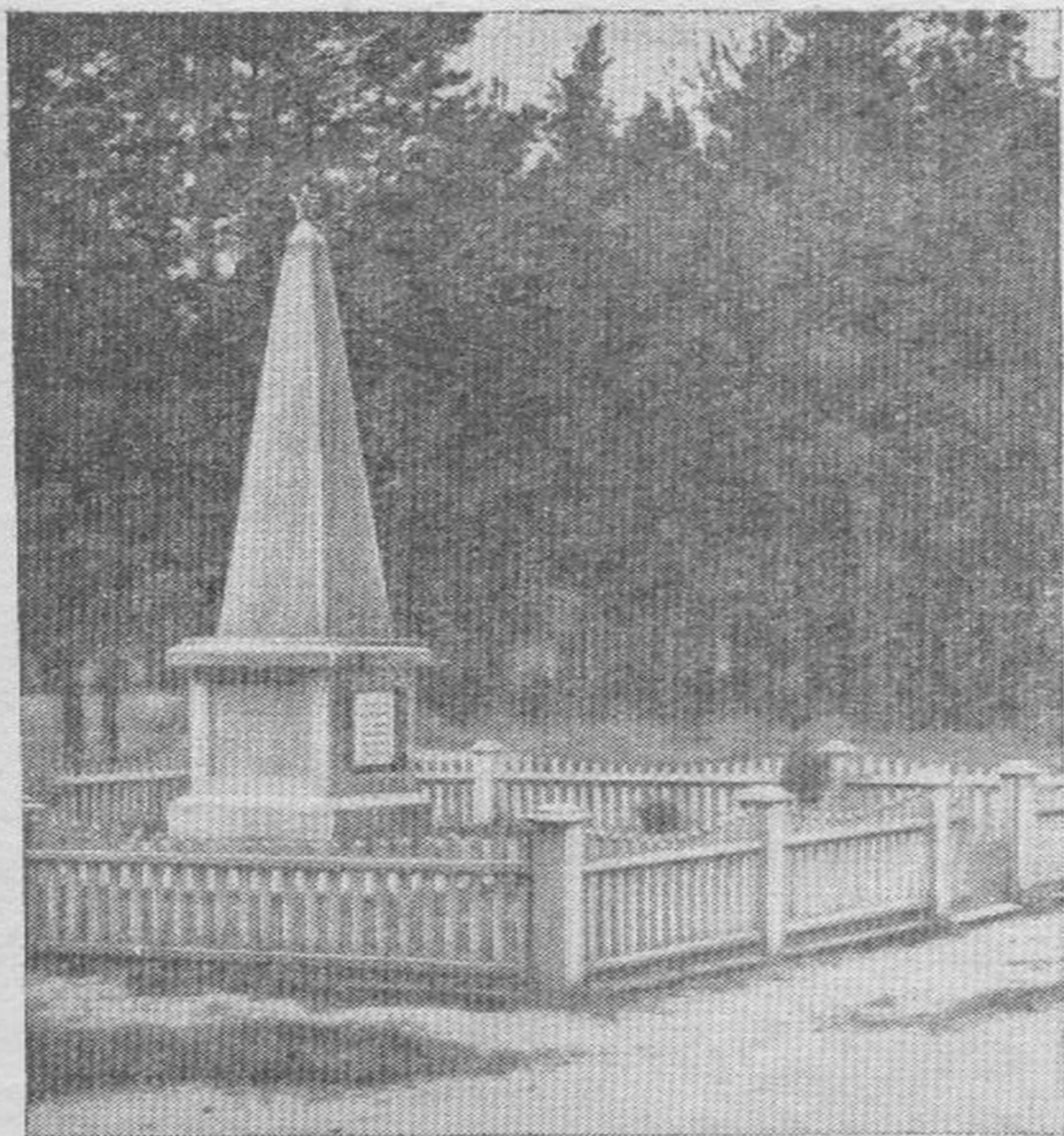
Великая Октябрьская социалистическая революция принесла освобождение от капиталистического рабства. Были созданы все условия для быстрого роста промышленности Тавдинского края на социалистической основе. Однако вначале плодами освобожденного труда помешала воспользоваться гражданская война. 20 июля 1918 года район был захвачен колчаковцами и белочехами и освобожден лишь в начале августа 1919 года.

Кратковременное господство колчаковцев оставило в крае глубокие раны. Промышленность в этот период бездействовала. Движение по железной дороге и водным путям было прервано. Многие рабочие, оказавшиеся без работы, разошлись по деревням. Однако

часть кадровых рабочих осталась в городе и сумела сохранить оборудование лесозаводов. Перед отступлением колчаковцы сожгли все пакгаузы и свыше сотни вагонов, находившихся на станции, взорвали пять паровозов. Часть населения Тавды вынуждена была скрываться от грабежей и насилия. Активистов Советской власти колчаковцы схватили и перед отступлением из Тавды расстреляли. Среди них были товарищи Блинов, Курков, Сидоров и другие. На могиле погибших большевиков в саду при Доме культуры лесокombината установлен памятник — шестиметровый обелиск, увенчанный пятиконечной звездой. У основания обелиска надпись: «Вечная слава борцам за дело революции, погибшим от рук белобандитов в 1919 г.».

Сразу же после изгнания колчаковцев Тюменский гублеском, в ведение которого были переданы национализированные еще до их прихода тавдинские лесозаводы, принял меры к налаживанию в городе нормальной хозяйственной деятельности. Для руководства предприятиями была создана коллегия из представителей профсоюза, местных органов Советской власти и губернского лесного комитета. Бывшие заводы Логинова и Переломова, получившие номера 7 и 9, и углевыжигательный завод вскоре после освобождения приступили к работе. Оборудование же недостроенных предприятий, в связи с необеспеченностью сырьем и недостатком рабочей силы, было вывезено в другие районы.

Перед новым управлением тавдинских



Памятник на могиле большевиков, павших
от рук белобандитов.

лесозаводов сразу же встал ряд сложных вопросов. В городе не хватало продовольствия, почти не было жилищ, недоставало рабочей силы, ощущалась нехватка сырья. В это вре-

мя тавдинские рабочие получали четыреста, а затем триста граммов хлеба на день. Но уже в 1920 году в новом поселке лесозавода выстроили 16 жилых домов. В этом же году здесь впервые возникает школа на три класса. С сентября 1919 по январь 1920 года на тавдинских заводах было выработано около 3 тысяч кубических метров пиломатериалов и выжжено 77,5 тысячи пудов древесного угля. Однако наращивание мощности лесопиления из-за топливного кризиса в стране шло медленно. Лесорубы были заняты главным образом заготовками дров. В 1922 году на тавдинских лесозаводах было получено всего лишь около 9 тысяч кубометров пиломатериалов. Лесопильный завод № 9 бездействовал.

Оживление в промышленности Тавды началось с 1925 года. В 1925—1926 годах лесозаводы дали 38 тысяч кубометров пиломатериалов.

В первых рядах тавдинских рабочих, героическими усилиями восстанавливавших хозяйство города, были коммунисты. Они возглавляли все наиболее ответственные участки работы: на заготовке леса, восстановлении предприятий, строительстве жилья. Однако в первые годы после изгнания колчаковцев большевистская организация Тавды была малочисленной: сказались молодость тавдинского пролетариата, только что порвавшего связь с землей, расстрелы в период разгула белобандитов, вырвавшие из партийных рядов лучших коммунистов. С пуском в дейст-

вие лесозаводов и ростом числа рабочих быстро стала расти и большевистская организация. В марте 1926 года на заводе № 7 была создана самостоятельная партийная ячейка. Она насчитывала в это время 27 человек. В дальнейшем партийные организации были созданы на железнодорожной станции и других предприятиях. Верными помощниками коммунистов были комсомольцы. Комсомольская организация оформилась в Тавде в тот же период.

В связи с переводом уральской металлургической промышленности на минеральное топливо, совнархоз образованной в 1924 году Уральской области, в состав которой вошла Тавда, счел нерациональным дальнейшее существование углежжения в городе. Оборудование завода по выжигу угля было демонтировано и вывезено в другие районы Урала. Вместе с этим быстрое развитие получают лесопиление, а впоследствии и другие отрасли деревообрабатывающей промышленности. Переломным был 1926—1927 хозяйственный год — тавдинские заводы впервые после установления Советской власти значительно превзошли дореволюционный уровень, дав 131 тысячу кубометров пиломатериалов. В этом году на предприятиях было занято 720 рабочих вместо 112 в 1924 году. Но дальнейшему росту тавдинских лесозаводов уже в этот период начинают мешать их низкая техническая вооруженность и слабое развитие заводского транспорта. До 1928 года они не имели подъездных железнодорожных путей. Механи-

зация труда была низкой. Подача бревен на раму осуществлялась вручную. Энергетическое хозяйство было распыленным и состояло из нескольких маломощных локомотивов и паровых машин.

Между тем индустриализация нашей страны и связанное с этим интенсивное промышленное, жилищное и коммунально-бытовое строительство потребовали резкого увеличения производства пиломатериалов и других изделий из дерева. Старые заводы, оставшиеся в Тавде от дореволюционного времени, не обеспечивали выполнения поставленной задачи. Поэтому уже в конце восстановительного периода было намечено превратить Тавду в крупный центр комплексной деревообработки. В отчете Ирбитского окружного исполнительного комитета за 1926—1928 годы указывалось, что в Тавде предусматривалось построить новый восьмирамный лесопильный завод, сульфатно-целлюлозный завод для переработки отходов лесопиления, древесно-массную, бумажную и фанерную фабрики. Таким образом, уже с первых лет развития социалистической промышленности мы видим комплексный подход к использованию лесосырьевых ресурсов края. Но для осуществления намеченных планов необходимо было вначале провести большие лесоустроительные работы, чтобы определить запасы древесины, ее расположение и качество. Для этого требовалось время.

В дальнейшем эти планы изменились. Сооружение одних предприятий признали

нецелесообразным, другие же были построены спустя 10—12 лет.

Первенцем индустриального строительства в Тавде за советские годы был лесобработывающий комбинат. 7 ноября 1929 года на северо-западном берегу озера Матюшино, в четырех километрах от станции Тавда, под звуки «Интернационала» состоялась торжественная закладка крупного лесокомбината. Комбинат строился на месте вырубленного леса, недалеко от площадки углевыжигательного завода. Первые его предприятия — новый восьмирамный лесопильный завод, утилизационный цех и теплоэлектроцентраль мощностью 5 тысяч киловатт — в начале 1932 года были сданы в эксплуатацию. Годом позже вступили в строй первая в Союзе механизированная лыжная фабрика мощностью свыше 1000 пар лыж в сутки и завод крупногабаритных деревянных труб. С пуском лесокомбината производство продукции деревообрабатывающей промышленности Тавды сразу же удвоилось, а в 1935 году всеми лесопильными заводами города было выпущено уже 365 тысяч кубометров пиломатериалов.

В 1930 году Жиряковский судостроительный завод из-за неудобства его расположения был закрыт. Заводское оборудование было вывезено в Тавду. На его основе на левом берегу реки, там, где она соединяется с озером Липовое, в 1931 году была заложена судостроительная верфь. Вначале, как и в Жирякове, на новом предприятии преобладало кокорное судостроение, но уже с 1935 года

судоверфь стала оснащаться совершенными станками и переходить на выпуск более крупных судов. Главным видом продукции судоверфи были деревянные баржи-лесовозы и углярки. В километре от судоверфи на возвышенном месте стали одновременно строить поселок. Так было положено начало застройки левобережной части города.

По плану второй пятилетки в Тавде намечалось построить крупный фанерный комбинат. В мае 1934 года комиссия Всесоюзного фанерного треста наметила площадку будущего предприятия. Из трех площадок, осмотренных комиссией у села Беленичного, у Белого Яра и к востоку от деревни Каратунки, утверждена была последняя. В следующем году на ней провели детальные изыскания.

Комбинат проектировался сразу как крупное механизированное предприятие фанерной промышленности с утилизацией отходов производства. В сентябре 1936 года приступили к его сооружению.

В начале Отечественной войны в Тавду было эвакуировано оборудование фанерных предприятий из западных районов страны. Вместе с оборудованием прибыли квалифицированные рабочие-фанерщики. В конце 1941 года комбинат вступил в строй.

В предвоенные годы недалеко от станции Тавда приступили к строительству паровозоремонтного и вагоноремонтного депо. На базе их в годы Отечественной войны возникли механические мастерские, которые в послевоенное время были снова превращены в депо по

ремонту подвижного железнодорожного состава. Так было положено начало развитию в Тавде металлообработки как самостоятельной отрасли промышленности.

В годы Отечественной войны в промышленном комплексе Тавды появляется лесохимия. Рядом с лесокомбинатом в 1943 году был построен гидролизный завод, который стал работать на отходах лесопиления. Изменилась продукция ранее существовавших предприятий. Лесокомбинат начал выпускать большое количество вагонных деталей, изделий для оборонной промышленности и другой продукции.

В трудную военную пору многие тавдинцы ушли на фронт, сражались с оружием в руках, защищая родную землю. А те, кто остался в городе, работали с удвоенной энергией, отдавая все силы для грядущей победы. Тавда была в общем дружном строю городов советского тыла. Из города с первичной обработкой древесины, каким была она в довоенное время, Тавда превратилась в центр комплексной деревообрабатывающей промышленности.

В послевоенное время дальнейшее развитие получила металлообрабатывающая промышленность: в 1947 году был пущен механический завод, специализированный на производстве автомобильных прицепов.

С ростом промышленности росло значение Тавды и как культурного центра. В городе, где первая школа и больница появились лишь в 1920 году, теперь 18 школ, в том числе 3 сред-



Дом культуры имени В. И. Ленина.

ние, 11 восьмилетних. Число учащихся в них достигло 9,2 тысячи человек. В Тавде два специальных средних учебных заведения — фельдшерско-акушерское училище и вечерний техникум механической обработки древесины. Есть музыкальная и юридическая школы. В городе открыто семь больниц на 605 коек, пятнадцать детских яслей. В окрестностях Тавды с 1962 года работает водолечебница. Проведенные здесь в течение последних двух лет исследования указывают на высокую эффективность применения местных минеральных вод при лечении органов пищеварения.

Три Дома культуры и шесть клубов прово-

дят большую воспитательную работу с населением. В течение 1962 года кино смотрели в клубах, Домах культуры и кинотеатрах города свыше миллиона человек. Это означает, что каждый тавдинец, начиная с десятилетнего возраста, за год посетил кино более тридцати раз.

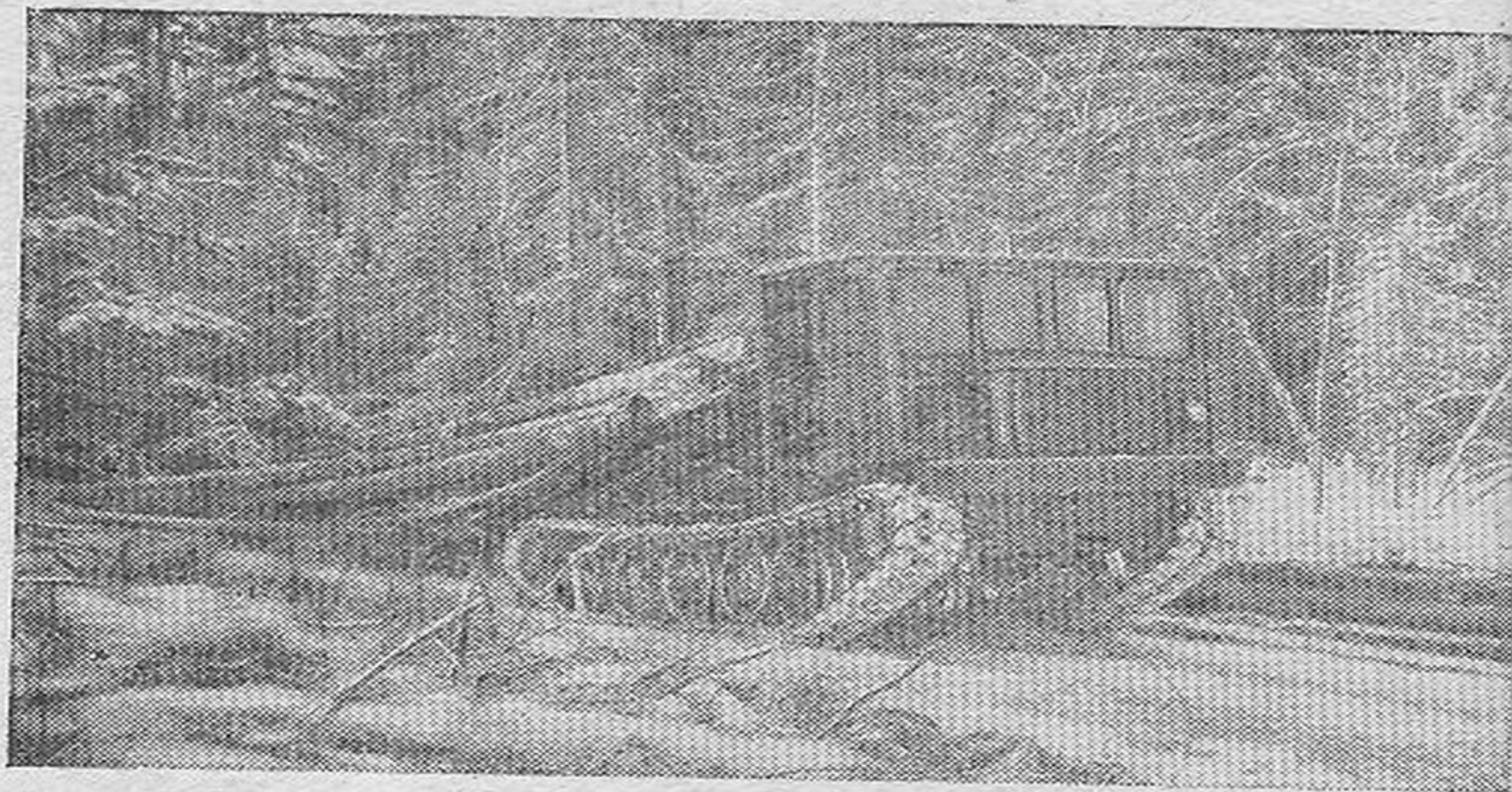
В 1962 году в Тавде насчитывалось 22 массовые библиотеки и несколько технических, Библиотеку имеет каждая школа. Книги, газеты и журналы прочно вошли в быт населения, в прошлом почти сплошь неграмотного.

Лесной конвейер

Тавда — город леса. Здесь все напоминает о нем. Лес — экономическая основа города. Его обработкой занята преобладающая часть предприятий.

В 1962 году предприятия деревообрабатывающей и лесохимической промышленности, расположенные в черте города, дали более 76 процентов промышленной продукции Тавды. На них было занято почти 94 процента всех рабочих. Такого преобладания деревообработки над остальными отраслями промышленности мы не видим ни в одном другом городе Свердловской области.

Лесосырьевая база деревообрабатывающей промышленности Тавды расположена к северо-западу от города. Вдоль Лозьвы, Сосьвы и других притоков реки Тавды зарож-



Трелевка леса.

дается лесной конвейер, который завершается в городе. Ежегодно здесь заготавливают и сплавляют по реке около двух миллионов кубических метров леса. Главную массу древесины (обычно больше половины) поставляют лесозаготовительные организации, расположенные вдоль Лозьвы, начиная от Ивделя. Сосьва же дает Тавде всего лишь десятую часть древесины, так как лесной поток, идущий по ней, перехватывается предприятиями Серова и рабочего поселка Сосьвы. Остальную часть леса, поступающего в город водой, заготавливают вдоль реки Тавды и ее притоков Сарьянки, Кыртымьи и других.

Разделанная на верхних складах древесина по лесовозным дорогам (преимущественно

узкоколейным) вывозится к сплавным рекам для отправки в низовья Тавды.

