

Запись в помещении Рабочего клуба, Обвинская ул., дом железнодорожного общества потребителей, № 54.

Председатель оргкомиссии клуба М. Подшивалов.
Свободный путь, 1918, 20 июля.

1918, 22 июля

Черная дружина бандитов разгромила Кишертский волостной Совет, к этой банде присоединились другие банды и попытались занять станции Шумково и Тулумбасы, взорвать путь, чтобы отрезать Шалю от Кунгура.

Железнодорожному отряду удалось отстоять станции и выбить мятежников. Ликвидированы выступления в других волостях.

* * *

Товарищи фронтовики!

В рядах Пермского железнодорожного батальона уже более 100 человек фронтовиков. Так помогите же им отстоять свободу рабочих и крестьян своими знаниями, своей подготовкой к строю, которая заменяет трех человек необученных.

Всех товарищей, состоящих в партии коммунистов и беспартийных, сочувствующих ей, призываем вступить в ряды бойцов за свободу и счастье народа. Запись начнется 22 июля в канцелярии батальона по Торговой улице, а по линии — в военных коллегиях при ЛЧ.

Комиссар Пермского железнодорожного батальона,

бывший комиссар 6-го Гренадерского Таврического полка Сергей Смирнов.

Известия Пермского губернского Исполнительного комитета Совета рабочих, крестьянских и армейских депутатов, 1918, 2 авг.; Свободный путь, 1918, 24 июля.

1918, 27 июля

Главный комиссар дороги предложил военным коллегиям Пермской дороги взять на учет все велосипеды, мотоциклы, бинокли, компасы и другие принадлежности для военных действий.

Свободный путь, 1918, 27 июля.

1918, 28 июля

Чрезвычайный комитет по борьбе с контрреволюцией объявляет постановление, что воры, пойманные с оружием в руках на месте преступления, будут тут же немедленно расстреливаться. На днях по постановлению ЧК расстреляны две шайки воров-погромщиков, терроризировавших жителей Перми в прошлую зиму.

Одна из этих шаяк, шайка Аспида, жила около Сибирского тракта и нападала на проезжающих, совершала набеги на тот или другой участок города. Число членов шайки достигает 40 человек.

Свободный путь, 1918, 28 июля.

1918, 30 июля

Комиссариат путей сообщения поставил в известность, что на дальнейший от-
пуск котласского угля Пермская дорога рассчитывать не может и должна перейти

на дрова. По сведениям т. е. 20-дневный запас

При обсуждении в связи с ремонтом вагонцикле вопрос о необхо

Решение презид

Соединить «офиц» назвать новое издание рожных депутатов Пе

Составить редакц А. М. Емшановой.

Вместо газеты «С ратурный альманах.

Свободный путь, 19

1918, июль

Сформирована ро

1918, 1 августа

Из протокола зас

Оставшаяся часть

Главного дорожного

Курсирование дач шагино вызывало неу

Коллегия по управ курсирования между

поезда Пермь — Вер ного (нового) времен

гино до станции Чайв ГАСО, ф. 65, оп. 1, л. 236.

1918, 8 августа

Станция Пермь П

Свободный путь, 19

1918, 9 августа

ИЗ СТАТЬИ

Революция в опас страшное, чем это. М пролетариат сам наде

на дрова. По сведениям на 16 июля, дорога имела угля 2 млн. 200 тыс. пудов, т. е. 20-дневный запас.

* * *

При обсуждении вопроса о производительности железнодорожных мастерских в связи с ремонтом вагонов и паровозов Главный дорожный комитет решил в принципе вопрос о необходимости перехода оплаты труда с поденной на сдельную.

* * *

Решение президиума ЛН о реорганизации газеты «Свободный путь»:

Соединить «официальную часть» и «неофициальную часть» в одну газету и назвать новое издание «Известия Исполнительного комитета Совета железнодорожных депутатов Пермской железной дороги».

Составить редакционный комитет в составе: И. С. Буров, В. Я. Предэ, А. М. Емшановой.

Вместо газеты «Свободный путь» будет выходить периодический научно-литературный альманах.

Свободный путь, 1918, 30 июля, 8 авг.; ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 19, л. 178.

1918, июль

Сформирована рота кунгурских железнодорожников, комиссар А. С. Попков.

1918, 1 августа

Из протокола заседания ЛН.

Оставшаяся часть Западно-Уральской железной дороги перешла в заведование Главного дорожного комитета Пермской железной дороги.

* * *

Курсирование дачного поезда Пермь — Чайковская — Нытва, Пермь — Верещагино вызывало неудовольствие частыми опозданиями.

Коллегия по управлению службой движения дороги уведомила о назначении курсирования между Пермь I и Нытвой дачного поезда, независимо от дачного поезда Пермь — Верещагино. Отход поезда на Верещагино в 3 час. 20 мин. местного (нового) времени, а в Нытву — в 4 час. 2 мин. дня. Поезд Пермь — Верещагино до станции Чайковская не будет иметь остановок.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 19, л. 179; *Свободный путь*, 1918, 7 авг.; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 21, л. 236.

1918, 8 августа

Станция Пермь II объявлена на осадном положении.

Свободный путь, 1918, 8 авг.

1918, 9 августа

ИЗ СТАТЬИ

Революция в опасности. Капитал пошел в наступление. Но есть нечто более страшное, чем это. Миллионы людей, целый класс, лучшая часть человечества — пролетариат сам надевает себе петлю на шею.

Мещанская обывательщина начинает охватывать рабочие массы. Обывательское «я», раздраженное продовольственными затруднениями, требует удовлетворения, заставляя забывать святые для пролетариата лозунги. Малосознательные массы склонны перестать поддерживать эту власть.

Они забывают, что Советская власть — это их собственная власть.

Никто, будь он семи пядей во лбу, не в силах «революционным порядком» ликвидировать четырехлетнюю разруху, которая возникла еще при царском правительстве.

...«Демократическая удочка» белых на их лозунгах — «уничтожение диктатуры произвола» и полное восстановление «гражданских свобод». Однако господа капиталисты имеют слишком отдаленное сходство с Иисусом Христом для того, чтобы «любить и прощать врагов своих». Не прощать, а мстить будет победившая буржуазия.

Свободный путь, 1918, 9 авг.

1918, 15 августа

Командующий Сибирско-Уральским фронтом товарищ Берзин поставил в известность НачВОСО и Главком Пермской железной дороги, что при осмотре станции Пермь I нашел, что все пути станции забиты разными составами и отцепленными вагонами и что помещения станции грязны.



Жертвы войны

1918, 20 августа

Станция Кын была изуродованная белыми.
Спасский А. 3-я Армия

1918, 21 августа

Заслушав декрет о хлебе рабочих организаций для Пермской дорожки, под руководством тина, Свалова, Макара. Общее руководство прищу Рудому.
ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

1918, 25 августа

Решение президиума приобретения продуктов через продовольственников. Командировать в вооруженных людей к сроку прибытия 31 августа к лишению района. Всякая посылка продуктов по вольным ценам вплоть до увольнения продармейцам наравне мейцами.

Известия Исполнительных депутатов Пермской губернии

1918, 30 августа

Дорожная комиссия обратила внимание на троллей при существующих операциях проводимых тем Госконтролем. Служба сборов, каденна и все контрольные контрольной комиссии.

Известия Исполнительных депутатов Пермской губернии

рабочие массы. Обывательскими, требует удовлетворения. Малосознательные

твенная власть.

эволюционным порядком»
кла еще при царском пра-

«уничтожение диктатуры
свобод». Однако господствует
исусом Христом для того,
мстить будет победившая

иц Берзин поставил в из-
логи, что при осмотре стан-
ми составами и отцеплен-



1918, 20 августа

Станция Кын была отбита у белых. Товарищей, расстрелянных, замученных и изуродованных белыми, похоронили в братской могиле.

Спасский А. 3-я Армия. С. 46.

1918, 21 августа

Заслушав декрет Совета Народных Комиссаров о привлечении к заготовке хлеба рабочих организаций, президиум ЛН постановил организовать для заготовки для Пермской дороги три продотряда, каждый по 75 человек при двух пулеметах, под руководством и ответственностью представителей ЛН товарищей Старостина, Свалова, Макаревич и Главпродкома.

Общее руководство организацией отрядов и формирование их поручить товарищу Рудому.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 19, л. 202.

1918, 25 августа

Решение президиума ЛН: организовать особые продовольственные отряды для приобретения продуктов по твердым ценам и снабжения таковыми железнодорожников через продовольственные отделы при ЛН.

Командировать в Пермь в помещение железнодорожного батальона хорошо вооруженных людей из числа истинных пролетарий по 15 человек. Последний срок прибытия 31 августа. Несвоевременная посылка людей или отказ повлечет к лишению района продуктов.

Всякая посылка отдельных людей для закупки продуктов по вольным ценам будет преследоваться законом вплоть до увольнения со службы. Оклад жалованья продармейцам наравне с железнодорожными красноармейцами.

Главный комиссар Рудый.

Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 15 окт.

1918, 30 августа

Дорожная комиссия советского народного контроля обратила внимание на ненормальность параллельных контролей при существовании госконтроля. Проверка доходных операций проводилась сначала службой сборов и затем Госконтролем.

Служба сборов, как контрольный орган, была упразднена и все контрольные функции ее перешли дорожной контрольной комиссии.

И. Буров.

Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 7 нояб.



И. С. Буров,
начальник контрольной
комиссии при ЛН,
член редколлегии газет
«Свободный путь»,
«Известия исполкома
Советов железнодорожных
депутатов Пермской
железной дороги»

1918, август

Из статьи.

С воинским эшелонам мы следовали на станцию Чепца. На перегоне Балезино — Чепца (примерно в 2—3 км от Чепцы) наш поезд был экстренно остановлен машинистом. Через 30—40 шагов от паровоза нашли пироксилиновую шашку и от нее провода. Запал был цел, а бикфордов шнур не тлел, погасла искра.

В это время по откосу выемки к нам спускалась плачущая женщина с грудным ребенком на руках, за юбку держались еще два малыша и двое детей 8—10 лет.

Женщина рассказала, что какие-то вооруженные люди ворвались к ним в путейскую будку, схватили ее мужа и вывели во двор, требовали, чтобы муж сказал, какие поезда сегодня и завтра должны здесь проследовать. Муж молчал.

Они схватили мужа за руки и поволокли в лес. Прошло уже более часа, а мужа нет.

В километрах двух от железной дороги нашли труп человека. Женщина признала в нем своего мужа. Мы сняли головные уборы, пустили шапку по кругу и собрали для бедной женщины и ее детей 600 рублей, оставили две буханки хлеба, соли, масла. Я написал записку городским властям г. Глазова и просил помочь этой обездоленной женщине.

А. Медведев, начдив особой Вятской дивизии.

Удмуртская правда, 1965, 14 февр.



Основные бои гражданской войны шли вблизи железных дорог.
Красная Армия на марше

1918, 5 сентября

На перегоне между станциями произошло столкновение двух поездов. В результате этого крушения было уничтожено 63 вагона и на долгое время прекратилось движение поездов.

Расследованием происшествия занимались представители Красной Армии и милиции. Красная Армия потребовала от железнодорожников, чтобы они отправили в распоряжение Красной Армии все вагоны, оставшиеся после крушения.

Командующий 3-й армией требовал от железнодорожников, чтобы они выполняли требования Красной Армии, тем более что в Пермской губернии и Красной Армии.

Известия Исполнительного комитета Пермской железной дороги, 1918, 8 септ.

1918, 11 сентября

В ответ на убийство начальника Пермской губернской железной дороги Шардакского Михаила Андреевича.

Примечание:

Через несколько месяцев он был освобожден и на свободе.

Известия Пермской губернии, 1918, 11 септ.

1918, 23 сентября

Из приказа по войскам:

На Пермской железной дороге массовые невыходы вагонов и самовольные отлучки поездов являются грубым нарушением дисциплины.

Пермская железная дорога будет наказывать по закону виновных до одного года лишения свободы. Единоличное рассмотрение дел в отдел военного контроля.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, л. 1.

епца. На перегоне Балези-
был экстренно остановлен
проксилиновую шашку и от
л, погасла искра.

чущая женщина с грудным
а и двое детей 8—10 лет.
юди ворвались к ним в пу-
бовали, чтобы муж сказал,
ать. Муж молчал.

Прошло уже более часа,

человека. Женщина при-
пустили шапку по кругу
ей, оставили две буханки
стям г. Глазова и просил

особой Вятской дивизии.



ных дорог.

1918, 5 сентября

На перегоне между станцией Вогулка и разъезда 63-й (Бизь) произошло столкновение двух поездов и наезд на них после крушения еще третьего поезда. При этом крушении было убито и ранено много красноармейцев, разбито три паровоза, 63 вагона и на долгое время было прекращено движение поездов.

Расследованием установлено, что крушение произошло вследствие вмешательства красноармейцев в дело движения поездов и насилия их над железнодорожными служащими. Красноармейцы, угрожали расстрелом дежурному помощнику начальника станции, отправили поезда, несмотря на протест железнодорожных агентов, что отправление поездов на занятый встречным поездом перегон вызовет крушение.

Командующий 3-й Армией Берзин потребовал, чтобы красноармейцы точно исполняли требования железнодорожных служащих и не позволяли себе вмешательство, тем более с угрозами. Виновные будут рассматриваться как явные враги Республики и Красной Армии.

Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 8 дек.

1918, 11 сентября

В ответ на убийство товарища Урицкого и покушение на товарища Ленина Пермской губЧК расстреляны 42 человек заложников, в их числе служащий железной дороги Шардаков Николай Афонасьевич, начальник станции Лысьва Козубенко Михаил Андреевич.

Примечание:

Через несколько месяцев Н. А. Шардаков упоминается в документах живым и на свободе.

Известия Пермского губернского исполнительного комитета Советов рабочих, крестьянских и армейских депутатов, 1918, 11 сент.

1918, 23 сентября

Из приказа по войскам 3-й Армии.

На Пермской железной дороге наблюдается особого рода саботаж: ежедневные массовые невыходы рабочих на работы от всех служб, другими словами, массовые самовольные отлучки по своему усмотрению, многие совершают формальные преступления.

Пермская железная дорога находится на военном положении, и военная власть будет наказывать по законам военного времени. Нач. ВОСО разрешается наказывать виновных до одного месяца тюремного заключения или передавать неисправных полевому суду. Ежедневно представлять список отсутствующих и наказанных в отдел военного контроля в штаб армии.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 79, л. 23.

1918, 26 сентября

Постановлением ЛН предоставлено право районным ЛЧ у железнодорожных служащих, имеющих запашки, засеянные хлебом, проконтролировать запасы, оставить по правительственной норме, а остальное реквизировать.

Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 26 сент.

1918, 29 сентября

ЛН отклонил ходатайство Главного правления профсоюза мастеровых рабочих всех служб дороги о передаче в эксплуатацию союза буфетов станции Пермь I и Пермь II.

Буфеты уже переданы в ведение продотряда дороги для обеспечения дешевыми обедами всех железнодорожников; предполагается передать в распоряжение продотдела все буфеты на линии.

А товарищи мастеровые и рабочие стоят на ложном пути.

Там же. 1918, 29 сент.

1918, 4 октября

Красной Армией оставлен город Нижний Тагил.

* * *

Распоряжением президиума ЛН на службу Пермской железной дороги приняты товарищи из отряда Хохрякова по специальности и сформирован головной отряд.

Там же. 1918, 4 окт.

1918, 15 октября

Железнодорожный батальон Красной Армии расформировался.

Отряд в Перми, а также отряд в 60 человек, охранявший железнодорожный мост через реку Чепцу, передается в ведение Пермской ЧК.

Отряды, находящиеся на фронте, вливаются в Советские войска 3-й Армии.

Остальные отряды железнодорожного батальона поступают в ведение начальника охраны Уральского округа путей сообщения.

Там же. 1918, 19 окт.

1918, 16 октября

По линии Пермской дороги

ТЕЛЕГРАММА

Вследствие назначения Емшанова, Беляева и Рудого в Уральский округ путей сообщения, президиум Главного дорожного комитета впредь до созыва съезда остается в составе Бузина, Мотырева и Яковлева, причем исполнение обязанностей председателя ЛН возлагается на Бузина.

Комиссар УОПС Емшанов.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 67, л. 332.

1918, 22 октября

На станции Левши РКП (б). Членов в орг

Известия Исполнительного комитета железной дороги, 1918, 10

1918, 24 октября

По военным обстоятельствам объявляется прифрон

Там же. 1918, 24 окт

1918, 25 октября

Прошу товарищей в это время я не считаю пределенности ее позиции партии в Советских органах убеждению, крайне прошу меня отказать от подполковников (большевиков).

Там же. 1918, 25 окт

1918, 28 октября

Всероссийская конференция немедленно приняла решение о высылке на железных доро

Железнодорожников, а всемерного содействия железнодорожников.

Там же. 1918, 17 ноя

1918, 31 октября

На должность комиссара утверждение НКПС избранного комитета Пермского округа предлагаю вступить в должность

Помощником его у

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д

1918, 22 октября

На станции Левшино железнодорожниками организована партийная ячейка РКП (б). Членов в организации пока шесть.

Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 10 нояб.

1918, 24 октября

По военным обстоятельствам участок Мулянка — Кунгур и далее до фронта объявляется прифронтовым.

Нач. ВОСО 3-й Армии Стогов.

Там же. 1918, 24 окт.

1918, 25 октября

В комитет РКП (б) района Пермь I

Прошу товарищей коммунистов принять в число членов своей партии. В настоящее время я не считаю себя принадлежащим к партии левых эсеров, ввиду неопределенности ее позиции в вопросе об отношении ее к Советской власти и участия партии в Советских органах власти. Такая тактика партии является, по моему убеждению, крайне вредной для революции... Все эти соображения и заставляют меня отказаться от поддержки партии левых эсеров и примкнуть к партии коммунистов (большевиков).

Н. Сыренчиков.

Там же. 1918, 25 окт.

1918, 28 октября

Всероссийская конференция коммунистов железных дорог в сентябре предложила немедленно приступить к объединению всех пролетарских классовых элементов на железных дорогах в один производственный союз.

Железнодорожники должны уяснить задачу не борьбы и конфликтов с властью, а всемерного содействия организации производства и улучшения труда и быта железнодорожников.

Там же. 1918, 17 нояб.

1918, 31 октября

По сети Уральского округа путей сообщения

ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

На должность комиссара Пермской железной дороги мною представлен на утверждение НКПС избранный фракцией коммунистов-большевиков Главного дорожного комитета Пермской железной дороги Павел Сергеевич Бузин, которому и предлагаю вступить в исполнение.

Помощником его утверждаю Ивана Павловича Мотырева.

ОК Емшанов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 24, л. 23.

1918, 1 ноября

В целях упорядочения движения пассажирских и пригородных поездов устанавливается сопровождение пассажирских и пригородных поездов особо уполномоченными начальниками поездов.

В обязанность начальника поезда входит следить за своевременным ходом сопровождаемых поездов, их населенностью, за должным оборудованием, отоплением, освещением, правильным обслуживанием поезда бригадой. О всех неправильностях докладывает лично заведующему технико-распорядительной частью округа путей сообщения.

ОК Емшанов.

Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 14 нояб.

1918, 17 ноября

По всей линии

ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Чтобы обеспечить дровами поезда паровозы в пути и на тех станциях, где дров для снабжения паровозов нет.

Предлагаю:

- ♦ деповским станциям грузить дровами до полного тендера и к каждому паровозу прицеплять вагон с дровами;
- ♦ подача дров из вагонов на паровоз должны производить по распоряжению начальника станции кондукторские бригады и смазчики данного поезда, а также свободные стрелочники и сторожа;
- ♦ за отказ от этой работы виновные беспощадно будут судимы по законам военного времени.

ОК Емшанов.

