



**Председатель
Совета депутатов
Советского района
В.Е. МАКАРОВ**

Уважаемые жители Советского района!

Хочу искренне поздравить с нашим общим праздником – 80-летием любимого района!

День рождения района – наш общий праздник, который объединяет всех жителей, независимо от возраста, профессии и политических предпочтений. Все мы по праву гордимся Советским районом – его историей, современными достижениями, верим в большое будущее.

В 1937 году был образован Советский район города Челябинска. С тех пор прошло 80 лет, по историческим меркам не так много времени. Но его оказалось достаточно, чтобы территория заняла прочное место на карте

как историческая, промышленная и культурная часть города Челябинска.

В 2014 году началась новейшая история Советского района, ставшего самостоятельным муниципальным образованием. Был избран Совет депутатов Советского района первого созыва.

Создание и совершенствование нормативно-правовой базы местного самоуправления, развитие социальной сферы, забота о подрастающем поколении, создание комфортных условий проживания, повышение качества жизни населения – это приоритетные направления в работе Совета депутатов Советского района. За последние годы удалось сделать многое – эффективно вести реализацию городских и районных программ по благоустройству, развивать

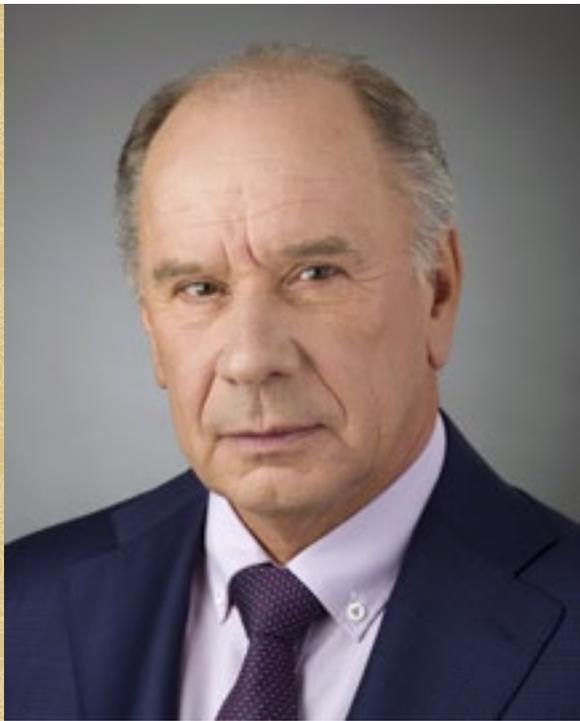
систему взаимодействия между депутатским корпусом, общественными объединениями и жителями Советского района.

Планы на будущее не менее значительны, и все они осуществимы, если с оптимизмом смотреть в завтрашний день. Верю, что 80 лет для района – это возраст расцвета, желания идти дальше. Пусть все, что было достигнуто, обязательно приумножится.

Главное богатство Советского района – это его жители, трудолюбивые, энергичные, образованные и талантливые люди, приумножающие своими делами его славу. От всей души желаю всем землякам крепкого здоровья, трудовых успехов, благополучия, стабильности, уверенности в завтрашнем дне. С Днем Советского района! С юбилеем!







Глава Советского района
М.В. БУРЕНКОВ



Уважаемые земляки!

Настоящая книга, посвященная 80-летию со дня образования Советского района, не просто юбилейная публикация. Отмечая эту дату, мы ставили перед собой цель рассказать молодому поколению о выдающихся личностях, которые создавали и создают этот уникальный район – естественные ворота в Сибирь столицы Южного Урала.

Горжусь, что многие годы моей жизни связаны с людьми этой части миллионного мегаполиса, большинство жителей которого железнодорожники, труженики заводов и предприятий. Все они – люди напряженного, нелегкого труда, семьи которых испытали тяготы войн, эвакуаций и социальных реформ.

Однако их жизнестойкость в испытаниях, семейная преемственность традиций удивительны и ценны в наши дни. Мы построили наш рассказ, опираясь на биографии этих ярких, мыслящих людей, память о которых сохранена в названиях улиц, мемориалах, памятных надписях на художественных досках и изваяниях.

Страницы книги посвящены доблестным воинам и мирным труженикам, государственным людям и деловой элите сегодняшних дней. Сегодня нашей стране нужны стойкие, активные, мыслящие личности, способные ответить на вызовы времени.

