



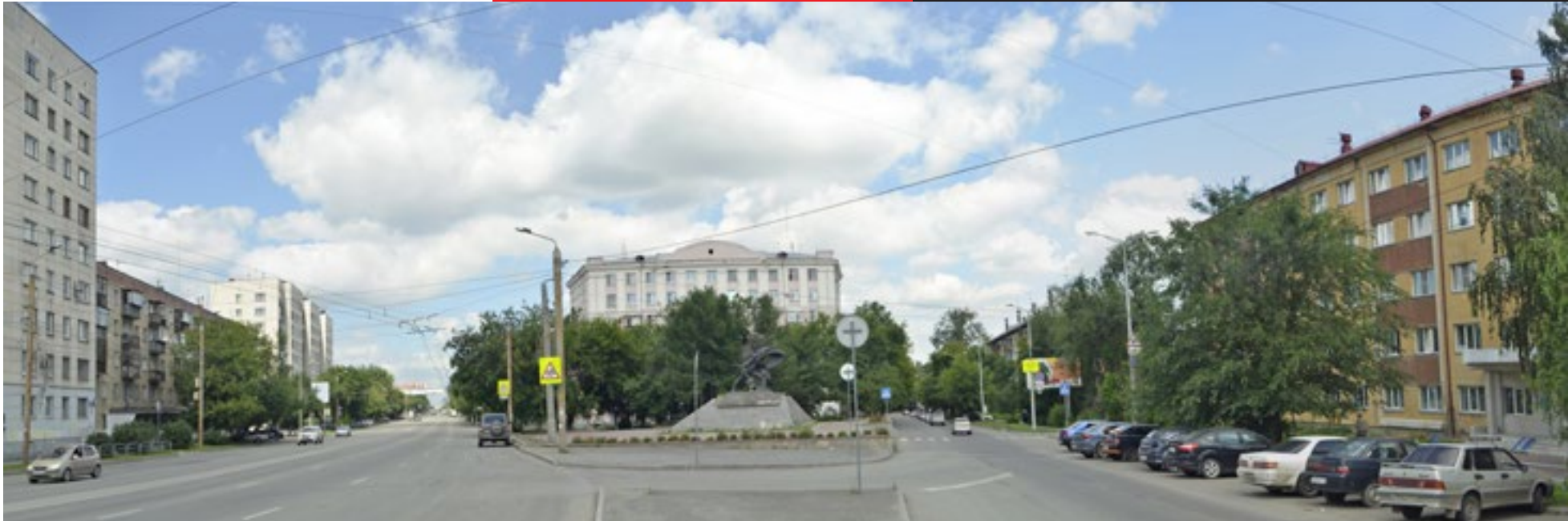
Памятник «На новый путь»



Замечательным символом передовой роли рабочих-железнодорожников, участвовавших в революции 1905–1907 гг., а также в октябре-ноябре 1917 г., в освобождении Челябинска от войск Колчака и белочехов и в восстановлении советской власти, является памятник «На новый путь», размещенный в сквере на примыкании двух магистральных улиц Челябинска – Российской и Свободы.

Памятник представляет собой скульптурно-архитектурную композицию из ковanej

меди с расположенной в центре фигурой по пояс обнаженного атлетически сложенного рабочего-железнодорожника, правой мощной рукой поднимающего контргруз переводной стрелки рельсового пути. Как выражение наивысшего напряжения его духовных и физических сил, над ним взметнулось полотнище спирального знамени, древко которого он сжимает левой рукой. Лицо его обращено вполоборота назад, откуда несется на полной скорости воображаемый состав, наполненный сконцентрированной силой будущих перемен.



Композиция установлена на сером гранитном постаменте в виде усеченной пирамиды, стилизованной под железнодорожную насыпь. На плите главного фасада размещено название памятника. Каждая буква по форме также представляет усеченную пирамиду с контррельефом. Все сооружение установлено на площадке с лестничными маршами с трех сторон.

Автором этого уникального по замыслу и исполнению памятника является **СЕРГЕЙ ЯКОВЛЕВИЧ САВОЧКИН** (1921–1988) – скульптор, член Союза художников, участник Великой Отечественной войны. Родившись в Саратовской области, он в 1942–1943 гг. воевал на Волховском фронте, где и был ранен, попав на излечение в Челябинск. Здесь он работал художником, а затем скульптором в местных художественных мастерских.

Тема воинского и трудового подвига народа стала на всю жизнь его творческим направлением. Монументы его работы

стоят и в Челябинске, и во многих районах края (бюст Н.А. Островского у школы № 48, мемориальный комплекс на г. Извоз под Верхнеуральском, памятник Матери в Кыштыме, бюст Героя Советского Союза Н. Кузнецова у школы № 118 в Челябинске и др.). Художник награжден орденом Отечественной войны I степени и множеством медалей, лауреат многих конкурсов и выставок. Его сын и внук продолжают линию отца и деда, став художниками, широко известными на Урале.