* * *

Необходимо спасти от «вымирания» мощные американские паровозы.

В настоящее время Пермская дорога занята главным образом выполнением воинских перевозок, составы по весу не достигают 40 тысяч пудов и могли бы обслуживаться паровозами «Од», «Ов», пассажирскими «Нв» и другими слабосильными паровозами, а между тем поезда эти по одному-два вагона обслуживаются американскими паровозами, используются даже на маневрах на прифронтовых станциях.

Вл. Пушкин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 24, л. 90; Известия Исполнительного комитета Советов железнодорожных депутатов Пермской железной дороги, 1918, 17 нояб.

1918, 29 ноября

В должности комиссара Пермской железной дороги Наркомом путей сообщения утвержден Павел Сергеевич Бузин.

Там же. 1918, 29 нояб.

1918, 30 ноября

Из публикации в

Бой бронепоезда

засаду на разъезде Павлице. Был выведен из пазы, продукты. Бронепоезда удалось прорвать

Бронепоезд был организован сформирован из боевое ядро составили бы Командир бронепоезда И. А. Шерстобит На месте боя в 1918

1918, 3 декабря

Часть мастерских терских самолично оставленный цех для выяснения

Разъясняю всем собрания во время работы через партийные занятия время. В Пермский во время работ.

Собрания во время вооруженной силы, вызывающие к оставлению вому суду.

Нач

Там же. 1918, 5 дек.

1918, 7 декабря

На заседании кол о расформировании У в ведение Уральского

Комиссариату Пермского Управление Пермским по до Екатеринбург.

ГАПО, ф. 348, оп. 1.

1918, 13 декабря

Белые взяли станцию ГАСО, ф. 65, оп. 1, д

1918, 14 декабря

Белые заняли стан

1918, 30 ноября — 3 декабря

Из публикации в газете «Звезда».

Бой бронепоезда № 2 Красной Армии, попавшего в засаду на разъезде Паленый Лог участка Кын — Кормовище. Был выведен из строя паровоз, кончились боеприпасы, продукты. Бронепоезд был взорван, и части бойцов удалось прорваться к Лысьве.

Бронепоезд был оборудован на Чусовском заводе, экипаж сформирован из рабочих депо Усольская, его боевое ядро составили бывшие балтийские матросы.

Командир бронепоезда И. Н. Деменев, его помощник И. А. Шерстобитов.

На месте боя в 1967 г. сооружен обелиск.

1918, 3 декабря

Часть мастеровых и рабочих Пермских главных мастерских самолично оставили работы и собрались в котельный цех для выяснения продовольственного вопроса.

Разъясняю всем товарищам рабочим, что никакие собрания во время работы допущенными быть не могут. Собрания могут устраиваться через партийные или профсоюзные комитеты или коллективы в свободное от занятий время. В Пермских мастерских это уже второй случай самовольных собраний во время работ.

Собрания во время работ будут пресекаться в корне, вплоть до применения вооруженной силы, если бы это потребовалось. Инициаторы таких собраний, призывающие к оставлению работ, будут арестовываться и предаваться военно-полевому суду.

Начальник охраны Уральского округа путей сообщения Рудый.

Там же. 1918, 5 дек.

1918, 7 декабря

На заседании коллегии Уральского округа путей сообщения принято решение о расформировании Управления Пермской дороги и переходе управления дорогой в ведение Уральского округа путей сообщения.

Комиссариату Пермской дороги поручено: в спешном порядке сформировать Управление Пермским отделением Уральского округа путей сообщения от Балезино до Екатеринбурга.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 26, л. 1—2.

1918, 13 декабря

Белые взяли станцию Калино.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 96, л. 1.

1918, 14 декабря

Белые заняли станцию Чусовская.



П. С. Бузин,
1-й заместитель Главного
комиссара дороги, с ноября
1918 г. по июль 1919 г.
комиссар Пермской
железнодорожной

1918, 21 декабря

Белыми взят город Кунгур.

1918, 24 декабря

Из доклада командования 3-й Армии в Реввоенсовет об обстоятельствах сдачи Перми.

В Мотовилихинском заводе вспыхнуло вооруженное восстание. Батальон 1-го Крестьянского коммунистического полка, находившийся в этом заводе, был рассеян и ушел за Каму. Связь между станциями Пермь I и Пермь II была моментально прервана, и город начал обстреливаться артиллерийским огнем из района Мотовилихи.

Первый Советский полк целиком перешел на сторону противника, присоединился к повстанцам Мотовилихинского завода и открыл огонь по городу. Мост по железной дороге между станциями Пермь I и Пермь II был взорван восставшими, и большое количество эшелонов, не успевших уйти со станции Пермь I, осталось в руках противника.

Под артиллерийским и ружейным огнем, а также после бесчисленных препятствий, чинимых железнодорожниками, штаб армии в шестом часу суток тронулся в Глазов.

4-я Уральская дивизия отходила на север от Перми, уничтожив все составы и не вывезенное имущество на станции Левшино. Части 29-й дивизии в беспорядке оставили город. Мост через Каму не был взорван. Взрывы моста были возложены на начальника дивизии 29-й стрелковой.

В 14 часов 24 декабря пала Пермь. 25 декабря штаб 29-й дивизии уже был на станции Верещагино. На Пермь наступал 1-й Сибирский стрелковый корпус противника в составе двух дивизий.

Директивы командования фронтов. Т. 1. Восточный фронт. С. 731.

* * *

Из статьи К. Куликова «Стогов и Стогова».

После сдачи Перми, ЦК ВКП (б) и Совет обороны создали партийно-следственную комиссию. В Вятку, затем в Глазов прибыл Ф. Э. Дзержинский.

Причин катастрофы оказалось довольно много. Основная причина — большая организованность армии противника и полная дезорганизованность частей Красной Армии. Большинство из опрашиваемых утверждали, что основным виновником потери имущества является начальник управления военных сообщений и эвакуации (нач. ВОСО) 3-й Армии Стогов Иван Евграфович, бывший царский полковник.

Иван Евграфович Стогов:

— Начальником отдела эвакуации я был назначен 12 декабря 1918 г., уже после поражения под Кушвой.

Это был не отход, а беспорядочное бегство наполовину разбитой и совершенно деморализованной армии со штабом, не способным осознать суть происходящего и сколько-нибудь учесть неизбежную катастрофу.

Разговоры об эвакуации. У штаба не было ни плана, чтобы обуздать попытки с чинной эвакуации.

Каждый, кто мог, захажал в сторону Глазова и смогли вывезти из Мотовилихи. Паровозов было мало, а везти их негде-нибудь, а в.

К моменту наступления морозы ударили. Обращался, везде получал просто всеобщая растерянность жившихся неблагоприятно.

23 декабря уже начался начальник эвакуотряда.

Мы уходили из Перми.

Постановление Реввоенсовета 23-го дня 1919 года, Москва.

Рассмотрев дело по обвинению Ивана Евграфовича.

в беспорядочной эвакуации потому трибунал постановил.

За отсутствием составов дело производством пр.

Удмуртская правда. 1958.

1918, 30 декабря

Начальником Пермского назначен инженер Калинин. Инженер Калинин своих обязанностей.

Свободная Пермь, 1919.

1919, 1 января

Вступил в исполнение Управления Пермской ж.д. властью Белоруссов Валерия.

Архив Свердловской ж.д.

об обстоятельствах сдачи

енное восстание. Батальон
шшийся в этом заводе, был
Пермь I и Пермь II была
артиллерийским огнем из

рону противника, присоеди-
ыл огонь по городу. Мост по
II был взорван восставшими,
станции Пермь I, осталось в

ре после бесчисленных пре-
в шестом часу суток тронулся

ми, уничтожив все составы и
и 29-й дивизии в беспорядке
рывы моста были возложены

габ 29-й дивизии уже был на
■ стрелковый корпус про-

юкт. С. 731.

оны создали партийно-след-
Ф. Э. Дзержинский.
сновная причина — большая
анизированность частей Крас-
али, что основным виновни-
я военных сообщений и эва-
ювич, бывший царский пол-

ен 12 декабря 1918 г., уже
вину разбитой и совершенно
знять суть происходящего и

Разговоры об эвакуации велись уже осенью 1918 г., но ничего не было сделано. У штаба не было ни плана эвакуации, ни аппарата, ни военной силы для того, чтобы обуздать попытки отдельных учреждений и частей к беспорядочной, само-
чинной эвакуации.

Каждый, кто мог, захватывал паровозы, вагоны, самовольно грузился и выез-
жал в сторону Глазова и Вятки. А в это время из-за недостатка паровозов мы не
смогли вывезти из Мотовилихи состав с механизмами и оборудованием завода. Но
оказалось, паровозов было достаточно, их в последний день нашлось целых двад-
цать и не где-нибудь, а в депо Перми.

К моменту наступления противника на Пермь рабочие пять дней не получали
хлеба, морозы ударили до 35 градусов, теплой одежды не было. И, куда бы я ни
обращался, везде получал сопротивление и даже отказ. Это был не заговор, а
просто всеобщая растерянность и озлобление людей вследствие поражений и сло-
жившихся неблагоприятных обстоятельств.

23 декабря уже началась сдача Перми. Шел десятый день моей работы как
начальника эвакоотряда.

Мы уходили из Перми последними.

* * *

Постановление Революционного Военного Трибунала Республики. Ноябрь
23-го дня 1919 года, Москва.

Рассмотрев дело по обвинению начальника военных сообщений 3-й Армии Сто-
гова Ивана Евграфовича, трибунал нашел, что обвинения, предъявленные Стогову
в беспорядочной эвакуации города Перми и Пермской губернии, не доказаны, а
потому трибунал постановил:

За отсутствием состава преступления со стороны нач. ВОСО 3-й Армии Стого-
ва дело производством прекратить.

Удмуртская правда, 1989, 25 апр.

1918, 30 декабря

Начальником Пермской железной дороги (после вступления белой армии)
назначен инженер Калина, бывший помощник начальника Омской железной
дороги. Инженер Калина прибыл в Пермь 30 декабря и вступил в исполнение
своих обязанностей.

Свободная Пермь, 1919, 3 января.

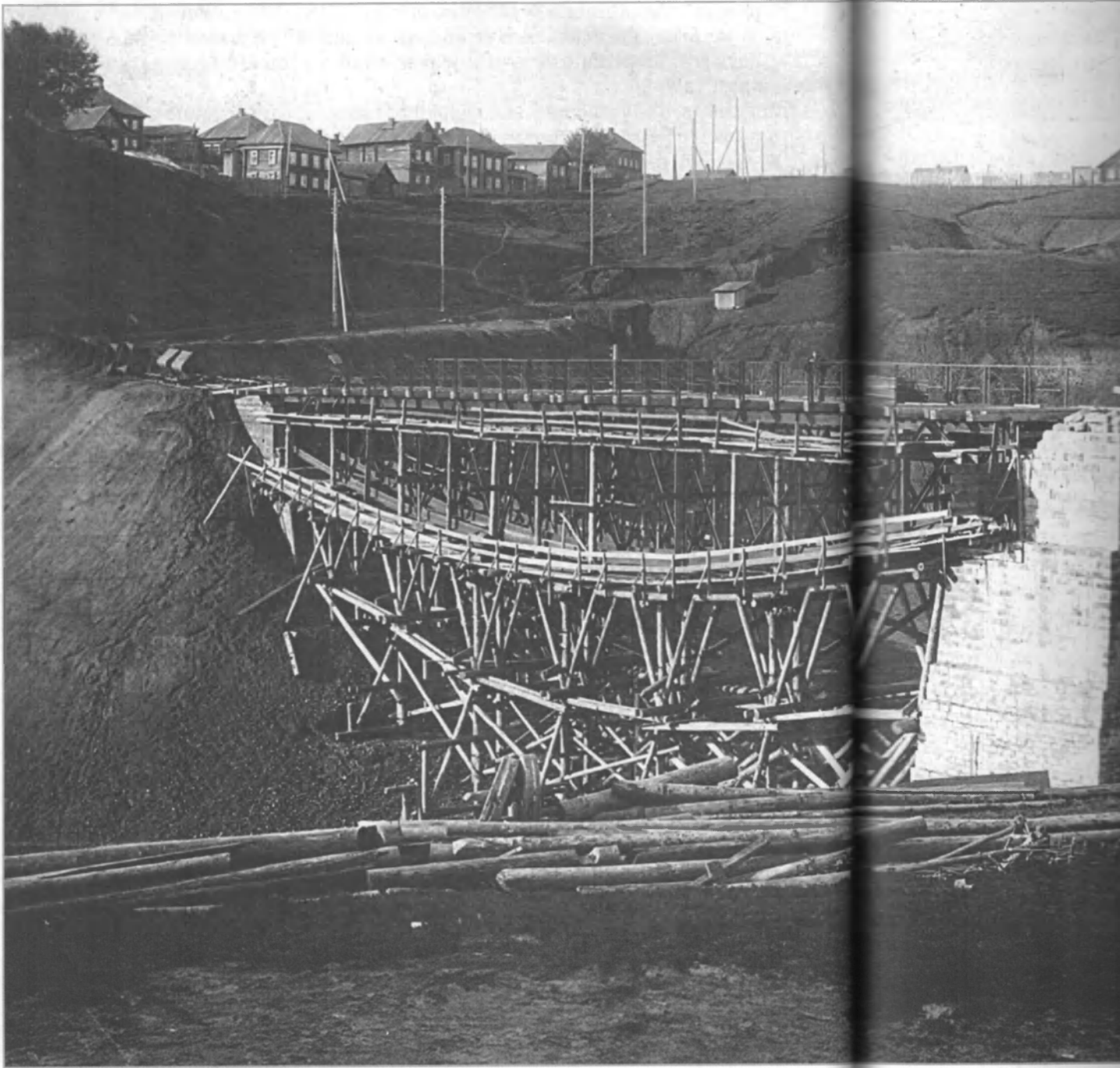
1919, 1 января

ТЕЛЕГРАММА

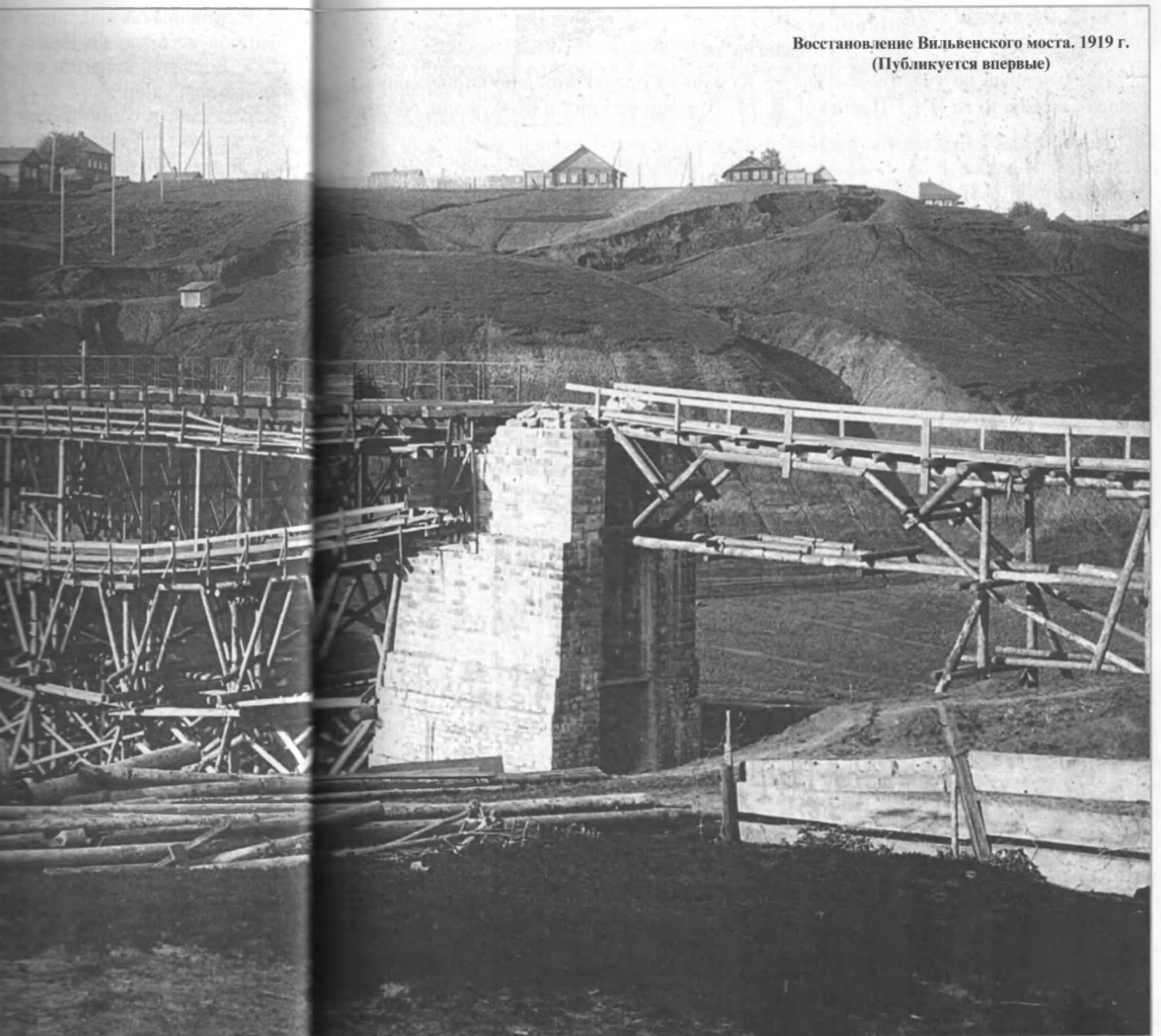
Вступил в исполнение обязанностей прежней своей должности юрисконсульта
Управления Пермской железной дороги уволенный от этой должности Советской
властью Белоруссов Валериан Владимирович.

Начальник Пермской железной дороги Калина.

Архив Свердловской железной дороги.



Восстановление Вильвенского моста. 1919 г.
(Публикуется впервые)



1919, 26 января

ТЕЛЕГРАММА

Назначенный на участок Лысьва — Кузино на правах помощника начальника отдела службы пути ПЧ-7 Пермской Б. М. Крылов вступил в исполнение обязанностей.

Начальник Пермской дороги Бобин.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 45, л. 170.

1919, январь — апрель

Из воспоминаний маршала артиллерии М. Н. Чистякова.

В январе стояла лютая зима: мороз доходил до 40 градусов, выпал обильный снег. Наша батарея выгрузилась на станции. Я принял решение двигаться дальше по железнодорожному полотну, тем более что на этом участке действовал наш бронепоезд и путь был расчищен. Наша задача была подавить огонь пулеметов на станции Чайковская и не давать возможность броневикам белых выдвигаться на восток и бить по нашей пехоте.

И в последующем приходилось непрерывно бороться с броневиками белых. На некоторых участках огнем перебивали рельсы и разрушали малые мосты. А ночью, как правило, противник восстанавливал повреждения.

Артиллерийский журнал, 1957, № 7.

1919, январь — июнь

Из воспоминаний Глеба Илларионовича Касаткина.

Когда пришли белые, мне эвакуироваться не пришлось. Остался я тут. Незадолго до этого я подал заявление в партию, но меня не оформили. И эвакуировались.

Дальше меня вызывают в военное бюро.

— Работали?

— Работал.

Я был председателем дисциплинарного участкового суда от Перми I до Чусовской. Не освобожденный был. А основная должность у меня была заведующий конторой бухгалтерии участка пути на станции Пермь I.

Про свою партийность я не открывался, и они вопроса не задавали.

Потом вызывают второй раз. Вызывает военный контроль. Думаю, дело может кончиться плохо. И уехал я в Екатеринбург. Устроился в феврале работать в Управлении Западно-Уральской железной дороги.