Думается, что искать образцы патриотизма нужно не только вдали. Созвездие земляков-

героев, приведенное на наших страницах, несомненно, вызовет интерес к их судьбам.

Подвижники российской цивилизации жили и живут рядом с нами, осуществляя прорывы в индустрии и экономике, науке и культуре.

Уверен, Советский район своим процветанием и нынешними успехами обязан только трудолюбивым жителям, неповторимой атмосфере сотрудничества, дружелюбия, гостеприимства и высокой планке жизненной стратегии.

От души желаю всем моим согражданам здоровья, оптимизма, благополучия их семьям и удачи в добрых начинаниях.

От души – с юбилеем вас, друзья!

ЧАСТЬ I



ЭПОХА ПРИХОДА ТРАНССИБА (1890–1916)





ЭПОХА ПРИХОДА ТРАНССИБА (1890–1916)

ЧАСТЬ I

В ДАННОЙ ГЛАВЕ
МЫ РАССКАЖЕМ
О ВОПЛОЩЕННОЙ
ПАМЯТИ БЛАГОДАРНЫХ
ЗЕМЛЯКОВ-ЧЕЛЯБИНЦЕВ
ВЫДАЮЩИМСЯ
ПРЕДКАМ – СТРОИТЕЛЯМ
И ТРУЖЕНИКАМ
СТАЛЬНЫХ ПУТЕЙ.

Глава 1. МАГИСТРАЛЬНАЯ ОСЬ РОССИИ

Советский район – ворота Челябинска, города, которому минуло 280 лет.

Но в единую цепь хозяйства и торговли России и мира он вошел только с проведением через него Великого трансконтинентального пути – из Европы в Азию; случилось это в 1893 году, когда после долгих споров и проволочек, изысканий и преодоления горных ущелий и рек между Уфой и Златоустом рельсовая магистраль достигла Челябинска, вернее – той его новой части, где были сооружены вокзал, депо, ремонтные мастерские и жилой поселок.

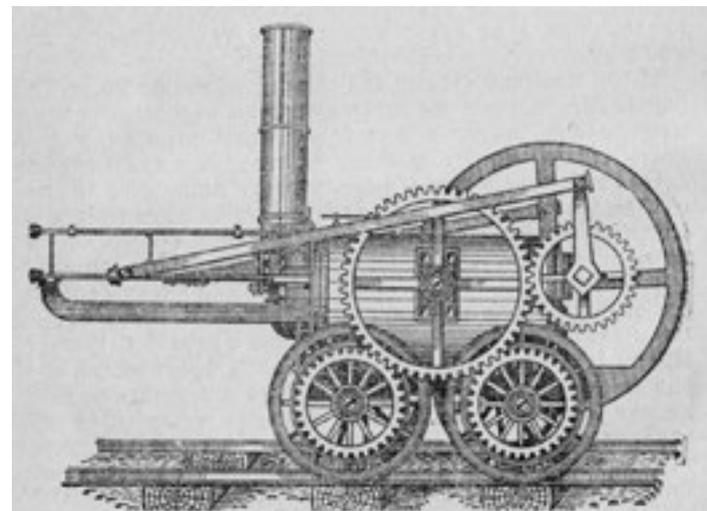
Так возник железнодорожный узел нашего города, ставший отдельным районом в 1937 году с названием Советский. Отныне

и навсегда Челябинск стал заметным звеном в цепи мировой истории, роль которого неразрывна с ходом цивилизации, а созданная инженерная мощь воплощает разум и волю нескольких поколений русских людей.

Годом рождения паровоза вообще считается 1804 год, а изобрел его английский инженер Ричард Тревитик. И хотя пар уже несколько десятилетий работал в промышленности (на шахтах, в производстве ткацкого прядения, в металлургии и судостроении), но это были массивные неподвижные паровые котлы с поршнями и маховиками. Поставить котел на рельсы пытались многие, но лишь Ричард Тревитик, самоучка и изобретатель, не только соорудил повозку на паровой тяге, но и провез на ее тяге грузы со скоростью



Ричард Тревитик



Первый локомотив для рельсового пути Ричарда Тревитика

до 30 км/час. Паровоз получил название «Поймай, кто сможет», соревнуясь со скаковыми лошадьми и каретами той эпохи.

Авторами первого русского паровоза были Ефим Алексеевич Черепанов (1774–1842) и его сын и ученик Мирон Ефимович (1803–1849), запустившие до двадцати паровых машин (стационарных) для откачки воды из шахт и золотопромывки в Нижнем Тагиле, а в 1834 году изготовившие паровоз и экспериментальную железную дорогу.