Несомненно, что, даже не являясь заслуженным или народным деятелем искусства, Сергей Яковлевич подарил Челябинску памятник поистине пророческой проницательности, концентрации смысла нашей нелегкой истории XX века и даже... прогнозирования будущего следующих поколений, если учесть события конца столетия и новые пути российской цивилизации. И стоит на развилке улиц Свободы и Российской тоже недаром...



Сергей Яковлевич Савочкин много трудился над образами выдающихся современников, воплощая основную тему своего творчества – трудовой и ратный подвиг советских людей. С особым трепетом художник выполнял портреты ветеранов Великой Отечественной войны. Работы С.Я. Савочкина не только

украшают города области, но и представлены в Центральном музее Вооруженных сил, а также хранятся в Художественном фонде Москвы.



Локомотив «Красный коммунар»

Глава 2. НАЧАЛО НОВОЙ ЭПОХИ

Наконец, итоговым памятником, знаменующим окончание Гражданской войны, в Советском районе является знаменитый локомотив «Красный коммунар» – паровоз», отремонтированный рабочими челябинских паровозных мастерских и в мае 1920 года направленный в Москву во главе состава с 27 тыс. пудов хлеба (1700 тонн).

Паровоз было поручено вести бригадам машинистов Ф. Альбова и С. Новожилова с помощниками К. Гарагулей и Ф. Малаховым, кочегарами В. Хохловым и Ф. Блиновым. Состав сопровождали ремонтники, охрана из 12 человек и делегаты С. Муранов, И. Михалевич и А. Гундарев.

В своих воспоминаниях Ф. Блинов писал:

«9 ноября 1919 года, после октябрьских праздников, в локомотивном депо состоялось открытое партсобрание. Стоял вопрос о проведении коммунистических субботников, о восстановлении железнодорожного транспорта. Слесарь Сергей Муранов предложил взять «с кладбища» неисправный паровоз Е-350 и по примеру рабочих Москва-Сортировочная отремонтировать его на субботниках в подарок В.И. Ленину, ко дню его 50-летия (к 21 апреля). В депо в то время (из-за отступления белых) не было ни станков, ни инструмента. Рабочие принесли из дома инструменты, изыскивали материал, с неисправных паровозов сняли некоторые части. После работы при свете факелов (деповская электростанция еще не работала) работали всю зиму – и к апрелю 1920 года паровоз был готов. Мы провели митинг, собралось около тысячи человек, зачитали приветствие Ленину и выбрали делегатов – машиниста Гундарева, слесаря Муранова, кооператора Михалевича.

В Москву двинулись, загрузившись хлебом (мешки с зерном), инструментом для ремонта вагонов и пути, оружием для охраны и документами. Выехали 3 мая и приехали уже 7 мая в Москву (несмотря на аварии части оборудования, разобранные бандитами пути и заградотряды). При разрухе того времени это было рекордом: поезда шли по 10–15 суток. 7 мая на станции Рыбное под Москвой сдали хлеб на склады наркомпрода (Михалевич), а прибыв на Москву-Сортировочную – сдали по акту наш подарок Ильичу – паровоз «Коммунар».

Тов. Гундарев и Муранов на автомобиле управделами СНК Бонч-Бруевича прибыли в Кремль на встречу с Лениным. Владимир Ильич поблагодарил наших делегатов за паровоз и привезенный хлеб и велел Бонч-Бруевичу позаботиться о нашем пребывании в Москве и о нашем возвращении. Нас поместили в гостиницу, дали билеты в Большой театр на оперу «Князь Игорь» и всех премировали солдатскими телогрейками и чайным сервисом. Делегаты получили письмо с благодарностью Ленина за привезенный хлеб голодающей Москве и бойцам Западного фронта (шла еще война с Польшей. – К. Ш.).

Когда мы вернулись, это письмо было зачитано на общем собрании рабочих депо и вызвало новый трудовой подъем железнодорожников по восстановлению транспорта. Спустя недели две в Челябинск пришел вагон с мануфактурой и промтоварами специально для рабочих депо от наркомпрода из Москвы».