А в июле уже погнали Колчака с Урала.



Г. И. Касаткин,
письмоводитель 9-го участка
пути, секретарь участкового
комитета станции Пермь I

Из воспоминаний В.

С приходом колчаков

Потом постепенно. ст

зацию профсоюза. Власт

Провели собрания в

дорожный комитет из се

ки» — Петухов (эсер),

Фадеев, Королев. Комит

А положение рабоч

Комитет решил идти к

исходила от эсеров и м

Генерал обещал позабо

Обещание свое генер

ке жалованья железнодо

фронтной. Ответ послед

если не дадут зарплату в

эту меру собственной

Рабочие и служащие

товарищей по труду, рас

убеждения:

Гаврилов Михаил Ф

Норкин Василий И

Малков Иван, слес

Попов Дмитрий, то

Касаткин Степан Д

расстрелян.

Сумаев Николай Ге

стрелян.

Окулов Матвей Вас

расстрелян.

Ивенских Иван Т

заклучен в тюрьму и

Рудый Дмитрий Се

РКП, отравлен в тюр

Дедовы Александр П

щик и строгальщик Гла

на квартире.

Никитин Михаил И

арестован на работе и

* * *

Из воспоминаний В. Коневских.

С приходом колчаковцев профсоюзная жизнь замерла.

Потом постепенно, сначала по-подпольному, начали вести агитацию за организацию профсоюза. Власть не обращает внимания.

Провели собрания в Пермском депо и главных мастерских. Выбрали главный дорожный комитет из семи человек: от депо выбрали — Коневских, от «Постройки» — Петухов (эсер), от мастерских — Петров (меньшевик). Вошли еще — Фадеев, Королев. Комитет начал потихоньку работать.

А положение рабочих с каждым днем ухудшалось, зарплата самая ничтожная. Комитет решил идти к генералу Гайде, просить защиты и помощи. Инициатива исходила от эсеров и меньшевиков. Депутация сходилась, была принята Гайдой. Генерал обещал позаботиться о рабочих, особенно о железнодорожниках.

Обещание свое генерал сдержал, была послана Колчаку телеграмма о прибавке жалованья железнодорожникам, принимая во внимание, что Пермь была прифронтной. Ответ последовал отрицательный. Гайда послал снова телеграмму, что если не дадут зарплату в полуторном размере железнодорожникам, то он проведет эту меру собственной властью. Генерала скоро отозвали в штаб Колчака.

* * *

Рабочие и служащие Пермского узла Пермской железной дороги пусть вспомнят товарищей по труду, расстрелянных и замученных колчаковцами за политические убеждения:

Гаврилов Михаил Федорович, рабочий депо Пермь II, член РКП, расстрелян.

Норкин Василий Иванович, столяр депо Пермь II, член РКП, расстрелян.

Малков Иван, слесарь депо Пермь II, член РКП, расстрелян.

Попов Дмитрий, токарь депо Пермь II, член РКП, расстрелян.

Касаткин Степан Дмитриевич, стрелочник станции Левшино, член РКП, расстрелян.

Сумаев Николай Георгиевич, кассир станции Мотовилиха, член РКП, расстрелян.

Окулов Матвей Васильевич, билетный кассир станции Левшино, член РКП, расстрелян.

Ивенских Иван Тимофеевич, весовщик станции Левшино, член РКП, был заключен в тюрьму и при отступлении угнан в Сибирь. Пропал без вести.

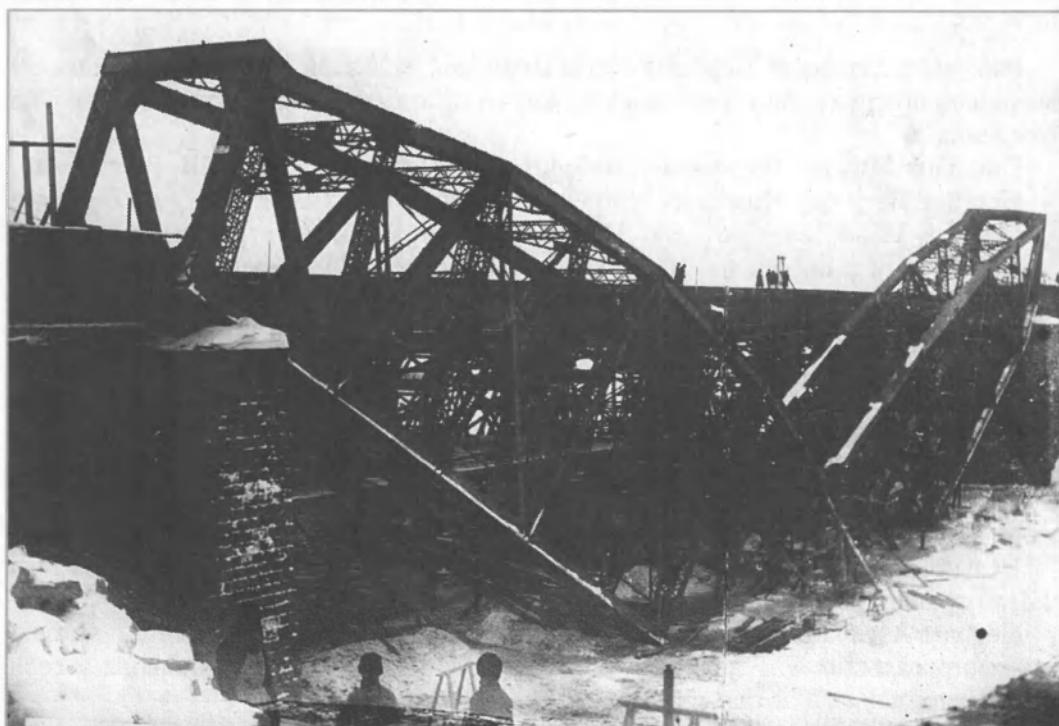
Рудый Дмитрий Семенович, помощник кассира Главных мастерских, член РКП, отравлен в тюрьме.

Дедовы Александр Петрович и Иван Петрович, братья, члены РКП, котельщик и строгальщик Главных железнодорожных мастерских, расстреляны у себя на квартире.

Никитин Михаил Иванович, токарь Главных мастерских, беспартийный, арестован на работе и заключен в тюрьму. Исчез без вести.



Манифестация рабочих-грузчиков на станции Левшино в честь освобождения Урала от колчаковских банд. 18 июля 1919 г. (Публикуется впервые)



Сылвенский мост около станции Шумково. 1919 г. (Публикуется впервые)

Криночкин, пилюзуб
без вести.

Посыиков Василий
вести.

Бахарев Василий
арестован, препровожден

Кроме того, подверг
конфисковали имущество

1919, 21 февраля

Уральский округ пу
путей сообщения.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 3

1919, 3 июня

Белые захватили гор
ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 1

1919, 13 июня

Из сообщения газет.
Глазов освобожден от

1919, 1 июля

Из сообщения газет.
Освобождены от бел

1919, 14 июля

Из сообщения газет.
Красная Армия освоб



освобождения Урала
(впервые)



ется впервые)

Криночкин, пилозуб, член РКП, арестован, препровожден в Сибирь. Исчез без вести.

Посыпков Василий Романович, член РКП, котельщик, арестован. Исчез без вести.

Бахарев Василий Иванович, путевой сторож 51-го разъезда, член РКП, арестован, препровожден в Сибирь. Пропал без вести.

Кроме того, подверглись репрессиям 18 человек: сидели в тюрьме, у них конфисковали имущество и подвергли прочим наказаниям.

1919, 21 февраля

Уральский округ путей сообщения переименован в Верхне-Уральский округ путей сообщения.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 96, л. 11.

1919, 3 июня

Белые захватили город Глазов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 126, л. 26.

1919, 13 июня

Из сообщения газет.

Глазов освобожден от белых.

1919, 1 июля

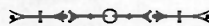
Из сообщения газет.

Освобождены от белых города Пермь и Кунгур.

1919, 14 июля

Из сообщения газет.

Красная Армия освободила город Екатеринбург.



Глава 12. В условиях военного коммунизма (июль 1919 — декабрь 1920)

Мой поезд несется, минуя короткие станции,
И сердце с колесами в такт на разъездах стучит.
Летят полустанки, летят деревушки беспечные,
Мерцают в кромешной ночи золотые огни,
Но только б мой поезд бежал, вопреки расстояниям,
И в самый неожиданный момент не пошел под откос!

Елена Свирина

1919, 14 июля

В главных мастерских — собрание членов профсоюзов всех служб.

Выбраны 17 человек из разных секций в бюро представителей, которые на своем собрании сконструировали президиум: председатель — Тукачев (член РСДРП интернационалистов), товарищ председателя — Балакин, секретари Богданов и Шарин, член бюро — беспартийный Кушнерук.

Определены границы Пермского участка до Камского моста, до станции Кукуштан и станции Сылва.

На 15 августа назначено делегатское совещание.

Красный Урал, 1919, 8 авг.

1919, 17 июля

Начало свою работу Бюро производственного Союза железнодорожного транспорта Пермского участка. Бюро делится на шесть секций: мастеровых и рабочих всех служб; парбриг — паровозные бригады; кондмаджель — кондукторы и все младшие служащие; сатерд — техники и распорядительные агенты движения; телеграф; конторские служащие.

Там же. 1919, 8 авг.

1919, 21 июля

Восстановлено движение поездов между станцией Балезино и железнодорожным мостом через Каму в Перми. Пока идут лишь военные и служебные поезда.

Там же. 1919, 29 июля.

1919, 25 июля

Считать местопребыванием Райпрофсожа в городе Перми. Районное правление в Вятке считается временным до освобождения от белогвардейцев города Перми, где оно и должно находиться постоянно.

Там же. 1919, 29 июля.

1919, июль

Мост через Каму разрушен на протяжении 50 саженей. Восстановить его в короткое время невозможно ввиду отсутствия необходимых материалов.

Мы сделали приста
каждую баржу ставите
плана и по выполнени

К тому же весь тех
чальника станции до п
ственному желанию уе
чертежей, ни профиля

Из сборника статей

Товарищи, вернув
Красной Армии занял
ушли за чехословакам

Противник, отходя
ны рельсы, преимущес
которые очень трудно

Местные жители го
на железной дороге все
приказано всем жителя
кто не успел, были рас
стреляно 19 человек.



мунизма

нуя короткие станции,
такт на разъездах стучит.
ят деревушки беспечные,
и ночи золотые огни,
и бежал, вопреки расстояниям,
и момент не пошел под откос!

Елена Свирина

ов всех служб.
редставителей, которые на
ь — Тукачев (член РСДРП
ин, секретари Богданов и

ого моста, до станции Ку-

и железнодорожного транс-
ий: мастеровых и рабочих
жель — кондукторы и все
ые агенты движения; те-

алезино и железнодорож-
ные и служебные поезда.

Перми. Районное правле-
елогвардейцев города Пер-

еней. Восстановить его в
ых материалов.

Мы сделали пристани, которые подводят баржи с наложенными рельсами. На каждую баржу ставится 13 вагонов и паровоз. Эта работа по самой задуманности плана и по выполнению явилась бы блестящей и для техники Запада.

К тому же весь технический и служебный персонал уведен Колчаком, от начальника станции до последнего служащего — все, кто силком, а кто и по собственному желанию уехали. Оставили взорванное полотно. Белые не оставили ни чертежей, ни профиля.

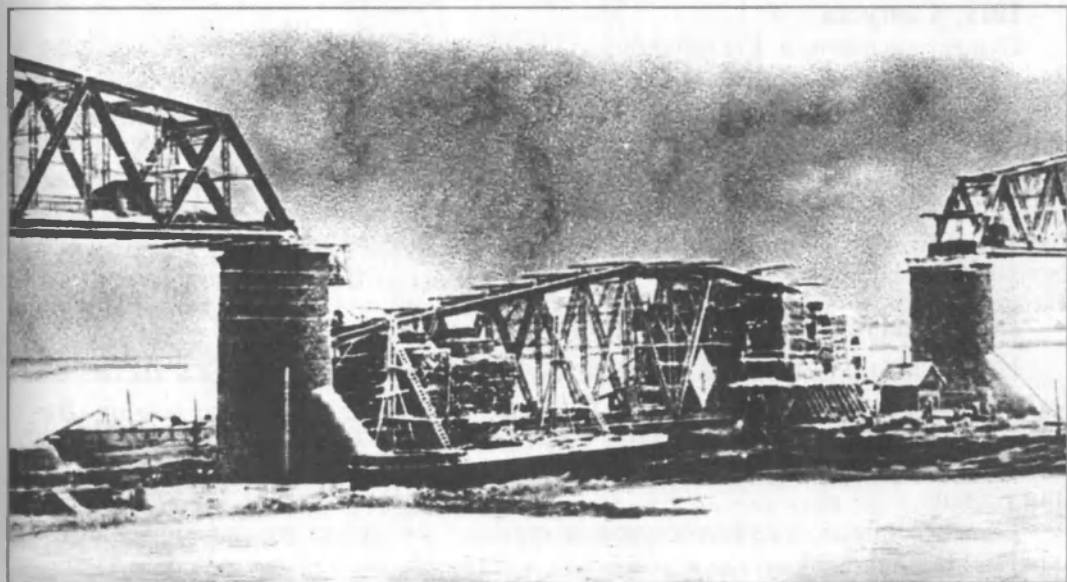
Из сборника статей к съезду Советов. — М., 1920. С. 6.

* * *

Товарищи, вернувшиеся с Кунгурского фронта, рассказали, что когда отряды Красной Армии заняли Шалю, там уже никого не было. Все железнодорожники ушли за чехословаками, забрав свои семьи и все свое имущество.

Противник, отходя, разобрал путь. Мы насчитали 36 мест, где были разобраны рельсы, преимущественно на крутых поворотах, снимали укороченные рельсы, которые очень трудно заменить новыми.

Местные жители говорили, что при отступлении чехословаки забирали с собой на железной дороге все население станций. Так, на разъезде № 64 (Пастушный) было приказано всем жителям в пять минут сесть в эшелоны и отправляться в тыл. Те, кто не успел, были расстреляны на месте. Передавали, что таким образом было расстреляно 19 человек.



Взорванный Камский железнодорожный мост

* * *

Известия из Пермского губерн. исп. Сов. раб., крест. и арм. депутатов, 1919, 7 сент.

Приказом Главного комиссара Пермской железной дороги А. И. Емшанова объявлена благодарность: за сохранение имущества отдела здравоохранения при отступлении белых из Перми — сторожихе Белавиной Наталье Федоровне; за тушение горевшего железнодорожного имущества, подожженного белыми на 27-й версте при отступлении — линейным сторожам 2-го околотка 9-го участка пути; за скрытие путевого инструмента от эвакуации белыми — кладовщику 9-го участка пути Корякину; за сохранение всего имущества Пермского приемного покоя и участие в тушении пожара в Управлении дороги — фельдшерам Ложкину и Антонову и сторожам Пермского приемного покоя Чечулиной и Быданову.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 85, л. 132.

* * *

Остался совершенно не отмеченным подвиг Русинова Евстафия Ивановича в деле спасения типографского имущества в эвакуацию белых из г. Перми. Не дал возможности белым вывезти в Сибирь машины и другое, в то время как все остальные Пермские типографии были эвакуированы белогвардейцами полностью.

В 1926 г. технический руководитель типолитографии имени Емшанова Транспечати Русинов Е. И. отметил 52 года непрерывной работы в типографском деле. *Вестник ПЖД, 1926, 25 нояб.*

1919, 4 августа

Существовавшие в Екатеринбурге управления Северо-Восточно-Уральской и Западно-Уральской дороги объединяются в одно управление Екатеринбургским отделом Пермской железной дороги. Главным комиссаром отдела назначен Рудый, его заместителем — Дьячков.

В Екатеринбургский отдел входят и все линии Омской дороги на восток от Екатеринбурга по мере освобождения. Временные границы на западе — станция Лысьва, Шаля, Сан-Дonato, с включением Алапаевской линии.

Главный комиссар Пермской дороги Емшанов.

1919, 7 августа

Из доклада о поездке на станцию Калино зам. председателя УТЧК Пермь II Бурдина Николая.

В настоящее время Калино является центральной станцией. Поезда, идущие из Перми и Екатеринбурга, ввиду недостатка паровозов переформируются на станции Калино.

Белые банды, поспешно отступая со станции, не успели что-либо повредить, но и оставили привезенные три крестовины, много стрелок и рельс, три блиндированных вагона. Испорчен только семафор со стороны Лысьвы — разбиты сигнальные стекла.

Администрация ст
лочники.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 85, л. 132.

1919, 4—8 августа

Из доклада по поез
седателя РТЧК Ануфри

На участке Вятка
дающими очереди пр
по 4—5 суток и не

Люди, едущие в э
вать себе продовольств
одной из деревень на 2
феля и унесена часть

На разъездах № 2
кроме болотной. Резул

На Камском бере
дов. Разгружают по
2—3 поезда в сутки.
участки поездами.

ГАСО, ф. 65, оп. 16, д. 132.

1919, 8 августа

С 24 часов в Перм
ги. В Вятке остается т

ГАСО, ф. 65, оп. 16, д. 132.

1919, 18 августа

Вятский отдел Се
лезнодорожный отдел

Заведование участ
ток и юго-восток, воз

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 85, л. 132.

1919, 20 августа

Принятые расценк
срочности работ, увели
считаю необходимым.

чего полка, считаю так
размере, за вычетом к

Началь

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 85, л. 132.

т. и арм. депутатов, 1919.

дороги А. И. Емшанова
дела здравоохранения при
й Наталье Федоровне; за
жженного белыми на 27-й
лотка 9-го участка пути; за
кладовщику 9-го участка
ого приемного покоя и уча-
ерам Ложкину и Антонову
ыданову.

ва Евстафия Ивановича в
ельх из г. Перми. Не дал
в то время как все осталь-
одейцами полностью.
и имени Емшанова Транс-
оты в типографском деле.

ро-Восточно-Уральской и
вление Екатеринбургским
м отдела назначен Рудый,

ской дороги на восток от
ицы на западе — станция
линии.
ермской дороги Емшанов.

седателя УТЧК Пермь II

нцией. Поезда, идущие из
формировываются на стан-

ли что-либо повредить, но
и рельс, три блиндирован-
вы — разбиты сигнальные

Администрация станции эвакуировалась с белыми, остались сторожа и стрелочники.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 125, л. 13.

1919, 4—8 августа

Из доклада по поездке по линии Пермской железной дороги заместителя председателя РТЧК Ануфриева.

На участке Вятка — Пермь все станции и разъезды забиты поездами, ожидающими очереди продвижения, идущими на Пермь. Эшелоны с людьми стоят по 4—5 суток и не могут продвинуться до Перми в течение 10—12 суток.

Люди, едущие в эшелонах, принуждены ходить в окрестные деревни и добывать себе продовольствие. Не находя такового, делают самовольное расхищение: в одной из деревень на 21-м разъезде (Шур) самовольно выкопано семь гряд картофеля и унесена часть домашней птицы.

На разъездах № 21 и № 22 (Пибаньшур) нет не только кипятку, но и воды, кроме болотной. Результат — холерное заболевание в одном из эшелонов.

На Камском берегу идет очень медленно разгрузка прибывающих поездов. Разгружают по 40—45 вагонов в сутки, тогда как Вятка отправляет по 2—3 поезда в сутки. Это минимум 150 вагонов. Этим и объясняется забитость участки поездами.

ГАСО, ф. 65, оп. 16, д. 125, л. 14.

1919, 8 августа

С 24 часов в Перми открывает действия управление Пермской железной дороги. В Вятке остается только отдел движения.

ГАСО, ф. 65, оп. 16, д. 125, л. 14.

1919, 18 августа

Вятский отдел Северной дороги переходит в самостоятельный Пермский железнодорожный отдел с местопребыванием в городе Перми.