Макет первого в мире паровоза 1804 г.



Снимок агрегата из музея в стеклянном кубе



Паровоз Черепановых



Великий сибирский путь

- ♦ Общая длина пути – **9288,2 км**
- ♦ Уложено – **11 966 км** пути
- ♦ Выполнено земляных работ – **более 10 млн. куб. м**
- ♦ Построено – **86 мостов**
- ♦ Скорость ввода пути – **642 версты в год**
- ♦ Скорость движения поездов по плану:
грузовые – **12 км/час**
товарно-пассажирские – **20 км/час**
- ♦ Вес поезда – **до 500 т**
- ♦ Трудилось на строительстве – **до 100 тыс. чел. специалистов, служащих – более 5 тыс. чел.**
- ♦ Прирост переселенцев:
1897 год – 5,8 млн. чел.
1911 год – 9,4 млн. чел.
- ♦ Стоимость пути от Урала до Тихого океана в 1891–1905 гг. – **936 млн. золотых рублей.**

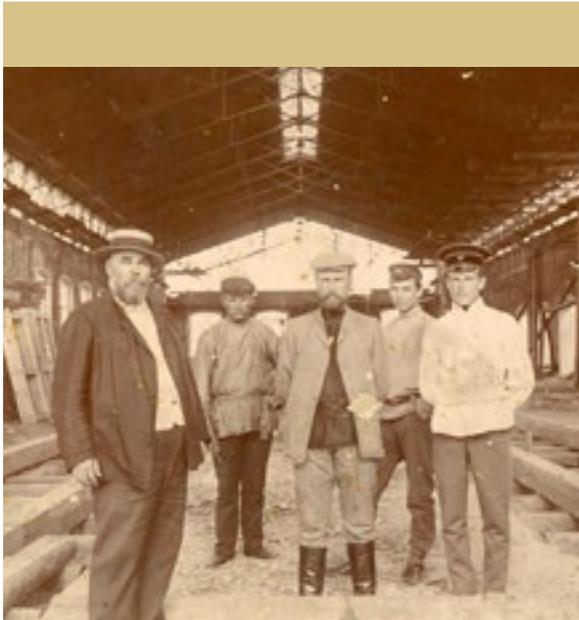


Снимок паровоза возле железнодорожного депо ст. Челябинск

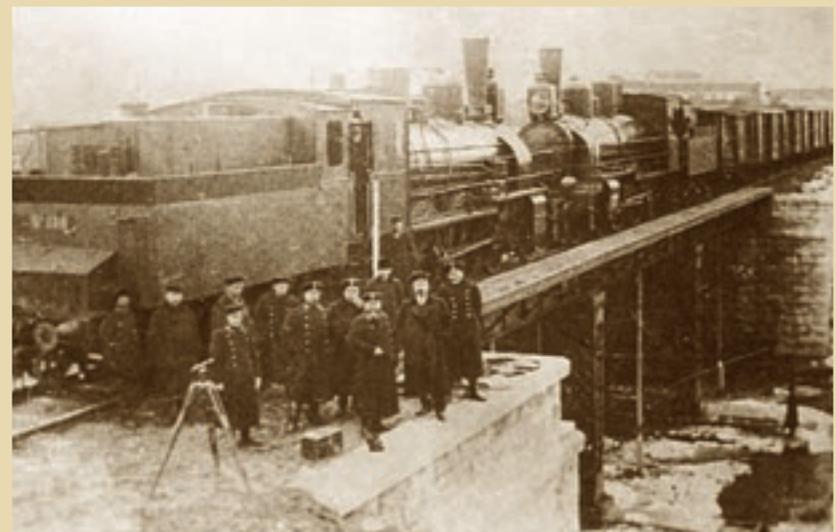


Снимок царского вагона – в музее ЮУЖД на открытой площадке





Церемония начала строительства Транссибирской железной дороги



Строительство Транссибирской железной дороги



Мемориальная доска Николаю Георгиевичу Гарину-Михайловскому (1852 – 1906)