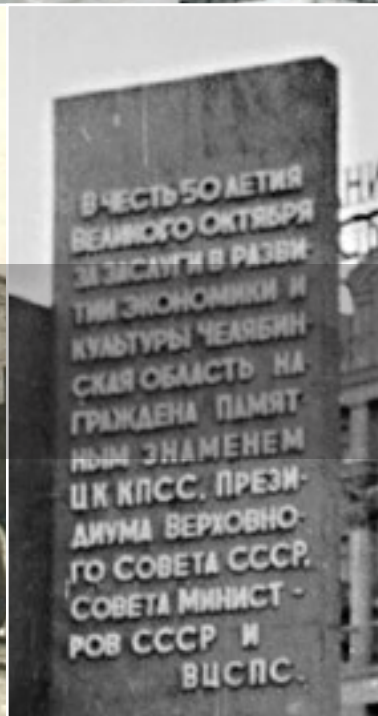
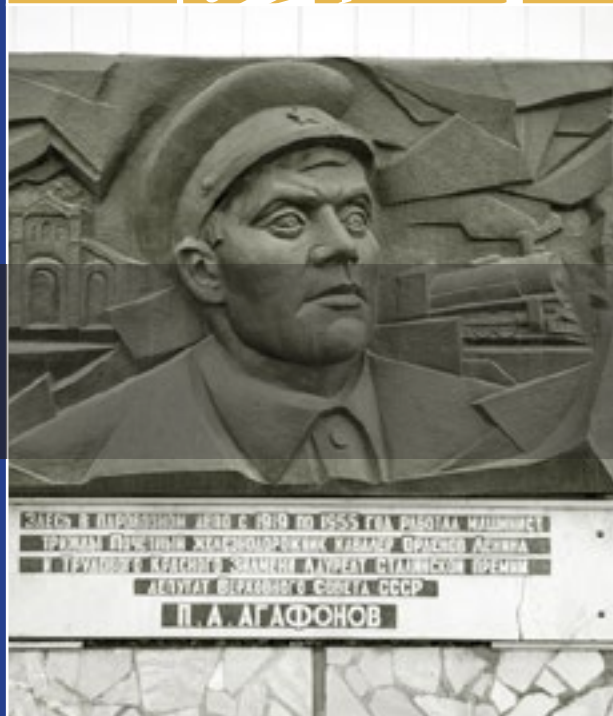
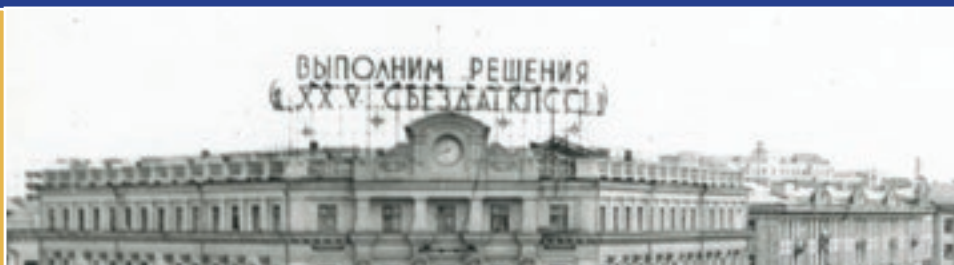
К концу 1922 года станция Челябинск уже отправляла до 20 грузовых поездов в сутки. Открылось регулярное движение пассажирских поездов в Омск, Самару, Екатеринбург.