Заведование участками, исходящими из Екатеринбурга на восток, северо-восток и юго-восток, возлагается на Екатеринбургский отдел.

НКом Емшанов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 43, л. 46.

1919, 20 августа

Члену коллегии Наркомпуть товарищу Ковылкину Принятые расценки для работающих на Камском мосту, ввиду экстренности и срочности работ, увеличены применительно к ставкам в Гореме. Такое увеличение считаю необходимым. Что же касается работающих на мосту военнопленных рабочего полка, считаю также необходимым производить уплату хотя бы в половинном размере, за вычетом красноармейского жалования.

Начальник Головного восстановительного отряда № 4 Михельсон.

Полит. комиссар С. Павлов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 128, л. 130—131.

1919, 23 августа

Рабочие-коммунисты Чусовского завода решили, начиная с 23 августа, проводить субботники по восстановлению железнодорожного моста через реку Чусовую. На призыв откликнулись свыше 200 человек, а 27 августа на субботник явились почти все рабочие — 600 человек.

Гусельников И. В. Коммунистические субботники на Пермской железной дороге в 1919—1920 гг. — Пермь, 1959. С. 78.

1919, 27 августа

В УТЧК ст. Пермь II

ДОКЛАД

При обследовании депо Пермь II выяснилось следующее:

Депо не охраняется, ввиду чего происходит массовое хищение всевозможных предметов.

С Пермь I на Пермь II курсирует рабочий поезд, отправление в 8 час., а иногда и позднее, получается массовое опоздание мастеров и рабочих на занятия, иногда на 1 час и более. По окончании работы мастерами производятся массовые хищения дров, каковые наблюдаются ежедневно.

Производятся систематические прогулы, доходящие до 10 дней неявки на работу без уважительных причин.

На ремонтных путях находится около 100 больных вагонов, выпуск которых тормозится неимением деревянных частей, каковые вагонным мастером до сих пор не затребованы. Рессоры, стяжки, буферные стаканы, буксы находятся в разбросанном виде.

Ремонт паровозов происходит очень медленно, ввиду массового отсутствия частей.

На конце тракционных путей лежит масса старого железа, чугуна и лому. К отправке мер не принято.

Ощущается халатность ремонтных рабочих к своим обязанностям.

Агент 2-й головной транспортной чрезвычайной комиссии
станции Пермь II А. Смирнов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 125, л. 15.

1919, 3 сентября

Из доклада начальника службы дороги.

Вопрос о курсировании поездов между станциями Пермь I и Пермь II урегулирован.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 125, л. 15—16.

1919, 18 сентября

Закончены работы и состоялось открытие железнодорожного моста через реку Чусовую около станции Чусовская.

Мост имеет 120 саженей длины, постройка его производилась полтора месяца.

Были пропущены с различными скоростями паровозы и паровозы с вагонами.

Испытания закончили
через Тагил.

Красный Урал, 1919.

1919, 20 сентября

Пермским общегор
субботник на берегу ре
Работало около 80
уголь возили на тачка
вагона. Этот уголь иде

На станции Пермь
субботник, в котором пр
28 человек, остальные

Работали 2,5 часа
и погрузили в вагоны 2

Интересно отметить
по 1 руб. 50 коп. за пуд
работу свыше 50 руб.

На станции Пермь
субботник. Работали 2
семь тысяч пудов угля.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

1919, 21 сентября

Открыт для движен
Кунгурской линии. Вос
месте деревянного мост

С восстановлением
главной линии Пермск

При Сибирском пра
6 инженеров, 18 техни
34 дня при одном техни

Красный Урал, 1919.

1919, 24 сентября

ТЕЛЕГРАМ

Для поддержания п
ного из ледоколов быв
Товарищ Ковылкин

Испытания закончились успешно. Открыто сквозное движение на Екатеринбург через Тагил.

Красный Урал, 1919, 21 сент.

1919, 20 сентября

Пермским общегородским комитетом РКП (б) был устроен коммунистический субботник на берегу реки Камы по нагрузке из баржи в вагоны каменного угля.

Работало около 80 коммунистов городского района. Работа быстро спорилась, уголь возили на тачках на расстояние 85 саженей и за 2,5 часа загрузили четыре вагона. Этот уголь идет Балтийскому флоту.

* * *

На станции Пермь II железнодорожниками был устроен коммунистический субботник, в котором принимали участие 45 человек. Среди них коммунистов было 28 человек, остальные участники — беспартийные.

Работали 2,5 часа. За этот короткий промежуток времени выгрузили из баржи и погрузили в вагоны 2500 пудов кокса.

Интересно отметить, что работа эта раньше производилась трудовой артелью по 1 руб. 50 коп. за пуд. Участники субботника могли бы заработать за сделанную работу свыше 50 руб.

* * *

На станции Пермь I был проведен партячейкой РКП (б) I коммунистический субботник. Работали 23 коммуниста. В течение трех часов выгрузили из вагонов семь тысяч пудов угля.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 1; Красный Урал, 1919, 23, 25, 27 сент.

1919, 21 сентября

Открыт для движения поездов железнодорожный мост через реку Сылву на Кунгурской линии. Восстановленный мост имеет длину 50 саженей и находится на месте деревянного моста, сожженного при отступлении колчаковских войск.

С восстановлением Сылвенского моста возобновилось движение поездов на главной линии Пермской дороги.

При Сибирском правительстве этот мост восстанавливался 90 дней при работе 6 инженеров, 18 техников и 3 тыс. рабочих. Теперь же работы производились 34 дня при одном технику и 400 рабочих в сутки.

Красный Урал, 1919, 25 сент.

1919, 24 сентября

Пермь, НКом Емшанову, Н. Калугину

ТЕЛЕГРАММА ИЗ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Для поддержания переправы при осеннем ледоходе ожидается получение одного из ледоколов бывших в Свияжске.

Товарищ Ковылкин распорядился Ермакову отправиться в Нижний и привести

оттуда два стосильных винтовых парохода. Примите меры [к] ускорению постройки ледорезов, охраняющих эстакады переправы от осеннего ледохода.

ЦЧП Водарский.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 1, 2, 23, 25.

1919, 26 сентября

РАБОТА КОММУНИСТОВ СТАНЦИИ ВЕРЕЩАГИНО

После оставления станции Верещагино белыми ее заняла рота полка железнодорожной обороны.

Станция была разрушена, семейства красноармейцев и железнодорожных рабочих ограблены. Даже могилы коммунистов осквернены. Многие из рабочих были арестованы, частью расстреляны, частью увезены белыми при отступлении. Но кошмар прошел.

За два коротких месяца проведены три субботника. На первый пришло 13 рабочих, на другой — 16, на третий — 36. Организован приют с детской площадкой для детей бедноты, организован клуб с библиотекой-читальней.

Ведется организация ячеек коммунистов во всех казармах, путевых рабочих районов.

Красный Урал, 1919, 26 сент.

1919, 4 октября

При Усольских мастерских Пермской дороги был устроен субботник.

Участвовало 12 коммунистов, два сочувствующих и три беспартийных. Ставили паровозный котел на фундамент для парового отопления мастерских.

Работали с большим подъемом духа, с часу дня до шести с половиной вечера.
Красный Урал, 1919, 15 окт.

1919, 8—10 октября

Из протокола объединенного совещания руководителей переправы через Каму с Рупводом под председательством НПолком А. Семенова.

Прибыли два винтовых ледакола в 35 и 53 номинальных сил для обеспечения переправы с одного берега на другой во время ледохода. Однако ледаколы слабы, требуется два винтовых ледакола от 100 до 150 сил. Слаба обшивка баржи железом и весьма возможен пролом, устройство наплавней предупредит пролом, но создаст неуклюжее судно, которое будет посажено во время ледакола на быки моста.

Необходимо требовать специалиста по переправам, заготовить необходимое количество бревен и скоб.

Пока имеется возможность производить переправу вагонов на барже. Когда не будет возможности из-за большого ледохода, производить переправу путем погрузки грузов на ледаколах.

Необходимо начать укладку и замораживание бревен для проведения рельс, по

которым путем перекачать
возможно, то и паровоза.

Затребовать для зимних
ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 13

8 октября 1919 года пр
35 номинальных сил и

1919, 14 октября

С трех часов, вследствие
зобновилась в 17 часов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 13

1919, 15 октября

По заявлению предст
вследствие сильного ветра

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 13

1919, 16 октября

Переправа вагонов в

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 13

1919, 21 октября

Из телеграммы нач
29 сентября было пр

службы пути) сформир

После многократных
о сформировании поезда
по восстановлению депо
сентября.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 13

1919, 22 октября

Осмотрены работы по
Подъемка фермы, уст

поясом в песок дна реки. 1

и клетках при помощи гл

вешена на 4 двутавровых

Общая постановка раб
с исключительным знани

Отстранение от рабо

меры [к] ускорению постройки
сенного ледохода.

ЦЧП Водарский.

заняла рота полка железно-

цев и железнодорожных ра-
бны. Многие из рабочих были
елыми при отступлении. Но

гника. На первый пришло
организован приют с детской
и с библиотекой-читальней.
казармах, путевых рабочих

Коммунар.

и устроен субботник.
и три беспартийных. Стави-
мления мастерских.
ю шести с половиной вечера.

лей переправы через Каму
рнова.

альных сил для обеспечения
бла. Однако ледоколы слабо-
50 сил. Слаба обшивка баржи
Главней предупредит пролом,
о во время ледокола на быки

заготовить необходимое ко-
у вагонов на барже. Когда не
водить переправу путем по-
вен для проведения рельс, по

которым путем перекачки лошадиной силой будут передаваться вагоны, а, если
возможно, то и паровоза.

Затребовать для зимней переправы два паровоза «кукушки» и десять лошадей.
ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 27.

* * *

8 октября 1919 года прибыл в Пермь буксирный теплоход (пароход) «Жучок»
35 номинальных сил и винтовой баркас № 21 — 53 номинальных сил.

1919, 14 октября

С трех часов, вследствие сильного ветра, переправа вагонов прекращена, во-
зобновилась в 17 часов.

Апухтин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 43.

1919, 15 октября

По заявлению представителя Рупвод Худанина, переправа вагонов на баржах,
вследствие сильного ветра, прекращена до уведомления.

Заведующий переправой Апухтин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 41.

1919, 16 октября

Переправа вагонов в 4 часа восстановлена. Прекращена была в 10 часов.

Апухтин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 42.

1919, 21 октября

Из телеграммы начальника дороги Калугина.

29 сентября было предложено Т (начальнику службы тяги) и П (начальнику
службы пути) сформировать вспомогательный поезд на станцию Шаля.

После многократных напоминаний начальник службы пути рапортом донес
о сформировании поезда. На месте оказалось, что поезд не сформирован. Работы
по восстановлению депо Шаля не двигаются с прошлого нашего приезда 15
сентября.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 12.

1919, 22 октября

Москва, Наркомпуть, Красину,

Копия: Екатеринбург, ЦЧ, Ковылкину

Осмотрены работы по подъёмке фермы 2-го пролета Камского моста Перми.

Подъёмка фермы, упавшей с высоты 11 саженей и погрузившейся нижним
поясом в песок дна реки, производится на подмостях, устроенных на сваях, рамах
и клетках при помощи гидравлических и винтовых домкратов, причем ферма под-
вешена на 4 двутавровых балках, работающих во время подъёмки попарно.

Общая постановка работ признается совершенно правильной, организованной,
с исключительным знанием дела.

Отстранение от работы инженера Быковского, арест инженера Соловьева,

примененные комиссаром Павловым, признаются подлежащими отмене. Польза дела требует более спокойных условий работы для распорядителей работами.

За НПолком Семенов, Н. Калугин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 17—20.

1919, 23 октября

Пом. НПолком Семенову

На переправе выяснилось, что участились случаи вооруженных угроз служащим переправы с целью передачи вагонов вне очереди. Служащие терроризированы и просят защиты.

Полагаю необходимым назначить вооруженную охрану с руководителем, правомочным принимать немедленные меры против насилий.

* * *

Рота до сих пор ко мне еще не прибыла. В рабочих нуждаюсь — необходимо экстренно загружать камнем, ввиду быстрой прибыли воды. Теплушек для рабочих и роты до сих пор тоже не подано. Необходимо немедленно поднимать эстакады или загружать баржи, иначе переправа остановится. Необходимо немедленное обследование переправы комиссией.

ПЧ-5 Докучаев.

ГАПО, ф. 65, оп. 2, д. 136, л. 53.

1919, 27 октября

Комиссару Пермь I

ТЕЛЕГРАММА

В Усолье вода прибывает по 21 вершку в сутки. Пермское районное управление водным транспортом Волжского бассейна находит нелишним предупредить Вас, что нужно принять меры к укреплению эстакад, в противном случае сваи могут всплыть при затоплении эстакад и все ваше оборудование снести водой.

Нужно заблаговременно принять меры, дабы избежать сноса эстакад путем наращивания эстакад в высоту и загрузкой их песком в мешках.

Представитель.

* * *

Меры были приняты своевременно.

А. Семенов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 53.

1919, 28 октября

Переправа вагонов на баржах прекращена с трех часов, вследствие сильного подъема воды.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 44.

1919, 30 октября

По распоряжению И
роходов, работающих н
на работу по переправе

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

1919, 31 октября

Для усиления Перм
взамен имеющихся шест
других пароходов с хор
Столь запоздалое т
комата путей сообщения
ную переправу поступа
Речную переправу необ
ни, когда будут произво

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

1919, октябрь

Управление Пермск

1919, 12 ноября

Исключен из членов
рий Михайлович, с-туж
шкурник, не посещавши
Красный Урал, 1919, 1

1919, 14 ноября

ТЕ
Переправа вагонов н
о продвижении воински

В порядке боевого п
рельсового пути через
человек рабочих, кроме

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

подлежащими отмене. Польза
распорядителей работами.
Полком Семенов, Н. Калугин.

Пом. НПолком Семенову
чаи вооруженных угроз слу-
очереди. Служащие террори-

охрану с руководителем, пра-
виль.

Пермь, НКом
нуждаюсь — необходимо эк-
юды. Теплушек для рабочих и
енно поднимать эстакады или
ходимо немедленное обследо-

ПЧ-5 Докучаев.

Комиссару Пермь I

Пермское районное управле-
ние нелишним предупредить
ад. в противном случае сваи
оборудование снести водой.
убегнуть сноса эстакад путем
м в мешках.

Представитель.

А. Семенов.

часов, вследствие сильного

1919, 30 октября

В Рупвод
По распоряжению Ковылкина, предлагаю Вам немедленно взамен четырех па-
роходов, работающих на Камской железнодорожной переправе, откомандировать
на работу по переправе пароходы «Медвежонок» и «Техник».

За Главком дороги Семенов.
Управляющий дорогой Калугин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 54.

1919, 31 октября

Из Москвы, военная по прямому проводу
ТЕЛЕФОНОГРАММА

Для усиления Пермской железнодорожной переправы Рупвод требует выслать
взамен имеющихся шести пароходов, ввиду их слабости и ветхости корпусов, шесть
других пароходов с хорошими корпусами и машинами от 70 до 100 сил.

Столь запоздалое требование дополнительных технических средств для Нар-
комата путей сообщения непонятно, так как предполагается, что на железнодорож-
ную переправу поступали от Рупвода суда, соответствующие требованиям дороги.
Речную переправу необходимо поддерживать на Каме лишь в течение того време-
ни, когда будут производиться работы по устройству ледяной переправы.

За Наркомпуть Марков.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 76.

1919, октябрь

Управление Пермской железной дороги переведено в Екатеринбург.

1919, 12 ноября

Исключен из членов РКСМ Данилихинского района гражданин Кузнецов Дмит-
рий Михайлович, служащий в контроле Пермской железной дороги, как подлый
шкурник, не посещавший субботников без уважительных причин.

Красный Урал, 1919, 12 нояб.

1919, 14 ноября

Екатеринбург — НПолком

ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ II ОТ 15 НОЯБРЯ

Переправа вагонов на баржах восстановилась 14 ноября. Прошу распоряжения
о продвижении воинских эшелонов к переправе.

Заведующий переправой Пермь Апухтин.

* * *

В порядке боевого приказа мне дано распоряжение приступить к устройству
рельсового пути через реку Каму. Рабочему полку прошу отпустить завтра 600
человек рабочих, кроме уже имеющих 500.

Семенов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 87, 92.

1919, 20 ноября

В Управление Пермской железной дороги
от заведующего водным транспортом т. Худанина

ЗАЯВЛЕНИЕ

Работа на переправе идет медленно. Причина этого — рабочие отказываются работать вследствие сильных холодов и не имеющие на себе теплой одежды.

Вчера, 19 ноября, баржа № 64 была отправлена на правый берег и к пристани пристать не могла около двух часов. Комиссар переправы товарищ Юрьев потребовал от меня, почему я не присутствую при постановке баржи.

Я, бывший на левом берегу, поехал на баржу. Баржа была далеко от пристани, на барже остался только водолив, а команда разошлась по каютам. Разутый человек не может быть на морозе.

Я выгнал всю команду, но, не успевши еще подвести баржу вторично, команды не оказалось. Давши им обогреться, опять просил команду работать, так как и я сам, стоявши на морозе более часа, сильно продрог. Когда была поставлена баржа, я уехал с разрешения комиссара на левый берег, так как не мог работать.

Если так будет продолжаться, то за работу, как команды, так и руководителя переправы, не отвечаю, а прошу строжайшего надзора по обмундированию всех команд и рабочих.

Руководитель переправы А. Худанин.

Одежда дорогой приобретается, и по мере прибытия будут удовлетворяться служащие.

А. Семенов. 4 дек. 1919 г.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 132.

1919, 21 ноября

Из обращения губернского комитета РКП.

Ко всем трудящимся города Перми.

Мы должны во что бы то ни стало в несколько дней построить ледяную переправу для поездов через Каму, мы не можем ни одного дня остаться без переправ. Необходимо спешно, в несколько дней, построить временный железнодорожный путь через Каму.

Пусть каждый честный труженик отдаст 3—4 часа в неделю, и переправа будет закончена в несколько дней. Коммунисты должны быть первыми. Нужно выдвинуть ответственных товарищей, которые будут руководить сбором.

Товарищи, на Камскую переправу!

Красный Урал, 1919, 21 нояб.

1919, ноябрь

По распределению Пермской общегородской комиссии по устройству субботников на Камскую переправу направляются:



Р. С. Т. а

Суббот...

22 ноября, с 13 до 16
рабочие службы, службы
тора, сторожа и конторс

23 ноября, с 10 до 1
служащие, рабочие пред

С 13 час. — члены пр
губернских учреждений.

24 ноября — рабочи
ственного склада Пермск
службы и Железкома.

25 ноября, с 15 час
Балашихи.

26 ноября — комму

27—28 ноября — ко

По материалам газеты

1919, 12 декабря

Верещагино. Кузн

Прошу выслать смену
тридцати человекам. с пр
по льду.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 132

Пермской железной дороги
транспорт т. Худанина

рабочие отказываются
на себе теплой одежды.

на правый берег и к пристани
равы товарищ Юрьев потре-
скае баржи.

жа была далеко от пристани,
ась по каютам. Разутый чело-

сти баржу вторично, команды
команду работать, так как и я
гда была поставлена баржа,
как не мог работать.

команды, так и руководителя
тра по обмундированию всех

тель переправы А. Худанин.
бытия будут удовлетворяться

А. Семенов. 4 дек. 1919 г.

ей построить ледяную пере-
го дня остаться без переправ.
временный железнодорожный

в неделю, и переправа будет
ить первыми. Нужно выдвигать
сбором.

иссии по устройству суббот-



Субботник на строительстве ледовой дороги через Каму

22 ноября, с 13 до 16 час. — железнодорожники Пермь I, Горки, Разгуляй, рабочие службы, службы движения, свободные от работ стрелочники, кондуктора, сторожа и конторские служащие.