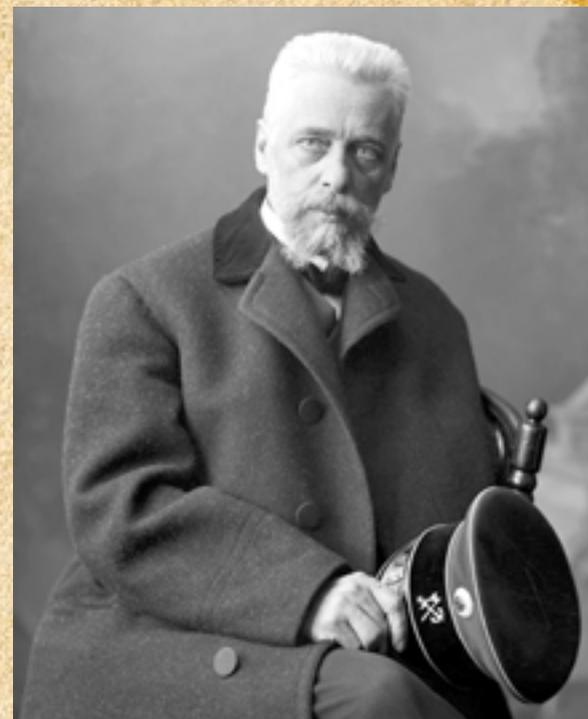
(на старом здании железнодорожного вокзала Челябинск-Главный)

ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ – писатель, публицист, общественный деятель, инженер-изыскатель. В 1878 году окончил Институт инженеров путей сообщения со званием гражданского инженера путей сообщения с правом производства строительных работ.

Участвовал в строительстве Транссибирской магистрали, при прокладке Самаро-Уфим-

ской, Уфа-Златоустовской и Западно-Сибирской железных дорог. Проявил себя как талантливый инженер, внес десятки новаторских проектов, снизивших стоимость прокладки железнодорожных путей без понижения безопасности дороги.

В начале 90-х годов приобрел широкую литературную известность. Запечатлев жизнь



Мемориальная доска
Владимиру Корнильевичу Покровскому
(1843–1913 гг.)

уездного Челябинска, он писал: «Сюда приходили наши предки искать себе славы. Прошли века, и вот мы пришли докончить великое дело. Проведением дороги мы эти необъятные края сделаем реальным достоянием русской земли...»

Но великое событие прихода магистральной железной дороги могло бы и не состояться, если бы не челябинский старожил и почетный потомственный гражданин **ВЛАДИМИР КОРНИЛЬЕВИЧ ПОКРОВСКИЙ** (1843–1913 гг.).

Уроженец Челябинска, выпускник столичного университета Покровский, как верный сын своего отца – предпринимателя и врача, вернулся в город с началом освободительных реформ Александра II (в 1872 году). Будучи блестящим юристом, он взвалит на себя множество обязанностей – мирового судьи, попечителя приютов и школ, гимназии и дома трудолюбия. В 1876–1980 годы, став выборным городским головой (мэром), он загорится идеей проведения железной дороги именно через Челябинск.

И он добился своего: в уральской истории Транссиба никому не известный тогда Челябинск станет единственным городом, который займет столь мощную позицию в вопросах строительства железной дороги, направит столько прошений и ходатайств в правительство и самому императору, что конкуренты (Екатеринбург, Тюмень, Троицк) вынуждены были уступить.

В 1886 году Александр III в гневе напишет: «Сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал, и должен с грустью, со стыдом сознаться, что правительство до сих пор ничего не сделало для этого богатого, но запущенного края... А пора, давно пора!» Это станет последней каплей – в перевалке через Уральский хребет золотоустовский вариант был избран как самый экономичный и наиболее удобный.

В борьбе за превращение захолустного города в мощный железнодорожный узел соратником Покровского стал Константин Яковлевич Михайловский – тоже выпускник столичного института инженеров-путейцев. Именно он добился у премьер-министра России Витте права разместить в Челябинске управления по делам строительства Западно-Сибирской железной дороги, что за несколько лет резко увеличило экономическую мощь города.

Не прошло и двух лет, как в Челябинск со стороны Екатеринбурга через Кыштым пришел по новому стальному пути торжественно украшенный пассажирский состав. Это стало подтверждением новой большой челябинской победы за свой будущий статус «перекрестка путей целого континента».

(Заметим, что путь на юг – на Троицк, Оренбург и далее в Среднюю Азию и Причерноморье – уйдет из Челябинска еще до начала Первой мировой войны).





ДРЕВНИЙ ТОННель

(новелла)

Предстояло писать книгу о том городском районе, где я родился и вырос. Раньше он назывался Железнодорожным, а теперь кличут его Советским (кстати, единственное упоминание о Советах на городской карте)...