Для обработки леса, поступающего по Сосьве и Лозьве, ниже слияния этих рек на несколько километров протянулся Болтышевский лесосплавной рейд — самый крупный в Свердловской области. Здесь производят сортировку и сплотку древесины.

Сплав леса по воде требует небольших затрат труда и средств. Самый дешевый при этом — сплав россыпью (молем). Сброшенные в воду бревна силой течения одно за другим увлекаются вниз по реке. На Тавде молевой сплав широко распространен. Но он имеет много недостатков. Главный из них связан с большими потерями древесины. При длительном нахождении в воде лиственные породы — береза и осина (а они составляют четвертую часть сплаваемого по Тавде леса) — сильно намокают и тонут. Не пригодна для молевого сплава из-за большого удельного веса лиственница. За десятки лет молевого сплава на дне реки оказались погребенными сотни тысяч кубометров леса.

Поэтому с каждым годом все больше и больше древесины по Тавде и ее притокам сплавляется в плотках. Сплотке подвергаются в первую очередь береза, осина и лиственница. Для удержания плотов на плаву в состав каждого пучка включают более легкие, хорошо держащиеся на воде бревна сосны, ели или пихты. В дальнейшем весь лес будет сплавляться только в плотках.

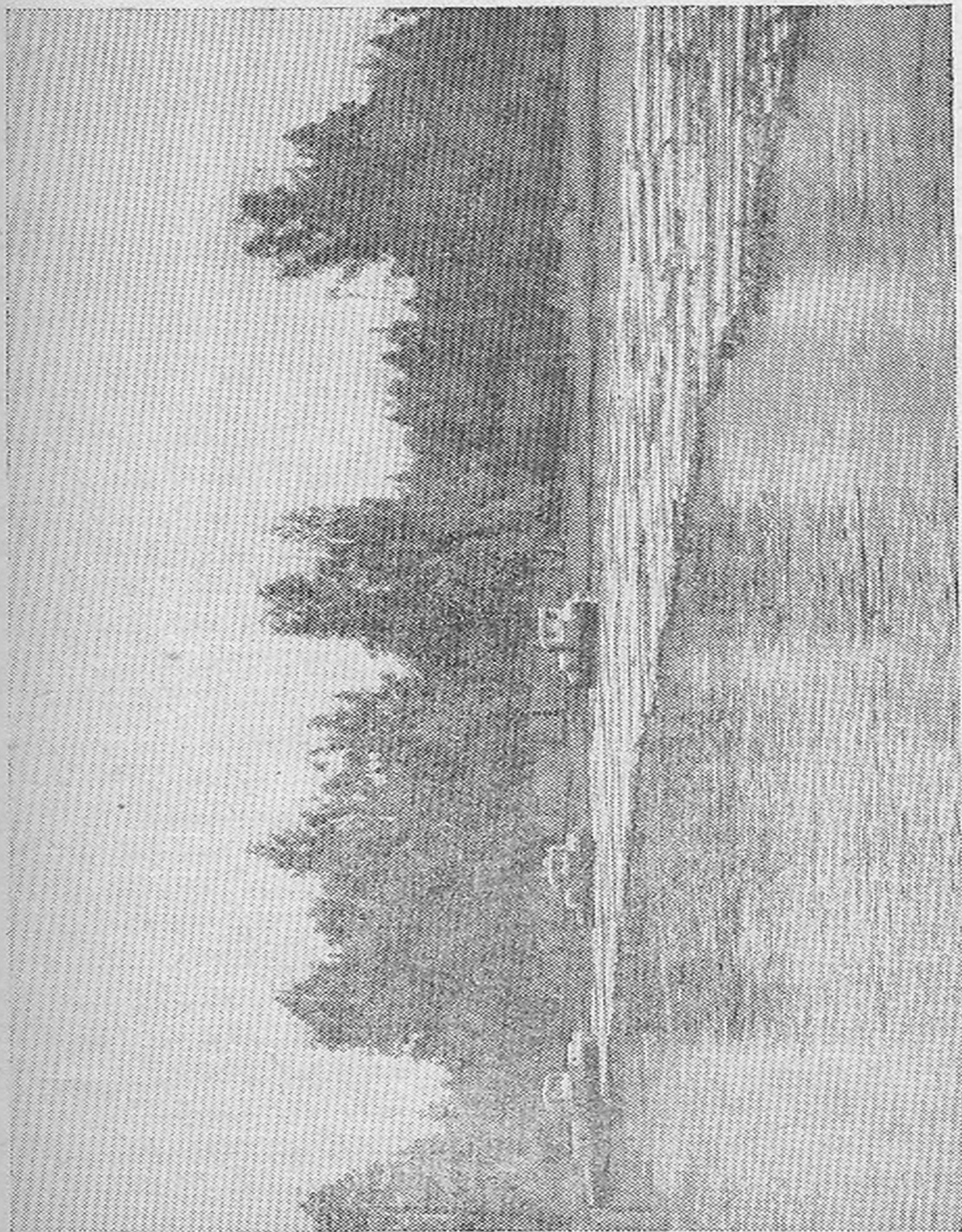
Однако сплав в плотках не предотвращает

потери древесины в пути. Главный враг этого способа транспортировки — «усыхание» плотов. Погруженным на метр в воду, им очень опасны мелководья. Застрявшие около берегов плоты после спада воды оказываются на суше. Столкнуть их обратно без разборки невозможно. «Усыхание» особенно опасно для березы, которая очень быстро поражается мраморной гнилью и становится пригодной лишь на топливо.

Для уменьшения потерь леса при сплаве и ускорения доставки древесины в город на Тавде с каждым годом все больше применяется буксировка плотов. Плоты объемом по 15—30 кубометров каждый связываются по 80—100 штук в воз и тянутся катером вниз по течению. В 1962 году так было перевезено около трети всего сплавленного по Тавде леса, а в 1958 году — лишь немногим более десятой части.

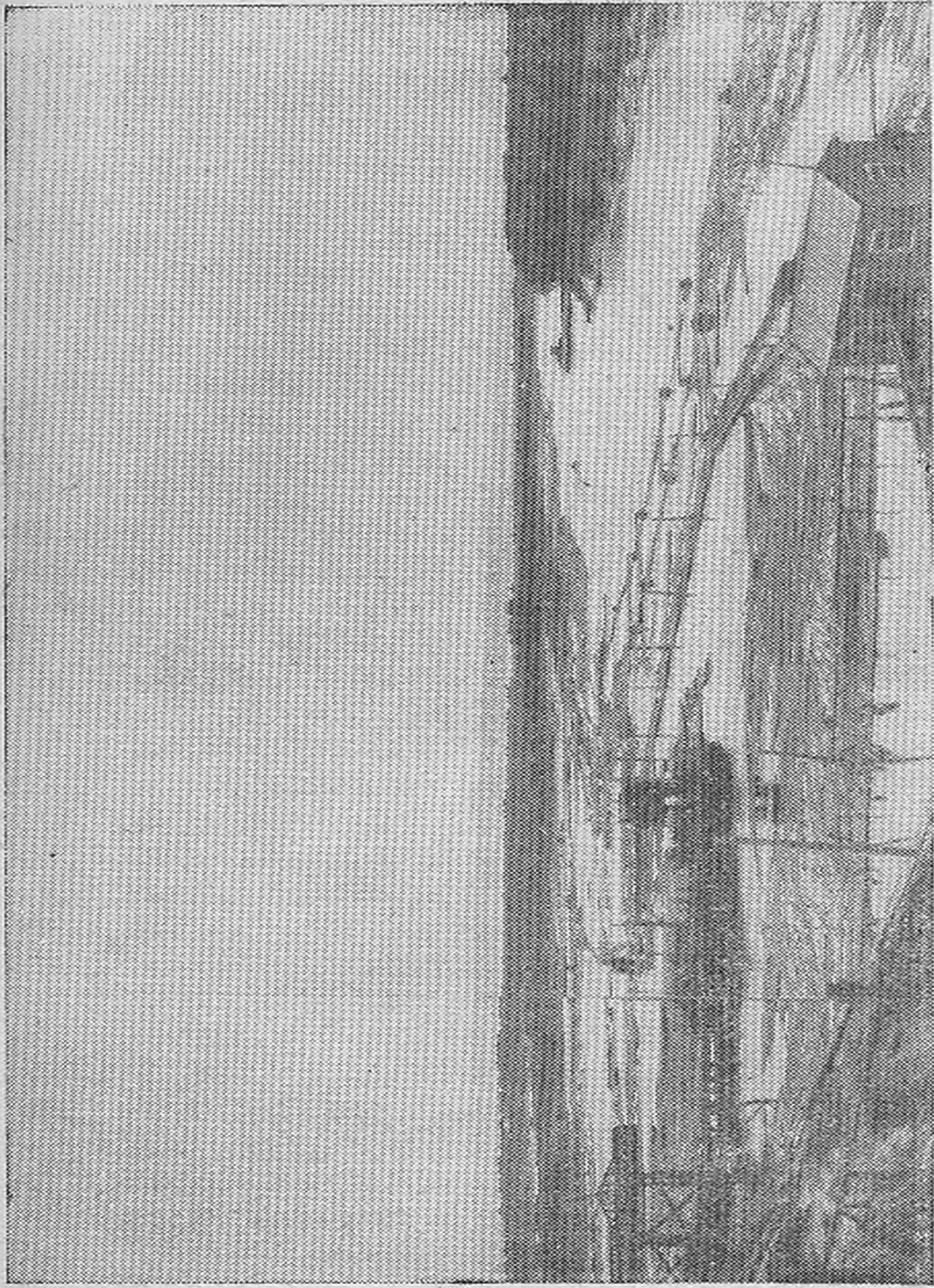
Слотка древесины, помимо Болтышевского рейда, ведется также в устьях малых сплавных рек, впадающих в Тавду ниже Болтышева. Около половины плотов заготавливается в зимнее время прямо на льду. Это очень выгодно, так как требует меньших затрат на плотку. На лед сбрасывается обычно и лес, подлежащий молевому сплаву.

Когда вскрываются реки, огромная масса древесины, подхваченная первыми волнами начинающегося половодья, неудержимо устремляется вниз по течению. Лесной поток возникает почти одновременно в нескольких пунктах. Друг за другом нескончаемой вереницей



неторопливо плывут плоты, одиночные бревна, ускоряя свой бег на перекатах. В это время очень важно, чтобы весь лес беспрепятственно шел вниз по течению, не оставаясь на берегу или мелководьях и не образуя заторов. Но этого мало. Таковую массу древесины город сразу принять не может. Поэтому возникает необходимость иметь вдоль реки временные хранилища леса. Чтобы не препятствовать судоходству, такие хранилища (запани) обычно устраиваются в излучинах реки и в протоках под защитой островов. Перед входом в запань ставят направляющие плавучие боны-ширмы. Плавучими же бонами загорожены выходы из запани. Каждая запань (их на Тавде около 40) обслуживается группой сплавщиков. Они следят, как наполняется хранилище лесом, регулируют его поступление и по мере надобности направляют в ниже расположенные запани. Таким образом древесина из одного хранилища переправляется в другое, пока не достигнет главной запани Тавды, устроенной в северной части города, в урочище Белый Яр. Река Тавда здесь также перегорожена системой плавучих бонов, которые задерживают идущий сверху лес.

У Белого Яра Тавда разделена небольшим островом на два протока. В главном из них на правом берегу образовались в виде уступов несколько площадок. На них разместились разнообразные приспособления для выгрузки леса и его сортировки. Ступенчатое расположение площадок, находящихся на неодинаковой высоте, очень удобно для вы-



Лесосплавной рейд в Белом Яру.

грузки древесины при разных уровнях воды в реке.

Во время лесосплава здесь идет оживленная работа. Поступающий сверху лес сортируется. Основная часть хвойной деловой древесины отправляется на лесокombинат. Березовые кряжи вместе с подплавленным хвойным лесом пропускаются дальше — на фанерный комбинат, дрова — на гидролизный завод. Часть деловой древесины и тонкомер (рудничную стойку) выгружают здесь же на берег. Первая поступает на двухрамный завод, расположенный в Белом Яру, а тонкомер грузится на железную дорогу и отправляется для крепления горных выработок на рудники и шахты Урала и других районов Советского Союза. В связи с тем, что всей древесины, сплавляемой в мае, предприятия Тавды принять не могут, в Белом Яру в отдельные годы выгружается также часть хвойной деловой древесины для отправки на другие лесопильные заводы Урала. Ежегодно из Белого Яра по железной дороге отправляется от 120 до 200 тысяч кубометров древесины. Больше половины составляет тонкомер.

Ниже Белого Яра правый берег Тавды загроможден штабелями леса, выстроившимися в ряд громадными поленницами. У каждого предприятия есть свой рейд, где происходит вторичная обработка идущей из Белого Яра древесины. Ближе всех расположен сплавной рейд лесокombината, последним — фанерного комбината.

В пору массового сплава, а иногда и в

другое время часть леса минует все рейды города и уносится течением вниз. Этого допустить нельзя. Поэтому ниже фанерного комбината на Тавде расположена последняя запань города. Она перегораживает реку от одного берега до другого и разводится лишь для пропуска судов. В течение всего сплавного периода до нижней запани просачивается несколько десятков тысяч кубических метров древесины. Здесь ее задерживают и связывают в плоты — «ерши». Буксирные катера, подхватив такие «ерши» объемом в сто и более кубометров, тянут их вверх, на рейды предприятий.

Тавдинские заводы обрабатывают не только лес, сплавляемый на реке. В город ежегодно доставляется другими видами транспорта до 400 тысяч кубометров деловой древесины и дров. Основная часть их поступает из леспромхозов, расположенных вдоль железной дороги на Ирбит (Карьеровский, Азанковский и другие). Количество леса, доставляемого в город железнодорожным транспортом, после сдачи в эксплуатацию линии Тавда — Сотник резко возрастет.

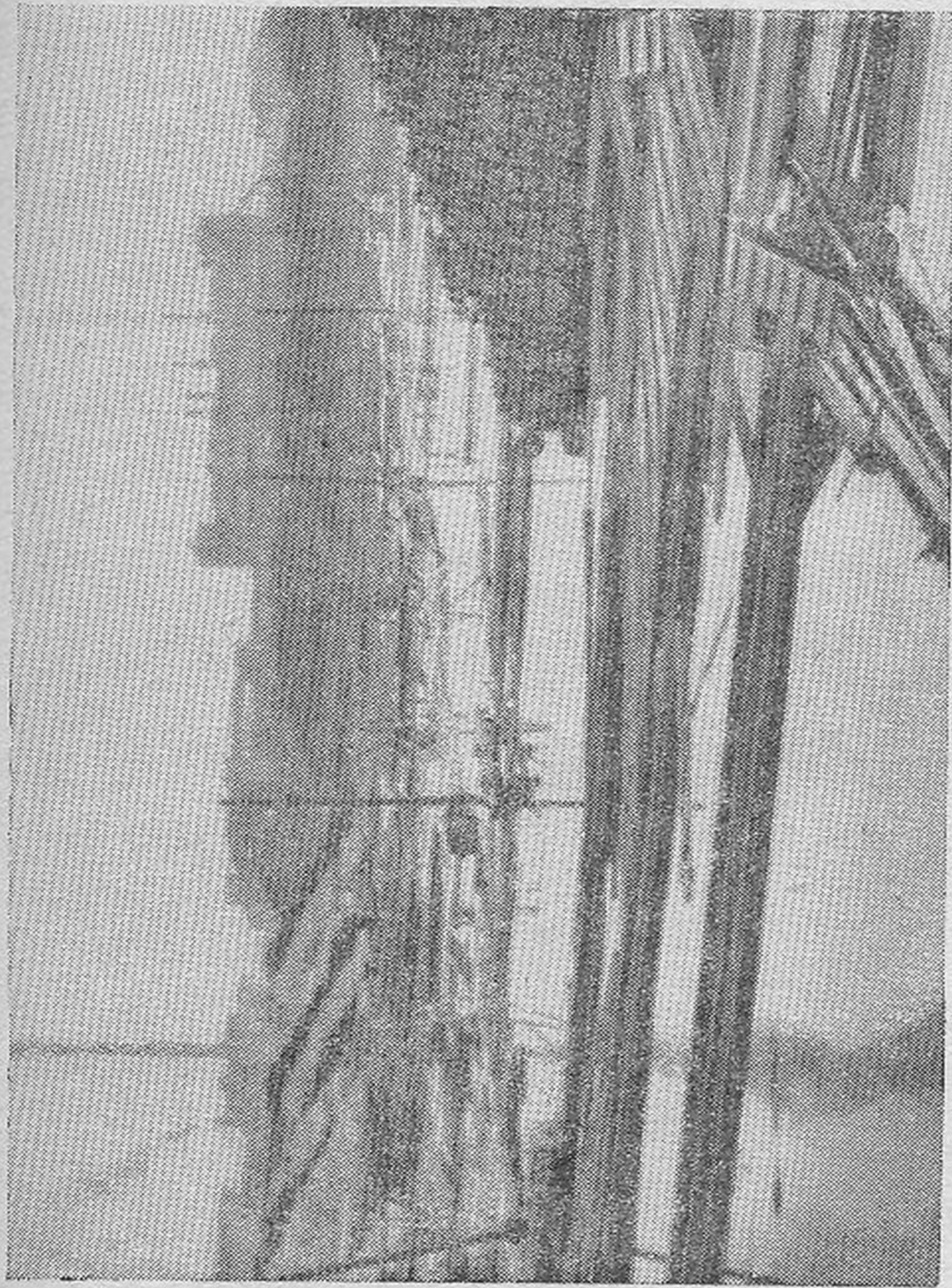
Тавда — центр комплексной деревообработки. На ее предприятиях получают обширный ассортимент изделий, начиная от пиломатериалов и фанеры и кончая спиртом, кормовыми дрожжами и углекислотой. При этом химическая переработка леса с каждым годом занимает все большее место. Лесохимия не только завершает цикл перерабатывающих древесины производств, но и высту-

пает пионером в освоении лесных богатств края. Такой отраслью является заготовка живицы.

Хвойные породы, особенно сосна, содержат ценное смолистое вещество, выделяемое при ранении ствола,— живицу. Из нее получают скипидар и канифоль, широко применяемые в лакокрасочной промышленности, при производстве бумаги, синтетического каучука и т. д. Заготовку живицы ведет химлесхоз. Этим занято больше 300 рабочих, которые заготавливают в сезон около тысячи тонн ценного химического сырья.

Подсочка — экстенсивное и маломеханизированное производство. Она связана с использованием больших площадей и требует много ручного труда. Поэтому подсочкой охвачена незначительная часть лесов. Они расположены в радиусе до 120 километров от Тавды.

Среди предприятий Тавды размерами производства выделяется лесокombинат. На нем занято около трети всех рабочих города. Это самое крупное предприятие деревообрабатывающей промышленности Свердловской области. С ним, явившимся преемником бывших лесопильных заводов № 7 и № 9, связана по существу вся история города. Каждый год комбинат получает по воде около половины сплаваемого по Тавде леса. Количество леса, доставляемого по железной дороге, из года в год колеблется и зависит от условий сплава по Тавде. Так, например, зиму 1957—1958 годов комбинат работал в основном на древе-



Биржа сырья лесокombината.

сине, подвозимой по железной дороге, потому что весной из-за большой продолжительности паводка, а осенью из-за мелководья сплав велся нерегулярно.

Начиная с конца апреля, на берегу реки у комбината кипит работа. Десятки людей и множество механизмов заняты выгрузкой леса. Каждый месяц на биржу сырья (место хранения древесины) попадает от 100 до 170 тысяч кубометров. В начале ноября эта работа прекращается и возобновляется лишь в следующем году. Расходует же комбинат каждый месяц не более 80—90 тысяч кубометров. Поэтому для хранения леса, прибывающего по воде очень неравномерно в различные сезоны года, необходимо иметь большую площадь. Лучший способ хранения — мокрый. Он предохраняет древесину от порчи. Местом ее хранения служит озеро Матюшино. Это небольшой, но глубокий водоем. Он может вместить до 900 тысяч кубометров леса. Древесина, поступающая на комбинат по реке из Белого Яра, подается лесотасками в озеро. Здесь ее сортируют по породам, длине и диаметру и укладывают в штабеля. Отсюда она идет на распиловку.

