

Цыбульник Николай Егорович

*Землянухина Анастасия Викторовна,
главный библиограф, Муниципальное
автономное учреждение
«Централизованная библиотечная
система г.Белово»*

В Белове улицы имеют свои номера. Видимо потому, что расположены они геометрически правильно. Улица номер один носит название Железнодорожная.

Знакомясь с историей города, непременно встречаешься с первостроителями. С теми, кто в двадцатых годах минувшего века прокладывал железную дорогу, возводил пристанционные постройки, жильё и скромный минимум соцкультбыта. С теми, благодаря кому посёлок Белово превратился в крупный железнодорожный узел и промышленный центр.

Большой знаток истории железнодорожного строительства города Белово – участник Великой Отечественной войны Николай Егорович Цыбульник.

С 1952 по 1967 год Николай Егорович работал во втором участке Дорстроя. Сначала участок относился к Томской железной дороге, затем к Новосибирской, а потом уже и к Кемеровской.

В 1952 году Николай Егорович был принят на работу в качестве инспектора по кадрам и спецработе, затем стал помощником начальника строительного участка по кадрам. В его обязанности входило устройство быта работников. Много документов и фотографий сохранилось с тех времён. Николай Егорович бережно хранил их, а затем передал в городской историко-краеведческий музей. Значительная часть этих фотографий была использована при написании соответствующего раздела книги «Белово: архитектура и строительство». Воспоминания Н.Е. Цыбульника записал журналист и писатель-краевед Б.Я. Костюра.

Николай Цыбульник появился на свет в небольшом селе Новосибирской области, в далёком 1927 году, в обычной крестьянской семье. Родители с утра до ночи работали в колхозе. Дети с раннего возраста помогали по хозяйству.

Великая Отечественная война затронула каждую семью в нашей стране, в каждом доме кто-то воевал или трудился для фронта. Взрослых мужчин забрали на фронт, в колхозе остались женщины и дети. Николай рано научился пахать, боронить, сеять зерно вручную, косить траву, убирать хлеб. Познал нелегкий крестьянский труд от зари до зари. Незаметно прошли детство и юность. Он, тогда ещё 14-летний мальчишка, трудился в колхозе и сообщение о войне, прозвучавшее по радио, не воспринял серьезно, посевные работы никто не отменял.

В январе 1945 года, Николай Егорович несовершеннолетним был призван в армию. После была служба в Румынии, Молдавии, Белоруссии. Окончив школу младших авиаспециалистов в городе Красноярске, перед началом войны с Японией Цыбульник участвовал в перегонке самолётов с востока до Омска. В конце декабря 1945г. был зачислен в 809-й штурмовой авиаполк. Летал воздушным стрелком на ИЛ-10, затем продолжил службу в

Белорусском военном округе в городе Барановичи. В авиаэскадрилье без чрезвычайных ситуаций не обошлось – на лётных учениях взрывной волной самолёт получил повреждения, чудом приземлился удачно. На месяц Николая отстранили от полётов, а лётчики знают, это тяжёлое испытание – лучше не есть, чем не летать.

В армии Николай Егорович прослужил долго, почти 8 лет. Там же встретил свою судьбу, жену Ольгу, с которой прожил 55 лет в дружбе и согласии. После демобилизации с ноября 1967 по август 1988 года работал Председателем партийной комиссии Беловского горкома КПСС. Так вышло, что своих детей у Николая Егоровича и Ольги Ефимовны не было, единственная дочь умерла в младенчестве. Но они активно занимались воспитанием племянника Георгия, который сейчас проживает в г. Санкт-Петербург.

Николай Егорович Цыбульник – ветеран Великой Отечественной войны и труда, награждён медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовое отличие», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» и ещё более десятка юбилейных и памятных медалей, почётных грамот Обкома и Горкома КПСС.

Улица номер один. Значительная часть всего, что построено в городе, – это дело рук железнодорожных строителей. От здания вокзала и всех железнодорожных служб, до жилья и многих объектов социально-бытового и культурного назначения.

Всё начиналось в Бачатах, а затем уж в Белове. Начиналось строительство паровозного и вагонного депо. Вместе с промышленным строительством застраивались участки, прилегающие к железнодорожному полотну. Около двух тысяч человек насчитывалось тогда на строительстве. Приезжали люди с Турксиба и Алтайского края. Зачастую жили они в вагонах-теплушках, в которых приехали. В результате реорганизаций, происходивших в разные годы, второй участок дорстройтреста был преобразован в строительное управление, а затем он стал строительно-монтажным поездом №660 с мощной строительной базой.

Начиналось же всё с ручного труда, при отсутствии какой-либо вспомогательной техники. Основными инструментами рабочих были кирка и лопата, а тягловой силой – лошади и быки. Так было почти до пятидесятых годов, только тогда появились для подъёма груза на этажи лебёдки, краны-укосины (наподобие колодезного «журавля»), краны «Пионер» с грузоподъёмностью не более полутонны.

В основном раствор разносили по рабочим местам в окарятах, кирпич на носилках, а ещё в так называемых «козлúшках». Это когда на спину рабочего укреплялся специальный короб, и он по трапу поднимал его на этажи. Эту работу выполняли только мужчины. Если в машине заканчивается горючее, то она останавливается по этой причине, но если бык с грузом остановится посередине дороги, то его не поднимешь никакими силами, пока он сам этого не захочет. Бывали и такие случаи. Один из быков реагировал на гудок с цинкового завода. Заслышав обеденный гудок, бык сразу ложился на землю, удивляя всех окружающих.