Его основа, конечно, Транссиб, с конца позапрошлого века. Надо было разобраться, почему вокзал так далеко находится от центра города, построенного за столетие до проведения дороги, на берегах и холмах тихой золотоносной речки между сосновым бором и степным пространством.

А вокзал и вся станция – в пяти километрах. По тем временам – страшно далеко, и вокруг –

густой березняк, по немощенной дороге, где коняги-доходяги тащили гнусного вида колымаги и рыдваны, всегда оскорблявшие меня фотографической убожеством.

Теперь, конечно, есть и трамвай, и асфальт, и полностью обустроенные великоэтажные громадины (кстати, осталось одно незастроенное место почти против моего родительского дома: и вся ленивая застройка этого фрагмента района – на моих глазах шла целых семьдесят лет).

Глядя на карту и соображая как профессионал-строитель, я годам к тридцати уже догадался: дорогу вводили от крупной реки с половодьем и топкими берегами, поэтому опирались на твердые граниты горного кряжа, пока могли. Я знал, что в полусотне километров от города с запада путь проскользнул уже между двух озер – Елового

и Чебаркуля, где перешеек – всего сто метров!

Ясно, что после, миновав наш вокзал, стальная трасса круто поворачивала от реки, уходящей на север, к Ледовитому океану. А трасса рванула на восток – к Омску и Тихому океану... И прокладывал ее мудрый Николай Георгиевич Гарин-Михайловский, инженер и любимый мною писатель...

Но как же путь проскользнул между окружающими с востока город многочисленными озерами – островками древнего моря, судя по их солёности и взаимному перетоку вод.

И вот, опять по карте, нашел я узкий перешеек меж озерами Шелюгино и Вторым, но было неясно – на одних картах – там вода под магистралью, а на других – суша...

Может быть – там мост, да не один, думал я, глядя в «Атлас Большого Урала».

Решил поехать на машине, благо это уже не отечественная малолитражка (их у меня побывало целых пять по очереди за три десятка лет), а американский джип. Взял с собой школьного друга – знатока района и, конечно, заинтересованного: он-то никогда не задумывался над этой проблемой.

И вот мы стремительно пролетели, слегка ошибаясь и корректируя трассу, через Копейск до Потанино, где, естественно, был тупик автодороги прямо возле железнодорожного разъезда, где справа – тюрьма с колючей проволокой над железобетонным забором, а слева – пространство озера Шелюгино. По карте там якобы водились окунь, плотва, лещ, карп, карась и судак, но озеро пахло так отвратительно, что напоминало сточную емкость. Жижехранилище – говоря казенным языком.

Наконец, вот он – стальной путь Транссиба, вырвавшийся из города на восток. Кончился асфальт, началась рядом с насыпью некая земляная трясушка с ухабами и мусором. Пахло все хуже и хуже, да и понятно: прибыли на очистную станцию 1950-х годов, судя по ветхости строений и бульканью воды в стальных ржавых емкостях...

Мы поднялись по лестницам на отстойники и замерли: трасса шла по высокой щебеночной насыпи высотой метров двадцать, длинным полукругом вдоль озера. Видны были где-то вдали решетчатые мосты, кирпичные трубы городской теплостанции №3 на метзаводе и что-то загадочное в основании насыпи...

Первым догадался мой друг: «Там – тоннель. Вода уходит во Второе озеро, несомненно! Давай туда!». И помчался вниз, к машине-вездеходу.

Глядя на уклон дороги, я поехал медленно. Потом, увидев встречного, спросил: «Что там – тоннель под насыпью?». «Конечно», – ответил мужчина. «А проехать по воде дальше можно?». «На такой лайбе запросто», – ответил он и ушел по своим делам. Но я решил не торопиться. Когда подъехали к концу сухопутки, увидели мужчину, моющего уазик. Крепкий, ловкий шофер охотно рассказал, что Шелюгино появилось не так давно, из-за перетока городских стоков. «А до этого было здесь болото, когда я был пареньком. И рыбы в нем никакой сроду не было, а запущена будучи, она задышалась от промерзания мелкого водоема, но иногда, в теплые зимы, умудрялась вырасти прилично до середины лета... И тогда мы пацанами ее, вправду, вылавливали. А дорога вдоль насыпи и тоннеля всегда была, пока я здесь милиционером отслужил – до пенсии. Сорок лет стажа!»