23 ноября, с 10 до 13 час. — коммунисты городского района, советские служащие, рабочие предприятий и мастерских и красноармейцы.

С 13 час. — члены профсоюзов, служащие губисполкома и других советских губернских учреждений.

24 ноября — рабочие Главных железнодорожных мастерских, продовольственного склада Пермской железной дороги, материального склада, Главной службы и Железкома.

25 ноября, с 15 час. — коммунисты, беспартийные рабочие и милиция Балашихи.

26 ноября — коммунисты Заимки.

27—28 ноября — коммунисты Мотовилихи.

По материалам газеты «Красный Урал».

1919, 12 декабря

Верещагино, Кузино, Чусовская, Шаля, Пермь I, начальникам дистанций

ТЕЛЕГРАММА

Прошу выслать смену командированным вам артельным старостам и рабочим, тридцати человекам, с провизией на три недели до окончания работ переправы по льду.

ПЧ-3 Докучаев.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 152.

1919, 13 декабря

Из акта осмотра ледяной переправы через реку Каму.

Переправа устроена следующим образом:

Нижний ряд состоит из бревен толщиной из 5—7 вершков и длиной 9—18 аршин, уложенных поперек пути в расстоянии 0,25 фута — 0,3 сажени друг от друга.

На них под рельсами уложено 4 прогонных окантованных на два канта брусьев от 5,5 до 8 вершков толщиной. На прогонных брусьях уложены шпалы по три шпалы на сажень. На шпалах пришиты рельсы типа За. Брусья связаны 0,5-дюймовыми скобами, а шпалы по одной на сажень к продольным брусьям прижаты 12-дюймовыми костылями.

Лед был толщиной от 4 до 6 вершков.

Подходы к переправе сделаны 0,018 и радиусы 150—200 сажений.

Испытание: сначала пропускали по одному порожнему вагону (тяга лошадиная), потом по два и по три на расстоянии друг от друга не менее 15 сажений. Пропущен один груженный вагон — никаких трещин во льду обнаружено не было. Пропустили два специальных груженных вагона — в некоторых местах в концах поперечных бревен появились во льду трещины шириной до 2 мм без появления воды. Далее пропущены были один груженный и семь людских попарно.

Постановлено:

Груженные вагоны, кроме американских, пропускать по одному с интервалом 25 сажений, а порожние по два вагона, пассажирские трехосные пропускать по одному, четырехосные не пропускать.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 222.

1919, 19 декабря

С наступлением зимних холодов, достигающих в настоящее время 25 градусов и более, работа по переправе через Каму водным путем затрудняется все более и более и возможно, что в ближайшие дни будет закрыта.

Демидову

Семенов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 199.

1919, 21 декабря

В 12 час. дня состоится открытие Камской ледяной переправы.

Гл. комиссар дороги Семенов.

Произвели испытание обходного пути на переправе по льду на реке Каме длиной 187 сажений при двух кривых радиусом 100 сажений, сооруженного около места крушения маневрового состава 14 декабря 1919 года.

Обходной путь никаких просядок не дал, почему признали его открытым для перекидки вагонов.



Каму.

5—7 вершков и длиной 9—
0,25 фута — 0,3 сажени друг

тованных на два канта брусьев
ссях уложены шпалы по три
и За. Брусья связаны 0,5-дюй-
родольным брусьям прижаты

150—200 сажений.

ожному вагону (тяга лошади-
г друга не менее 15 сажений.

во льду обнаружено не было.

в некоторых местах в концах
риной до 2 мм без появления
ь людских попарно.

кать по одному с интервалом
кие трехосные пропускать по

Демидову
и настоящее время 25 градусов
тем затрудняется все более и
ыта.

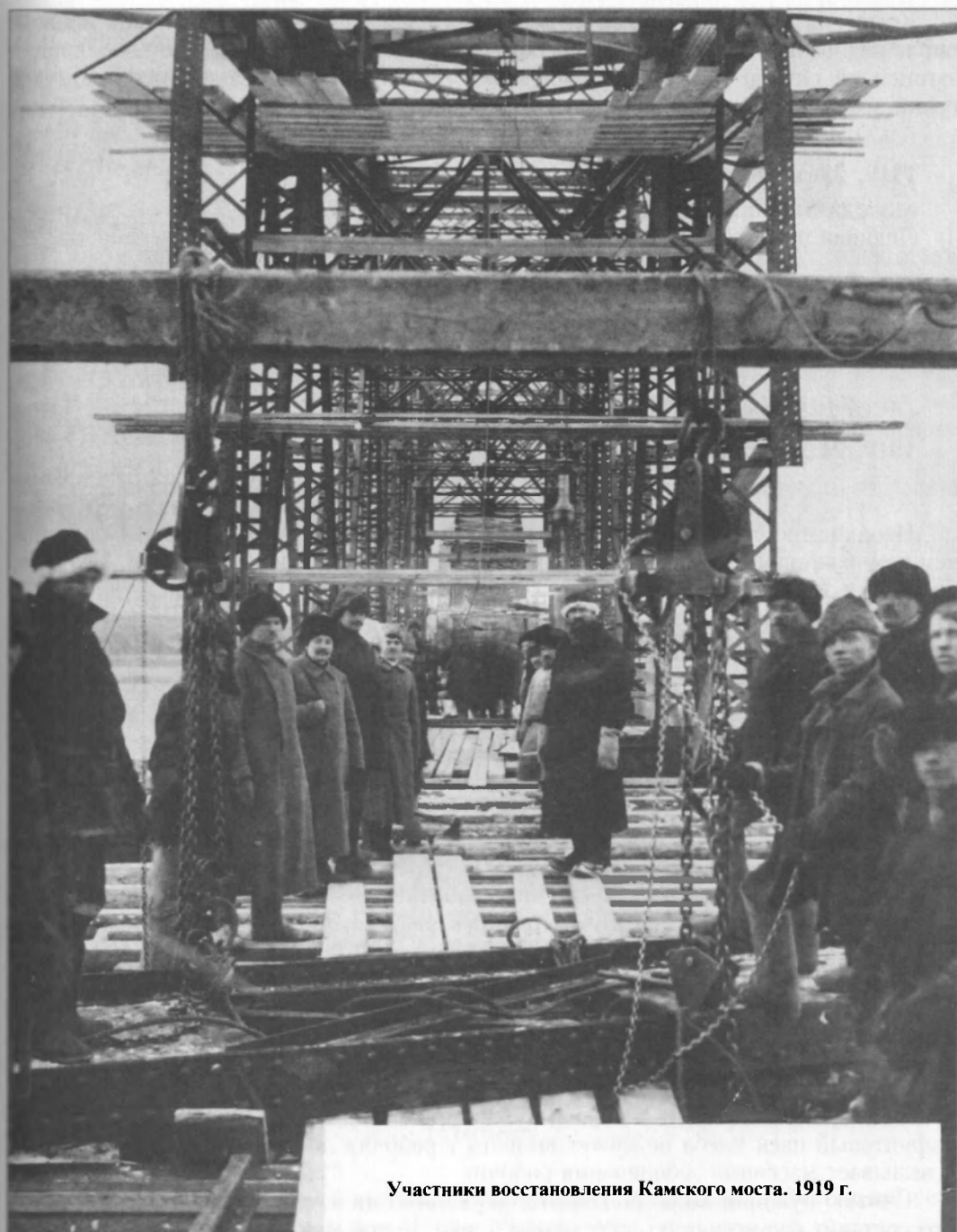
Семенов.

ой переправы.

Пл. комиссар дороги Семенов.

аве по льду на реке Каме дли-
сажений, сооруженного около
9 года.

признали его открытым для



Участники восстановления Камского моста. 1919 г.

Комиссия признала необходимым для безопасности движения как на правом, так и на левом берегу устроить особые тупики на 20 вагонов для улавливания вагонов на случай их обрыва. Нормальное положение стрелки должно быть в тупик.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 201, 237.

1919, 23 декабря

АКТ СДАЧИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЛЕДЯНОГО ПУТИ.

Ледяная переправа открыта в 20 часов.

* * *

Н. А.

Сообщите, что водная переправа вагонов на баржах закрыта совсем. При 38-градусном морозе пароходы не могут пробить льда.

А. Семенов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 149, л. 3.

1919, 24 декабря

Левый берег Камы

Производителю работ по устройству ледяной переправы

Необходимо срочно приступить к намораживанию льда на первом пути, причем намораживание должно делаться за лежни по сажени в обе стороны. Без этого долго нельзя будет передавать пассажирские и американские вагоны.

ПЧ-3 Докучаев.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 231—232.

1919, 27 декабря

Для установки электроосвещения на Камской ледяной переправе Управление просит отпустить десять лампочек: четыре по 100 свечей, три по 200 и три по 300 свечей.

А. Семенов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 136, л. 239.

1920, 9 января

Снабжение рабочих военно-срочных работ по восстановлению Камского моста производится интендантством 3-й Армии в размере теплового красноармейского пайка.

Вместе с тем, рабочие работают на сильном, до 40 градусов мороза, на ветру, на открытых высоких подмостках и железе. Находятся непрерывно по 10 часов на холоде, так как большинство из них живет в городе и для поездки в оба конца тратит минимум два часа времени. Учитывая отсутствие достаточной теплой одежды, а также неисправную и незначительную выдачу мяса и отсутствие других продуктов, как то: картофеля и пшена, нужно признать, что красноармейский полуторафунтовый паек хлеба не может вызвать у рабочих достаточной продуктивности и вызывает массовые заболевания рабочих.

Считаю нужным ходатайствовать об увеличении хлебного пайка на полфунта, что составит ежемесячную дачу около 1 тыс. пудов муки, об обязательном ежед-

невном снабжении рабочих
решении с этой целью
мых продуктов.

ГАПО, ф. 5, оп. 1, д. 1.

1920, 22 января

Из протокола меж-

довольственным комите-

Принимая во внима-

рых протекает работа

пак всех рабочих до

Назначить рабочим,

му, в случае окончания

по 2 пуда муки и 4 фун

Установить особую

ния моста до 1 марта.

ГАПО, ф. 5, оп. 1, д. 1.

1920, 3 февраля

Из акта сдачи в экс-

Ледяная переправа

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 1.

1920, 17 февраля

Из телеграммы Е. Я.

Сегодня открыто де

Свидетельствую не

тальяна рабочего полка,

рожников Рязанских, Чу

нопленных.

Несмотря на плохое

сквозном ветре, окончил

Камский мост работа

Только сознание тво

тать на 17-саженной выс

сти движения как на правом,
20 вагонов для улавливания
стрелки должно быть в

Н. А.
аржах закрыта совсем. При
А. Семенов.

Левый берег Камы
стройству ледяной переправы
по льда на первом пути, при
кени в обе стороны. Без этого
канские вагоны.
ПЧ-3 Докучаев.

Ледяной переправе Управление
стей, три по 200 и три по 300
А. Семенов.

установлению Камского моста
теплового красноармейского
40 градусов мороза, на ветру,
тся непрерывно по 10 часов на
е и для поездки в оба конца
вне достаточной теплой одеж-
мяса и отсутствие других про-
что красноармейский полудо-
достаточной продуктивности

хлебного пайка на полфунта,
муки, об обязательном ежд-

невном снабжении рабочих мясом и жирами по красноармейским нормам и о раз-
решении с этой целью производить самостоятельные закупки мяса и ненормируе-
мых продуктов.

Политкомиссар по постройке Камского моста Борисович.
Начальник работ инженер Быковский.

ГАПО, ф. 5, оп. 1, д. 22, л. 14.

1920, 22 января

Из протокола междуведомственного совещания при Пермском губернском про-
долольственном комитете.

Принимая во внимание чрезвычайно тяжелые климатические условия, в кото-
рых протекает работа по устройству Камского моста, довести дневной хлебный
паек всех рабочих до двух фунтов и усилить снабжение мясом.

Назначить рабочим, работающим при устройстве моста по добровольному най-
му, в случае окончания моста до установленного срока 1 марта премии на каждого
по 2 пуда муки и 4 фунта соли.

Установить особую премию по четыре фунта соли за каждый день от оконча-
ния моста до 1 марта.

Председатель Любецкий.
Секретарь В. С. Либерман.

ГАПО, ф. 5, оп. 1, д. 22, л. 11.

1920, 3 февраля

Из акта сдачи в эксплуатацию 2-го пути 3 февраля 1920 года.

Ледяная переправа по 2-му пути открыта в 6 часов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 168, л. 4.

1920, 17 февраля

Из телеграммы Е. Ярославского В. Ленину.

Сегодня открыто движение по восстановленному Камскому мосту.

Свидетельствую необыкновенную энергию работавших на постройке моста ба-
тальона рабочего полка, 4-го головного отряда, рабочих металлистов, железнодо-
рожников Рязанских, Чусовских, трех рот сводного батальона перебежчиков воен-
нопленных.

Несмотря на плохое питание, недостаток теплой одежды, обуви, работая на
сквозном ветре, окончили работу раньше срока.

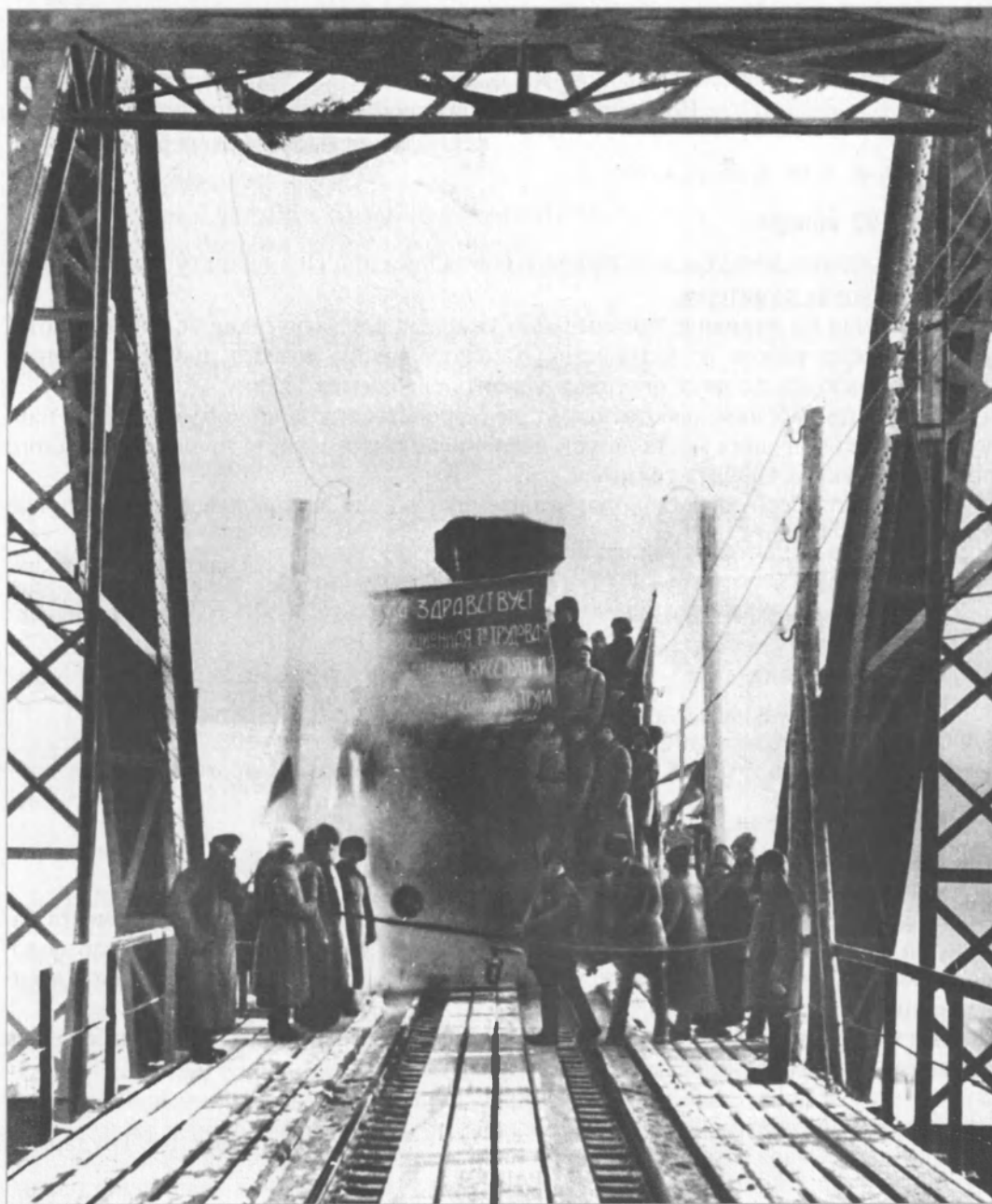
* * *

В Реввоенсовет 1-й Трудармии

РАПОРТ

Камский мост работает!

Только сознание творимого смогло заставить раздетых и разутых людей рабо-
тать на 17-саженной высоте при 40-градусном морозе.



Камский мост восстановлен!
17 февраля 1920 г.

Теплое обмундирова
поднята из воды на 10
каждый гвоздь прихоло

Общее руководство
щий техотделом инже

ГОРЕМ-4 (головно
щим работами инженер
лению моста непрерыв
комиссара Борисович.

Нельзя не отметить
выдержавшего на свои
тов, с таким трудом пол
вещей, которые нельзя

Из рядовых красне
работавшие во время п

Безвременно погиб
Он убит сорвавшейся д

Нельзя не воздать
шей все время без обув

Молодая гвардия, 195

1920, 27 февраля

Из постановления С

Ввиду окончания р
производившихся в иск
ка, исчисленного при р
Рабоче-Крестьянской О
труда, проявленную на
и рабочими, постановил

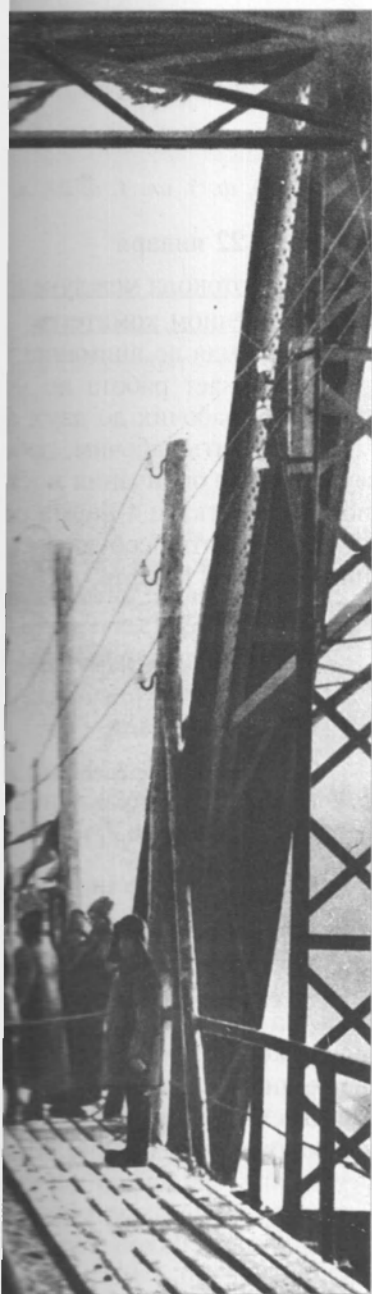
Выдать всем прини
жащим и техническому
месячного тарифного ов
размере месячного окла
месяцев.

Председатель С
Железнодорожный тг

1920, 4—9 апреля

Из приказа по Пер

Проведено обследов
главной линии Базелин



Теплое обмундирование начало поступать только в январе, когда ферма была поднята из воды на 10-саженную высоту и установлена на своем месте. Чуть ли не каждый гвоздь приходилось с боем доставать.