Комбинат имеет два лесопильных цеха на восемь и две пилорамы. Эти цехи — главное звено в конвейере цехов комбината. От них зависит работа всего предприятия. В 1962 году на комбинате было распилено 828 тысяч кубических метров древесины и получено 543 тысячи кубометров пиломатериалов. Лесопильщики комбината, благодаря хорошей ор-

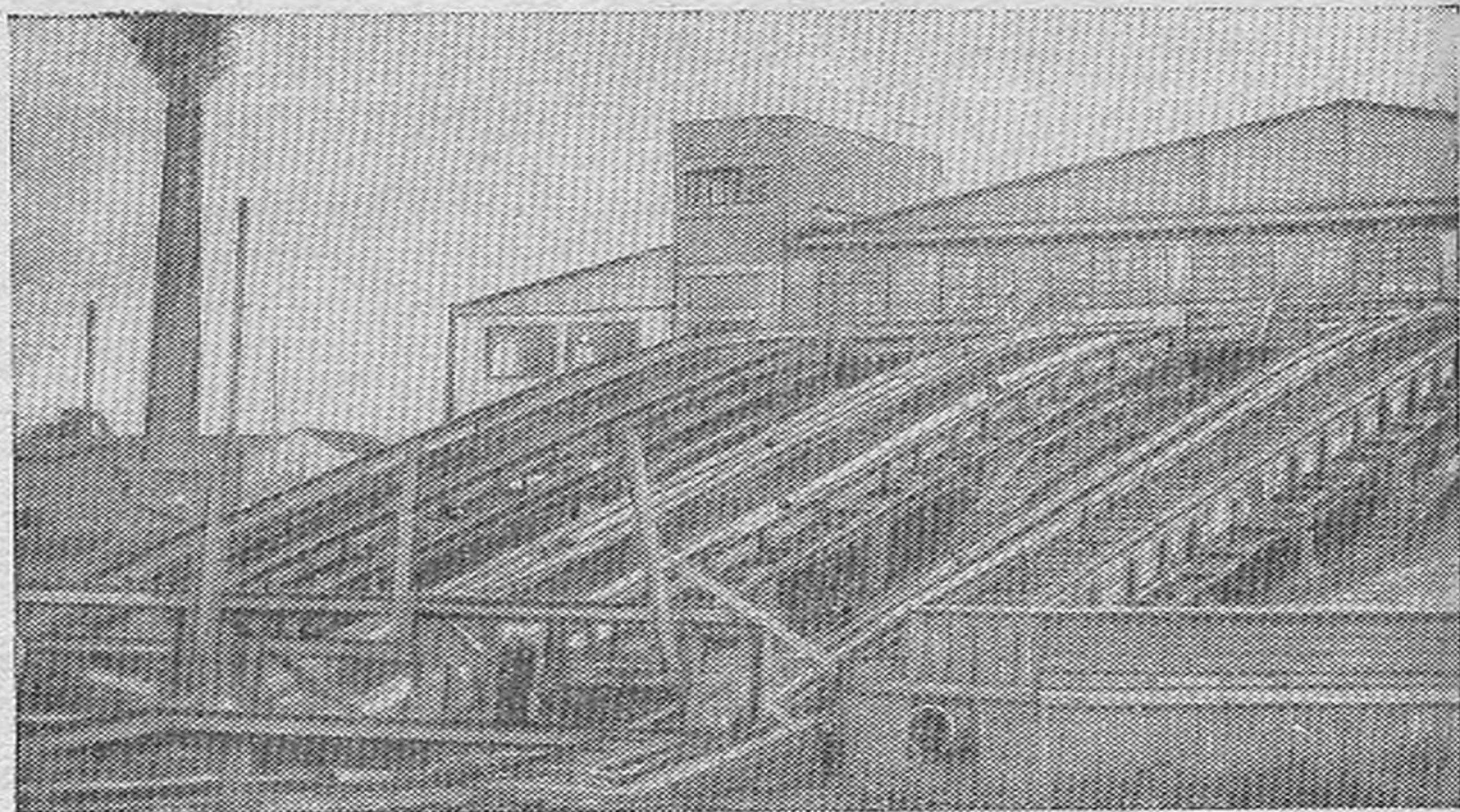
ганизации, добились самой высокой в стране производительности труда.

Из лесопильных цехов пиломатериалы, идущие на дальнейшую обработку на самом комбинате, поступают на сушку в газовую и паровую сушилки. Часть пиломатериалов отправляется прямо на биржу готовой продукции. Когда они достигают так называемой транспортной сухости, их направляют потребителю.

Тавдинский комбинат — крупный поставщик экспортных пиломатериалов. В 1962 году за границу их отправлено свыше 100 тысяч кубометров. Это больше четверти всех пиломатериалов, отгруженных на экспорт предприятиями Свердловской области.

Около 40 процентов всех материалов подвергается дальнейшей обработке на самом комбинате. Основные их потребители — цехи каркасного и щитового домостроения. Площадь изготовленных здесь в 1962 году домов — 124 тысячи квадратных метров. Из этих домов можно построить целый город с населением свыше 20 тысяч человек!

Производство домостроения — одна из главных на комбинате — за время существования предприятия несколько раз изменялась. До 1955 года выпускали в основном брусковые стандартные дома. Начиная с 1952 года, приступили одновременно к изготовлению щитовых домов, а с 1961 года — каркасных. Производство брусковых домов, а с 1963 года щитовых, прекращено. С пуском цеха каркасного домостроения на комбинате был сдан в



Лесопильный цех лесокомбината.

эксплуатацию цех цементно-фибролитовых плит — нового стенового материала. Его изготавливают из древесной стружки, которую спрессовывают и пропитывают цементным раствором и огнестойкими веществами. Освоение производства цементно-фибролитовых плит позволило не только использовать низкокачественную древесину и часть отходов, но и значительно снизить себестоимость выпускаемых стандартных домов.

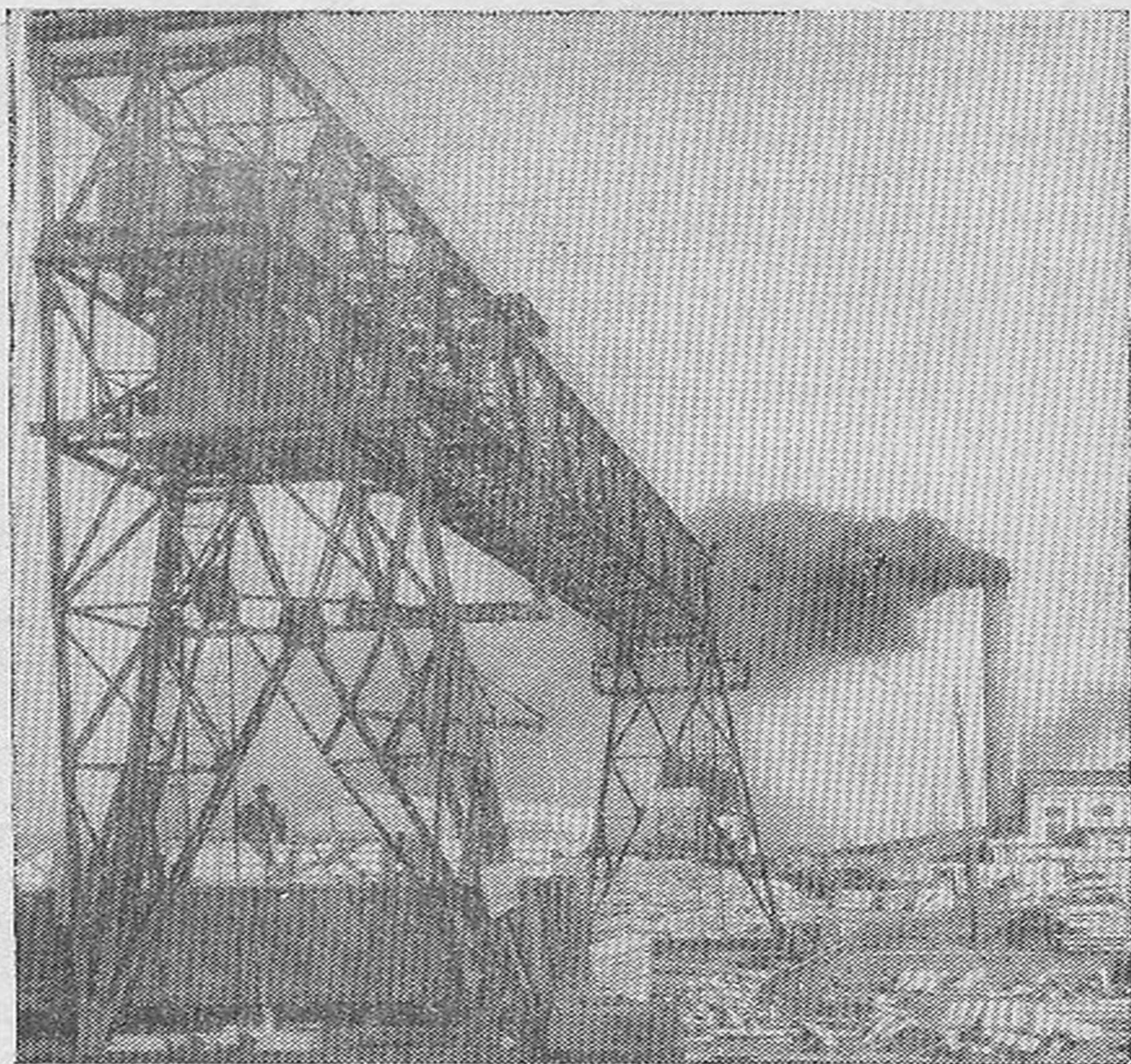
Основная часть изготовленных домов направляется в безлесные районы страны. На целинных землях Казахстана, Западной Сиби-

ри, Южного Урала, в Средней Азии из тавдинских домов построены сотни поселков.

До 1963 года комбинат одновременно выпускал большое количество деталей домов. Часть пиломатериалов используется также для изготовления мебели.

До 40 процентов леса, перерабатываемого на комбинате, идет в отходы. Около половины из них — опил. Кроме того, с каждым годом все больше поступает древесины низких сортов, из которой нельзя получить полноценных пиломатериалов. В связи с этим проблема утилизации отходов и использования низкосортной древесины становится все более актуальной. Из этой древесины на комбинате изготавливают комплекты тарной доски, черенки для лопат, штукатурную дрань, доски для обшивки зданий, стружку для плит, древесную муку. Последняя идет в промышленность пластических масс для получения линолеума и других видов изделий. Основным потребителем древесной муки до недавнего времени был Орехово-Зуевский завод «Карболит», а ныне она целиком отправляется на Нижне-Тагильский завод пластмасс.

Некоторые отходы лесопиления вывозятся в другие районы страны. Среди них опабол (горбыль), поступающий в Донбасс для крепления шахт. Часть отходов сжигается в котлах теплоэлектроцентрали. Однако до строительства гидролизного завода больше половины отходов (опил) приходилось выбрасывать. Их уборкой ежедневно было занято 200 рабочих. Между тем, это ценнейшее хими-



На бирже готовой продукции лесокомбината.

ческое сырье. Из одной тонны плотных древесных отходов можно получить 72 литра этилового спирта, свыше 20 килограммов белковых дрожжей, около трех килограммов фурфурола, до одного килограмма скипидара и 28 килограммов жидкой углекислоты. Одна тонна древесных отходов, переработанных в

спирт, может высвободить для других нужд 0,4 тонны зерна или 1,3 тонны картофеля. Из отходов деревообрабатывающих цехов комбината можно получить и другие изделия, которые найдут широкое применение в различных отраслях народного хозяйства. К ним относятся, в частности, древесно-волокистые плиты. Это — прекрасный теплоизоляционный и звукопоглощающий материал. Одна тонна этих плит экономит в строительстве, мебельной и других отраслях промышленности четыре кубометра пиломатериалов, при этом изготовление плит обходится почти в два раза дешевле, чем производство пиломатериалов. В настоящее время на комбинате построен самый мощный в Свердловской области цех древесно-волокистых плит с годовой производительностью шесть с половиной миллионов квадратных метров. С его пуском комбинат превратился в еще более совершенное предприятие комплексной переработки древесины, на котором ни одного кубометра леса не будет пропадать зря.

Однако главный потребитель отходов лесокombината — гидролизный завод. Он завершает поток деревообрабатывающих производств, сложившихся на базе лесопиления. При этом гидролизный завод использует самые низкокачественные отходы деревообработки, не имеющие до сих пор других потребителей, — опил. Десятилетиями отходы были настоящим бичом всех лесопильных заводов, причинявшим им немало неприятностей. Горы тлеющих опилок, окутанных сизы-

ми лентами дыма,—обычная принадлежность лесозаводов до создания гидролизных предприятий. Тавдинский гидролизный завод по существу является составной частью лесокомбината. От него он получает сырье и находится с ним на одной территории.

Главная продукция гидролизного завода — этиловый спирт. И попутно производят кормовые дрожжи и жидкую углекислоту.

Ежедневно гидролизный завод перерабатывает до 450 плотных кубометров опила и стружки. С восьмирамного лесопильного цеха комбината опил подается к котлам гидролизного завода ленточными транспортерами. С двухрамного же он доставляется автотранспортом.

Для того чтобы процесс гидролиза протекал нормально, опил должен иметь минимальное количество коры. К нему нужно добавлять еще древесную стружку или щепу. Поэтому в химическую переработку поступает не только опил, но и другие отходы лесопиления — рейки, бруски. Предварительно они измельчаются на специальных дробилках, установленных в лесопильных цехах. Но поступающих с лесокомбината щепы и стружки оказывается недостаточно. Вот почему для спиртового производства гидролизный завод вынужден сам рубить щепу.

Для этих целей используются дрова хвойных пород.

Древесину в измельченном виде помещают в закрытые котлы-автоклав, выложенные

изнутри кислотостойкой керамикой, и под давлением в 10—12 атмосфер при температуре 180 градусов подвергают обработке серной кислотой и паром. Получают раствор сахара в виде так называемого гидролизата. Для удаления из него серной кислоты его обрабатывают известковым молоком. Потом гидролизат фильтруют, охлаждают в специальных градирнях. На недобродившем сахаре при обильном притоке воздуха быстро развиваются дрожжевые грибки. Их сушат. Высушенная дрожжевая масса — кормовые дрожжи — ценный препарат для кормления скота. Они содержат много белка и способствуют быстрому росту животных. По содержанию белка тонна кормовых дрожжей равноценна пяти тоннам овса. При добавлении белковых дрожжей в корм увеличивается рост свиней и телят, поднимается почти на одну треть яйценоскость кур.

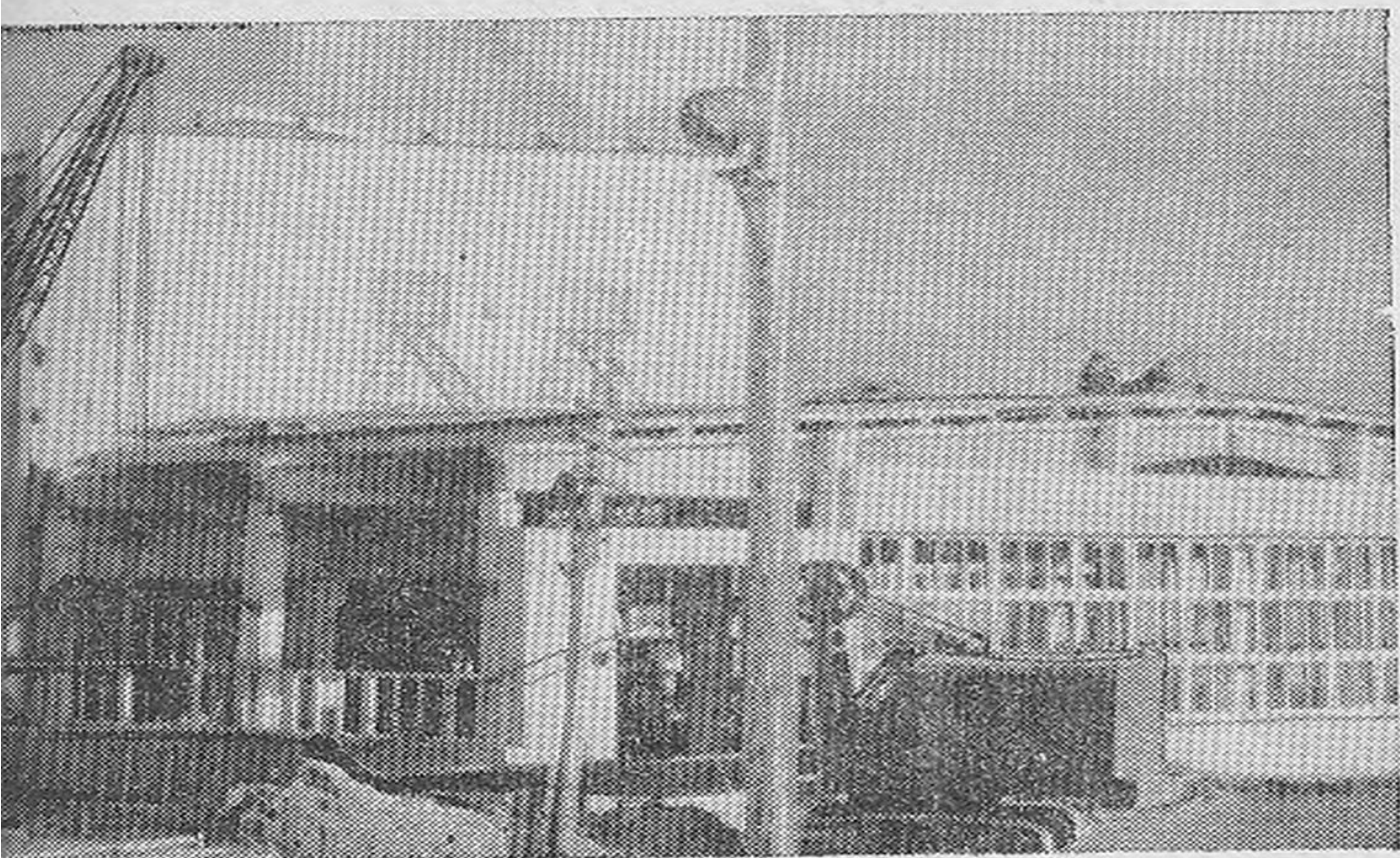
После гидролиза древесины остается лигнин. Ежегодно гидролизный завод, кроме спирта и кормовых дрожжей, дает десятки тысяч тонн лигнина. До 1957 года его почти весь выбрасывали в отвалы. За полтора десятка лет к востоку от завода выросли огромные бурые насыпи. Лигнином была засыпана значительная часть поймы реки Тавды между заводом и поселком Гаевский. Тавдинский гидролизный завод одним из первых в стране приступил к использованию лигнина в качестве топлива. Для этого на заводе установили сначала одну, а затем вторую сушилку, и с 1958 года весь лигнин стали подсушивать от-



Так выглядело строительство цеха древесно-волоконно-

ходящими горячими газами. Один килограмм сухого лигнина при сгорании выделяет 5800 больших калорий — почти в два раза больше, чем бурый уголь. Использование лигнина в качестве топлива позволяет заводу ежегодно экономить около 350 кубометров дров. За весь же период с 1958 по 1963 год лигнин заменил почти 1,2 миллиона кубометров дров.

Это больше, чем нужно в течение полугодия всем деревообрабатывающим предприятиям Тавды.