Я поднялся на насыпь – и восторженно замер: просторы озер Второго и за ним Первого – уходили вдаль на десяток километров. На озере плавали утки целыми стаями, кружила одинокая серая цапля и вдали громко стучали по шпалам другой ветки – на север – громадные длинные составы электропоездов.

Это было ключевое место развязки двух дорог – восточное Транссиба и северное – Каменск-Уральского направления (на Тюмень и Екатеринбург). И держала дорогу на океан великолепная, каменной кладки, насыпь, под которой шел пятидесятиметровый тоннель из тесаного гранита на водостойкой цементной кладке. Этот цемент был изобретен в середине XIX века и на Урал пришел ровно в 1890-е годы.

Значит, служит тоннель для пропуска вод, сначала – талых по весне, а потом – круглогодич-



ных; служит он более столетия, хотя грузоперевозки за это время выросли в десятки раз.

Последнее я знаю по смене мостов, коими занимался лет тридцать назад по всей родной дороге Южно-Уральской.

Мосты сменились, локомотивы – тоже, а тоннель остался как новенький.

Он помнил самого Гарина-Михайловского! И вот мы тоже познакомились с его инженерным шедевром – Ключевым сооружением, определившим судьбу железнодорожного района, где я вырос и дожил до восьмого десятка.

«Да здравствует Человек-строитель», – думал я с восторгом.

*К. А. Шишов. 20.04.2012 г.
Из книги «Гроза 12 года»*



Старый Челябинск. Переселенческий пункт

Теперь, оказавшись в узле трех железнодорожных линий: Самаро-Златоустовской, Пермской и Сибирской – у Челябинска появилась реальная возможность преодолеть провинциальный дух в своем характере и заявить о себе в полный голос. Что и было сделано. Уже в 1896 году в городе появились первые заграничные конторы и фирмы-экспортеры твердых сортов пшеницы. В 1899 году в Челябинск переведена из Тюмени таможня 1-го класса, через которую проходил чай. Город сразу стал известной на всю страну «перевалкой» – здесь располагались склады всех крупных столичных фирм. В 1900 году близ железнодорожных путей был устроен первый промышленный холодильник для скоропортящихся продуктов со спецоборудованием для засолки мяса.

Население выросло в пять раз. Рядом со станцией возникло несколько крупных поселков со знаменитой Переселенкой во главе. В V томе известного «Полного описания нашего Отечества» СПб, 1914 г. говорилось: «Оборудованный переселенческий пункт имеет вид целого городка с 25 отдельными, чистенькими, правильно распланированными домиками. Здесь же находится место пребывания чиновника, заведующего переселенческой частью. Городок имеет свою церковь, дезинфекционную камеру, баню, прачечную, бараки для отдыха, больницу, а также показательный колонизационный музей, где выставлены образцы почв, хлебов и трав с заселяемых районов. Они лучше всяких книг и докладов расскажут переселенцу всякой сибирской и уральской местности о пригодности для хозяйства и переселения».





Баня переселенческого пункта (отреставрированное здание)



Детский сад переселенческого пункта





Глава 2. ОТ БИРЖИ ДО БУНТА

Знаменательным событием в жизни города стало и открытие биржи. Двигателем ее станет городской голова, доктор медицины **АЛЕКСАНДР ФРАНЦЕВИЧ БЕЙВЕЛЬ** (1867–1939) – человек цельный, твердый, хороший организатор, всегда достигающий результата. Окончив медицинский факультет Казанского университета, получив звание доктора медицины, он неизменно участвовал в делах городского строительства, металлургии, трижды избирался городским головой (1902–1911 гг.). В его период было построено реальное училище, несколько школ, торговые ряды, проведено электричество и телефон.

В начале 1905 года все документы были отправлены в Санкт-Петербург на утверждение императором. Но события стремительно разворачивались вопреки мирным инициативам деловых людей.

Вот записи из дневника современника тех лет и дней – челябинского жителя акцизного чиновника Константина Теплоухова (1870–1942 гг.):

«1905 г. Год с повышенной температурой. 9 января в Петербурге произошел «расстрел рабочих».

Редкое событие в истории России... пользовалось такой популярностью, как этот «расстрел». Деятели известного либерального направления решили попробовать новый способ борьбы с существующим строем. Не желая рисковать собственной шкурой, они сумели найти и убедить несколько сот миролюбивых рабочих «предъявить требования» непосредственно царю. Какие требования? Это как-то затушевывается.

Нашелся и руководитель – желающий сделаться историческим лицом – Гапон.