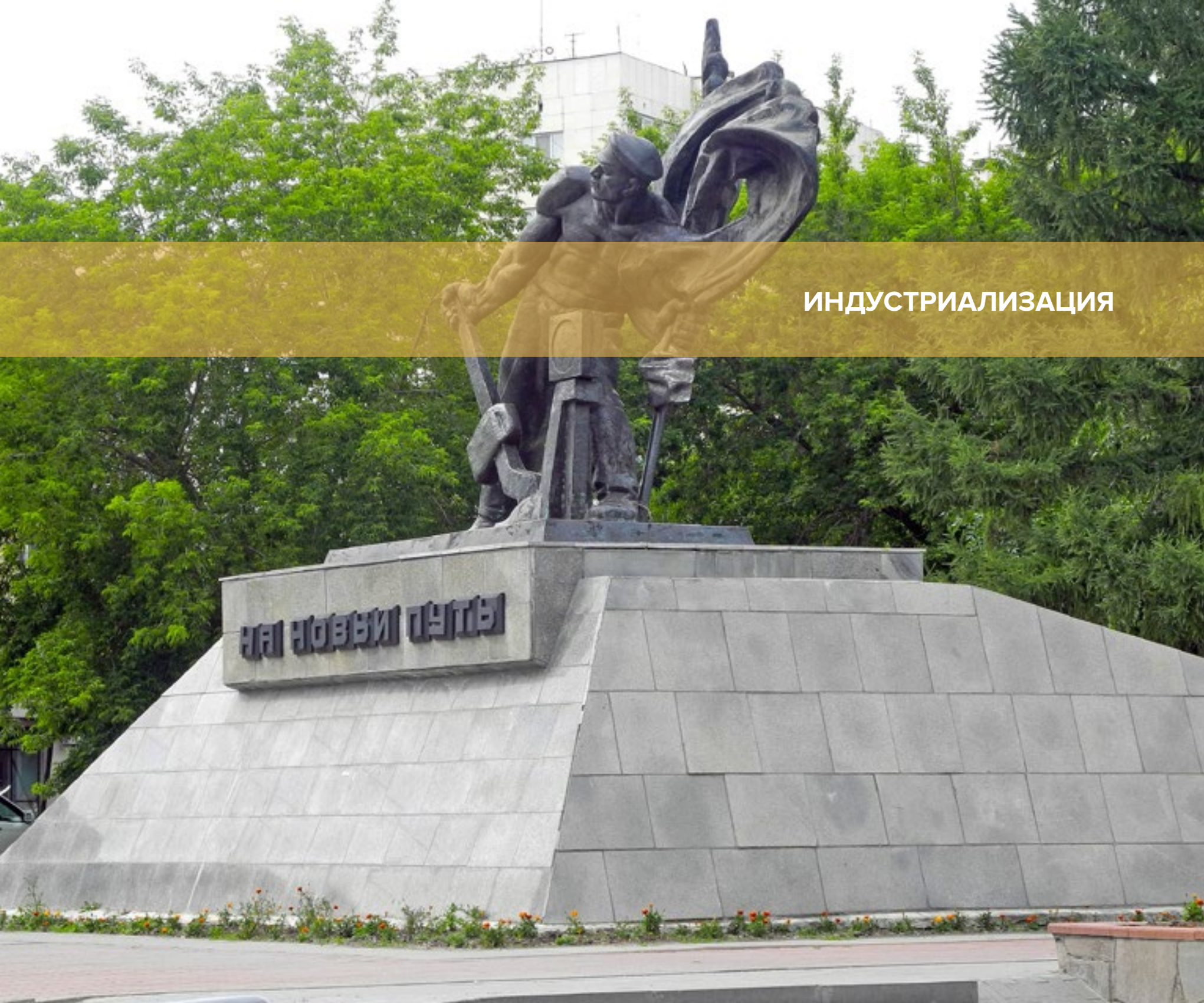


Паровоз Е-350 «Коммунар», отремонтированный на субботнике в депо Челябинск. 1919 г.



Снимок делегатов «Красного Коммунара» с В.И. Лениным. 1920 г.





ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ

НА НОВЫЙ ПУТЬ

ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ

ЧАСТЬ III

Знак «Ударнику сталинского призыва»



Глава 1. СТАРТ ЮУЖД

Образование Южно-Уральской железной дороги, образование Челябинской области и создание Советского района – это события, взаимосвязанные с периодом стремительной индустриализации, перехода на гигантские стройки тракторного завода и электрометаллургического комбината в Челябинске, металлургического комбината в Магнитогорске и других мощных промпредприятий.

И в первую очередь, естественно, расширялось транспортное направление: в 1930–33 гг. были сооружены вторые пути на участках Челябинск – Омск для перевозки грузов из Сибири и Кузбасса на Урал, в Челябинск и Магнитку. В январе 1934 года после XVII съезда ВКП (б) состоялось решение народного комиссара путей сообщения «О разделении Пермской ж. д.», где появляется Южно-Уральская в составе

Челябинского, Курганского, Троицкого и Златоустовского районов с управлением дороги в г. Челябинске.

17 апреля 1934 года газета южноуральских железнодорожников «Призыв» сообщала: «С 18 часов 15 апреля открыто действие Южно-Уральской дороги. Начальник ЮУЖД Князев».

В мае в Челябинск прибыла большая группа работников бывшей Пермской железной дороги. Как вспоминал К. Дугин, бывший зам. начальника техотдела дороги: «Среди «десантников» был и я с семьей. Мне предстояло возглавить экономическую группу будущего планового отдела. Встретили нас хорошо, под общежитие выделили школу (ныне – институт путей сообщения по ул. Свободы).

Институт путей сообщения, ул. Свободы, 106Б





До этого момента не делалось широких экономических исследований районов тяготения к дороге. Мы, по сути, занялись этим чуть ли не впервые тогда на сети дорог страны».

(Подобный анализ предстоит и сегодня, в начале XXI века, аналитикам Трансазиатской магистрали между Китаем и Европой, Россией и Центральной Азией. – К. Ш.).

Будущее Челябинска стало напрямую зависеть от интенсивности строительства не только на заводских территориях, но и на преобразованиях самой сети ЮУЖД, протяженность которой достигла 2420 км (в границах 1934 г.), а энергонасыщенность целиком зависела от Челябинскэнерго.