т на лесокомбинате в октябре 1963 года.

Тавдинские гидролизники впервые в стране внедрили в производство ряд новшеств, нашедших впоследствии применение и на других предприятиях Советского Союза. И среди них — метод непрерывной нейтрализации гидролизата с автоматической дозировкой известкового молока, что помогло увеличить выпуск спирта и уменьшить расходы сырья.

Коллектив завода ищет и находит новые возможности для увеличения выпуска продукции.

Вырабатываемый на заводе спирт частично находит применение на предприятиях Тавды. Главный его потребитель — фанерный комбинат (здесь спирт идет на пропитку фанерного шпона).

Основная же часть вывозится на заводы синтетического каучука.

По производительности труда гидролизный завод значительно опередил все деревообрабатывающие предприятия Тавды. В 1962 году на одного работающего на лесокombинате было произведено продукции на 3,9 тысячи рублей, на фанерном комбинате — 4,2 тысячи, а на гидролизном заводе — 6,2 тысячи рублей.

Вторая группа деревообрабатывающих производств Тавдинского лесопромышленного комплекса сложилась на базе фанерного комбината. По размерам производства он лишь немногим уступает лесокombинату. Березовые леса бассейна Тавды заметно истощились и не обеспечивают потребности фанерного комбината в сырье. Поэтому предприятие получает большое количество березовой древесины по железной дороге. Для наиболее ответственных изделий используется так называемая горная береза, завозимая из районов Нижнего Тагила, Алапаевска, Ивделя и других. Количество березовой древесины, поступающей на комбинат по железной дороге, из года в год растет и в настоящее время уже составляет больше половины всего перерабатываемого леса.

Как и на лесокombинате, производствен-

ный процесс здесь начинается на бирже сырья. После выгрузки из воды или с железнодорожных платформ кряжи разделяются на чураки длиной 1300—1600 миллиметров. Затем они пропариваются в горячей воде при температуре около 70 градусов и поступают на лущильные станки. Лущильный цех, как и лесопильные заводы на лесокombинате,— главное звено всего производственного процесса. От его работы зависит работа всего предприятия.

Закрепленному с торцов чураку придают вращательное движение. Широкий нож снимает ровную по толщине пленку древесины, называемую шпоном. Наблюдение за работой лущильных станков оставляет яркое впечатление. Во всю ширину большого корпуса установлено более десятка лущильных станков. То от одного, то от другого отделяется широкая лента шпона, точно разматывается рулон желтовато-серой бумаги. На специальном столе шпон режется на квадраты и поступает в сушилки. Кроме паровых сушилок, на Тавдинском комбинате (одном из первых в стране) действуют более производительные газовые сушилки. После сушки квадраты шпона сортируются. Часть из них идет на починку. В местах, где выпали сучья, на полуавтоматическом станке вклеивается эллипсовидная заплатка. При снятии шпона и резке его на квадраты образуется большое количество нестандартных кусков. На специальной ребро-склеивающей машине эти куски склеиваются. Квадраты шпона клеят на прессах — получа-

ется фанера, состоящая из трех и более слоев. Для ускорения процесса склейки плиты прес-сов обогреваются паром. Потом фанеру обрезают по краям, шлифуют, упаковывают и отправляют потребителю. Остающийся после лущения чурака сердечник, называемый карандашом, направляется на долущивание на малые лущильные станки. Затем карандаши распиливают на штакетник.

Тавдинский фанерный комбинат — крупнейшее предприятие деревообрабатывающей промышленности не только в Свердловской области, но и в Советском Союзе. По производству фанеры он не имеет себе равных в нашей стране. В 1962 году им было выпущено более 74 тысяч кубометров этой ценной продукции. Тавдинский комбинат, кроме рядовой фанеры, выпускает и бакелизованную, покрытую специальной смоляной пленкой. Она идет в автомобильную и судостроительную промышленность. Комбинат освоил выпуск комбайновых плит.

Значительное количество фанеры идет на экспорт.

Фанера — основной, но далеко не единственный вид изделий, получаемых из шпона. Если сухой березовый шпон пропитать специальным составом (спиртовым лаком и др.) и склеить его под большим давлением при температуре 140—150 градусов, то мы получим очень прочное вещество — древесно-слоистый пластик. Для производства древесно-слоистых пластиков используют самый тонкий шпон. Он в два раза тоньше, чем шпон, иду-

щий на изготовление фанеры. Его толщина равна 0,5—0,6 миллиметра. Пластики можно получить и путем прессования сухой древесной крошки, также пропитанной специальными составами. В результате такой обработки древесина приобретает ряд ценных свойств, позволяющих использовать ее в качестве заменителя бронзы, баббита, латуни и некоторых дорогостоящих видов пластмасс (текстолита, например, который в восемь раз дороже древесных пластиков). Замена пластиками тысячи тонн текстолита высвобождает около пяти миллионов метров хлопчатобумажных тканей и до 400 тонн фенола. Древесные пластики применяются для изготовления винтов вертолетов, они заменяют цветные металлы при производстве подшипников, втулок, гребных винтов пароходов. Благодаря высоким диэлектрическим свойствам, древесные пластики нашли применение в электротехнике.

Древесные пластики были первой продукцией, выпущенной Тавдинским фанерным комбинатом. Они и сейчас продолжают занимать видное место в том многообразии изделий, которые комбинат дает народному хозяйству. В 1962 году предприятие выпустило около двух тысяч тонн пластиков. Основным потребителем древесных пластиков Тавдинского комбината является электротехническая промышленность Средне-Уральского совнархоза.

Шпон идет и для производства деревянных фанерных труб. В 1962 году комбинат

дал свыше 25 километров труб, из которых делают царги¹ стульев, и около 17 километров труб, применяемых для производства колец, с помощью которых скрепляют ножки стульев. Кроме того, ежегодно на предприятии выпускается до 36 тысяч штук царг для круглых столов.

Чтобы использовать маломерный шпон, на комбинате организовали изготовление фанерных заготовок для мебельной промышленности — сидений и спинок стульев, детской мебели. Часть шпона комбинат дает мебельным предприятием для отделки (фанеровки) изделий.

При сплаве на комбинат вместе с фанерным сырьем поступает хвойная деловая древесина. Поэтому оказалось целесообразным организовать и лесопильное производство — цех с двумя пилорамами. Основная часть пиломатериалов используется на самом комбинате в мебельном цехе, на строительстве и т. д. Важнейшим их потребителем в послевоенное время стал цех столярных плит. Для получения плит узкие тонкие рейки, уложенные плотно одна подле другой, склеиваются снизу и сверху листами березового шпона. Организация этого производства позволила пустить в дело часть отходов лесопиления и низкокачественную деловую древесину, непригодную для выпуска пиломатериалов. Столярные плиты способствуют меха-

¹ Ц а р г а — кольцо, на котором крепятся все элементы стула или стола: ножки и проч.

низации мебельной промышленности. Они удобны для обработки, их применение вдвое ускоряет процесс изготовления мебели. В 1962 году на фанерном комбинате было выпущено более шести тысяч кубометров столярных плит.

На комбинате давно существует мебельное производство. Оно было значительно расширено в конце 50-х годов, когда в состав предприятия включили мебельную фабрику. Эта фабрика была организована на базе промысловой артели «Красная звезда» и выпускала недорогую мебель: столы, комоды, этажерки, табуретки, обозное снаряжение. Ее примитивные производственные помещения находились в центральной части города, в стороне от железной дороги и реки. Пиломатериалами фабрика не снабжалась и вынуждена была сама заготавливать лес и вывозить его за 40—50 километров на свою пилораму. В связи с этим себестоимость мебели была высокой, и существование фабрики было признано нерациональным. Вскоре после передачи мебельной фабрики фанерному комбинату оборудование ее перевезли, а производственные помещения передали типографии.

Для выпуска мебели комбинат полностью обеспечен необходимым сырьем и полуфабрикатами — пиломатериалами, фанерой, заготовками, столярными плитами и т. д. Однако создание в Тавде, расположенной в стороне от главных потребителей, большого мебельного производства нецелесообразно, и в последнее время оно постепенно свертывается.

В дальнейшем выпуск мебели будет пре-
кращен, освободившиеся площади использу-
ют для изготовления основной продукции.

Для производства фанеры нужно много
различных химикатов: фенола, синтетическо-
го клея, формалина, щелочей, спирта, раз-
личных смол, красителей и т. д. Ежегодно на
комбинате расходуется до трех тысяч тонн
формалина, около тысячи тонн карбамида,
100 тысяч декалитров спирта. Используются
также белковый клей, приготавливаемый на
мясокомбинатах из крови животных, (альбу-
мин) и казеин, получаемый из молока. Казе-
ин комбинату поставляют маслозаводы
Свердловской и Тюменской областей, альбу-
мин — Семипалатинский, Петропавловский,
Саратовский, Фрунзенский и Богдановичский
мясокомбинаты, фенолы и формалин — Ниж-
не-Тагильский и Грозненский заводы пласт-
масс, карбамид — Новомосковский химком-
бинат, спиртовую смолу — Тюменский фанер-
ный комбинат, гумированную ленту, идущую
на склейку кусков шпона, привозят из
Лиепайи. Не менее широка и география сбыта
готовой продукции.

Лесообрабатывающий, фанерный комби-
наты и гидролизный завод — главные потре-
бители древесины, поступающей в Тавду. Они
используют девять десятых всего завозимого
в город леса. Остальная часть идет в комму-
нальное хозяйство как топливо, а также на
производственные нужды других промышлен-
ных предприятий, на которых древесина
(кроме химлесхоза) является не единствен-



На судовой верфи.

ным, а на некоторых и не основным видом сырья и полуфабрикатов. К ним относятся судостроительная верфь, промкомбинат.

Тавдинская судостроительная верфь — единственное предприятие судостроения Свердловской области. Она невелика и дает немногим более одного процента всей промышленной продукции города. Длительное время верфь специализировалась на выпуске деревянных несамоходных грузовых судов для Обско-Иртышского пароходства — лесовозов, плашкоутов и углевозов. Теперь главная продукция верфи — дебаркадеры (плавающие речные вокзалы) и несамоходные металлические баржи. К изготовлению дебаркадеров Тавдинская судовой верфь приступила давно. Вначале строили небольшие дебаркадеры на деревянных баржах. Но они недолговечны.

Поэтому в последние годы верфь стала выпускать крупные дебаркадеры, используя в качестве остова металлические корпуса отслуживших свой век пароходов. На обновленном и усиленном корпусе делается надстройка из дерева. Это очень трудоемкая работа, и каждый крупный дебаркадер строится в течение года, а иногда и более. Дебаркадер «Волга», сооруженный на базе корпуса парохода одноименного названия, изготавливался почти полтора года и стоил 170 тысяч рублей.

Строительство металлических барж судовой верфь начала с 1962 года. Они имеют небольшую грузоподъемность — около 150 тонн и приспособлены для плавания на мелких реках. Первые баржи судовой верфи были переданы комбинату «Тавдалес» для перевозки березовой древесины.

Производство деревянных дебаркадеров с 1962 года прекращено. С 1963 года судовой верфь стала выпускать, кроме дебаркадеров и барж, плавучие базы, предназначенные для обслуживания пароходов, плавающих по Иртышу. Первая такая база была отправлена в Омск. На этих судах созданы магазины промышленных и продовольственных товаров, склады оборудования и запасных частей. В малонаселенных районах, оторванных от железных дорог, они должны сыграть большую роль в улучшении обслуживания пассажиров и работников водного транспорта.

Одновременно верфь выполняет работы по капитально-восстановительному ремонту флота. Но на предприятии нет дока. Поэтому

здесь можно ремонтировать только надводную часть судов.

Для закладки барж и строительства дебаркадеров используются озеро Липовое и сама Тавда. На Липовом суда закладывают зимой. Летом же оно сильно мелеет, а иногда и пересыхает. Летняя закладка судов возможна лишь на самой реке.

Судостроение вместе с судоремонтом дают немногим более половины всей валовой продукции верфи (а в отдельные годы и меньше половины). В связи с переходом на строительство металлических судов, освободившееся деревообрабатывающее оборудование было загружено другими заказами. Предприятие делает для Иртышского пароходства, которому оно подчинено, контейнеры, стандартные брусковые дома, занимается лесопилением, выпускает шлюпки и другую продукцию.

Производственная деятельность химлесхоза чрезвычайно разнообразна и охватывает обширную территорию. По своему характеру это промежуточное между лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленностью предприятие. Оно сочетает в себе особенности как первой, так и второй. В основе же всей деятельности химлесхоза лежат заготовки живицы и осмола. Остальные производства в значительной степени связаны с главной отраслью.

Подсочкой в химлесхозе занято больше половины всех рабочих. Заготовка живицы ведется лишь в теплое время года. Зимой же

вздымщики (рабочие, занимающиеся подсочкой) используются на других работах. В течение зимы они должны подготовить свои участки к лету. Многие из них в зимние месяцы изготавливают колотую штукатурную дрань и клепку для бочек.

В 1961 году в состав предприятия была включена промысловая артель имени С. М. Кирова, и в химлесхозе появились новые производства. Среди них дегтярное, заготовка осмола, который отправляется в Верхотурье на лесохимический комбинат, выгонка смолы и скипидара, а раньше и пихтового масла (его выпуск прекращен из-за отсутствия сырья).

Для изготовления тары, строительства домов на лесоучастках и в городе химлесхоз имеет собственное лесопильное производство. В 1962 году оно дало более тысячи кубометров пиломатериалов. Химлесхоз занимается одновременно заготовкой и вывозкой леса: ежегодно заготавливает около 26 тысяч кубометров древесины, почти половину которой обычно составляют дрова.

К числу деревообрабатывающих предприятий Тавды относится и промкомбинат. Это небольшое предприятие с восьмью десятками рабочих. Они заготавливают лес, выпускают мебель, деревянную тару и другие изделия.

Второй отраслью промышленности Тавды стало машиностроение, зародившееся в городе еще в довоенное время. Вначале оно было представлено малой металлообработкой. Одно из первых предприятий этой отрас-

ли — механические мастерские сплавного отделения — было открыто в 1932 году. Мастерские были созданы для ремонта моторного флота, занятого на сплаве. Росло количество судов, обслуживающих сплав, росла и мощность мастерских. Они стали не только ремонтировать, но и строить металлические баржи и катера.

Металлообрабатывающая промышленность расширилась в годы Отечественной войны. В Тавде открылись мастерские по ремонту оборудования леспромхозов. Из Москвы сюда был эвакуирован один из механических заводов. На базе этих предприятий в послевоенные годы возникли механический завод и вагонное депо. Механический завод по размерам производства уступает лишь лесообрабатывающему и фанерному комбинатам. В 1962 году его изделия составили шестую часть всей валовой промышленной продукции города.

Завод расположен в восточной части Тавды по соседству с фанерным комбинатом. В настоящее время это единственное в стране специализированное предприятие по выпуску автомобильных лесовозных прицепов-ропусков грузоподъемностью от пяти до пятнадцати тонн. В 1963 году на заводе сконструированы тормозные автоприцепы, предназначенные для перевозки труб большого диаметра. Они находят применение на трассе газопровода Бухара — Урал. Автоприцепы с маркой Тавдинского механического завода можно встретить не только в Советском Сою-

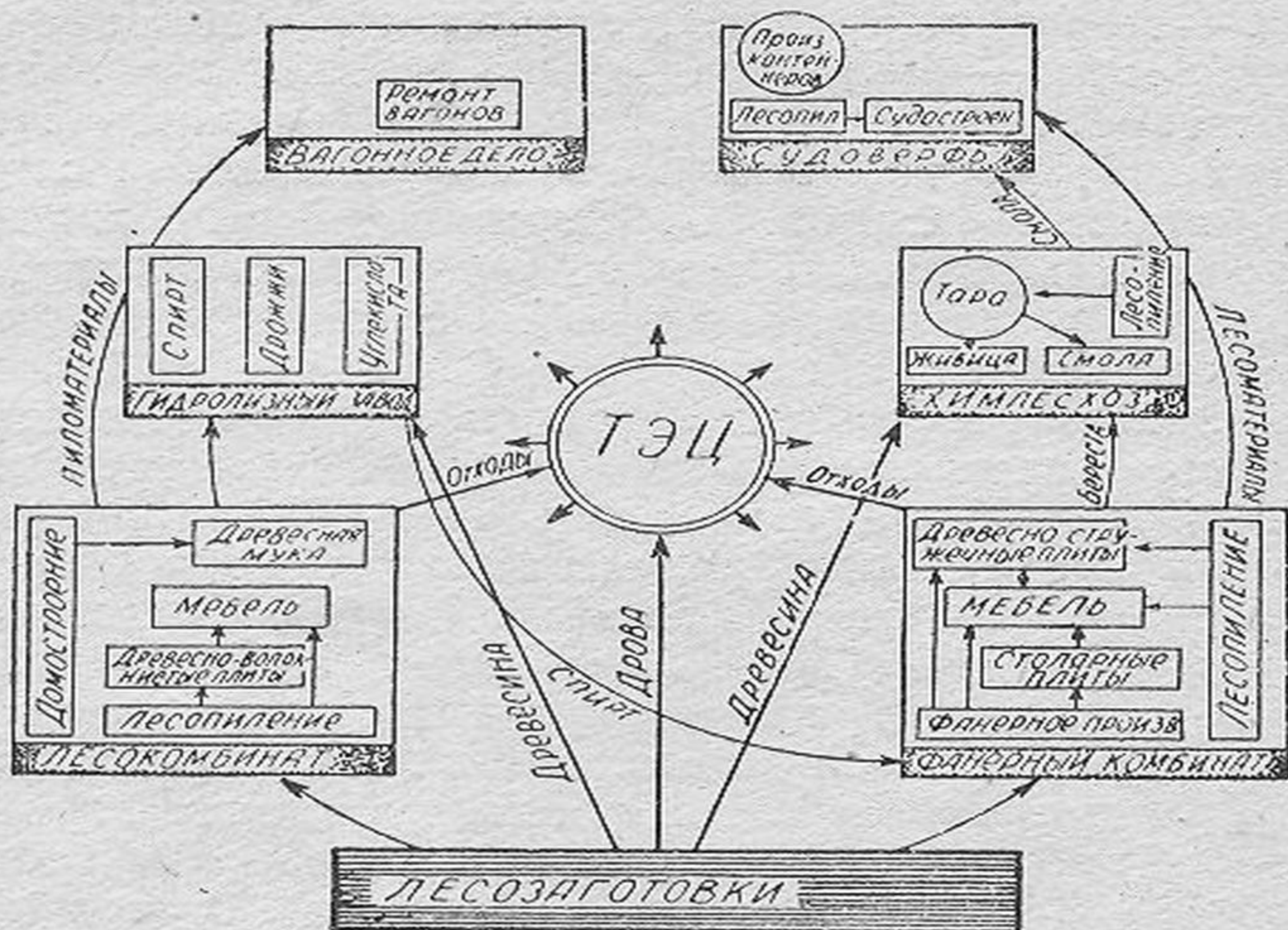


Схема производственных связей Тавдинского лесопромышленного комплекса.

зе, но и на дорогах героического Острова Свободы, Бразилии, Гвинеи, Индии, Судана и многих других стран мира.

Механический завод имеет широкие кооперативные связи. Ступицы и диски колес ему поставляет Уральский автомобильный завод, прокат — Нижне-Тагильский металлургический комбинат...

Завод располагает значительной площадью для расширения, а развивающаяся лесозаготовительная промышленность Урала и За-

падной Сибири предъявляет большой спрос на его продукцию. Все это создает благоприятные предпосылки для роста предприятия. Только с 1959 года выпуск продукции завода удвоился.