Общее руководство лежало на главном инженере И. К. Быковском, заведующий техотделом инженер Соларалев разработал проект восстановления моста.

ГОРЕМ-4 (головной ремонтно-восстановительный поезд) во главе с заведующим работами инженером Михельсон проводил фактические работы по восстановлению моста непрерывно в течение восьми месяцев, исполнял обязанности политкомиссара Борисович.

Нельзя не отметить заведующего мастерскими Видмановского, так достойно выдержавшего на своих плечах не только починку всего инвентаря и инструментов, с таким трудом полученных отовсюду, но и изготовление кустарным путем тех вещей, которые нельзя было нигде получить.

Из рядовых красноармейцев отличились Данилюк Семен, Якобук Алексей, работавшие во время пожара кладовых моста.

Безвременно погиб на своем посту старший мастер по сборке фермы Орехов. Он убит сорвавшейся доской.

Нельзя не воздать должное 5-й роте Рабочего полка, самоотверженно работавшей все время без обуви и теплого обмундирования.

Комиссар отряда Владимир Чельшев.

Молодая гвардия, 1966, 23 дек.

1920, 27 февраля

Из постановления Совета Рабоче-Крестьянской Обороны.

Ввиду окончания работ по восстановлению моста через реку Каму у Перми, производившихся в исключительно тяжелых условиях, на два месяца раньше срока, исчисленного при расчете на максимальную производительность труда, Совет Рабоче-Крестьянской Обороны, отмечая исключительную энергию и дисциплину труда, проявленную на означенных работах техническим персоналом, служащими и рабочими, постановил:

Выдать всем принимавшим непосредственное участие в работах рабочим, служащим и техническому персоналу денежное вознаграждение: в размере двухмесячного тарифного оклада — пробывшим на работах не менее трех месяцев, и в размере месячного оклада — пробывшим на работе более месяца, но менее трех месяцев.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны В. Ульянов (Ленин).
Железнодорожный транспорт в документах... С. 95.

1920, 4—9 апреля

Из приказа по Пермской дороге.

Проведено обследование горнозаводской линии Екатеринбург — Пермь II и главной линии Балезино — Пермь — Екатеринбург инструкторским поездом.

В депо Верещагино со стороны начальника депо наблюдается то же, что и в Пермских мастерских: начальник депо уклоняется проявить свое право налагать взыскания и старается свалить это на плечи комиссара, — получается распушенность.

ДЕПО ПЕРМЬ II

Вокруг депо расставлен целый поселок вагонов и кузовов, в которых помещаются бригадирка, монтерская, кабинет 3-го помощника ТЧ, кладовая, вагонная контора и еще различные учреждения участка. Все это загромождает пути и разводит кругом грязь и беспорядок.

В дежурных комнатах совершенно пусто, нет табуреток, столиков, несмотря на соседство депо с заводом «Постройка». Видно, что администрация участка редко сюда заглядывает и не проявляет хозяйственной заботы об улучшении. Есть матрацы, но нет белья и одеял.

В мастерских тесно, а между тем имеется еще тенденция размножить станки, которых некуда девать. Эта жадность к механическому оборудованию без заботы об улучшении организации самого труда проходит красной нитью по всему депо.

Ремонт вагонов идет вяло.

ДЕПО КУНГУР

Администрация плывет за делом, а не руководит им. Помещения депо очень просторные, светлые и удобные. В подъемном депо устроена мельница, и все помещение завалено мешками с хлебом, а один паровоз поднят на городки на улице. ТЧ мирится и даже не сообщает в службу.

Главный комиссар Пермской железной дороги Емшанов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 85, л. 387—388.

1920, 5 июня

ТЕЛЕГРАММА ИЗ МОСКВЫ

Ввиду энергии, проявленной железнодорожниками Пермской дороги в деле успешной перевозки воинских эшелонов на Западный фронт, объявляю рабочим и служащим дороги благодарность за их службу Российской Советской Республике в столь серьезный и острый момент.

Наркомпуть Лев Троцкий.

Из архива автора.

1920, 9 июля

Из приказа по дороге.

Приказом начальника Пермской дороги объявлена благодарность передвижной рабочей дружине по ремонту вагонов во главе с Михряковым. Дружина была организована 1 марта 1919 года, работая по 14 часов в сутки, отремонтировала 815 товарных вагонов, разобрала 374 вагона на запчасти, ликвидировала по ветхости 360 вагонов. Оказала помощь в работе дороги.

1920, 1 августа

Из приказа начальника

При следовании резервными вагонами, депо Верещагино тил на мосту 404-й верс

Машинист Шерстне

Вслед за резервным пар

пущен товарный поезд

Машинисту Шерст

1920, 21 августа

На станциях введен

1920, сентябрь

В начале сентября б

средоточения в одном ме

шению в области железн

нию работы, по подняти

Рабочие железнодорожн
но и бесплатно в подаро

Предприятия Верещ
агитационная поездка по

В Чусовском районе
ваний деньгами 18 145 р

Декапод, 1920, 15 дек.

1920, 10—20 октября

Пермская железная д
почти совершенно прекр

имеющийся на дороге п
дорогу для загрузки их

Задание выполнено

Декапод, 1920, 1 нояб.

1920, 1 августа

Из приказа начальника Пермской железной дороги.

При следовании резервом в ночь на 1 августа с паровозом с тремя служебными вагонами, депо Верещагино Шерстнев перегоне разъезд № 34 — Чайковская заметил на мосту 404-й версты горящие шпалы.

Машинист Шерстнев подъехал к мосту и принятыми мерами потушил пожар. Вслед за резервным паровозом, с которым ехал Шерстнев, со станции Пермь был пущен товарный поезд, и этот поезд не потерпел крушения.

Машинисту Шерстневу и его бригаде объявляется благодарность.

1920, 21 августа

На станциях введены жалобные книги.

1920, сентябрь

В начале сентября было решено сформировать особое Бюро изобретений для сосредоточения в одном месте данных о предложениях служащих и рабочих по улучшению в области железнодорожной техники и поощрению инициативы по облегчению работы, по поднятию на должную высоту железнодорожного транспорта.

* * *

Рабочие железнодорожники станции Верещагино отремонтировали сверхурочно и бесплатно в подарок фронту могучий паровоз «Декапод».

Предпринята Верещагинским учполитом, с разрешения Управления дороги, агитационная поездка по линии с целью пропаганды идеи трудовых подарков фронту.

В Чусовском районе от рабочих, мастеровых и служащих поступило пожертвований деньгами 18 145 руб.

Декапод, 1920, 15 дек.

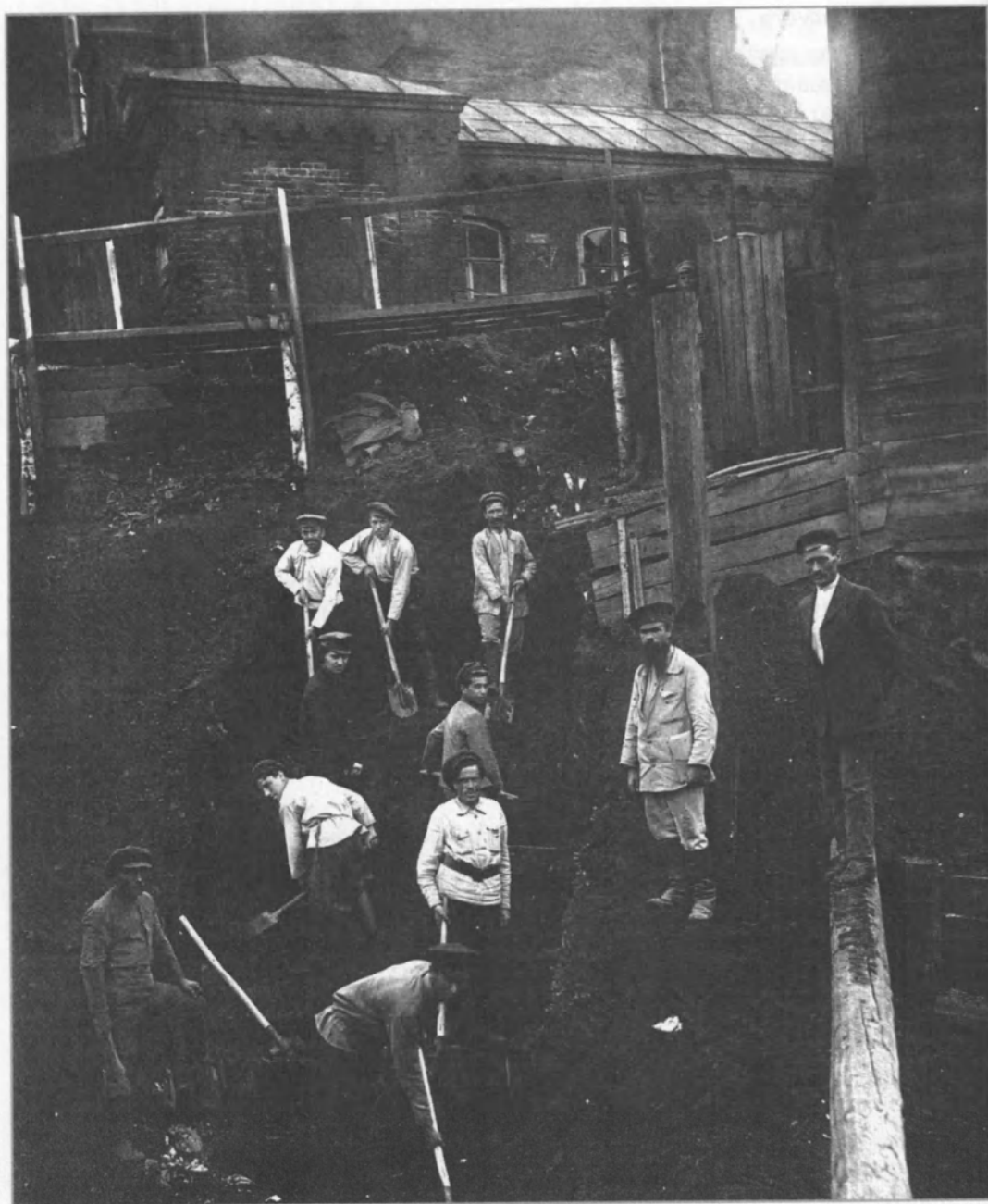
1920, 10—20 октября

Пермская железная дорога, исполняя боевое задание Центра, была вынуждена почти совершенно прекратить свою погрузку. Снять с работы со всех участков имеющийся на дороге порожняк и в экстренном порядке сдать его на Омскую дорогу для загрузки их в Сибири хлебом.

Задание выполнено своевременно и полностью.

Декапод, 1920, 1 нояб.





Всеуральский железнодорожный субботник. 5 августа 1921 г.
(Публикуется впервые)

Раздел ДВУМЯ

Глава

1921, 1 января

ГЛАВНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Работа во всех цехах и мастерских работает 157 человек. В полгода выпущено 15 пар вагонов и один — случайного ремонта.

Острая нужда в баббитах, чугуна на исходе, не хватает. Громадная нехватка электричества.

Много квалифицированных рабочих. Часть инженеров, техников из мещанства и крестьян. После окончания войны и

Котельщик котельного цеха Борчанинов Константин Гаврилович (51 предмет, весом пять килограммов). Предлагали плату, а он отказался. Учкпрофсоюз занес его в список. Звезда, 1921, 16, 18 февр.



1921 г.

Раздел 4. ПЕРЕДЫШКА МЕЖДУ ДВУМЯ МИРОВЫМИ ВОЙНАМИ

Глава 13. Голодный год (1921—1922)

Тут ни убавить,
Ни прибавить —
Так это было на земле.

А. Твардовский

1921, 1 января

ГЛАВНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Работа во всех цехах идет полным ходом. Все машины и станки исправны. В мастерских работает 1574 человека, в том числе мастеровых 1311 человек. За полгода выпущено 15 паровозов капитального ремонта, пять паровозов — среднего и один — случайного ремонта.

Острая нужда в баббите, меди, медных трубках и стали, запасы железа и чугуна на исходе, не хватает напильников и разного вида мелких инструментов. Громадная нехватка электрических лампочек, вынуждены пользоваться свечами.

Много квалифицированных рабочих увел и угнал с собой Колчак, эвакуировались часть инженеров, техников. У станка встали совершенно неподготовленные из мещанства и крестьян, укрывшихся от мобилизации и трудовой повинности. После окончания войны крестьяне всеми силами стараются уйти в деревню.

Т. Антонов.

* * *

Котельщик котельного цеха главных железнодорожных мастерских товарищ Борчанинов Константин Гаврилович в Новый год привез весь свой инструмент (51 предмет, весом пять пудов) и отдал его мастерским.

Предлагали плату, а он только рукой махнул.

Учкпрофсоюз занес товарища Борчанинова на Красную доску.

Звезда, 1921, 16, 18 февр.

1921, 16 января

Верещагинский железнодорожный кооператив трубит во все концы, кто бы, каким путем и где бы разрешил получить лык для лапотной мастерской. Оханский эконоотдел отказал, Гублеском отказал, Глазовский леском разрешил нарубить два куба лутошек. Но рубите, видите ли, сами. Лапотная мастерская стала, рабочие остаются босыми, начинаются невыходы на работу.

Там же. 1921, 16 янв.

1921, 28 января

Из приказа начальника Пермской железной дороги.

Установлена месячная норма паровозочасов и переработки вагонов по каждой станции, имеющей постоянный маневровый паровоз.

При невыполнении месячной нормы составители, сцепщики, маневровые машинисты, стрелочники, сигналисты, списчики, конторщики, башмачники, кочегары, начальники и помощники начальника станции получают уменьшенный хлебный паек на процент невыполнения.

За превышение месячной нормы выдается натуральная премия: до 15% — половина премии, за превышение на 30% — полная премия, при превышении на 45% — две натуральные премии.

1921, 6 февраля

Станция Пермь II приготовилась для встречи проезжающих в долгосрочный отпуск красноармейцев.

В зале 1-го класса развернута столовая: обед из двух блюд, чай с леденцами или сахаром. Обедов день в среднем 400, при следовании эшелонов количество обедов доходит до 1500.

Имеется баня на 1000 человек в день. В бане дезинфекция одежды, и каждому красноармейцу дается свежая смена белья. Организована парикмахерская. В читальном зале агитпункта — лекции, концерты, сеансы кинематографа.

* * *

Железнодорожниками станции Верещагино устроен воскресник по нагрузке сухих дров на 29-м разъезде (разъезд Логиново, впоследствии станция Субботники).

Участвовало 245 человек. Работали они 4 часа и за это время нагрузили дров 28 вагонов — 84 куба и один куб на паровоз.

В работах принимали участие учащие и ученики старшей группы школы 2-й ступени, которые своими трудами нагрузили два вагона. После воскресника участникам работ в железнодорожной столовой был предложен обед, а вечером в Народном доме был поставлен бесплатный спектакль.

Фролов.

Звезда, 1921, 6, 20 февр.

1921, 22 февраля

На станции Бисер все на все усилия рабочих и с чими очистить пути от ур

Организации Бисерск оказания содействия стан

Несмотря на то, что откликнулось и 4 февраля и 48 с лошадьми.

За полтора суток пр отвезено за семафор и в снега на расстоянии 1300

Там же. 1921, 22 февр.

1921, 26 марта

В Пермские мастерск дороги и комиссаром дл Уже 10 лет мастерск



Всеуральский же.

убит во все концы, кто бы,
тпной мастерской. Оханский
ком разрешил нарубить два
мастерская стала, рабочие

П. Бояршинов.

работки вагонов по каждой

спецщипки, маневровые ма-
шпики, башмачники, кочага-
лучают уменьшенный хлеб-

альная премия: до 15% —
в премия, при превышении

оезжающих в долгосрочный

двух блюд, чай с леденцами
вания эшелонов количество

вфекция одежды, и каждому
вана парикмахерская. В чи-
кинематографа.

оен воскресник по нагрузке
оследствии станция Суббот-

за это время нагрузили дров

и старшей группы школы
вагона. После воскресника
предложен обед, а вечером
акть.

Фролов.

1921, 22 февраля

На станции Бисер все пути были загромождены снежными валами. Несмотря на все усилия рабочих и служащих, не представлялось возможным местными рабочими очистить пути от ураганного заноса.

Организации Бисерского завода призвали население Бисерского завода для оказания содействия станции.

Несмотря на то, что завод от железной дороги в 12 верстах, население откликнулось и 4 февраля утром прибыло на станцию Бисер: 253 человека пешком и 48 с лошадьми.

За полтора суток провели три субботника по 6 час. в каждом. Нагружено, отвезено за семафор и выгружено 60 вагонов снега. Конными очищены пути от снега на расстоянии 1300 сажень.

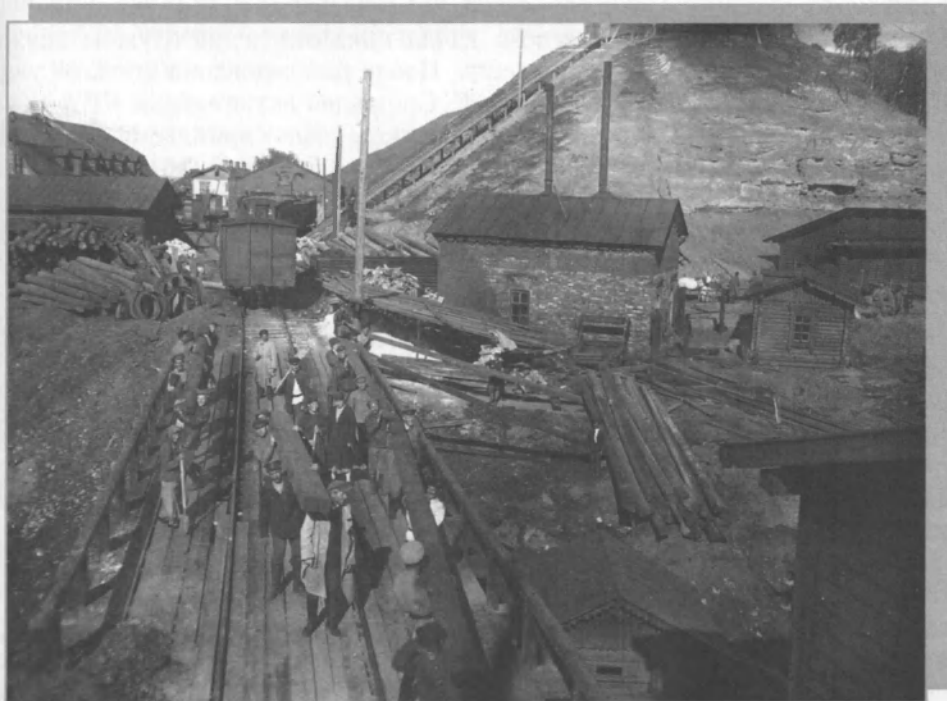
К. Тюрнин.

Там же. 1921, 22 февр.

1921, 26 марта

В Пермские мастерские приезжала комиссия из Екатеринбурга с начальником дороги и комиссаром для обследования положения дел.

Уже 10 лет мастерские никакого ремонта не видели, помещения слишком тес-



Всеуральский железнодорожный субботник. 1921 г. (Публикуется впервые)

ны. Решено расширить мастерские в сторону Егошихи и добавить кузнечный цех, а также технически-автоматически улучшить их. Уже готов план, чертеж и составляется смета.

Там же. 1921, 10 апр.

1921, 12 апреля

Из приказа начальника дороги.

Председатель Пермского участкового железнодорожного потребительского общества Дементьев предъявил на станции Пермь II мандат и выписку из протокола Пермского губисполкома. И потребовал отцепить от проходящих поездов 20 вагонов продовольствия для выдачи служащим и рабочим.