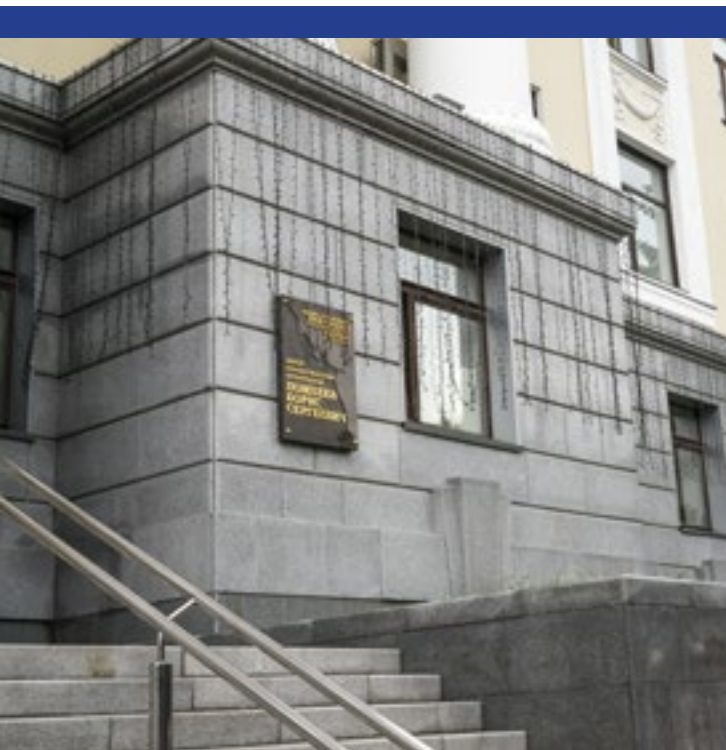
В домах, принадлежащих дороге, проживало 30 тыс. человек, из них – более пяти тысяч ютилось в бараках с печным отоплением без водопровода и канализации. Три четверти жилья не имели никакого благоустройства и только четверть имела электроосвещение.

Прибывшие работники размещались в двухэтажных брусчатых домах по ул. Тимирязева напротив кинотеатра Пушкина, а управление дороги разместилось в отстроенной части гостиницы по ул. Воровского, 2.

В 1936 году бригадой архитекторов во главе с профессором В.А. Витманом (Ленинград) был



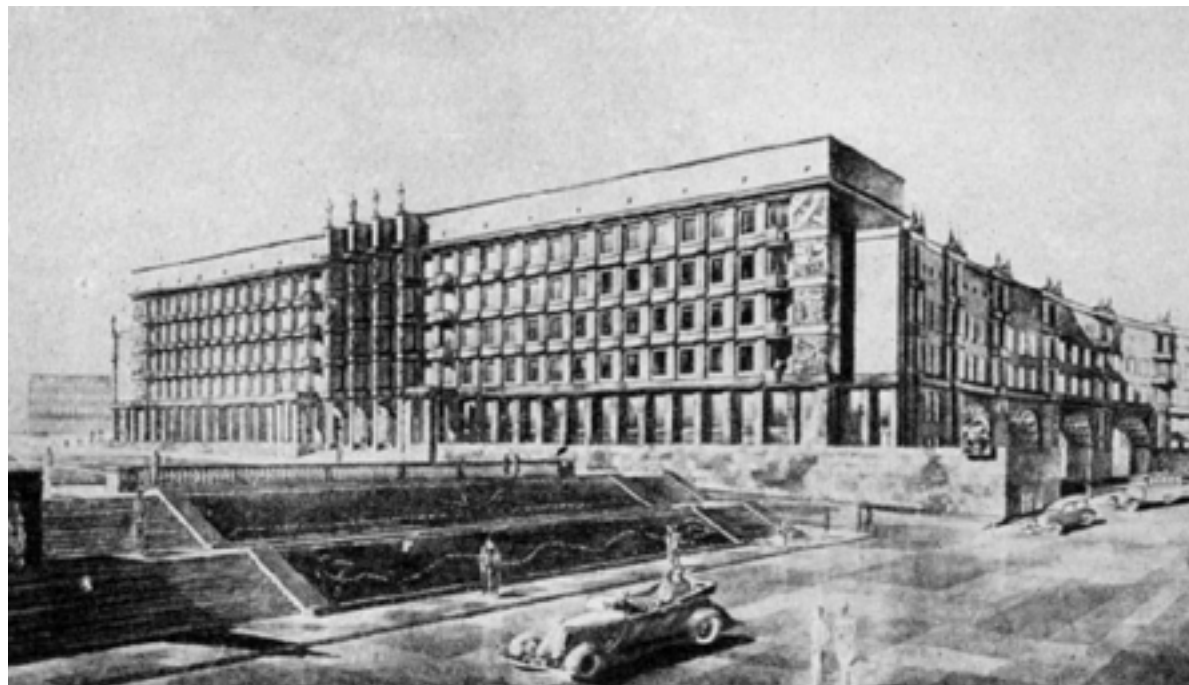
Первое здание Управления ЮУЖД ул. Воровского, 2