Вагонное депо существует с конца 1945 года. Оно создано на базе Московского механического завода после его эвакуации из Тавды. Депо занимается средним и годовым ремонтом железнодорожного подвижного состава. Ремонтируются главным образом деревянные грузовые вагоны и частично пассажирские. Тавда находится в тупике железнодорожной магистрали. Это не способствует расширению производства. Поэтому депо — небольшое предприятие. На нем занято всего лишь около 200 рабочих, и оно дает менее полупроцента промышленной продукции Тавды. Строительство железной дороги в бассейне Конды увеличит потребность в ремонте подвижного состава и будет содействовать расширению предприятия.

Третьей отраслью промышленности города является легкая и пищевая. Однако ей в Тавде принадлежит скромное место. Удельный вес этих отраслей в промышленности Тавды почти в два раза ниже, чем в среднем по Свердловской области, и в пять раз меньше, чем по стране. Поэтому предприятия легкой и пищевой промышленности выпускают изделия исключительно для местного потребления, завоз которых нерентабелен. Среди этих предприятий более крупные: фабрика «Восток», хлебокомбинат и рыбозавод. На фабри-

ке «Восток» шьют одежду и ремонтируют бытовые металлоизделия, радиоприемники, обувь и т. д. Фабрика состоит по существу из нескольких мастерских, расположенных в разных местах.

Еще в 30-х годах в Тавде возникла рыбная промышленность. Вначале ее представлял рыбхоз, превращенный в 1942 году в рыбозавод. В городе расположены управление завода, его ремонтная база и холодильник. Лов же рыбы ведется в озерах района, разбросанных в радиусе 100 километров. Ловится рыба круглый год. Однако основная часть улова приходится на второе полугодие, так как в конце весны — начале лета лов рыбы повсеместно прекращается из-за нереста.

Главные рыбопромысловые озера — Большая Индра, Шайтанское, Янычково, Большое Сатыково, Дикое и Епанчино. Несмотря на большие размеры, эти озера мелкие, с ровным блюдцеобразным дном, сильно заилены и во многих местах заросли водной растительностью. Берега низкие. Большинство озер непроточно. Они рано покрываются льдом. Зимой в них бывают заморы (массовая гибель рыбы). Озера бедны также кормом. Это приводит к замедленному росту рыбы. Поэтому продуктивность большинства озер района невелика — 40—50 килограммов на гектар, а основная промысловая рыба здесь — карась, лучше других переносящий периодические заморы. В последние годы рыбозавод проделал значительную работу по обогащению фауны озер новыми видами промы-

словых рыб. Благоприятными условиями для разведения более ценных рыб обладает озеро Дикое. Оно имеет глубину до 5 метров, более крутые берега. Еще в 1949 году сюда был посажен лещ. Он здесь хорошо прижился и стал важнейшей промысловой рыбой. В 1960 году в Дикое посадили карпа, рипуса и сырка, которые тоже хорошо акклиматизировались. Рипус выпущен и в Епанчино.

Для лова рыбы используются частично пойменные озера. Они имеют, как правило, вытянутую форму и большую глубину, являются местами нереста и летнего нагула рыбы. Как и междуречные озера, они подвержены заморам, а резкое сокращение рыбных запасов в Тавде из-за ее загрязнения не способствует пополнению фауны старичных озер.

Наибольшее количество рыбы (свыше половины годового улова) дают Большая Индра, Большое Сатыково и Янычково.

Разбросанность озер, удаленность некоторых из них от города мешают увеличению улова и затрудняют транспортировку рыбы. Из-за отсутствия дороги рыбные запасы некоторых озер используются неполностью. Меньше возможного дает озеро Большое Сатыково, где в 1962 году улов пришлось сократить. Не до конца используются и рыбные богатства озера Шайтанского: нет жилья для рыбаков. С близлежащих озер рыба вывозится наземным транспортом, причем с некоторых из них — только в зимнее время. С дальних озер основную часть улова приходится доставлять самолетами (с озера Большая

Индра — не менее $\frac{2}{3}$). На озере Диком, где нет оборудованной посадочной площадки, рыбу летнего улова вынуждены засаливать.

За годы социалистического строительства на предприятиях города выросли высококвалифицированные кадры специалистов, знатоков своего дела. Среди них рабочие, которые строили первые промышленные предприятия города, осваивали новую технику, изучали технологию производства. Многие из тех, кто закладывал основы современной деревообрабатывающей промышленности, уже не работают на производстве. Они получили заслуженный отдых и находятся на пенсии. Однако связи с предприятиями не порвали и являются активными членами рабочего коллектива, в котором выросли и провели значительную часть жизни. Знатные люди города — старейшие работники лесокомбината, первого в Тавде промышленного предприятия. Это С. П. Ушаков, проработавший на комбинате с 1919 по 1956 год, С. И. Серегин, член КПСС с 1919 года. По-прежнему можно видеть в цехах фанерного комбината ветеранов производства, ныне пенсионеров М. Т. Частухину и Т. В. Синильникову, передающих свой богатый опыт молодежи.

Второму поколению тавдинских рабочих выпала честь создавать и развивать современные промышленные предприятия города. Большинство этих рабочих — специалисты ведущих профессий. На лесокомбинате это — рамщики, на фанерном комбинате — лущильщики, на гидролизном заводе — варщики. От

их квалификации и мастерства во многом зависит качество продукции и производительность труда участков, цехов и в целом предприятий.

Среди передовиков производства второго поколения мы видим Р. И. Сакова — лучшего рамщика страны. Его бригада побила всесоюзный рекорд, дав за смену 611 кубометров пиломатериала, — это в два с лишним раза выше нормы. Придя восемнадцатилетним пареньком на только что пущенный лесокombинат, Роман Ильич через три года стал высококвалифицированным специалистом. Почти три десятилетия проработал он у рамы и теперь, уйдя по состоянию здоровья на более легкую работу, часто бывает в цехе, чтобы помочь советом новому бригадиру Е. И. Вершинину, принявшему эстафету у своего учителя.

Рядом с Е. И. Вершининым трудится другой ветеран лесокombината — рамщик С. А. Артеменок. Начав работу на комбинате с шестнадцати лет, С. А. Артеменок вскоре стал подрамщиком, затем рамщиком второго разряда. А ныне он бригадир на восьмирамном лесопильном заводе. Семен Амосович не только хороший производственник, но и умелый организатор производства, активный общественник.

Бригады Р. И. Сакова, Е. И. Вершинина и С. А. Артеменка выступили на комбинате начинателями движения за коммунистический труд и одними из первых в городе добились высокого звания коммунистических.

Свыше трех десятилетий работает на лесокомбинате Р. Н. Новоселов, около двадцати лет он управляет рамой. На его глазах рос комбинат, совершенствовалось производство. Роман Николаевич распилил почти полтора миллиона кубометров леса.

Это полуторагодовая норма целого комбината!

Шестнадцатилетним юношей в конце Отечественной войны пришел на фанерный комбинат Василий Иванович Суслов. В 1949 году он уже столяр пятого разряда. После службы в Советской Армии Суслов снова вернулся на родное предприятие и вскоре стал возглавлять бригаду столяров мебельного цеха, первой на комбинате завоевавшую звание коммунистической.

Своеобразный университет прошел механик фанерного комбината В. Я. Хитько — от ученика слесаря до техника, мастера своего дела. Лучшим рационализатором комбината слывет Н. П. Шуст.

Большой путь вместе с комбинатом прошла мастер сушильного цеха М. В. Кузьмина. Как и Р. И. Саков, не имея возможности трудиться на старом месте, Мария Васильевна не покинула производства и ныне работает контролером отдела технического контроля.

С первых дней работает на гидролизном заводе В. А. Клюкин — старший варщик спиртового цеха. Своими руками в суровые годы войны он строил завод и налаживал производство. Немногим менее работают у гидролизных аппаратов В. Т. Сморкалов, при-

шедший на предприятие сразу же после окончания Отечественной войны, слесарь-ремонтник спиртового цеха М. Г. Кузнецов и механик дрожжевого цеха П. А. Барканов — неутомимые рационализаторы и активные общественники. Руками Павла Александровича Барканова сделано немало новых приспособлений, внедрение которых в производство дало большой экономический эффект. Его труды отмечены медалью и дипломом Выставки достижений народного хозяйства СССР.

С основания предприятия работает на механическом заводе Я. И. Перминов — мастер на все руки. Он и термист, и фрезеровщик, и сварщик, и револьверщик. И везде у него хорошо идут дела.

Старшему поколению растет достойная смена. Перенимая у своих учителей опыт и мастерство, молодежь вносит в любое дело инициативу и задор. Вот Зоя Абрамова — аппаратчица гидролизного завода, одна из лучших производственниц и общественниц предприятия. В ее смену не бывает нарушений технологического режима. Свое свободное время она отдает общественной работе. Член цехового комитета, член пленума обкома профсоюза, депутат городского совета — вот далеко не полный перечень ее обязанностей. Общественность города оказала Зое Абрамовой большую честь, послав ее делегатом на XIII съезд советских профсоюзов.

Молодежь прочно занимает передовые позиции на самом молодом предприятии Тавды — механическом заводе. Маяками здесь

стали Иван Прудников, Петр Саковец, Ульяна Васькова. За короткое время они овладели ведущими на заводе профессиями токаря, термиста, сверловщика и ныне показывают образцы коммунистического отношения к труду. И. Прудников обучил свыше двух десятков молодых рабочих, пришедших на завод, как и он, без профессии и знаний с одним лишь желанием работать и учиться.

С честью несет эстафету старших товарищей лущильщик фанерного комбината Геннадий Прудников. Каждый член его молодежной бригады овладел смежными профессиями и успешно заменяет своих товарищей, ушедших учиться или отсутствующих по другим причинам.

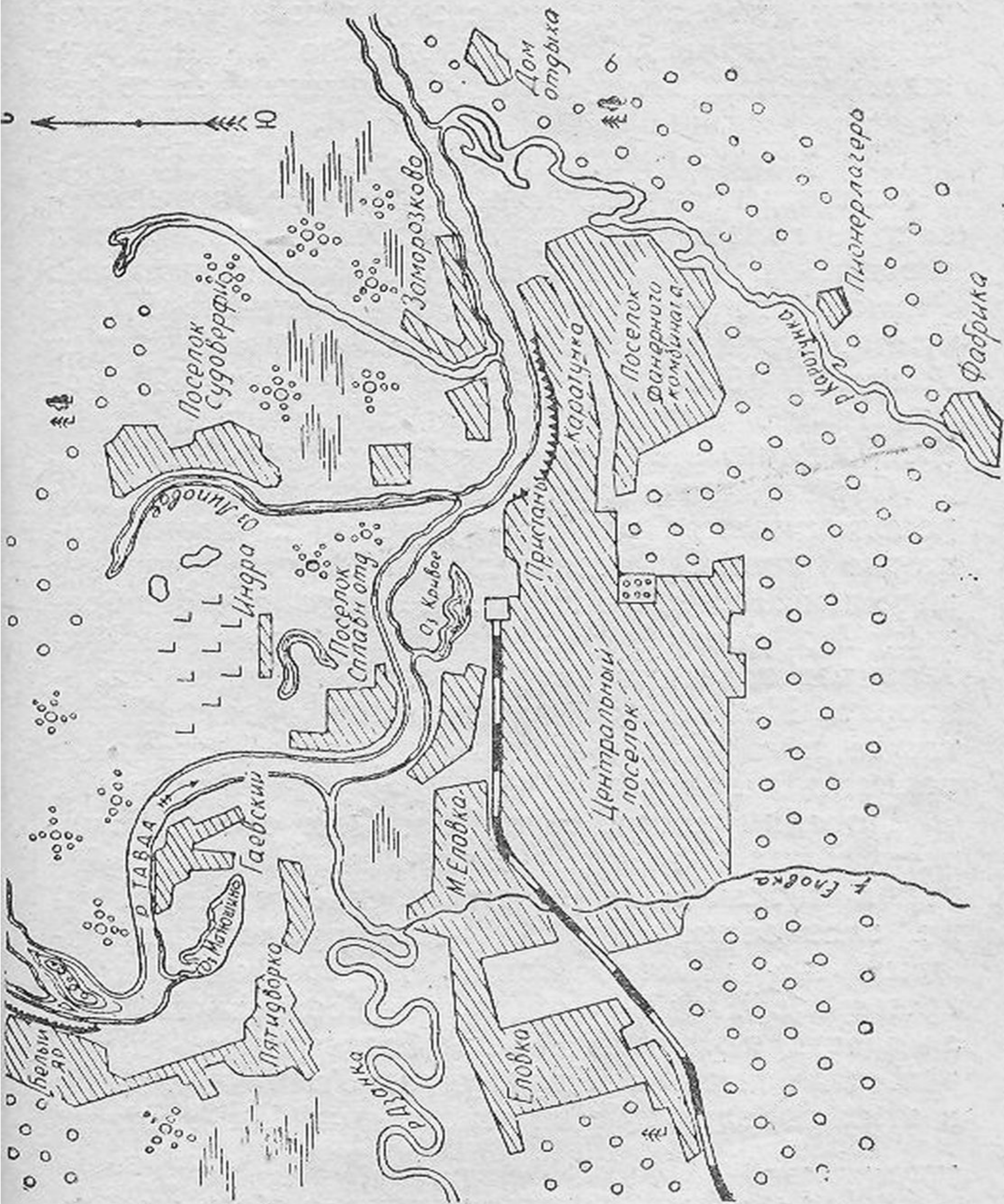
Бригада систематически перевыполняет сменные задания, ежедневно давая сверх плана 5—10 кубометров шпона.

Тавдинские рабочие разных поколений вместе борются за то, чтобы досрочно завершить семилетку, чтобы авторитет марки их родных предприятий был всегда высоким.

Облик города

Тавда возникла и росла как центр деревообработки. Лес определил не только структуру и специализацию промышленности, но и внешний вид города, размещение его отдельных частей.

Тавда выросла из отдельных поселков, воз-



Схематичный план г. Тавды.

никших по соседству с заводами. Их расширение привело к образованию более крупных населенных пунктов и возникновению города.

До революции на месте современной Тавды находилось несколько поселков, органически не связанных между собою и возникших в разное время и при разных обстоятельствах. Самым старым из них была деревня Каратунка, занимавшая высокий правый берег Тавды. В 1923 году в Каратунке было 67 дворов и 346 жителей¹. Они занимались сельским хозяйством и промыслами.

Строительство первых лесозаводов в дореволюционное время привело к возникновению новых населенных пунктов. Рядом с заводом Логинова вырос Лесозаводский поселок. По соседству с казенным углевыжигательным заводом появились Кордон и Пятидворка. Небольшой населенный пункт возник также и в районе железнодорожной станции, названной Тавдой.

Поселки росли стихийно. Они состояли из нескольких десятков наскоро сколоченных бараков и землянок, за исключением Каратунки, застроенной деревянными рублеными домами. Из жилого фонда дореволюционного времени в Тавде сохранилось всего лишь около шести десятков домов, большинство которых находится в Каратунке. Условия жизни в этих поселках были ужасными. Ни о каком

¹ Краткое географическое описание и обзор хозяйства Ирбитского округа за 1923—1924 гг. Ирбит, 1924.

благоустройстве в них не могло быть и речи. В дореволюционной Тавде с населением в несколько тысяч человек не было ни школы, ни больницы, ни одного детского учреждения.

В первые годы после Октябрьской революции в связи с временной остановкой заводов в период разгула колчаковцев население Тавды сократилось. Однако с конца 1919 года жизнь в городе начинает налаживаться, население постепенно стало расти.

В 1923 году на территории современной Тавды находилось пять населенных пунктов. В них жило менее полутора тысяч человек. Эти населенные пункты отстояли друг от друга довольно далеко и не представляли единого целого. Самым крупным из них был поселок лесозавода, насчитывавший 122 двора и 517 жителей. Ближайшим к нему был поселок Тавда с 310 жителями.

Перепись населения 17 декабря 1926 года зарегистрировала на территории Тавды почти 5,5 тысячи жителей¹. К этому времени поселки, возникшие при лесозаводах и железнодорожной станции, были объединены в один населенный пункт под названием Тавда с 4164 жителями. Однако он не был единым и в тот

¹ Численность населения Тавды за 1926 год взята с учетом населенных пунктов, существовавших в тот период и вошедших впоследствии в состав города, кроме небольших поселков Кордон и Пятидворка, данные о числе жителей которых в списке населенных мест отсутствуют (см. Населенные пункты Уральской области, т. III. Свердловск, 1928).

период. В материалах переписи указывается, что под этим названием объединены по существу самостоятельные пункты при станции и расположенные рядом с ней поселки.

К концу 1926 года на территории города было уже четыре населенных пункта.

В период между 1923 и 1926 годами резко увеличилось число жителей во всех населенных пунктах, расположенных на территории современной Тавды. Население Еловки выросло в три раза, Каратунки — в полтора. Это привело к значительному расширению застроенной территории.

В связи с острым жилищным кризисом в первые годы Советской власти приходилось строить бараки. В 1920 году приступили к строительству первых благоустроенных домов. Значительный сдвиг в жилищном строительстве происходит в начале 30-х годов. В 1930 году для рабочих лесозаводов № 7 и № 9 были сооружены 15 двухэтажных бревенчатых домов, образовавших первый в Тавде благоустроенный поселок. В 1932 году такие же дома появились в Малой Еловке. К середине 30-х годов в городе удалось ликвидировать острую жилищную нужду. Если в 1926 году на каждого жителя Тавды приходилось немногим более двух квадратных метров жилой площади, то в 1933 году, несмотря на быстрый рост населения, уже около четырех квадратных метров.

Однако коммунальные квартиры составляли не больше 40 процентов всего жилого фонда.

Индустриальное строительство начала 30-х годов привело к резкому увеличению численности населения города. По данным на 1 января 1933 года, в Тавде насчитывалось 19 352 человека. За семь лет население увеличилось почти в 4 раза! Возросшее экономическое значение и быстрый рост населения Тавды позволили перевести ее в 1937 году в разряд городов районного подчинения.

Всесоюзная перепись 17 января 1939 года зарегистрировала в Тавде 25,2 тысячи жителей. С 29-го места, которое Тавда занимала по численности населения в 1926 году среди городов и рабочих поселков Свердловской области, она передвинулась на 12-е, обогнав многие старые города Среднего Урала, в том числе Туринск, Нижнюю Салду, Кушву, Красноуфимск и другие.

С 1926 по 1939 год Тавда была одним из наиболее быстро растущих городов области. За этот период численность населения Тавды выросла почти в 5 раз, тогда как численность городского населения области увеличилась лишь в 2,7 раза. В последующее время рост Тавды несколько замедляется. На 1 января 1963 года в ней насчитывалось 49,5 тысячи человек. С 1939 по 1963 год число жителей увеличилось на 98 процентов, а городское население области за этот же период выросло на 116 процентов.

Создание крупных промышленных предприятий и рост числа жителей Тавды привели не только к расширению ранее существо-

вавших населенных пунктов, но и к возникновению новых.

К середине 30-х годов в полосе, примыкающей к железной дороге, и около вокзала сложился большой жилой район, составляющий ныне центр города. Лесокомбинат, городские организации, а также индивидуальные застройщики вели в этом районе плановую застройку. Значительно выросла Еловка, почти слившаяся с центральной частью Тавды. Стихийно продолжала застраиваться Пятидворка (этому способствовала близость лесокомбината).

В 30-е годы были заложены и некоторые вначале небольшие поселки на окраине будущего города. К первой половине 30-х годов относится возникновение поселка в излучине реки Тавды к востоку от лесокомбината. Как и речной пост, находившийся на этом же месте, он стал называться Гаевским. Тогда же создается поселок переселенцев к западу от Еловки, ныне слившийся с ней. В начале 30-х годов приступают к застройке восточной окраины современной Тавды. Еще в 1930 году здесь начали сооружать завод стандартного домостроения. Для этого на строительной площадке завода, переданной впоследствии фанерному комбинату, воздвигли временный трехрамный лесопильный завод и несколько других таких же производственных корпусов. По соседству с новостройкой выросли три небольших населенных пункта, в каждом из которых было от 30 до 80 домов.