Исполняющий дела начальника станции Новоселов запросил контору отделения. Начальника отделения не было. Дежурный ДЦХ Ясырев определенного указания дать не мог, и тогда Новоселов сделал распоряжение отцепить продовольствие согласно требования Губисполкома.

Шесть вагонов были отправлены на станцию Пермь I, два вагона — в Кунгур, три вагона — в Верещагино, два вагона — в Чусовскую, один вагон — в Бисер, один — в Кизел, один — в Усольскую, два — в Лысьву. Оставлено в Перми два вагона для местного склада. Все вагоны были разгружены по прибытию на места.

Вагоны были отцеплены без ведома начальника отделения службы движения Зефинова, без ведома Управления дороги. После расследования послано уведомление станциям отправления и назначения. Составлен акт агентами ЧК.

Незаконное решение Президиума губисполкома было принято под коллективную ответственность Президиума губисполкома, на губЧК было возложено принять меры к выполнению этого незаконного постановления.

Главный комиссар дороги А. И. Емшанов объявил всем участникам отцепки выговор с предупреждением.

Из архива автора.

1921, 15 апреля

Пермская дорога и до войны страдала недостатком квартир. Теперь же масса жилых домов на станциях и на линии разрушена белыми, увеличено количество служащих из-за сокращения рабочего дня и введения трехсменного дежурства.

Центром установлена норма жилого помещения на одного человека в среднем 1,8 кв. сажень, в действительности живут вдвое теснее.

Многие железнодорожные агенты вынуждены по несколько месяцев жить в вагонах, в которых они прибывают из других мест; занято под жилье примерно 500 вагонов. Уже давно стали применять способ расселения рабочих по соседним станциям, разъездам и деревням, устанавливая курсирование специальных рабочих поездов.

Декапод, 1921, 15 апр.

Инженер А. Богородицкий.

1921, 27—28 июня

Из доклада члена президиума.

Пожар возник 27 июня.

Выехали вспомогательные

9 человек, 136 красноармейцев.

Девярых.

Ночью 27—28-го при сильном ветре в лесах горит лес, сгорело много вагонов, уже не идут.

От 26-го разъезда пожар распространился на лес, пожар незначительный. Огонь оставлено на разъезде на территории населенной. Впоследствии пожары значительны.

До станции Кез сильная дымом целыми облаками.

На 23-м разъезде горит лес, общее участие в тушении.

На станции Чепца сгорело 100 верст, — угроза Чепца. № 22, на котором несколько человек бежит куда возможно.

К 11 час. начался сильный пожар на мосту в полуверсте от станции Кез с другими станциями прервано движение.

К 12 час. пожар на станции Кез и определить, где горит, трудно.

В 6—7 час. вечера пожар на станции Кез.

Вдруг получили известие о том, что началась труднейшая борьба за спасение вагонов, на носу шла кровь. Сообщение о пожаре в другом месте. Телефонное сообщение.

Так без отдыха проработали всю ночь.

На следующий день бежали на станцию Кез.

После того как прибыли на станцию Казармы, отряд двинулся на станцию Кез, восстановлен за 30 час.

ГАПО, ф. 19, оп. 1, д. 22

1921, первое полугодие
Работа Пермской железной дороги в связи с чем результаты ее работы.

и добавить кузнечный цех, готов план, чертеж и состав-

М. Горшков.

ожного потребительского об-
вдат и выписку из протокола
проходящих поездов 20 ваго-

ов запросил контору отделе-
Ясырев определенного ука-
ожение отцепить продоволь-

ь I, два вагона — в Кунгур,
кую, один вагон — в Бисер,
у. Оставлено в Перми два ва-
ы по прибытию на места.

отделения службы движения
следования послано уведом-
в акт агентами ЧК.

ыло принято под коллектив-
губЧК было возложено при-
ления.

л всем участникам отцепки

ом квартир. Теперь же мас-
рушена белыми, увеличено
ия и введения трехсменного

а одного человека в среднем
вее.

о несколько месяцев жить в
занята под жилье примерно
селения рабочих по соседним
ирование специальных рабо-

Инженер А. Богородицкий.

1921, 27—28 июня

Из доклада члена президиума Пермского губисполкома Трошева.

Пожар возник 27 июня.

Выехали вспомогательным поездом члены президиума и делегаты съезда, 9 человек, 136 красноармейцев 57-й дивизии и председатель чрезвычайной тройки Девярых.

Ночью 27—28-го прибыли в Верещагино, где нам сообщили, что в 6—7 верстах горит лес, сгорело три деревни, дальше к Балезино пожар сильнее, поезда уже не идут.

От 26-го разъезда пожар был вблизи железной дороги, но до станции Кузьма пожар незначительный. Однако при дуновении ветра может распространиться. Было оставлено на разъезде и на станции Кузьма по два человека для мобилизации населения. Впоследствии пожар был здесь ликвидирован блестяще и убытки незначительны.

До станции Кез сильных пожаров почти не было вблизи дороги, но вдали дыма целыми облаками.

На 23-м разъезде горели дрова в количестве 600—700 куб. сажений. Приняли общее участие в тушении, а затем оставили 10 красноармейцев.

На станции Чепца самая сильная полоса пожара, пожаром охвачено около 100 верст, — угроза Чепецкому мосту, станции, деревням, полям, разъезду № 22, на котором несколько тысяч кубов дров. Население спасает пожитки и бежит куда возможно.

К 11 час. начался сильный ветер, пожар усилился, возникла угроза станции и мосту в полуверсте от станции (мост длиной 8—10 сажений, деревянный). Связь с другими станциями прервалась.

К 12 час. пожар настолько усилился, что дышать от дыма было невозможно и определить, где горит, тоже невозможно. Станцию готовили к эвакуации.

В 6—7 час. вечера пожар стал стихать.

Вдруг получили известие, что пожар приближается к Чепецкому мосту. Началась труднейшая борьба за мост, работали в одном нательном белье, нередко из носа шла кровь. Сообщения получали одно за другим, что горит то в одном, то в другом месте. Телефонной, телеграфной связи не было.

Так без отдыха проработали более полутора суток.

На следующий день было получено известие, что сгорел Лыпский мост у станции Кез.

После того как прибыл на станцию эшелон из Глазова и были спасены рабочие казармы, отряд двинулся на восстановление моста через реку Лып. Мост был восстановлен за 30 час.

ГАПО, ф. 19, оп. 1, д. 22, л. 251—253.

1921, первое полугодие

Работа Пермской железной дороги протекала в особо тяжелых условиях, вследствие чего результаты ее работы оказались ниже, чем бы следовало ожидать. В ян-

варе на дороге было 45% больных паровозов, в июне — 52%. Больных вагонов соответственно 19,3 и 26,2%.

Звезда, 1921, 10 авг.

1921, ноябрь

Кунгурское депо имеет 58 паровозов, из них в ремонте 15, ожидают ремонта 23 и два ожидают отправки в Зуевку.

Ремонт идет плохо. Депо не приспособлено к зиме: крыши тонкие, на стенах и на полу сильная копоть, рабочие работают в грязи и воде. Нет хороших литейщиков. Нет баббита, листового железа, кислоты, пакли, кошмы.

Нет приводных ремней — стоят четыре токарных станка. Хищения приняты громадные размеры: крадутся у паровозов медные части, инструмент. К паровозам приходится ставить милиционеров.

До первого сокращения штата работало 1260 человек в участке тяги, сейчас 850. На производительности труда это не отразилось. Предполагается сократить еще 181 человека. Невыходы на работу по болезни и самовольно доходят до 38 процентов.

Снабжаются рабочие пайком в 28 фунтов муки в месяц на работника и 11—15 фунтов на иждивенцев и инвалидов. Более старательные рабочие за ноябрь получили по 45 фунтов сверх пайка.

Звезда, 1922, 13 янв.



Всеуральский железнодорожный субботник. 1921 г. (Публикуется впервые)

1921, 29 августа

Курсанты железнодорожного техникума получили пайк хлеба в пользу голодающих. В телеграфной мастерской Пермь II — 5% жалования.

Рабочие и служащие железных мастерских — зарплата.

Всего пожертвований...

Там же. 1921, 29 авг.

1921, 17 ноября

По инициативе уполномоченного состоялось экстренное заседание губкома для осмотра состояния дел на железной дороге.

Докладывал начальник железной дороги.

Необходимо изъять средства, оказать помощь по весне, весной грозит перерезать железную дорогу.



Всеуральский железный...

— 52%. Больных вагонов со-

енте 15, ожидают ремонта 23

е: крыши тонкие, на стенах и
воде. Нет хороших литейщи-
кошмы.

к станка. Хищения приняли
ти. инструмент. К паровозам

овек в участке тяги, сейчас
ь. Предполагается сократить
к и самовольно доходят до

к в месяц на работника и
е старательные рабочие за



Публикуется впервые)

1921, 29 августа

Курсанты железнодорожного технического училища отчислили трехдневный паек хлеба в пользу голодающих Поволжья. Рабочие и служащие телеграфа и телеграфной мастерской — двухдневный паек, движения и телеграфа станции Пермь II — 5% жалованья до конца года.

Рабочие и служащие депо Пермь II отчислили премию за выгрузку дров, Главных мастерских — заработок на субботнике в сумме 13 509 руб.

Всего пожертвований поступило свыше 700 тыс. рублей.

Участковая комиссия.

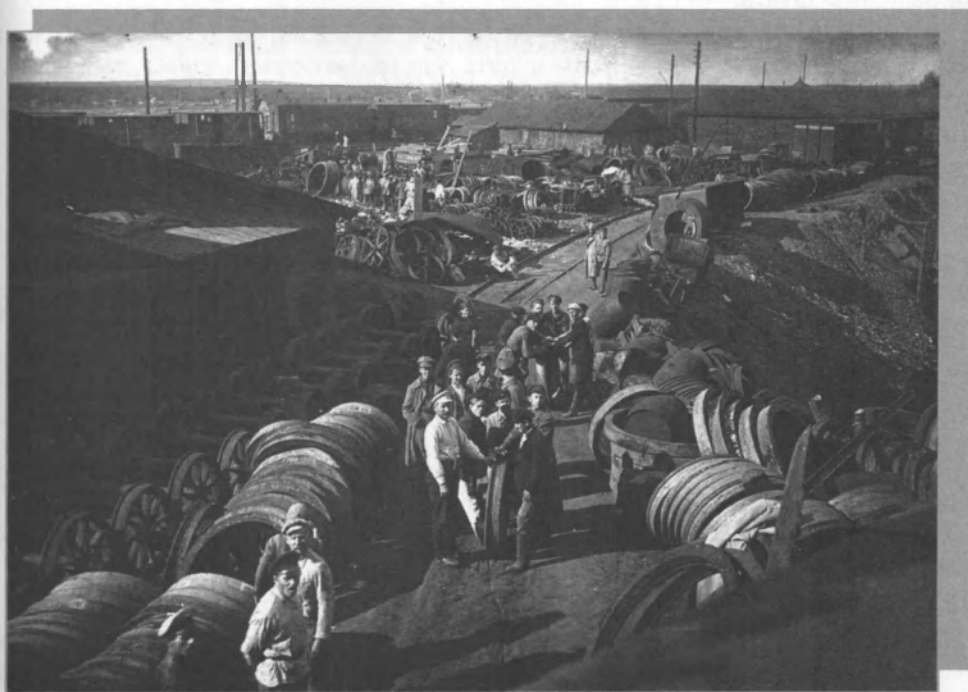
Там же. 1921, 29 авг.

1921, 17 ноября

По инициативе уполномоченного НКПС товарища Бакинского состоялось экстренное заседание губернского экономического совещания по результатам осмотра состояния дел на Пермской железной дороге.

Докладывал начальник дороги Мовчан-Кухорук.

Необходимо изъять от учреждений разных ведомств железнодорожное имущество, оказать помощь по восстановлению Шумковского и Чусовского мостов, иначе весной грозит перерезать сообщение с Сибирью и Северным краем.



Всеуральский железнодорожный субботник. 1921 г. (Публикуется впервые)

Движение поездов, служащее обычно показателем состояния железной дороги, сейчас совершается довольно регулярно. Весьма запущено путевое хозяйство. В прошлом году необходимо было сменить полтора миллиона шпал, а удалось проделать это лишь с 100—150 тыс. шпал. А это грозит еще большему сокращению скорости движения поездов.

Нормальному ремонту паровозов мешает недостаток рабочей силы из-за недостаточного прожиточного минимума, а также отсутствие запчастей.

Там же. 1921, 23 нояб.

1921, 23 ноября

Во Всероссийский Центральный исполнительный комитет Семеновых Терентия Алексеевича, бывшего помощника начальника станции Бородулино

ПРОШЕНИЕ

Я поступил на дорогу в 1912 г., с 1917 г. в должности ДСП (дежурного по станции) Бородулино, с белыми не эвакуировался, семья из меня самого, жены и четырех детей до семи лет.

Мною было сделано преступление по должности — продано два пассажирских билета за два пуда муки, после чего я был арестован и в дополнение уволен якобы по сокращению штата.

Семья моя оказалась выкинутой за борт и обречена быть жертвами голода. Ходатайствую о помиловании меня и дать мне возможность снова поступить на дорогу в качестве ДСП участковой станции или разъезда. Сельского хозяйства я не имею и труд свой отдал всецело для железной дороги.

Резолюция.

Принят на должность ДСП (дежурного по разъезду).

Из архива автора.

1921

Органы ЧК открывали и открывают массу шаек, оперирующих на станциях с участием в них железнодорожников.

Расхищено продовольственных грузов в 1921 г.: на станции Верещагино — 206 пудов, на станции Кунгур — 433 пуда, Лысьва — 21 пуд, Пермь I — 1843 пуда, станции Пермь II — 6473 пуда, Солеварни — 102 пуда, Чепца — 403 пуда.

А всего на дороге 43 864 пуда, или 13% всех отправок, что составляет полную месячную норму железнодорожников дороги.

Безруков.

Звезда, 1922, 17 янв.

1922, 6—7 января

Состоялась первая губернская конференция коммунистов, работающих на транспорте. Были представлены фракции учкпрофсоюзей, ячейки РКП, фракции райкомвопов.

Там же. 1922, 13 янв.

1922, 9 января

Произошел пожар

Огнем уничтожена навливались паровозы дивившиеся в депо. Пост

Механическая маст от огня не пострадали.

Там же. 1922, 12 янв.

1922, 18 января

От Наркомата путе перевозку из Сибири в го груза и 750 тыс. пуд

Пермская железная поездов по главной зимней кампании с ее самой напряженной раб

Там же. 1922, 18 янв.

1922, 1 февраля

В разных районах в Кизеле лежит свыше

Проводятся спешные пути и подвижного сост ванность рабочих и ут

Там же. 1922, 1 февр.

1922, 3 февраля

Из приказа по Перм

Всякого рода прогу нистрацией, невыходы

За неявку на работу дни прогула, налагается прогула — 2% заработка заработка.

Прогул свыше 4 дней дения с выплатой зарабо

Из архива автора.

1922, 20 февраля

Из приказа «О раз

Ввиду недостатка ма лее важные линии уда меньшего значения — в следующим образом: к 1-

состояния железной дороги,
уничтожено путевое хозяйство.
миллиона шпал, а удалось
еще большему сокращению
рабочей силы из-за недо-
статка запчастей.

исполнительный комитет
Степановича, бывшего помощника
начальника станции Бородулино

дежурного по
станции из меня самого, жены и

— продано два пассажирских
вагона в дополнение уволен якобы

стали жертвами голода.
возможность снова поступить на
работу. Сельского хозяйства я
не могу.

ездю).

оперирующих на станциях с

на станции Верещагино —
121 пуд, Пермь I — 1843 пуда,
Чепца — 403 пуда.
вагонов, что составляет полную

Безруков.

рабочих, работающих на транс-
портной станции РКП, фракции рай-

1922, 9 января

Произошел пожар в старом здании железнодорожного депо станции Пермь II. Огнем уничтожена крыша здания, засорены канавы депо, над которыми устанавливались паровозы во время ремонта. Сильно пострадали два паровоза, находившиеся в депо. Пострадали инструменты.

Механическая мастерская и здание нового депо, расположенное близ старого, от огня не пострадали.

Там же. 1922, 12 янв.

1922, 18 января

От Наркомата путей сообщения сибирские дороги получили боевое задание на перевозку из Сибири в центральные губернии России 8 млн. пудов хлебофуражного груза и 750 тыс. пудов мяса.

Пермская железная дорога по этому заданию должна увеличить отправление поездов по главной линии с 2,5 (пять поездов ежедневно) до семи пар. В условиях зимней кампании с ее большими паровозами и сокращенным штатом это требует самой напряженной работы.

Там же. 1922, 18 янв., 1 февр.

1922, 1 февраля

В разных районах губернии лежит около 85 млн. пудов невывезенной соли, в Кизеле лежит свыше 1 млн. пудов угля.

Проводятся спешные ремонты и починки, а требуется капитальный ремонт пути и подвижного состава, закупки материалов за границей. Нужна заинтересованность рабочих и улучшение качества топлива.

Там же. 1922, 1 февр.

1922, 3 февраля

Из приказа по Пермской дороге.

Всякого рода прогулы, краткосрочные отпуска и отлучки, разрешаемые администрацией, невыходы на работу за отсутствием обуви оплате не подлежат.

За неявку на работу без уважительных причин, кроме неуплаты заработка за дни прогула, налагается штраф в пользу органов соцобеспечения: за один день прогула — 2% заработка, за 2 дня — 5%, за 3 дня — 8%, за 5 дней прогула — 15% заработка.

Прогул свыше 4 дней подряд или 5 дней в месяц — увольнение без предупреждения с выплатой заработка за две недели вперед.

Из архива автора.

1922, 20 февраля

Из приказа «О разделении сети железных дорог на три категории».

Ввиду недостатка материальных ресурсов на дороге и для того, чтобы наиболее важные линии удовлетворялись всем по нормальной потребности, а линии меньшего значения — в сокращенном размере, Пермская железная дорога делится следующим образом: к 1-й категории относится участок Вятка — Пермь — Екате-

ринбург — Тюмень; ко 2-й категории — Солеварни — Чусовская — Пермь, Дружинино — Кузино; к 3-й категории — остальные.

Вятка — Пермь — Екатеринбург сосредоточивает все транзитное и пассажирское движение. По означенной линии производится движение поездов транзитных и пассажирских № 5 и 6, почтово-пассажирских № 3 и 4 и смешанных № 21 и 22.

На всех остальных линиях, отнесенных к 2-й и 3-й категориям, производится лишь местное товаропассажирское движение смешанными поездами № 21 и 22.

Весь массовый транзитный груз должен следовать по главной линии. С этой целью назначается окружное направление для перевозок угля Луньевского участка на Омскую и Самаро-Златоустовскую дороги по маршрутам Чусовская — Калино — Пермь — Кунгур — Екатеринбург и Чусовская — Калино — Пермь — Кузино — Жукатау.

Главная линия на участке Вятка — Екатеринбург и угольные поезда на участке Чусовская — Калино обслуживаются паровозами серии «Е». На линиях 1-й категории в течение лета должна быть проведена выверка и выправка всего пути.

Начальник дороги Мовчан-Кухорук.

За комиссара дороги Ревуцкий.

1922, 21 февраля

Продовольственное положение республики становится критическим. Поволжье и Чувашская область с 30-миллионным населением обречены на вымирание.

Сибирь по существу наша единственная житница. В феврале должны погрузить и отправить в голодающие губернии 8 млн. пудов для обсеменения, до оттепели вывезти из Сибири мясо. Это важно для Пермской губернии, которая половины общей потребности покрывает привозом из Сибири.

Звезда, 1922, 21 февр.

1922, 3 марта

Из приказа по дороге «О значении для дороги формирования продмаршрутов».

