

ЗДЕСЬ В ПЕРИОД С 1910 ПО 1955 ГОДА РАБОТАЛ МАШИНИСТ
ПРЕЖДА ПУШКИН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КАВАЛЕР ОРИСОВ АЛЕКСАНДР
И ТРУДОВОЙ ВЕДЕЩИЙ ЗАМЕЧАТЕЛЬНО МАШИНИСТ ПИЛИНСКИЙ ИВАН
ДЕПУТАТ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

П. А. АГАФОНОВ



В ЧЕСТЬ 50 ЛЕТИЯ
ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ
ЗА ЗАСЛУГИ В РАЗВИ-
ТИИ ЭКОНОМИКИ И
КУЛЬТУРЫ ЧЕЛЯБИН-
СКАЯ ОБЛАСТЬ НА
ГРАЖДЕНА ПАМЯТ-
НЫМ ЗНАМЕНОМ
ЦК КПСС, ПРЕЗИ-
ДИУМА ВЕРХОВНО-
ГО СОВЕТА СССР,
СОВЕТА МИНИСТ-
РОВ СССР И
ВЦСПС.





ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ

НАН НОВВИ ПУТТ



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 Челябинэнергосети.

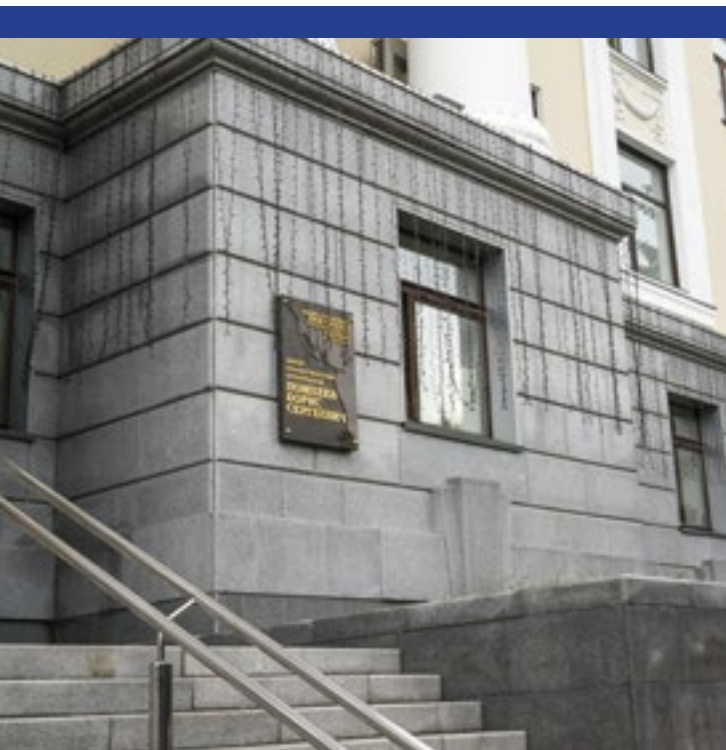
В домах, принадлежащих дороге, проживало 30 тыс. человек, из них – более пяти тысяч ютилось в бараках с печным отоплением без водопровода и канализации. Три четверти жилья не имели никакого благоустройства и только четверть имела электроосвещение.

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



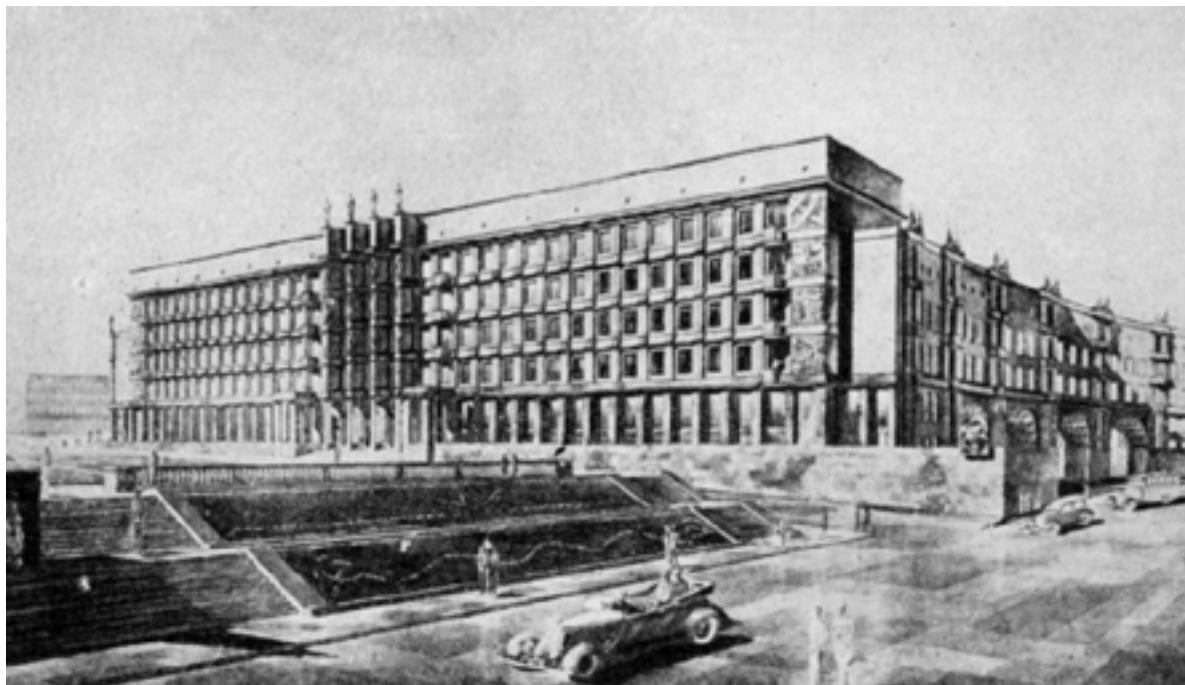
Первое здание Управления ЮУЖД ул. Воровского, 2