Городская территория расширяется и в се-

верном направлении. Сооружение судовой верфи положило начало застройке низменного Заречья, где до этого были сенокосы, кустарник и лес. В 1935—1936 годах выстроены первые дома на территории поселка сплавного отделения.

К середине 30-х годов в Тавде было не менее десяти обособленных друг от друга населенных пунктов, большинство которых насчитывало от нескольких десятков до сотни домов.

В последующее время других населенных пунктов в Тавде не возникало. Все жилищное и городское строительство велось в обжитых прежде местах. Пустыри, отделявшие один поселок от другого, постепенно застраивались. Наиболее интенсивная застройка шла в центре города и вблизи фанерного комбината, где вырос большой благоустроенный поселок фанерщиков.

В годы послевоенных пятилеток почти все жилые районы правобережной части города слились и образовали компактный жилой массив. Деревня Каратунка, до сих пор изображаемая на географической карте Свердловской области как самостоятельный населенный пункт, оказалась окруженной со всех сторон новыми жилыми кварталами и превратилась в составную часть города. Название деревни сохранено ныне за ее центральной улицей, вытянувшейся вдоль крутого берега реки Тавды.

Город раскинулся на большой территории. В 1963 году его площадь была равна 168 квадратным километрам. Однако жилые кварта-

лы и промышленные предприятия занимают только пятую часть всей территории. В черте города много места занято зелеными насаждениями, водой, огородами и дорогами. Тавда сильно разбросана и представляет собою соединение отдельных населенных пунктов.

Тавда — деревянный город. К январю 1956 года здесь было всего лишь два каменных двухэтажных жилых дома общей площадью около 700 квадратных метров. За последнее время число их быстро растет. Еще недавно в Тавде можно было встретить только в центральной части города и в поселке фанерного комбината несколько одиноко стоящих каменных зданий, а сейчас ими застроены целые улицы.

Однако деревянные дома до сих пор преобладают. Из дерева выстроены не только жилье, но и школы, культурно-бытовые и другие учреждения. Преобладают одноэтажные дома, а многоэтажных нет совсем. В последние годы в Тавде сооружаются в основном двухэтажные здания. Теперь по размерам площади они составляют уже больше половины всего жилого фонда, но количество их не достигло еще и четверти всех городских построек.

В связи с тем, что отдельные части города застраивались в разное время и обособленно друг от друга, здесь нет единой планировки.

Большое влияние на планировку Тавды оказали рельеф, реки, размещение промышленных предприятий и железных дорог. Но в



На улице Павлика Морозова. У здания музыкальной школы.

целом следует отметить малую плотность населения.

Разбросанность города создает трудности в его благоустройстве, так как требует значительно больших затрат. В каждом поселке приходится иметь все необходимые культурно-бытовые и другие учреждения (бани, клубы, почту и т. д.). В городе нет центральной сети водопровода и канализации. Тавда обслуживается несколькими водопроводами, имеющими самостоятельное значение. В разных частях ее возвышается несколько водонапорных башен, подающих воду в жилые кварталы и на промышленные предприятия.

Разобщиенность отдельных частей города, малые размеры кварталов, принятые по первоначальному плану, определили большую протяженность улиц и дорог Тавды. Их длина превышает сто километров. В последнее время некоторые улицы застраиваются, а некоторые превращаются в бульвары.

Большинство улиц города не имеет твердого покрытия. Улицы и дороги с твердым покрытием появились здесь лишь в последние годы, и теперь их общая длина превышает 10 километров. Только в 1962 году в Тавде было заасфальтировано более 32000 квадратных метров площади (это, при ширине проезжей части в 10 метров, представляет собою улицу длиной более трех километров).

Благоустройство улиц и дорог в Тавде сопряжено с большими трудностями. В районе нет камня. Его приходится завозить из Режа и Асбеста.

Наконец, разобщиенность и разбросанность отдельных частей Тавды предъявляет особые требования к организации городского транспорта. Это тем более важно потому, что наиболее крупный жилой массив — центральная часть города — удален от основных промышленных предприятий на 3—4 километра. Автобусные линии связали между собой все поселки города: лесокомбината, фанерного комбината, Пристань, Белый Яр, Еловку, а также большинство окрестных сел и деревень. Заречье сообщается с правобережьем с помощью парома и наплавного моста. Первый автобус в Тавде появился в конце 1958

года. Через пять лет в городе ежедневно на линию стало выходить уже около сорока автобусов. Они перевозят до семи миллионов пассажиров в год. Чтобы попасть на работу, рабочие лесокомбината и гидролизного завода раньше затрачивали больше часа. Теперь по наиболее оживленному маршруту между фанерным и лесокомбинатом автобусы курсируют через каждые четыре-пять минут.

Большое своеобразие городу придает песок. Само слово «тавда» в переводе с мансийского означает «песчаное дно». Песок встречается почти повсюду, так как город раскинулся в основном в пойме реки Тавды и на первой надпойменной террасе. А они сложены исключительно из песка, который река откладывала в течение тысячелетий. Песок затрудняет движение транспорта, особенно в сухую погоду, когда каждая идущая машина поднимает облака пыли. Песок мешает и движению пешеходов. Вот почему с первых лет социалистического строительства в городе стали появляться деревянные тротуары. Ныне их длина составляет десятки километров. Тротуары проложены по всем главным улицам Тавды, а кое-где и вдоль дорог. В отличие от большинства городов, они здесь особенно необходимы не в дождливое, а в сухое время года. Главным же средством борьбы с песками стали зеленые насаждения. Но ведь песок почти бесплоден. И вот в этих условиях потребовались поистине огромные усилия, чтобы озеленить город, сделать его нарядным. И это было сделано.



Улица имени В. И. Ленина.

Тавда — один из самых зеленых городов Свердловской области. По обеим сторонам улиц, а кое-где и в их центральной части выстроились тополя и березы — самые распространенные в зеленом наряде города деревья. Около домов нередко можно встретить развесистую черемуху, рябину, сирень и разнообразные кустарники. В Тавде очень бережно сохраняют и сосновые деревья. Известно, что сосна плохо переносит условия города и в конечном счете погибает. В Тавде же то тут, то там как в центре, так и на окраине можно встретить сосновый лес. Его островки сохрани-

лись в районе поликлиники, Дома культуры имени Дзержинского, около лесокомбината и в других местах. Площадь зеленых насаждений в Тавде составляет почти 100 квадратных километров.

Озеленением города занимается все население. Ежегодно здесь высаживаются десятки тысяч деревьев и кустарников. Только в 1963 году тавдинцы посадили 140 тысяч деревьев и кустарников, при плане в 35 тысяч. Рабочими и служащими лесокомбината в этом году было разбито пять новых скверов и высажено около 20 тысяч деревьев. В последние годы на улицах Тавды, в скверах и палисадниках появилось много цветов.

Великий русский писатель А. П. Чехов мечтал о том времени, когда каждый человек будет выращивать хотя бы одно дерево. В 1960 году в Тавде было высажено каждым взрослым человеком не менее пяти деревьев! Но посадить дерево — это еще не главное. В условиях города его труднее сохранить и вырастить. Охрана зеленых насаждений в Тавде поставлена образцово. Все улицы города закреплены за предприятиями и учреждениями, коллективы которых выступают организаторами работ по озеленению. Они сумели привлечь к этому делу буквально всех жителей. Только в 1963 году каждый взрослый тавдинец был занят благоустройством города в среднем пять дней.

Население Тавды участвует не только в озеленении, но и в строительстве и ремонте дорог и тротуаров. Тавда с каждым годом

принимает все более нарядный и привлекательный вид.

Ядро города — центральный поселок, занимающий по отношению к другим частям Тавды срединное положение. С севера он ограничен железной дорогой, подходящей к Тавде из Свердловска. С запада границей его служит глубокая и узкая долина речки Еловки. На юге поселок примыкает к сосновому лесу, с каждым годом отступающему все дальше и дальше.

Для городского строительства это наиболее удобный район.

Ближайшая к железной дороге улица имени В. И. Ленина расположена на первой надпойменной террасе. Улица вытянута с запада на восток на два с половиной километра. Параллельно ей идут улицы Советская, 9-го января, имени М. И. Калинина и другие. Местность постепенно повышается. Вторая надпойменная терраса незаметно переходит в ровное междуречье Тавды и Каратунки. В этой части центрального поселка с запада на восток трехкилометровым проспектом вытянулась улица Кирова. Ширина ее больше 60 метров. Посередине стройные ряды тополей и акаций. В будущем улицу Кирова предполагается застроить многоэтажными домами и превратить в центральную магистраль Тавды. Улицу Ленина под прямым углом пересекает второй ряд улиц. Крайние из них получили название Западной и Восточной, что соответствует их положению по отношению к остальной части центрального поселка. Центр города хорошо

спланирован. Улицы образуют четкие прямоугольники городских кварталов. Как и в других поселках города, здесь преобладают деревянные одноэтажные дома. Но с каждым годом число двухэтажных зданий увеличивается. Большинство их сосредоточено в юго-западной и восточной частях центрального поселка.

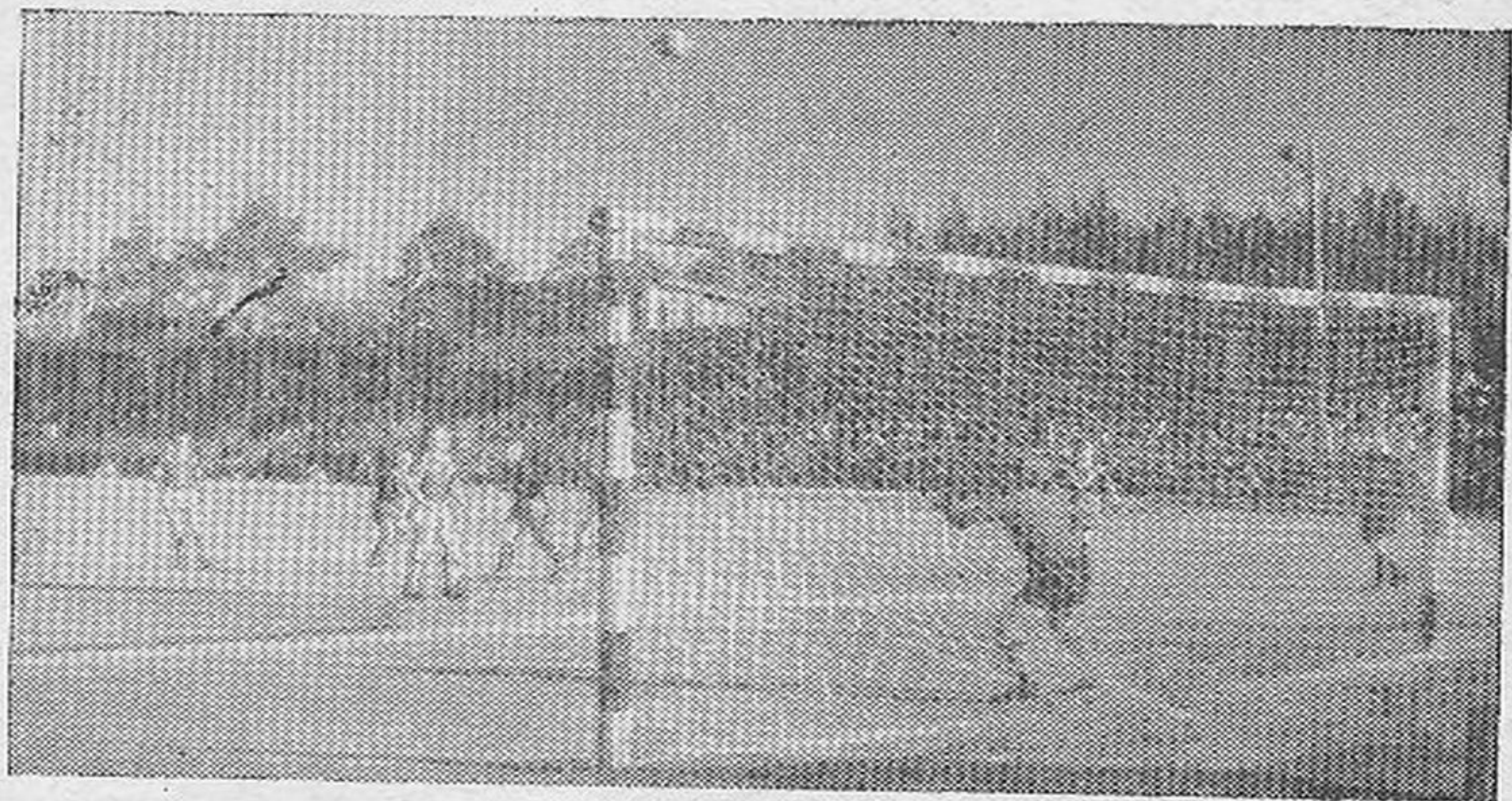
В плане реконструкции Тавды намечается дальнейшая застройка центрального поселка только двухэтажными, преимущественно каменными домами.

Для расширения застроенной площади часть улиц намечено застроить и тем самым укрупнить жилые кварталы.

Поселок является центральным не только по расположению. Здесь размещены горком КПСС, горисполком, почта, Государственный банк, железнодорожный вокзал, наиболее крупные магазины, колхозный рынок и т. д. Это административный и торговый центр Тавды. Промышленных предприятий здесь мало и только те, которые обслуживают бытовые нужды населения: фабрика «Восток», бытовой комбинат и другие.

Центральный поселок — наиболее благоустроенная часть города. Тут проложены тротуары, а улицы Ленина и Жданова и восточные отрезки улиц Горького и Кирова покрыты асфальтом. Здесь больше, чем в других частях города, двухэтажных благоустроенных домов.

К западу от центрального поселка в углу, образованном рекой Еловкой и железной до-



На стадионе лесокомбината.

рогой, расположены здания базы «Сельхоз-техники». Рядом — группа стандартных домов. Дальше идут индивидуальные огороды, появившиеся на месте вырубленного соснового леса. От леса сохранились отдельные деревья, одиноко стоящие среди квадратов картофельных полей и островков подрастающей поросли густого сосняка.

К северу от центра города, за линией железной дороги, расположено несколько небольших поселков, возникших в разное время. Здесь уже нет четкой планировки. Направление улиц и конфигурацию кварталов определили река Тавда и пучок железных дорог, отходящих от железнодорожной станции к промышленным предприятиям. В этой части

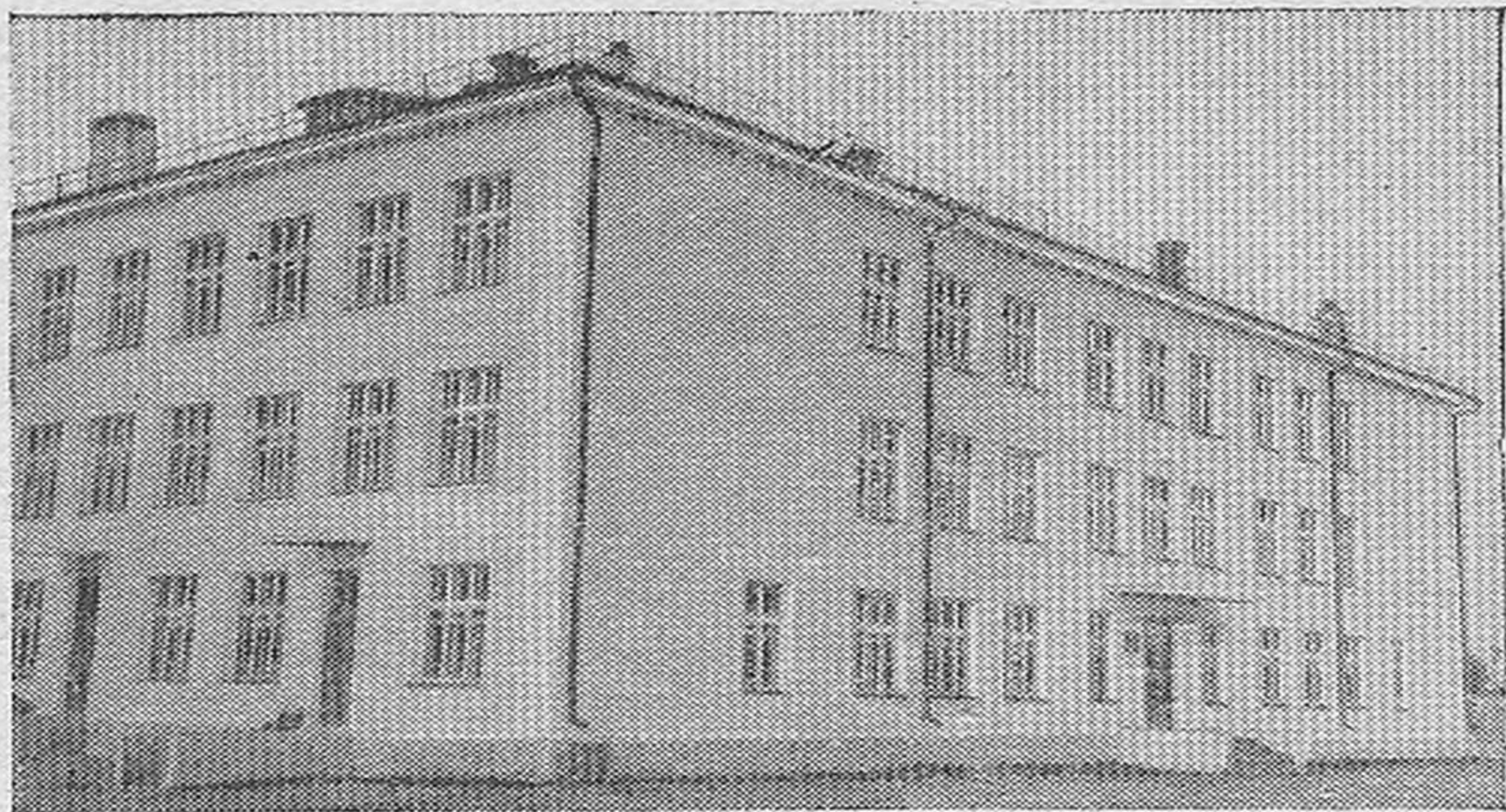
Тавды преобладают деревянные двухэтажные дома. Здесь есть небольшой парк, Дом культуры лесокombината и стадион. Значительная площадь не застроена, так как территория затапливается. Железные и шоссейные дороги проложены по высоким насыпям.

Западную часть правобережья Тавды занимает несколько поселков. Наиболее крупный из них Еловка. Она находится в междуречье рек Еловки и Азанки к северу от железной дороги Свердловск — Тавда. Еловка не представляет компактного поселка и состоит из двух, в прошлом обособленных селений — собственно Еловки и бывшего поселка переселенцев. Общая конфигурация их напоминает трапецию. Улицы идут параллельно железной дороге (5-го декабря, Стахановская и другие). Поселок исключительно деревянный и одноэтажный.

Это жилая часть города. Здесь нет промышленных предприятий. Дома стоят редко, при каждом — большой огород. В поселке много еще незастроенных участков. Среди этого однообразия возвышается прекрасное белокаменное здание новой школы.

Самую северную часть Тавды занимают поселки Пятидворка и Белый Яр.

Пятидворка возникла на территории, неудобной для жилищного строительства. Она изрыта сухими руслами реки Азанки и затапливается в период весеннего половодья. Серая горизонтальная линия на уровне окон, а на отдельных домах и значительно выше, показывает максимальную отметку весеннего па-



Школа в поселке Еловка.

водка. Рядом с поселком — низинные болота, поросшие кустарником. Здесь планового строительства не велось. Однако поблизости расположен лесокомбинат. Это в определенной степени компенсировало невыгоды топографического положения Пятидворки, и она продолжала стихийно расти.