Подошли к Зимнему дворцу. Правда, что были и портреты царя у рабочих, и крест – у Гапона, но в рядах были и люди с браунингами и ручными бомбами – может быть, пригодится. Руководители создали рекламу, и толпа увеличилась тысячами любопытствующих.

У кого с кем какие были объяснения – осталось неизвестным, но, судя по тому, что начальник охраны Трепов приказал стрелять – «патронов не жалеть» – объяснения были не особо миролюбивые – на площади осталось десятка 2–3 трупов – не столько убитые, сколько затоптанные кинувшейся в панике массой... Число раненых определить, конечно, невозможно.

А на Дальнем Востоке тем временем происходили печальные события. Морской бой возле острова Цусимы, и наша эскадра – под командованием адмирала Рождественского – была разбита японской эскадрой. Война подходила к концу...»

Современная «Литературная газета» (№ 8–9, 2017 г.) добавляет: «Кровавое воскресенье» – общепринятый день начала Первой русской революции. Промышленник Савва Тимофеевич Морозов, финансировавший революционное движение и отстаивающий интересы рабочих, пророчески прокомментировал этот «эпизод»: «Революция обеспечена. Годы пропаганды не дали бы того, что достигнуто в один день. Позволив убивать себя, люди приобрели право убивать завтра...»

Мемориальная доска
Александру Францевичу Бейвелю,
городскому голове Челябинска
1902–1911 гг.

Через месяц, 9 февраля 1905 года, он составит в адрес Комитета министров «Программную записку» по решению рабочего вопроса: нужны законы, регулирующие взаимоотношения хозяев и рабочих, ограничивающие рабочий день, понуждающие решать социальные вопросы. Не побоялся сказать об «оковах, наложенных на свободный голос страны, лишенной возможности

говорить о своих нуждах Верховному носителю власти».

Как он, так и наши челябинские либералы-промышленники-олигархи пытались бороться с иностранной зависимостью от капитала: «русскому народу не пристало быть данниками чужой казны и чужого народа, когда собственные рабочие, благодаря исключительно





сметливости и редкой выносливости, вполне способны сделать Россию одной из первых по промышленности стран Европы».

А в Челябинске после окончания проигранной войны с Японией масса демобилизованных с Востока солдат закупила все железнодорожное движение.

Константин Теплоухов пишет в своих мемуарах:

«В октябре 1905 года железные дороги встали. В городе закрыли винные лавки в полосе железных дорог на десять верст в ту и другую сторону. Но толку оказалось мало: тайные продавцы, не желавшие расстаться с крупным

барышом, перекупали вино в посуде и забирали все, продавая ночью и тайно страждущим...

Потом начались погромы публичных домов. Напрасно городовые убеждали солдат-громил прекратить это занятие, не делать беспорядка. Все было напрасно. Как и потом, когда толпы разносили жидовские магазины и лавки.

Приходилось неоднократно слышать, что погромы производились по инициативе полиции. Да и что могли сделать 20–30 городских всего города против толп в 100–200 и больше человек.

Вокзал не давал покоя городу. Как-то днем – часов в 11–12 – слышим: на складе железнодорожники хотят громить все казенные места, уже собрались с оружием около Народного дома.

Пошел туда. День хороший. Заполнены все тротуары любопытными...

Вдруг откуда-то показалось десятка два солдат с винтовками – сняли где-то караул. Улица моментально опустела. Железнодорожники сбились в кучу. Солдаты прошли молча...

Другой эпизод – толпа на Александровской площади двинулась на митинг... Казачий офицер на коне: «Не пущу никого!» Тогда Бейвель подошел к руководителю железнодорожников и говорит: «Здесь митинга не будет! Видите!» – и указал на строй конных казаков...

Руководитель закричал: «Товарищи, следуйте за мной!» – и вся толпа потянулась к вокзалу, сильно по дороге редая».