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 выстроено 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 потребовали 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. Колющенко, 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 индустриальных 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.



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

На Южном Урале последователями П. Кривоноса стали челябинцы Петр Агафонов и Иван Мартынов – первые орденосцы 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».



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. Коллющенко 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. Коллющенко (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 ваннные 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.

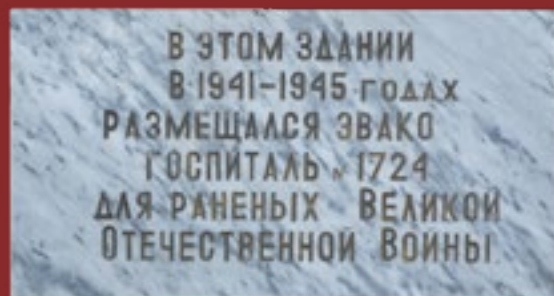
Монументы «Орленок» (1958), В.И. Ленину на пл. Революции (1959), С.М. Цвиллингу (1960), «Сказ об Урале» (1975) перед новым вокзалом, «Танкистам-добровольцам» (1975), С.С. Прокофьеву (2000) и многие другие имеют его архитектурную проработку пьедесталов, расположения на местности, выбора материала, обработки 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





Мемориальная доска на школе № 15,
ул. Цеховая, 8а, где в годы войны
размещался эвакогоспиталь

Выдающимся культурным наследием эпохи перед войной явилось целое созвездие пусть типовых, но глубоко и тщательно продуманных школьных зданий в четыре этажа, оборудованных широкими лестницами внутри, паровым котельным (автономным) отоплением, целой системой канализации и водоснабжения, электрошкафами и несгораемыми перекрытиями.

Эти здания Советского района, в которых тогда размещались средние школы № 58



по ул. Орджоникидзе, 36, корп. 3, ныне – корпус института культуры; № 15 по ул. Цеховая, 8А, и ряд других в других районах города, в годы войны превратились в эвакогоспитали.

Построенные из долговечных материалов, на крепких фундаментах, эти здания позволили сберечь тысячи раненых солдат нашей Красной армии, а затем еще более восьмидесяти лет служат безотказно делу просвещения и знаний.



Мемориальные доски на средней школе № 58 ул. Орджоникидзе, 36, корп. 3, ныне – корпус института культуры, где в годы войны размещался эвакогоспиталь





В этом доме с 1950 по 1989 г. жила народная артистка РСФСР, лауреат Государственной премии СССР Анастасия Спиридоновна Лескова (1903–1990)

В здании жилого дома вдоль ул. Воровского, дом 1 (пристрой к Народному дому) с 1950 по 1989 г. жила народная артистка РСФСР, лауреат Государственной премии СССР **АНАСТАСИЯ СПИРИДОНОВНА ЛЕСКОВА** (1903–1990).

Слава и известность этой женщины далеко за пределами города: родившись в Троицке, она в 1914–1921 гг. училась там в женской гимназии, занимаясь одновременно в театральной студии. В 1921 г. ее пригласили в местный драмтеатр на ведущие роли. За десять лет она в антрепризе объездила почти всю Россию, Украину и Белоруссию и с 1932 года жила и работала в Челябинске.

На сцене Лескова провела 42 года, из них в нашем городе 28, сыграв более 200 ролей, в том числе 60 – у нас на сцене Народного дома. Став в 1945 г. заслуженной артисткой за роль Маши в «Трех сестрах», она стала первой народной



Аннотационная доска
«Жилой дом для артистов с колонным
портиком» 1939–1940 гг.



А. Чехов. «Вишневый сад». 1956 г.
Раневская – А. Лескова, н. а. РСФСР

артисткой на Южном Урале в 1952 году за роль Любви Яровой в одноименном спектакле.

Ее трактовка мягких, обаятельных, страдающих и совестливых женщин снискала ей устойчивую славу среди горожан, целые поколения она пленяла своей глубокой искренностью, воспитав не одну тысячу уральских патриотов, в чем-то приближаясь к пленительному таланту великой Тарасовой, сыгравшей на сцене и в кино Анну Каренину и «Без вины виноватые».



А. Чехов. «Три сестры». 1944 г.
Маша – А. Лескова, н. а. РСФСР

Л. Толстой, «Анна Каренина».
А. Лескова. н. а. РСФСР