Сложный микрорельеф местности, неплановая застройка определили хаотичность расположения жилых домов. Староречья, заполняемые весной и осенью талыми и дождевыми водами, разделяют поселок на ряд отдельных островов. Кроме бревенчатых, здесь много каркасно-засыпных домов, сколоченных из досок. Рядом огороды, огражденные заборами и частоколом из горбылей и реек.

В настоящее время Пятидворка включена в план застройки города. Это кладет конец хаотичности ее роста и создает условия для проведения работ по благоустройству. Основу поселка составляют улица Северная и перпендикулярно от нее отходящая в сторону Белого Яра улица Папанинцев.

Поселок Белый Яр очень молодой. Он вырос в основном в послевоенное время на сухом возвышенном месте по соседству с лесокombинатом, от которого его отделяет небольшой островок густого мелкого сосняка.

В излучине реки Тавды к северу от устья Азанки рядом с биржей лесокombината расположен поселок Гаевский. Он состоит из нескольких радиально расходящихся от реки улиц. Здесь живут рабочие рейда, занятые на лесосплаве. Поселок находится в низком месте и обнесен со всех сторон невысокой дамбой. При небольшом подъеме воды эта дамба предохраняет его от затопления. Но при сильных разливах Тавды, как это было в 1957 году, поселок полностью затопляется. Направление улиц Гаевского зависит от направления песчаных валов вдоль староречий реки Тавды. Все возвышенные участки заняты домами, преимущественно стандартными. Проезжая же часть проходит по корытообразным понижениям — высохшим руслам притоков реки Тавды. Поселок не благоустроен. Те же пестрые заборы, что и в Пятидворке, зелени почти не видно. Нового строительства здесь не ведется. В будущем жители поселка будут переселены в другие районы города. От центральной части Гаевский



В поселке фанерн

отделен широкой поймой реки Азанки. Под защитой дамбы здесь создается золохранилище ТЭЦ.

Восточная окраина правобережья Тавды занята поселком фанерного комбината. Он расположен на ровной, слегка наклоненной к долине Каратунки площадке. Жилой массив вырос на некотором удалении от комбината. Основу его составляет улица Карла Маркса, застроенная двухэтажными деревянными и



мбината.

каменными зданиями. На окраинах больше одноэтажных домов. Поселок хорошо озеленен и благоустроен. Как и в центре города, здесь сложилась прямоугольная планировка. Улица Карла Маркса покрыта асфальтом.

Поселок фанерного комбината быстро растет к югу и к западу. Лес, разделяющий его с центром города, вырубается. Уменьшается и поле, отделяющее поселок от комбината. В по-

следние годы здесь ведется строительство двухэтажных каменных домов.

К северу от этой части города расположена бывшая деревня Каратунка. Они почти слились между собою. Их отделяет лишь железная дорога, подходящая к комбинату. К Каратунке примыкают небольшой кирпичный завод, построенный на склоне правого берега Тавды, и пристань. Жилых домов здесь мало. Большую территорию вдоль реки занимают многочисленные склады, огороженные высокими деревянными заборами. Часть их, в связи со строительством железнодорожного моста, снесена. Высокая насыпь и перекинутые через Тавду ажурные фермы моста господствуют ныне над деревянным однообразием приречных строений.

В левобережной части Тавды условия для застройки очень плохие. При сильных паводках все заречье заливается водой. Для жилищного строительства приходится выбирать возвышенные участки, которые нужно окружать валами. Поэтому заречье застроено слабо. Здесь нет ни одного большого поселка. Планировка их в значительной степени определяется топографией местности. Все они, кроме поселка судоверфи, выстроены на берегу Тавды. Более крупные заречные поселки — сплавного отделения (местные жители зовут его Моторным), где расположены судоремонтные мастерские, и судоверфи. Они защищены со всех сторон земляными дамбами. Каждый из них представляет собою как бы самостоятельный населенный пункт со своими школами, магазинами, клубами и детскими учреждениями.

В 1933 году в промежутке между этими поселками на берегу старичного озера Индра переселенцы из центральных районов страны построили несколько домов. Они стали ядром поселка Индра. В следующем году его жители объединились в колхоз. Ныне это — центральная усадьба колхоза имени Чкалова, включающего в свой состав Тагильцы, Ленино и Чандыри.

Окрестности Тавды

В отличие от многих других городов Урала, Тавда не имеет пригородов. Ближайшие населенные пункты удалены от города на 5—10 и более километров. Тавду со всех сторон окружает лес. Во многих местах он вплотную подступает к городу. Находясь в наиболее выгодном транспортно-географическом положении, Тавда притягивает к себе всю обрабатывающую промышленность края. Поэтому после того, как до Тавды была проведена железная дорога, рост большинства населенных пунктов района приостановился. Вместе с этим здесь возникли новые поселения, выросшие в местах лесоразработок. Однако лесозаготовки, связанные с использованием больших площадей, в отличие от обрабатывающей промышленности, не могут обеспечить высокой концентрации населения. Исключение составляют некоторые пункты, расположенные вдоль железной дороги к запа-



В окрестностях города.

ду от Тавды. Но и они растут значительно медленнее, чем Тавда.

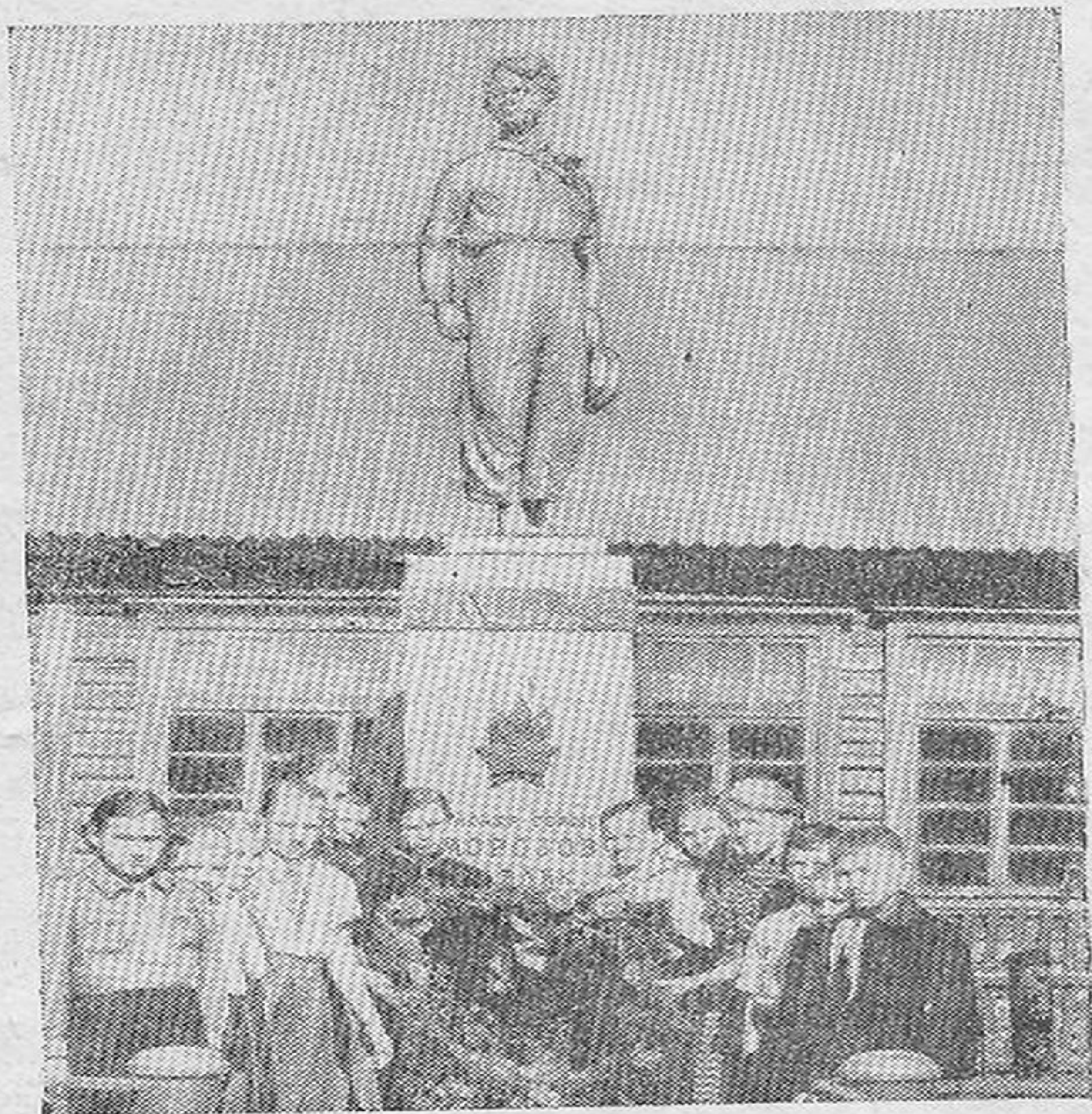
Более крупные населенные пункты в окрестностях Тавды расположены вдоль реки. В большинстве случаев это старые села, основанные еще в XVIII столетии. Они занимают обычно высокие берега реки и находятся на некотором удалении от нее. Ближайшее из них — Саитково. Когда едешь по реке, села почти не видно. Оно скрыто за гребнем высокого, расчлененного оврагами правого берега Тавды. Только за поворотом реки видишь крыши крайних построек. Население Саиткова издавна занималось земледелием. Оно и сейчас является главной отраслью хозяйства организованного здесь колхоза «Знамя».

Недалеко от Саиткова в устье реки Карабашки возник небольшой поселок, получивший название Домики. В половодье снизу сюда поднимаются крупные суда за лесом, заготавливаемым в бассейне Карабашки. С расширением лесозаготовок быстро растут и Домики.

В верхнем течении Карабашку пересекала железная дорога Тавда — Сотник. Еще три года назад здесь была лесная глухомань. Вместе с дорогой строились железнодорожная станция и поселок, в котором разместился леспромхоз. В поселке сейчас свыше тысячи жителей. Карабашский леспромхоз будет одним из самых больших в окрестностях города. В 1963 году он дал уже 30 тысяч кубометров древесины, а в следующие два года даст почти полмиллиона кубометров!

В крутой излучине Тавды на левом берегу расположен самый большой сельский населенный пункт Тавдинского района — Городищи. В прошлом это были два села — Большие и Малые Городищи, слившиеся впоследствии. Городищи — старейшее поселение края, о чем говорит и само название. Село занимает ровную площадку вдоль крутого берега в нескольких километрах от реки. Внизу лежит подковообразное старичное озеро. В высокую воду оно соединяется с рекой. Поэтому суда могут подходить к селу. На север, восток и юго-восток от Городищ проложено несколько грунтовых дорог. В начале нынешнего столетия Городищи были своеобразными воротами для переселенцев, приезжавших по Тавде осваивать левобережье реки. В годы коллективизации здесь была создана МТС. Ныне тут один из передовых колхозов «Заветы В. И. Ленина».

К востоку от Городищ лежит ровная местность, занятая лесом и болотами. Среди лесов разбросано множество озер, в том числе Янычково, Большое Сатыково и другие. Заселялось левобережье значительно позже, в начале этого столетия, главным образом выходцами из Белоруссии. Среди деревень, основанных здесь в этот период, Герасимовка — родина героя-пионера Павлика Морозова, павшего от рук кулаков во время коллективизации. В деревне организован колхоз, носящий его имя. Создан музей. Перед фасадом школы возвышается памятник герою. На месте гибели Павлика и его брата установлены обелиски, обнесенные оградой.



Памятник Павлику Морозову в деревне Герасимовке.

На противоположном конце излучины Тавды раскинулось село Кошукское — бывший центр волостного управления. Кошукское — родоначальник многих деревень района. Выходцы из него основали Липовку, Малиновку,

Большую Пустынь и другие деревни. У юго-восточной границы района вдоль правого берега Тавды разместились старинные села Васьково и Жиряково.

В стороне от Тавды, в нескольких километрах от устья Каратунки, расположен поселок Фабрика. Суконная фабрика, давшая жизнь и название поселку, до наших дней не сохранилась. О ней говорят лишь остатки фундамента и плотины длиной в полкилометра. В сохранившемся здании бывшей фабричной конторы в советские годы был открыт детский дом. Впоследствии здесь создан детский санаторий. Часть населения поселка работает в лесопитомнике и на кирпичном заводе. Другая часть — на фанерном комбинате и механическом заводе. Недалеко от поселка Фабрика — пионерский лагерь, а ниже его по течению Каратунки в окружении смешанного хвойно-липового леса выросли корпуса Тавдинского дома отдыха. Он открыт круглый год. Ежегодно здесь отдыхают тысячи трудящихся города и области.

К северу от города населенных пунктов меньше, а крупных среди них нет. Жители большинства сел и деревень, помимо сельского хозяйства, заняты на лесосплаве.

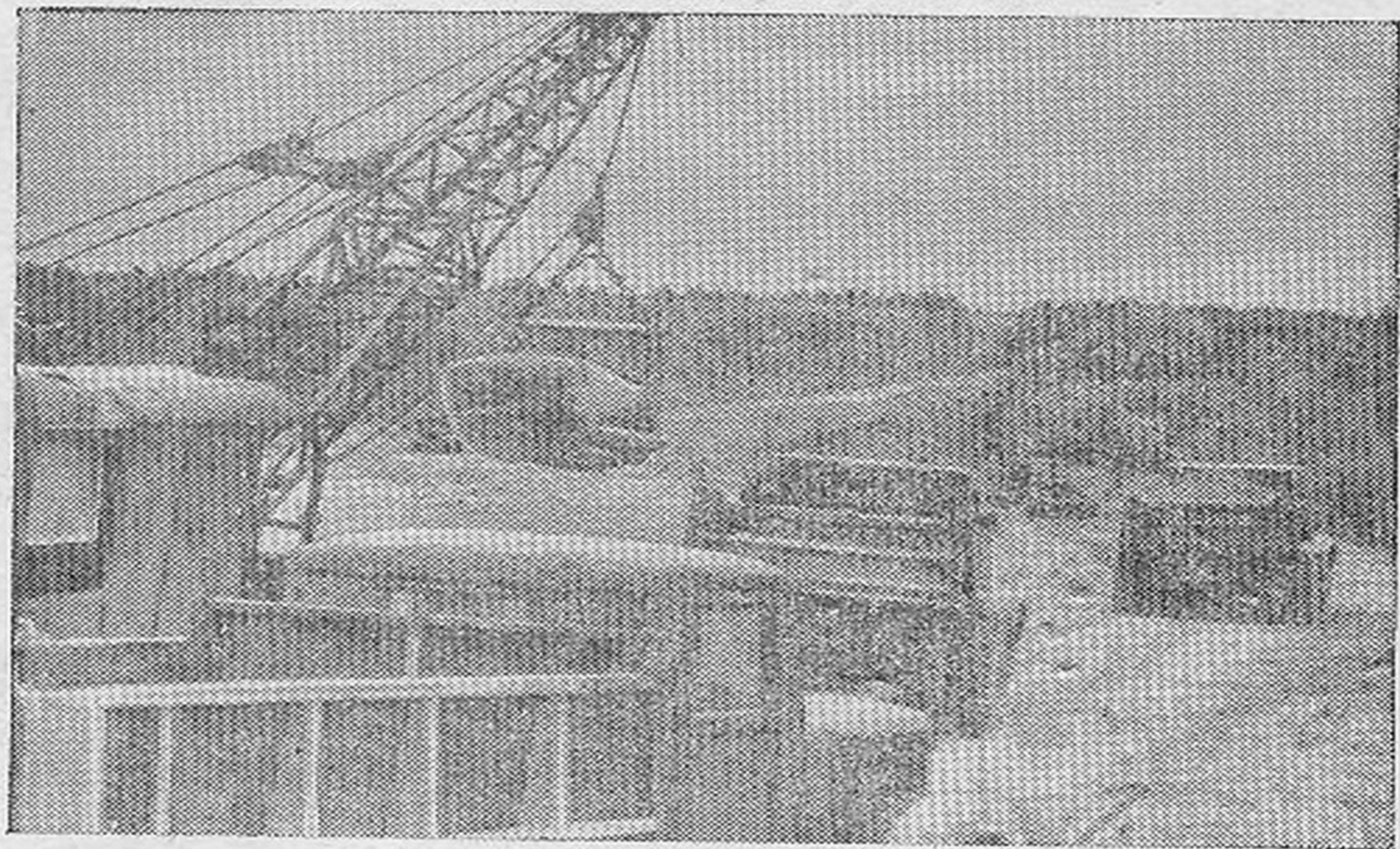
Западные окрестности Тавды, за исключением полосы, прилегающей к железной дороге, почти не имеют населенных пунктов. Здесь есть несколько поселков, среди которых выделяются Карьер и Азанка. В обоих находятся леспромхозы. Отсюда по железной дороге отправляются ежегодно сотни тысяч кубометров леса.

Будущее Тавды связано с дальнейшим расширением деревообрабатывающей промышленности и ее реконструкцией. Главное направление в ее развитии определяется, прежде всего, задачей более полного и всестороннего использования лесных ресурсов края. Для этого на базе имеющихся деревообрабатывающих предприятий и путем строительства новых в Тавде будет создан мощный лесопромышленный комплекс с рядом взаимосвязанных производств.

Ежегодно здесь будет обрабатываться свыше пяти с половиной миллионов кубометров древесины.

Генеральная схема развития промышленности Тавды предусматривает дальнейшее расширение лесопиления — намечено сдать в эксплуатацию новый восьмирамный завод производительностью около 350 тысяч кубометров пиломатериалов в год.

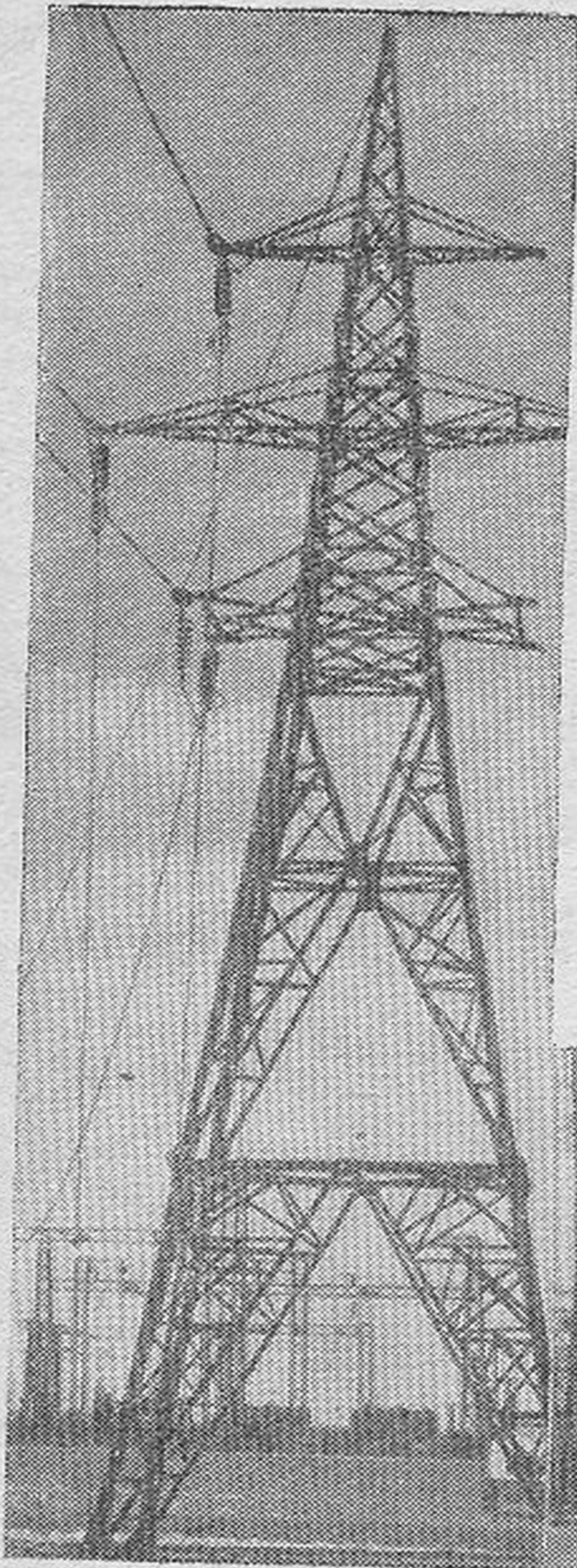
Еще в 1953 году на берегу озера Кривое, на месте бывших лесозаводов № 7 и № 9, начали строить новый восьмирамный лесопильный завод. Но из-за недостатка сырья строительство временно было приостановлено. Планом 1964—1965 годов предусматривается ввести завод в строй. В 1965 году он должен дать стране первые 200 тысяч кубометров пиломатериалов. Важнейшей продукцией лесопиления станут шпалы. Их ежегодный выпуск намечено довести до 150 тысяч кубометров.