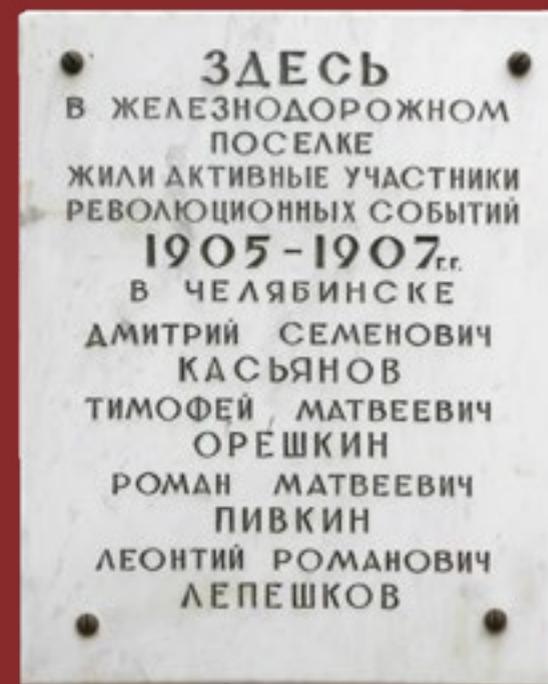
Мемориальная доска: ул. Российская, 295

На этой площади в дни Декабрьского вооруженного восстания 1905 года стачечный комитет во главе с Романом Пивкиным проводил митинги и демонстрации железнодорожников Челябинска





Мемориальная доска
на школе № 84 (Харлова, 10),
где когда-то жил Р. М. Пивкин



Историческая справка:

ПИВКИН РОМАН МАТВЕЕВИЧ (10 [22].11.1888, с. Рождественское Бугурусланского уезда Самарской губернии – 1917, Ялта) – революционер. Окончил 2-классное приходское училище и 3-классное городское училище в Челябинске. В 1901–1902 работал столяром в частной мастерской, познакомился с ссыльными социал-демократами. С 1903 года – столяр в локомотивном депо. Принимал активное участие в революции 1905–1907 гг., был членом Челябинского горкома РСДРП, председателем стачечного комитета железнодорожников, членом боевой дружины. Выступал на митингах, призывал к восстанию.

В июле 1906 года был арестован в Троицке, в августе 1906 выслан в Нарымский край Томской губернии под надзор полиции. В июле 1907 бежал, арестован в Челябинске в декабре 1907, в октябре 1908 Саратовской судебной палатой приговорен к 20 годам каторги. Осенью 1909 – еще к 6 месяцам каторги за оскорбление судебной палаты. Каторгу отбывал в Тобольской тюрьме. Заболел тяжелой формой туберкулеза. Освобожден 12 марта 1917 года.

Челябинский Совет рабочих и солдатских депутатов отправил его в Крым на лечение. Погиб при белогвардейском мятеже в Крыму.

На одном из зданий станции Челябинск установлен барельеф с изображением Пивкина (скульптор И. С. Макаров).





Глава 3. ЛЮДИ ДЕЙСТВИЯ

Множество замечательных персон проезжало через станцию Челябинск, не оставляя в истории края никаких следов. Другие приходили в виде монументов впоследствии, хотя собственно в самом городе не бывали. Иные возвращались в виде памятников или памятных досок спустя целые столетия.

Известно, что через город в разные годы XIX века проезжали даже царские особы (Александр I и его племянник Александр II Освободитель), но следов об этом в городе, не отмечено...

Также проезжал (и, по легендам, пребывал в местной пересылочной тюрьме) Иосиф Виссарионович Сталин (Джугашвили) в ноябре

1903 года, направляясь в очередную ссылку в Иркутскую губернию.

Дважды проезжал через Челябинск и посещал станционный буфет другой вождь пролетарской революции, основатель и первый руководитель Коммунистической партии и советского государства, один из крупнейших деятелей мирового социал-демократического движения конца XIX – начала XX века, профессиональный революционер, публицист, юрист Владимир Ильич Ленин (Ульянов) (1870–1924).

Ехал он по пути следования в ссылку в феврале 1897 (по данным краеведа А.И. Козырева, 11 марта по н. ст. и на несколько часов за-

держался в Челябинске, где сделал пересадку на поезд, следовавший до ст. Кривошеково (ныне Новосибирск-Зап.).

Второй раз он проезжал по территории Челябинской области вместе с Н.К. Крупской и ее матерью в феврале 1900-го, вернувшись из ссылки. Памятный знак об этом событии был размещен на здании старого железнодорожного вокзала станции Челябинск и нового вокзала в 80–90 гг. XX века.

Крупнейший в области памятник вождю пролетарской революции в Советском районе установлен на площади Революции в центре города Челябинска в 1959 году (авторы Л.Н. Головницкий, В.С. Зайков, архитектор Е.В. Александров (бронза, гранит).

Именем Ленина также названа центральная городская магистраль, идущая с востока на запад столицы Южного Урала, длина которой более 10 км.