Мемориальная доска
Борису Сергеевичу Помпееву
на здании Управления ЮУЖД,
пл. Революции, 3



Перспектива площади Революции с севера.
Руководитель проф. В.А. Витман; бригада:
арх. Н. Г. Эйсмонт, С.М. Готлиб, Н.П. Баранов



Челябинск. Перспектива здания Управления Южно-Уральской ж. д.
Руководитель проф. В. А. Витман; бригада: арх. Д.Д. Барагин, Н.П. Баранов и арх. Б.С. Помпеев

составлен генеральный план развития Челябинска, по которому центр города был определен на южной возвышенности – площади Революции (бывш. Южной). Она должна стать доминантой, политическим и административным центром всего города, иметь монументальные и величественные здания индивидуального архитектурного и художественного облика.

Самая высокая, южная сторона должна была завершиться громадным Домом Советов (сейчас здесь академический театр им Н.Ю. Орлова). Из всех проектируемых зданий было построено в конце 30-х годов только Управление ЮУЖД, сыграв громадную роль в формировании архитектурного облика площади.

Строительство здания началось в 1937 году по индивидуальному проекту «Ленинград-

гипрогор», автор проекта Б.С. Помпеев. Величие и масштабность здания, красота его внешней и внутренней отделки требовали громадных усилий и средств. К началу Великой Отечественной войны оно не было закончено, и с конца 41 года в нем размещался Наркомат строительства СССР (нарком С.З. Гинзбург). За эти годы на ЧТЗ введено в строй 60 тыс. кв. м производственных площадей, построены целые заводы – ЧМЗ, Чебаркульский метзавод, ЧТПЗ (к сожалению, на здании Управления ЮУЖД нет никаких упоминаний об этом судьбоносном периоде нашего региона. – К. Ш.). Наркомат выехал только к концу 1942 года, решив исторически глобальную миссию возведения на Южном Урале величайшего оборонного комплекса державы – залога ее Победы...







Мемориальная доска Г. К. Орджоникидзе
на ул. Цвиллинга, 55А

Зато в Советском районе находится улица имени другого наркома – подлинного энтузиаста индустриализации региона (и всей страны) – **ГРИГОРИЯ КОНСТАНТИНОВИЧА ОРДЖОНИКИДЗЕ** (1886–1937), партийная кличка которого Серго стала нарицательной и признанной самой историей (он – член РСДРП (б) с 1903 года). Подпольщик и участник Гражданской войны, организатор обороны Царицына и политический руководитель Красной армии, в 1921–37 годах член ЦК партии, он поддерживал сталинский курс усиленной индустриализации страны.

В эти годы он неоднократно бывал в Челябинске (28 июля 1933 г. и 31 августа 1934 г.), посетив ЧТЗ, Станкострой и завод им. Колущенко, стимулируя рост производительности указанных предприятий, легко и мудро общаясь с рабочими, руководителями и простыми жителями.

В сентябре 1934 г. он также посетил Златоуст, Сатку, Бакал вместе с академиком Иваном Павловичем Бардиным – научным руководителем всего металлургического комплекса страны, призывая рабочих к участию в стахановском движении.

Будучи сторонником индустриализации и ее мыслительным и организационным центром, встав во главе наркомата тяжелой промышленности (не будучи инженером по специальности), Серго Орджоникидзе болезненно относился к усилению террора, наращиваемого Сталиным после убийства С.М. Кирова (1 декабря 1934 года). За пять дней до открытия февральско-мартовского (1937 г.) Пленума ЦК ВКП (б) 18 февраля он покончил жизнь самоубийством, застрелившись из именного пистолета у себя в московской квартире. Официально в газетах было объявлено, что Орджоникидзе скончался от паралича сердца (инфаркта). Похоронен у Кремлевской стены на Красной площади Москвы.

Имя Орджоникидзе присвоено Челябинскому станкостроительному заводу в марте 1937 года, а позднее, в 1942 году, Челябинскому заводу металлоконструкций – изготовителю крупнейших в стране промышленных гигантов и архитектурно-инженерных объектов.

В Челябинске кроме аннотационной доски установлены и бережно сохраняются памятники этому замечательному организатору,



Памятник Г.К. Орджоникидзе на территории
Челябинской ТЭЦ-1

кристально чистому революционеру-большевику.

Один из них – перед заводоуправлением ЧЗМК (ул. Новороссийская, 46) с надписью «Серго Орджоникидзе» (материал – бетон); другой – на территории Челябинской ТЭЦ-1, аналогичный первому, но окрашен алюминиевой («серебряной») краской. Надпись «Орджоникидзе Григорий Константинович».



Глава 2. ТАЙНЫ ЗОДЧЕСТВА И ТЕМПОВ

Рассказ о второй половине 30-х годов будет неполным, если не передать обстановку той эпохи, когда наркомом в 1935 году стал Л.М. Каганович – «профессиональный революционер», сторонник административных волевых методов «закручивания гаек».