На строительстве железной дороги Тавда — Сотник.

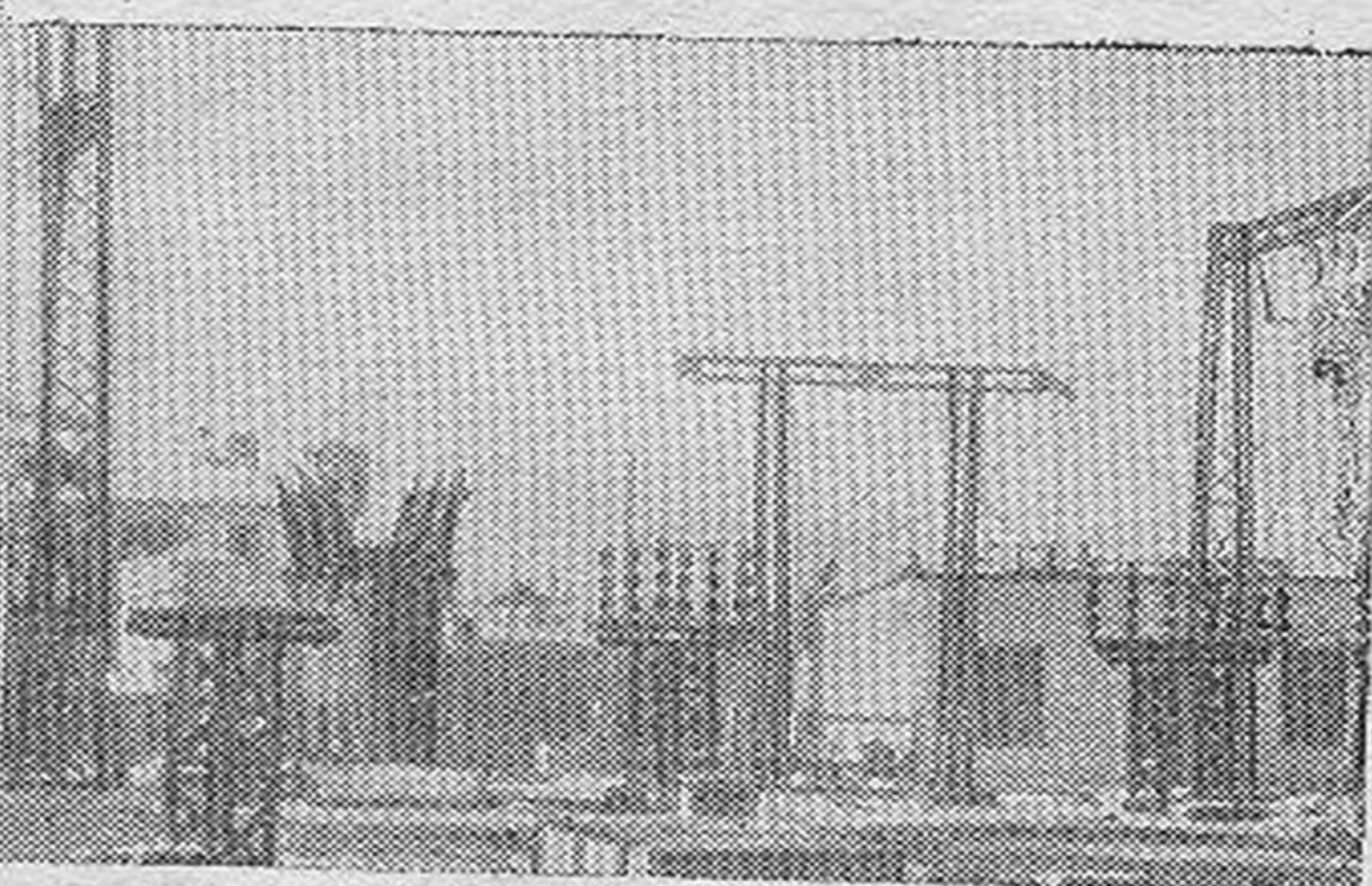
Ввод в строй нового лесопильного завода приведет к значительному увеличению отходов деревообработки, а это создает условия и для расширения гидролизного производства, являющегося основным их потребителем.

Гидролизный завод будет одним из главных в составе Тавдинского лесопромышленного комплекса. При этом из преимущественно спиртового он превратится в разностороннее предприятие. Реконструкция гидролизного завода предусматривает увеличение производства кормовых дрожжей. Ежегодно на нем будет выпускаться свыше 15 тысяч тонн этого ценного



Более чем в два раза вырастет производство фанеры — фанерный комбинат значительно расширится.

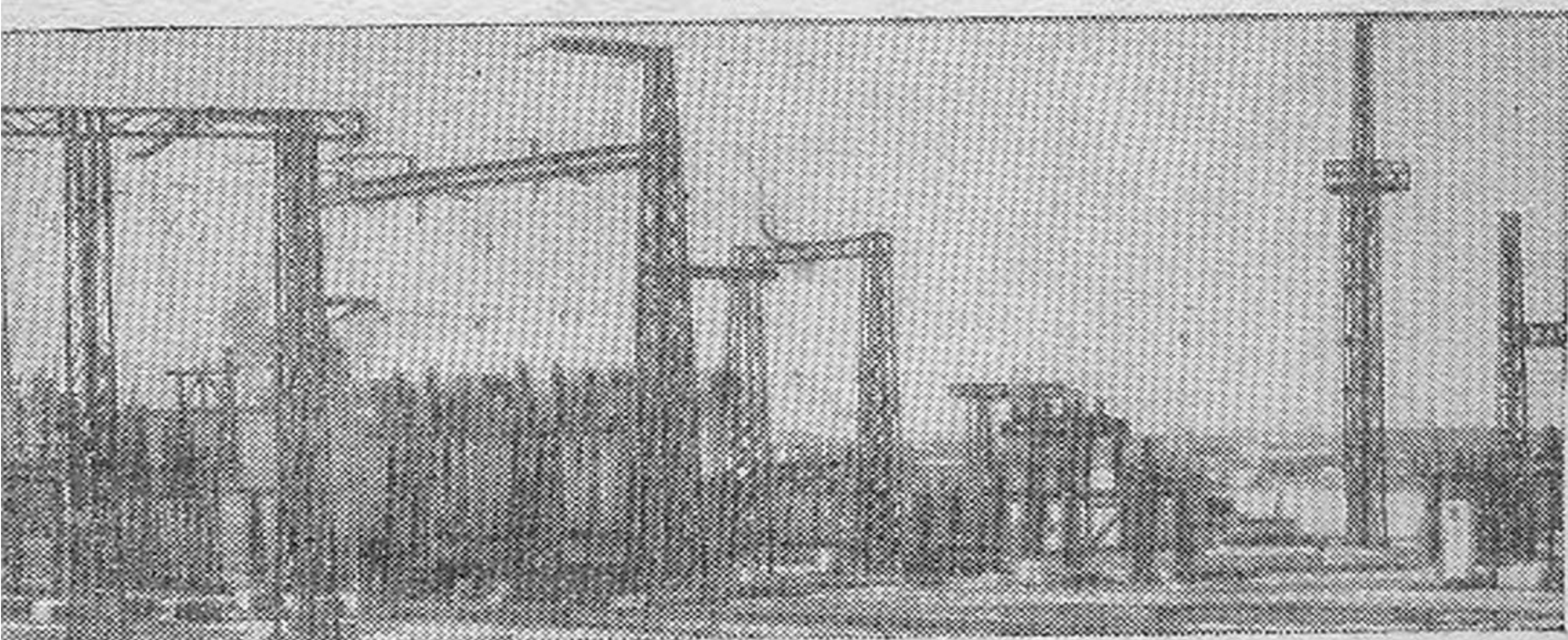
Чтобы полнее использовать отходы и низкосортную древесину, на фанерном и лесообрабатывающем комбинатах увеличат выпуск древесных плит и организуют новые производства. Выпуск цементно-фибролитовых плит почти утроится и составит 80 тысяч кубических метров. На полную мощность будет введен цех древесно-волоконистых плит. На фанерном комбинате будет освоено произ-



водство древесно-стружечных плит, вместо столярных. В год предприятие станет выпускать 35 тысяч кубометров таких плит. Их получают путем прессования смешанных со смолой отходов деревообработки. Они дешевы. Один кубометр плит в строительстве, мебельном производстве и в машиностроении заменит два кубометра пиломатериалов и уменьшит капиталовложения более чем наполовину.

Дальнейший рост деревообрабатывающей промышленности Тавды потребует значительного увеличения лесозаготовок в крае. Только с пуском нового лесопильного завода деловой древесины нужно будет на полмиллиона кубометров больше, чем сейчас. Между тем, лесные массивы бассейна Тавды не в состоянии обеспечить сырьем растущую промышленность города.

Поэтому одновременно с реконструкцией



пришла в Тавду.

деревообрабатывающих предприятий Тавды будет расширена сырьевая база.

Огромные лесные массивы, расположенные к востоку от реки Тавды, оставались до последних лет почти нетронутыми. Проведенные в середине 50-х годов изыскательские работы позволили разработать генеральный план вовлечения их в эксплуатацию. Для этого заканчивается строительство железной дороги широкой колеи протяженностью почти в 200 километров, протянувшейся от города Тавды до реки Конды. Богатства района, прилегающего к дороге, и бассейна Конды составляют 275 миллионов кубометров древесины. Дремавшая веками тайга ныне разбужена рокотом моторов сотен автомашин и бульдозеров, пронзительными свистками первых паровозов. Вслед за лесорубами, освобождающими трассу от леса, идут строители. Одновременно здесь создаются поселки будущих железнодорожных станций и леспромхозов. Новая магистраль позволит вывозить в Тавду до трех миллионов кубометров древесины в год. Она полностью обеспечит потребности промышленности города в деловой древесине.

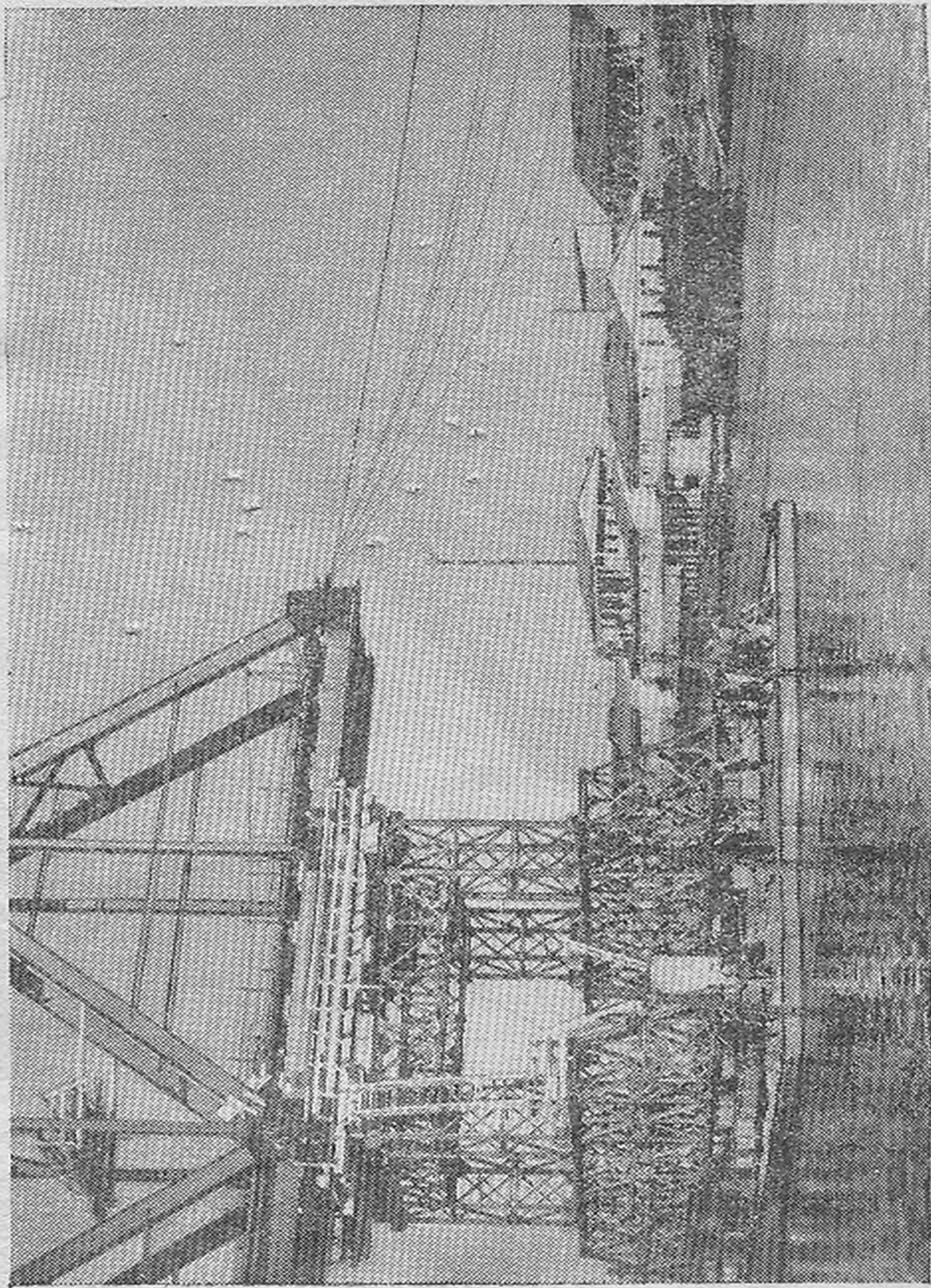
В связи с ростом лесозаготовок увеличивается количество низкосортной древесины, непригодной для механической обработки. Больше станет такой древесины и потому, что реконструируется энергетическое хозяйство города. Тепловую и электрическую энергию до недавнего времени давали несколько изолированно работавших тепловых станций. Электроэнергия и пар обходились дорого. Это сдерживало рост

промышленности, особенно лесохимии. В день выборов в Верховный Совет РСФСР и местные Советы депутатов трудящихся 3 марта 1963 года Тавда получила электроэнергию от большого Уральского кольца. В пейзаж города были вписаны ажурные вышки электропередач, пришедшие с запада. Дешевую электроэнергию первыми получили фанерный комбинат и механический завод. В ближайшее время на централизованное снабжение электрической энергией перейдут и другие предприятия Тавды. Присоединение города к Уральской энергосистеме обеспечит не только бесперебойное снабжение предприятий электроэнергией, но и снизит себестоимость выпускаемой продукции. Однако подсоединение Тавды к единой энергосистеме не решает всех задач энергетического хозяйства города. Все ведущие предприятия Тавды являются крупными потребителями пара. Он необходим в сушильном хозяйстве, при гидролизе древесины, для распарки фанерных кряжей и т. д. С расширением производства потребности в тепловой энергии возрастут. Они могут быть удовлетворены лишь путем строительства мощной ТЭЦ. Такая теплоцентраль, сооружаемая на гидролизном заводе, должна дать энергию в 1964 году. Новая ТЭЦ рассчитана на сжигание привозного каменного угля. Для его перевозки может быть использован порожняк, следующий в Тавду за лесом. После пуска теплоцентрали будут закрыты некоторые мелкие электростанции города, высвободится много дров (только на гидролизном заводе — более 200 тысяч ку-

бометров). Имеющиеся производства и те, что еще будут созданы на современных предприятиях Тавды, не смогут поглотить растущего потока низкосортного леса. Поэтому в составе Тавдинского лесопромышленного комплекса намечено создать мощный целлюлозно-бумажный комбинат. Из лиственной и низкосортной хвойной древесины он будет выпускать сульфатную целлюлозу, писчую и печатную бумагу.

Это будет одно из крупнейших предприятий целлюлозно-бумажной промышленности Советского Союза. Оно будет давать бумаги во много раз больше, чем ныне действующие предприятия Свердловской области. Площадка для строительства комбината выбрана за рекой Каратункой в районе существующего сейчас дома отдыха, который будет перенесен в другое место. С пуском целлюлозно-бумажного комбината Тавда станет крупнейшим в стране центром комплексной деревообработки.

Деревообрабатывающая промышленность относится к отраслям, еще недостаточно механизированным. Станочники здесь составляют лишь десятую часть всех рабочих. Остальные заняты на подсобных работах: на транспортировке сырья и готовой продукции, уборке отходов, на погрузочно-разгрузочных и других работах. Поэтому для повышения производительности труда в деревообрабатывающей промышленности важнейшим делом является механизация вспомогательных работ по подготовке и транспортировке древесины. Для этого намечаются реконструкция лесных рей-



Строительство моста через реку Тавду.

дов, очистка их от топляка, расширение бассейнов, в которых хранится древесина, укрепление подъемно-транспортного хозяйства предприятий и дальнейшая химизация деревообрабатывающей промышленности.

Большие перспективы открываются в развитии городского хозяйства. С 1964 года в Тавде начнется строительство первой очереди центрального водопровода для хозяйственных и бытовых целей. Его водозабор расположится у Белого Яра. Около поселка сплавного отделения магистральная линия водопровода перейдет на правый берег реки и далее по улице П. Морозова протянется на южную окраину города. Намечается сооружение полной системы водоочистки. Потом параллельно первой будет проведена вторая магистраль, и в общую сеть подключится водопровод фанерного комбината. Одновременно город получит канализацию. К концу семилетки будет закончено строительство очистных сооружений на гидролизном заводе. Мост через Тавду, приспособленный для железнодорожного и автомобильного сообщения, соединит между собою правобережную и левобережную части города. Эти районы, обычно надолго разделяемые во время ледостава и первых дней половодья, теперь будут постоянно связаны.

Ввод в действие первой очереди водопровода и канализации дает возможность приступить к строительству многоэтажных домов. В ближайшем будущем намечено создать первые два микрорайона — между механическим заводом и электроподстанций, где есть хорошая строи-

тельная площадка, и в восточной части центрального поселка.

Много будет сделано для дальнейшего озеленения и благоустройства городской территории, для улучшения культурного и медицинского обслуживания населения. Город леса станет по-настоящему красивым и благоустроенным.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Край леса	: : 3
Страницы истории	14
Лесной конвейер	39
Облик города	: 80
Окрестности Тавды	103
Взгляд в будущее	190

ШУВАЛОВ ЕФИМ ЛУКИЧ
ТАВДА — ГОРОД ЛЕСА

Редактор Г. Чукреев
Художественный редактор Ю. Сакнынь
Технический редактор Л. Голобокова
Корректоры М. Казанцева, В. Аллаярова

Подписано к печати 25/IV 1964 г. Уч.-изд. л. 4,23.
Бумага $70 \times 90/32 = 1,88$ бумажного — 4,35 печатного листа.
НС 21248. Тираж 2000. Изд. № С109. Заказ 110. Цена 13 коп.

Средне-Уральское Книжное Издательство
Свердловск, ул. Малышева, 24.
Типография издательства «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.