Как это было

В ОТВЕТ на провозглашение Советской власти золотопромышленники затопили все драги. В рабочем состоянии находилась только драга № 1 на Елизаветинском прииске. Для дальнейшей организации золотой промышленности 20 мая 1920 года было организовано объединение «Райзолото», в ведении которого был Южно-Енисейский горный округ. В короткое время было поднято 3 драги, и уже в 1920 году в горном округе было добыто 3 пуда 17 фунтов 8 золотников и 51 доля металла.

В РАЙОН золотых приисков ежегодно необходимо было доставлять десятки тысяч тонн грузов. Если учесть, что по Ангаре до 1932 года не ходили ни паровые, ни моторные суда, а в районе не было автомашины и трактора, то завоз этих грузов представлял серьезную проблему. Весь груз, в том числе и оборудование для новых драг, доставлялся только на лошадях и только зимой. Нужна была мобилизация духовных и физических сил всего района, всей районной партийной организации. Для перевозки грузов по Каменке и Удерею были построены специальные плоскодонные карбуза грузоподъемностью 3 тонны. Все грузы в тайгу доставлялись только лошадьми. В то время скрип саней, фырканье лошадей и крики ямщиков не затихали ни днем, ни ночью.

Вопросы транспортных связей в районе были всегда предметом пристального внимания районной партийной организации. Первым серьезным шагом в этом направлении было создание Мотыгинской автотранспортной конторы в 1930 году, в распоряжении которой находились в то время лошади. Уже в 1928 году было принято решение о строительстве дороги круглогодового действия Мотыгино—Южно-Енисейск. Дорога была построена в 1933 году. Знаменательным для трудящихся района был 1931 год. Впервые в районе были получены автомашины. Был получен отечественный автомобиль СМО-Ф-15 и два импортных «Форда». Первыми шоферами на этих автомашинах были коммунисты А. Суров, М. Артюх, М. Латушкин. Шоферов в то время было мало, и эта профессия пользовалась особым почетом у населения. Использовались первые автомобили чаще всего для вывозки дров на драги. В Мотыгино ездили только летом, и то в сухую погоду. Рейс длился 4—5 дней, когда же дорога была полностью сдана в эксплуатацию, продолжительность рейсов сократилась до 7—8 часов. Много сил и энергии отдал организации автопарка И. М. Семин.

ИСТОРИЯ развития горнорудного промышленного района непосредственно связана с деятельностью нашего Северо-Ангарского рудника, который, начиная с 1920 года, назывался по-разному. История его тесно связана с золотом, сурьмой и периклазом. Отдельную главу в истории рудника занимало сурьмяное производство. После Великой Октябрьской социалистической революции детальные геологоразведочные работы в Северной и Южной тайге были начаты в 1930 году с целью поисков различных месторождений. В 1932 году Пенченго-Питской геологоразведочной партией Восточно-Сибирского геологоразведочного треста под руководством А. С. Голикова было открыто Раздолинское сурьмяное месторождение. В 1933—1935 гг. на месторождении производились детальные геологоразведочные работы под руководством С. Г. Файзулина. Планомерная эксплуатация Раздолинского месторождения была начата в мае 1936 года, когда был организован комбинат «Раздольстрой». До этого времени добыча руды осуществлялась с проходкой горноразведочных выработок. В первые годы добывалась только богатая руда, причем до постройки в 1937 году металлургического завода конечным видом продукции являлся штуфный концентрат. С пуском завода стала употребляться сурьма различных марок. В 1941 году пускается первая очередь обогатительной фабрики с суточной производительностью 80 тонн переработки руды и получением флотационного концентрата с содержанием 30—35 процентов сурьмы, поступающей для выплавки металла на заводе. Обогащенная руда складировалась в специальный отвал.

Надо сказать, что строительство комбината велось в трудных условиях таежного района. Однако, несмотря ни на что, комбинат был пущен в эксплуатацию в установленные правительством сроки. Сложное это было время. Перед партийной организацией и руководством «Раздольстроя» очень остро стояли вопросы подготовки кадров. Причем кадров высокой квалификации, горняков для работы в шахте, металлургов для завода и др. В 1939 году в Раздолинске организовывается первая стахановская школа. Смело выдвигаются на руководящую работу передовые рабочие. Замечательные люди трудились в 1940 году в Раздолинске.

Война наложила свой отпечаток на дальнейшее развитие Раздолинского комбината. Сотни рабочих ушли защищать с оружием в руках нашу Родину, многие не вернулись. И пусть добрые дела, новь Раздолинска, станут им верным памятником.

НАКАНУНЕ открытия 16-й районной конференции на метзаводе состоялся митинг, в резолюции которого говорилось: «Трудящиеся металлургического завода «Раздольстрой» 10 февраля 1945 года на митинге, посвященном 16-й партконференции, решили отметить дни работы конференции рекордной производительностью труда. Металлурги выполнили свое слово. Так, за 10 февраля 1945 года суточный план по черному металлу выполнен на 163 процента. Впереди смена кандидата в члены партии С. В. Булатова. Его смена выполнила план на 176 процентов. Фронтовая молодежная бригада шихтовальщиц—бригадир А. Канашина—выполнила норму на 170 процентов. Образцы рекордного труда показали Д. М. Климов и А. Рожнов. Они выполнили свое задание на 190 процентов. В докладе 16-й райпартконференции была отмечена работа горного цеха Раздолинска, в том числе плавильщики С. И. Козлов, С. В. Булатов, машинисты ЦЭС А. Д. Чернак, А. К. Порешков, бурильщик А. М. Споткай, лесоруб Г. И. Орлов, начальник метзавода Г. Я. Айзенберг и др. Отмечалось, что передовая молодежная бригада Т. Воробьевой держит Красное знамя райкома комсомола.

К 1950 году выпуск сурьмы удвоился, но технический прогресс требовал повышения ее качества. Было принято решение по внедрению новой технологии производства сурьмы—гидрометаллургического способа. Необходимо было освоить выпуск металла высшего сорта. И эта задача была выполнена. В этом большая заслуга инженеров и рабочих, флотаторов и многих других. В 1959 году бригада рафинировщиков Н. Д. Машукова взяла первой в районе обязательство бороться за звание бригады коммунистического труда. И этого почетного звания она добилась.

В годы войны и послевоенные годы создавалось значительное отставание проходческих работ, произошло резкое сокращение подготовительных запасов. Кроме того, этот период характерен низким уровнем механизации работ. Достаточно сказать, что доставка горной массы осуществлялась лошадьми. В шахте работали десятки лошадей. Отличным организатором по проходке восстанавливаемых выработок и стволов шахт был Кукта его сменил Милукас. В 1955—1958 гг. скоропроходческие бригады неоднократно получали премии Министерства цветной металлургии. В 1952 г. руководство рудником принял горный инженер В. В. Смирнов. Сложные вопросы механизации и автоматизации горных работ самостоятельно решал наладчик автоматизации В. Д. Чиупахин и электрик М. М. Петухов. Хорошую память о себе оставили замечательные горняки А. Х. Вайс, П. А. Рукосуев, А. В. Кабанов и многие другие.

29 лет велась эксплуатация Раздолинского месторождения сурьмы. И вот в июне 1965 года выдала металлургия Раздолинска последнюю плавку. Отработка месторождения закончена. Через полтора месяца после последней плавки сурьмы, в августе 1965 года, в том же здании на вновь смонтированной электродуговой печи был выплавлен первый блок периклаза.

Из материалов музея Южно-Енисейской средней школы.