Именно в том году дороги СССР впервые выполнили план погрузки (и даже досрочно!). Южно-Уральская дорога в том числе. Но именно в это время происходит пик репрессий: в Челябинской области санкциям подверглось более 31 тысячи человек. Расстрелян каждый

третий, из них около тысячи – железнодорожников.

В январе 1937 года расстреляны начальник железной дороги А.И. Князев и его заместитель – И.Д. Турок (реабилитированы в 1963 г.). После Князева ЮУЖД возглавляли А.В. Бодров, затем – Д.Д. Убий-Вовк. Оба имели трагическую участь и были реабилитированы.

В дорожном музее ЮУЖД находятся списки и документы, принесенные родственниками репрессированных (собраны обществом «Мемориал»), где более 200 фамилий. В экспозиции есть фото и документы более пятидесяти работников ЮУЖД, где в половине стоит страшное слово «расстрел».

За каждой фамилией – судьба человека, жизнь, а чаще – смерть.

Установлено, что умерших и расстрелянных хоронили в шахтах на Золотой горе близ поселка Шершни.

При всем этом миллионы людей, живя в труднейших бытовых условиях, верили, что именно они – подлинные творцы коммунистического завтра, только от их энтузиазма и самоотверженности зависит не просто судьба страны, но и всего мирового пролетариата, всех униженных и оскорбленных.

На ЮУЖД росли свои «стахановцы» – последователи машиниста Петра Кривоноса (Донецкая дорога), который, грамотно используя мощности локомотива, добился наивысшей производительности труда, доведя техническую скорость до 50 км/час.





Открытие мемориальной доски П. А. Агафонову в локомотивном депо. Челябинск. 2003 г.

На Южном Урале последователями П. Кривоноса стали челябинцы Петр Агафонов и Иван Мартынов – первые орденосносцы Южно-Уральской...

Уроженец деревни Пески Ульяновской области Петр Агафонов начал работать в локомотивном депо в 15 лет, с 1917 года. Через десять лет стал помощником, а затем – машинистом благодаря трудолюбию, смекалке и добросовестно накопленным знаниям от профессионалов-паровозников. В 30-х годах он внедрил новый метод кольцевой езды на железной дороге и освоил вождение поездов-тяжеловесов. Такое движение требовало координации со смежниками-движенцами, которые обеспечивали «зеленую» улицу машинистам. Это позволило в два раза увеличить погрузки, применяя мощные паровозы серии «ФД»

и «СО». Увеличился и вагонный парк. Организовывались и школы «стахановцев» – ударников, число которых росло стремительно. К ноябрю 1940 года ударников было более 34 тысяч, а число бригад и цехов – до двух десятков, не включая 52 паровозные бригады.

Петр Агафонов отличился и в годы Великой Отечественной войны, проведя за три года свыше двух тысяч тяжеловозных поездов, создав в 1941 году первую в СССР паровозную колонну им. ГКО (Госкомитета обороны) в составе 5, а потом – 15 локомотивов. Он был почетным железнодорожником, лауреатом Государственной премии (1952), делегатом XVIII съезда ВКП (б) (1937 г.) и депутатом Верховного Совета СССР. Награжден двумя орденами Ленина и трижды знаком «Почетный железнодорожник».



Мемориальная доска Петру Александровичу Агафонову (1902–1957) по ул. Красноармейская, 101; на здании цеха локомотивного депо ст. Челябинск



Машинист Петр Агафонов на майской демонстрации, 1949 г.



Ул. Свободы, 104



Ул. Свободы, 108А

Железная дорога Южного Урала в 1939 году планировала грандиозные строительства: Челябинск – Синарская, Карталы – Акмолинск (ныне Акмула – столица Казахстана), Магнитогорск – Уфа. Мы теперь знаем, что некоторые линии удалось построить спустя тридцать-сорок лет. И все-таки было построено более 900 км новых дорог.

М.И. Калинин, посещая ЧТЗ, завод им. Колущенко и ЧГРЭС 1–2 июня 1933 года, говорил: «Мы еще не знаем, когда будем драться, завтра или послезавтра, а при таких условиях нужно быть готовым сегодня».

Строительство производственное опережало, естественно, гражданское зодчество,

и все-таки в Советском районе именно во второй половине были воздвигнуты такие шедевры, каких город не знал со времени его возникновения.

О триумфальном облике здания Управления Южно-Уральской железной дороги мы говорили. Упоминали о здании, где временно размещались инженеры и экономисты, приехавшие с Пермской дороги. И вот в конце 30-х годов рядом с ним вырастают, что весьма знаменательно, два громадных многоподъездных здания на улице Свободы (тогда Ленина). И оба – для инженерно-технического состава двух крупнейших предприятий района: Южно-Уральской железной дороги и завода им. Колущенко (ныне номера Свободы, 108А и 104).