До войны жилые дома строились в основном двухэтажные деревянные, камышитовые, кирпичные. Некоторые из них стоят и служат людям до сегодняшнего дня. Когда началась Великая Отечественная война, многих мужчин, молодых рабочих мобилизовали на фронт. А план строительно-монтажных работ не снижался. И основная нагрузка, как и по всей стране, легла на плечи стариков, женщин и подростков. На смену ушедшим на фронт мужчинам пришли их жёны: А.С. Родионова, Е.Ф. Чернова, М.Я. Курбатова и многие другие. Правда в начале 1943 года рабочим-строителям стали выдавать «броне», так как железная дорога в то время была военизированной, и, благодаря этому на стройках осталось немало высококвалифицированных рабочих.

Работы было очень много, строились новые промышленные объекты, ремонтировались старые, строили жильё в те годы. Можно сказать, что рабочие в то время совершали трудовые подвиги. Например, на строительстве мастерских вагонного депо бригада каменщиков во главе с Иваном Ильичом Вежеватовым выполняла норму на четыреста-пятьсот процентов. А однажды даже поставила рекорд: девятьсот процентов. «Это наш удар по врагу» – говорили строители.

Ещё в начале войны строительному участку был дан военный заказ на изготовление лыж для фронта. Работа была необычная, но опытные столяры Семькин и Мордовин, под руководством и при активном участии главного инженера Угрюмова и строительного мастера Смирнова, разработали технологию изготовления лыж применительно к имевшемуся оборудованию. Задание было выполнено в срок и с высоким качеством. Большинство работников дорстройучастка в последствии награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.».

В 1952 году, после демобилизации из армии, Николай Егорович Цыбульник приехал на жительство в город Белово к своим родителям. С образованием в семь классов пришлось учиться дальше. Закончил Беловский филиал Тайгинского железнодорожного техникума и до 1967 года работал на втором участке Дорожно-строительного треста.

С пятидесятых годов, строители стали получать башенные краны, бульдозеры, скреперы, растворонасосы, автомашины. Ушла в прошлое профессия коновозчика. В строительстве стал широко применяться железобетон, хотя технология его производства поначалу была довольно примитивной и часто от строителей приходилось слышать нарекания по качеству железобетонной продукции.

А в 1957 году на участке вступил в эксплуатацию новый, типовой завод по изготовлению железобетонных конструкций. В комплексе с заводом был построен арматурный цех. Бетонщиками и арматурщиками работали в основном женщины. Одновременно со стройкой на заводе железобетонных изделий велась реконструкция столярного цеха. Он был расширен, появились новые станки, отлажена точность. Оба эти цеха располагались на территории стройдвора, также как и кузница с высококвалифицированными кузнецами Н.И. Колосовым и П.И. Рузановым. Много для улучшения труда было сделано в механическом цехе и автогараже.

В 1954-1957 годах вторым участком Дорстройтреста был построен первый в городе четырёхэтажный 86-квартирный дом на углу нынешней улицы Юбилейной и Ленина с магазинами «Детский мир» и продуктовым.

Одновременно со строительством этого дома шли работы в Доме культуры железнодорожников. В эксплуатацию он был введён в 1959 году. Это было прекрасное здание с колоннами в фойе, с большой площадью лепных работ. Здесь было два кинозала, спортивный зал, библиотека, комнаты для репетиций.

К сожалению, этому Дому культуры выпала печальная участь. Над актовым залом кровля в некоторых местах пришла в негодность и требовала ремонта. Но в период перестройки до Дома культуры никому не было дела и здание дошло до такого состояния, что зимой 2001 года его пришлось разрушить. В те же годы пришёл в упадок и прилегающий к зданию Дома культуры сад с фонтаном, спортивной и танцевальной площадками.

В пятидесятых-шестидесятых годах были построены Дом связи, железнодорожный вокзал, магазины «Экспресс» и «Сигнал» в пятиэтажных жилых домах. Кстати, эти дома самые первые в городе были с горячей водой и электрическими печами. В одном из этих домов располагается детская поликлиника. Так же в эти годы были построены столовая и база линейного ОРСа, пристройка к школе №76, новая школа №72, ряд многоэтажных жилых домов по улицам Железнодорожной, Ленина, Юбилейной, Каховской.

Одновременно половину годовой программы участка составляли объекты на линейных станциях. Во все годы своего существования участок выполнял и перевыполнял производственный план, обеспечивая своевременный ввод объектов в эксплуатацию с хорошим и отличным качеством. В сравнении с другими участками Дорстройтреста (Тайгинским, Барнаульским и даже Новосибирским) Беловский всегда был впереди, занимал, как правило, первое и второе место.

Успехи, достигнутые участком, во многом определяются технической грамотностью его руководителей, умением организовывать труд и добросовестным, дисциплинированным отношением большинства рабочих, на каких бы участках они ни трудились.

Многие передовые рабочие отмечены за это государственными наградами. Бригадир штукатуров-маляров А.Г. Баулин был поистине мастером «золотые руки». Он умел выполнять и мозаичные и плиточные работы. Этому он научил и членов своей бригады. Его опыт стал достоянием других коллективов. Кроме того А.Г. Баулин с товарищами по труду Я.Г. Выпно и С.П. Зайцевым усовершенствовал станок по шлифовке мрамора, а также изготовил специальный совок для набрасывания раствора на стены. Он был в несколько раз производительнее мастера. За творческий производительный труд А.Г. Баулин награждён орденом Трудового Красного Знамени.

// Краеведение Кузбасса в форматах для незрячих и слабовидящих :
информационный сборник : [12+] / редактор-составитель Г.М. Самусева ;
Специальная библиотека Кузбасса для незрячих и слабовидящих. – Кемерово
: КузОСБ, 2025. – 259 с. – Текст : непосредственный.