Врезавшись в привокзальный квартал одно-, двухэтажных хибарок и барачков, нарушая многие бывшие нормы расстояний (сегодня это «точечная» застройка), эти здания имели паровое водогрейное отопление, теплые санузлы и несгораемые сталебетонные перекрытия. Обширные кухни и ванные комнаты представляли собой по тем временам максимальные удобства для проживания. В годы войны и эвакуации здесь переживут военное лихолетье немало высокообразованных профессионалов – инженеров, врачей, учителей, военных приемщиков оборонной продукции и прочих ответственных лиц средней прослойки интеллигенции (среди них и моя семья с мамой – военврачом госпиталя челюстно-лицевой хирургии).

Аннотационная доска «Кинотеатр им. Пушкина». 1937 г

В районе синхронно строятся еще целый ряд выдающихся по надежности и продуманности зданий. И главное из них – двухзальный, оригинальный по планировке кинотеатр им. Пушкина (арх. Я. Корнфельд и Т. Заикин, привязка к местности арх. В.Я. Гофрат, оформление интерьеров арх. В. Бирюкова, Б. Петунина). Фойе кинотеатра, перекрытое великолепным куполом, поддерживается красивыми колоннами, напоминая эпоху пушкинских балов. Десятилетиями здесь будет звучать классическая и эстрадная музыка, а в двух залах пройдут за десятки лет сотни тысяч горожан, прикасаясь к мировой культуре, экрану и впоследствии – к родному театру «Манекен» (реконструкция в 1990-х годах будет изящно сделана Е.В. Александровым).

И хотя ни одному из этих замечательных зодчих нет в районе мемориальных досок, роль их велика и должна быть отмечена (как обычно – на фасаде здания-памятника, коим является нынешнее учреждение «Театр + кино»).



Кинотеатр им. Пушкина, 1937 г



Аннотационная доска «Кинотеатр им. Пушкина». 1937 г



Кинотеатр им. Пушкина, 1982 г.



Владимир Яковлевич Гофрат



ВЛАДИМИР ЯКОВЛЕВИЧ ГОФРАТ (1906–1985), рожденный в Риге, окончив в 1935 году Ленинградский институт гражданских инженеров, сразу принял участие в той грандиозной работе, о которой мы говорим: возведении нетиповых, оригинальных зданий, включая и кинотеатр им. Пушкина, и дома ИТР, и здания крупных ведомств – от Станкомаша до ЧТЗ, где возводилось по оригинальным проектам немало разностильных жилых сооружений. Работал он и главным архитектором города, и научным сотрудником Уральского филиала Академии строительства и архитектуры СССР (был у нас такой в 1957–1963 гг.). Став кандидатом архитектуры (редкая удача!), преподавал в ЧПИ (ныне ЮУрГУ). Ему принадлежат такие классические здания, как главный корпус санатория «Кисегач» (1935), кинотеатр «Родина» (1944–1947)

в Челябинске, Дворец пионеров и гостиница «Тобол» в Кургане (1952–1956). Работы-статьи «О размещении мест отдыха на примере Свердловска и Челябинска», «Размещение центральных зон отдыха в Челябинской области» становятся актуальными в условиях массового туризма в наши дни (доселе въезд иностранцам был запрещен, и Гофрат смотрел на полвека вперед!).



ЕВГЕНИЙ ВИКТОРОВИЧ АЛЕКСАНДРОВ (1917–2012) – академик архитектуры (1994), участник Великой Отечественной войны. Ученик Н. Русакова, окончил Московский архитектурный институт (1948), с 1949 года – в Челябинске. С 1954 – преподаватель кафедры архитектуры ЮУрГУ, с 1997 – профессор. Жилой дом на пл. Революции (1956) рядом со зданием Управления ЮУЖД, ныне в нем Александровский зал (в честь Е. В.) для выставок живописи, дизайна и скульптуры.

Монументы «Орленок» (1958), В.И. Ленину на пл. Революции (1959), С.М. Цвиллингу (1960), «Сказ об Урале» (1975) перед новым вокзалом, «Танкистам-добровольцам» (1975), С.С. Прокофьеву (2000) и многие другие имеют его архитектурную проработку пьедесталов, расположения на местности, выбора материала, обработки и масштаба. Словом, он соавтор многих памятников Южного Урала – личностям, мифам, легендам.

Скромность этого человека, прожившего в городе более восьмидесяти лет и украсившего его великим потенциалом красоты и гармонии своей души, не имеет себе равных. Естественно, что память его – в каждом из творений (если бы только была культура указаний на авторов).



Аннотационная доска на здании Гражданпроекта, пр. Ленина, 79