С учреждений и организаций, заказывающих маршруты, взимается особая плата натурой или наличными деньгами. У некоторых железнодорожных агентов создается впечатление, что работа по формированию маршрутов не входит в состав их прямых обязанностей и что за счет указанной платы можно ожидать дополнительного вознаграждения сверх получаемого содержания.

В связи с новым курсом экономической политики по смете на текущий год всем правительственным учреждениям отпущены определенные кредиты и предписано для покрытия перерасходов изыскивать местные источники.

Денежные средства дороги скудные сами по себе, и может возникнуть угроза невозможности уплаты рабочим и служащим полного их заработка, если управлением дороги не будут взысканы местные источники для пополнения этой недостачи.

Поэтому работа по формированию маршрутов входит в прямые обязанности агентов дороги и не подлежит отдельной оплате. Исключение составляет только

работа по оживлению
дится во внеурочное в
фонда оплаты за их ф

Из архива автора.

1922, 6 марта

Через Пермь проед
вращающийся из Сиби

Звезда, 1922, 10 мар

1922, 15 марта

Стоимость железно

2,5 раза, в сравнении с

Билет до Москвы т

от Перми I до Мотовил

Там же. 1922, 15 мар

1922, 1 апреля

Стоимость проездн

Там же. 1922, 5 апр.



— Чусовская — Пермь, Дру-

все транзитное и пассажир-
ные поезда транзитных
№ 4 и смешанных № 21 и 22.
1-й категориям, производится
поездами № 21 и 22.
по главной линии. С этой це-
лью Луньевского участка на
там Чусовская — Калино —
Кузино — Пермь — Кузино —

и угольные поезда на участке
№ «Е». На линиях 1-й катего-
рии выправка всего пути.
Служба дороги Мовчан-Кухорук.
Комиссара дороги Ревуцкий.

яется критическим. Поволжье
обречены на вымирание.
В феврале должны погру-
жаться для обсеменения, до оттепе-
ль губернии, которая половины

формирования продмаршру-

шруты. взимается особая плата
железнодорожных агентов созда-
емых маршрутов не входит в состав их
можно ожидать дополнитель-

но смете на текущий год всем
денежные кредиты и предписано
сметы.

и может возникнуть угроза
их заработка, если управ-
ления для пополнения этой

входит в прямые обязанности
составляет только

работа по оживлению подвижного состава для продмаршрутов, которая произво-
дится во внеурочное время и потому оплачивается по установленным ставкам из
фонда оплаты за их формирование.

Из архива автора.

1922, 6 марта

Через Пермь проезжал Нарком путей сообщения товарищ Дзержинский, воз-
вращающийся из Сибири в Москву.

Звезда, 1922, 10 марта.

1922, 15 марта

Стоимость железнодорожных билетов увеличена. В сравнении с февралем — в
2,5 раза, в сравнении с январской стоимостью — в 10 раз.

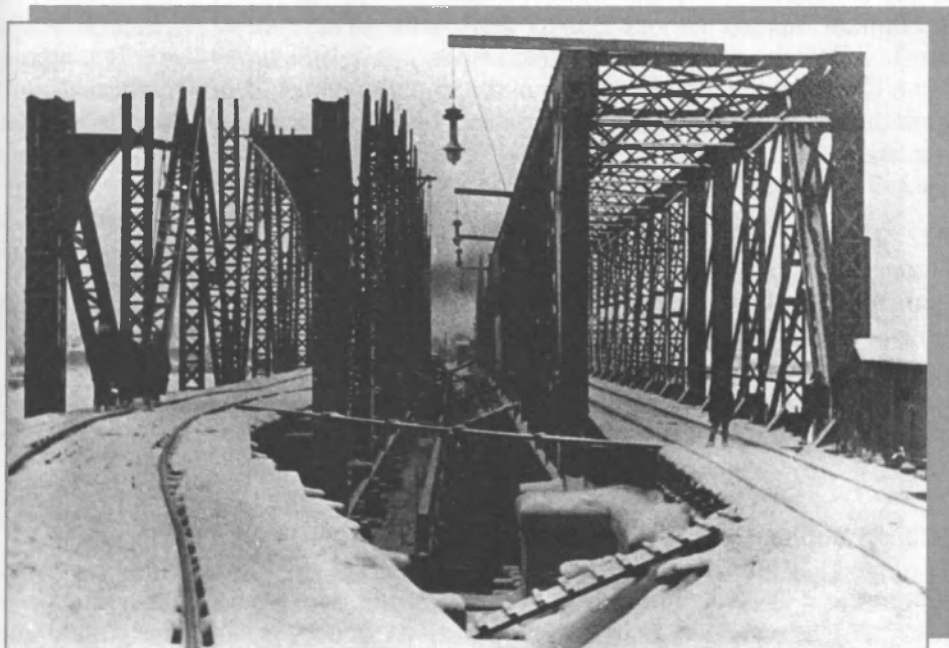
Билет до Москвы теперь стоит 2 240 000 руб., до Верещагино — 339 тыс. руб.,
от Перми I до Мотовилихи — 9 тыс. руб.

Там же. 1922, 15 марта.

1922, 1 апреля

Стоимость проездных железнодорожных билетов увеличена в три раза.

Там же. 1922, 5 апр.



Чусовской мост. Январь 1922 г.

1922, 10 апреля

Началась кампания перехода с обязательного членства к добровольному членству в профсоюзе железнодорожников на Пермском узле.

Там же. 1922, 2 сент.

1922, 19 апреля

До сих пор среди рабочих депо Чусовская было стремление перебраться в число неквалифицированных рабочих, в сторожа и вообще на более легкую работу.

Но с момента введения новой системы оплаты, при которой норма снабжения повышается для рабочих, занятых на более тяжелой работе, началась обратная тяга: сторожа переходят в слесаря, слесаря же тянутся в машинисты и т. д.

Там же. 1922, 19 апр.

1922, 20 апреля

На объединенном чрезвычайном собрании Кунгурского уездного исполкома с представителями уездного комитета партии и учкпрофсожа, местной администрации обсуждался вопрос о положении в Кунгурском железнодорожном депо.

Положение — катастрофическое. Весной — грязь, темнота, по колено вода, штукатурка обваливается на головы рабочих, в кузнице дым, разъедающий глаза. Зимой еще скверней: с потолка сыпался снег, инструменты и части машин примерзали к станкам, вокруг паровых труб отопления на несколько четвертей лед.

Решено собрать сведения о необходимых для ремонта депо материалах и направить в Совет труда и обороны Республики на предмет дачи «толчка» и привлечения виновных к ответственности. Приступить к ремонту депо местными силами и средствами.

Там же. 1922, 26 апр.

1922, 27 апреля

В поисках хлеба и семян на обмен крестьяне из голодных волостей нашей губернии направляются в Вологодскую губернию и Котлас по железной дороге. Затрачивая на это свои последние гроши и имущество, им приходится еще платить «продналог» железнодорожникам.

Бесцеремонное взяточничество на железных дорогах с голодных стало обычным явлением. Подобный грабёж среди белого дня голодного подобен убийству его.

Там же. 1922, 27 апр.

1922, 28 апреля

Из приказа начальника дороги от 1 августа 1922 года.

На станции Пермь II сторожами Чесневских Николаем и Аликиным была устроена засада, удалось задержать одного из шайки грабителей, пытавшихся произвести хищение груза.

Из архива автора.

1922, 3 мая

На заседании президиума Губисполкома обсуждался вопрос о большом скоплении трупов у станции Пермь II, находящихся к месту жительства.

Среди них много умирившихся по 10–20 ч. умиравших и трупов умерших.

Президиум Губисполкома принял решение для разгрузки станции Пермь II направить их на станцию Пермь II для их отправки по инициативе.

Там же. 1922, 10 мая.

1922, 4 мая

Из приказа по дороге.

Впредь до прекращения в квартирах железнодорожников служившими своими матерями.

Из архива автора.

1922, 15 мая

Из приказа по Пермскому узлу.

О ликвидации комитетов.

Беззаветная и самоотверженная во время ожесточенной борьбы с Наркоматом путей сообщения.

От имени Рабоче-Крестьянской Республики всему комиссарскому составу желавшими победы Республики Советской власти.

Комиссарский состав Республики Советской войны и восстановления Республики Советской власти.

Ряд фактов из этой истории Республики Советской дороги не останутся без внимания:

Организация эвакуации Республики Советской недостаточно твердой организационно.

Организация наступления Республики Советской армии Сибирского фронта.

Восстановление мостов Республики Советской ская переправа, для переправы данных.

Оживление подвижников Республики Советской.

1922, 3 мая

На заседании президиума Губисполкома представитель железной дороги доложил о большом скоплении на обоих пермских вокзалах беженцев, направляющихся к месту жительства и в Сибирь.

Среди них много совершенно обессилевших от голода и больных. Ежедневно умирает по 10–20 человек. Железной дороге нужна помощь для перевозки больных и трупов умерших.

Президиум Губисполкома решил создать междуведомственную комиссию-тройку для разгрузки станций железной дороги и пристаней от беженцев и для дальнейшей их отправки по назначению.

Там же. 1922, 10 мая.

1922, 4 мая

Из приказа по дороге.

Впредь до прекращения затруднений устройство электрического освещения в квартирах железнодорожных служащих допускается при условии предоставления служащими своих материалов, ламп и оплате стоимости рабочей силы.

Из архива автора.

1922, 15 мая

Из приказа по Пермской железной дороге.

О ЛИКВИДАЦИИ КОМИССАРСКОГО АППАРАТА

Беззаветная и самоотверженная работа комиссарского состава на путях сообщения во время ожесточеннейшей гражданской борьбы отмечена ВЦИК Советов и Наркоматом путей сообщения.

От имени Рабоче-Крестьянской Республики ВЦИКом объявлена благодарность всему комиссарскому составу за героическую борьбу на боевых фронтах и за упорную борьбу по восстановлению транспорта с чиновничеством и интеллигенцией, не желавшими победы Российскому Пролетариату, саботирующими распоряжения Советской власти.

Комиссарский состав Пермской дороги — непосредственный участник гражданской войны и восстановления сооружений дороги, разрушенных белогвардейцами, отступающими под решительным натиском Красной Армии.

Ряд фактов из этой тяжелой, но героической эпохи комиссарского состава Пермской дороги не останутся не отмеченными историей Великой Октябрьской Революции:

Организация эвакуации в самые тяжелые моменты существования дороги при недостаточно твердой организации Красной Армии.

Организация наступления, продвижение Красной Армии, преследующей остатки армии Сибирского Правителя Колчака.

Восстановление мостов без технических сил с баснословной быстротой, Камская переправа, для постройки которой наука и технические силы не имели данных.

Оживление подвижного состава, депо и мастерских.

Все это было делом рук коммунистов-транспортников и их живой инициативы. Но по мере того, как жизнь Республики и транспорта начала входить в нормальные условия, комиссарский состав с прежними задачами боевого времени отжил свою эпоху.

Коллективная воля РКП наметила новые задачи коммунистов-транспортников — непосредственное участие в организации производства на постах администраторов — красных специалистов.

Приказываю комиссарский аппарат на Пермской дороге ликвидировать.

Обязанности НКом по вопросам взаимоотношений с Дорпрофсоюзом, ДТОГПУ и парторганизациями переходят к Политическому секретариату при административной службе.

Вопросы хозяйственно-экономические и промышленные, представительство в учреждениях и организациях переходят к Уполнаркомпу.

Права по наложению дисциплинарных взысканий за служебные упущения переходят к администрации по принадлежности.

* * *

Из приказа по дороге от 19 мая 1922 года.

Для увеличения доходов дороги путем организации и эксплуатации подсобных предприятий, реализации и сбыта на рынке продуктов промышленности и сельского хозяйства, получаемых дорогой за услуги транспорта, учрежден торгово-производственный отдел.

Из архива автора.

1922, 17 мая

Из приказа по Пермской железной дороге.

Все железнодорожные служащие, коим по роду их службы необходимо пребывание на путях и территории станций, должны иметь особые пропуска, выдаваемые органами районных отделов охраны.

Лица, не имеющие пропусков, будут задерживаться и передаваться в распоряжение органов ГПУ.

1922, 22 мая

Состоялось последнее пленарное заседание Верещагинского учкпрофсоюза, на котором было заслушано распоряжение Дорпрофсоюза и принято решение о ликвидации с 1 июня.

Вместо учкпрофсоюза в Верещагино сконструирован местком в составе пяти лиц, из которых двое освобождаются от занятий, а три являются входящими. Постоянными членами месткома избраны М. В. Фролов и А. Г. Краевский.

Звезда, 1922, 1 июня.

1922, 2 июня

Железнодорожник станции Усольская — это типичный мелкий собственник, имеющий свой домик, огородик.

Существовала здесь даже пять коммунистов картофеля. Но собственности между собой. Так арте

61 человек рабочих
10 мая для ремонта ква
18 листов железа, 12
охру, известь, паклю.

Из архива автора; Зв

1922, 21 июня

Из сообщения Б. Я.

3-м участком служб
восстановлению сторе
подрядчику Абрамову.

Звезда, 1922, 8 июля.

1922, 24 июня

Скончался Антип И
Еще до Октябрьско
ый участковый комите
дем товарищеского суд
дом Колчака его уволи

Но по ходатайству р
тить в депо. С приходо
зался единственным тех
требованию рабочих ста

Под его руководств
первый паровоз, взорва
зом производили расчи
белыми линия. Передав
вич целую неделю день

С назначением инже
первого помощника и в
труда Антип Иванович б
Умер Антип Иванови
порта.

Звезда, 1922, 27 июня.

1922, 5 июля

Приступили к постр
стах от станции Чусовск

Существовала здесь артель огородничества, в которой было 35 человек, среди них даже пять коммунистов. Ныне весной у артели было 100 пудов семенного картофеля. Но собственники решили артель распустить, а картофель поделили между собой. Так артель и погибла.

* * *

61 человек рабочих и служащих станции Усольская за период с 1 марта по 10 мая для ремонта квартир из средств железной дороги получили 1190 кирпичей, 18 листов железа, 12 пудов алебастра, 1 пуд 13 фунтов гвоздей, а также олифу, охру, известь, паклю.

Из архива автора; Звезда, 1922, 2 июня.

1922, 21 июня

Из сообщения Б. Ямова.

3-м участком службы пути производились открытые торги на сдачу работ по восстановлению сгоревшего паровозного депо станции Пермь II. Работы сданы подрядчику Абрамову.

Звезда, 1922, 8 июля.

1922, 24 июня

Скончался Антип Иванович Митрофанов.

Еще до Октябрьской революции его избирают в первый участковый комитет, и работает он в нем председателем товарищеского суда до прихода Колчака. С приходом Колчака его уволили с дороги за службу у красных.

Но по ходатайству рабочих его должны были возвратить в депо. С приходом красных войск в Пермь он оказался единственным техническим работником в депо и по требованию рабочих становится начальником депо.

Под его руководством был восстановлен в три дня первый паровоз, взорванный Колчаком, и этим паровозом производили расчистку загроможденной в то время белыми линии. Передавали рабочие, что Антип Иванович целую неделю день и ночь находился на путях.

С назначением инженера начальником депо Митрофанов занимает должность первого помощника и ведает вагонным парком. В 1921 г. при чествовании Героев труда Антип Иванович был представлен первым Героем депо.

Умер Антип Иванович, служа великому делу восстановления родного ему транспорта.

Звезда, 1922, 27 июня.

1922, 5 июля

Приступили к постройке железнодорожного моста через реку Вильву в 6 верстах от станции Чусовская.



А. И. Митрофанов

Мост был разрушен во время гражданской войны и даст возможность наладить перевозку каменного угля из Кизеловских копей для металлургической промышленности Урала.

На самой станции Чусовская заканчивается постройка железобетонного депо.

Там же. 1922, 5 июля.

1922, 15 июля

Из рапорта главного кондуктора Семена Старкова нарядчику кондукторских бригад Пермского кондукторского резерва.

Согласно приказа начальника дороги кондукторские бригады отвечают за проезд безбилетных пассажиров вплоть до предания суду.

Бригады, сопровождающие товаропассажирские поезда № 21д и 22д, состоят из главного кондуктора, старшего и двух младших кондукторов.

Главный кондуктор следит за всем поездом, старший ведет путевой журнал и обслуживает классные вагоны за неимением проводников, один младший кондуктор обслуживает задний тормозильщик, и оставить его он не может.

И только второму младшему кондуктору приходится обслуживать средний тормоз и проверять людские вагоны, которых бывает до 12 и более.

Один кондуктор не в состоянии уследить за всеми вагонами, но по положению полагается один кондуктор на четыре людских вагона.

Прошу увеличить состав кондукторской бригады, иначе слагаю с себя ответственность за проезд.

Из архива автора.

1922, 19 июля

От вышедшего со станции Калино в направлении станции Селянка товарного поезда на подъеме за семафором оборвался хвост в шесть вагонов и, развив невероятную скорость, влетел обратно на станцию Калино, наскочив на паровоз стоявшего поезда № 21. Вагоны разбились в щепки, у паровоза оказались разбиты цилиндры, дымовая коробка и так далее. Убито девять человек с товарного поезда.

Объяснение:

Произошло крушение поезда в Калино. Выносить обвинение ревизору движения в том, что он не требовал устройства тупика-уловителя на станции Калино, нельзя. Перегон Селянка — Калино построен более 30 лет назад, и ревизору ставят в вину недальновидность инженеров строителей.

Виновник — стрелочник Дресвянников, принят недавно вновь на службу после сокращения штата.

С поездом № 21ур я ехал по участку. По прибытию на станцию Калино, вошел в канцелярию дежурного по станции, стал расспрашивать дежурного о положении дел.

Узнал, что в сторону Селянки ушел товарный поезд № 301, но не знал, что стрелка поставлена на путь, где стоял поезд № 21. Проверить положение стрелки я не успел, а в это время случился стук и крики пассажиров. Я выбежал на плат-

форму и поспешил к поезду, задержан рабочий поезд, раненых и убитых.

Раненых отправили в госпиталь, потребовали вспомогательного поезда.

Отправив раненых, поехал поезд № 301 там были раненые. Расследование было поручено.

Резолюция начальника

ДЧ (ревизор движения) принял меры к устранению возможности нарушения Луньевской линии, как будто надо даже поезда. *Из архива автора; Звенья*

1922, 31 июля

Из приказа по Пермскому округу.

При объезде линии ввиду отсутствия залов и территорий около станций, производится дезинфекция, на вокзалах, так и на платформах, ночлежки.

Баки с кипятком соды должны быть точно чисты. Мусорных баков ничем не прикрывается. Проверить перропы.

В дежурных бригадах убрать отбросы, навесы. *Из архива автора.*

1922, июль

Из приказа по Пермскому округу.

Отмечена добросовестная работа в депо Чусовская, слаба работа в депо Щагино.

В вознаграждение и премию депю выдать два пуда административной и рабочих.

Обследовать комиссией станцию Верещагино.

Из архива автора.

даст возможность наладить металлургической промыш-

ка железобетонного депо.

нарядчику кондукторских

е бригады отвечают за про-

езда № 21д и 22д, состоят кондукторов.

он ведет путевой журнал и ков. один младший кондуктор он не может.

я обслуживать средний тор-2 и более.

вагонами, но по положению

иначе слагаю с себя ответ-

станции Селянка товарного сть вагонов и, разлив невенаскочив на паровоз стоявапаровоза оказались разбиты человек с товарного поезда.

обвинение ревизору движевителя на станции Калино, 0 лет назад, и ревизору ста-

давно вновь на службу пос-

на станцию Калино, вошел ать дежурного о положении

езд № 301, но не знал, что оверить положение стрелки ажиров. Я выбежал на плат-

форму и поспешил к паровозу, где увидел неприятную картину. Сейчас же был задержан рабочий поезд в Чусовскую, стали из-под обломков освобождать раненых и убитых.

Раненых отправили в Чусовскую больницу с рабочим поездом, из Чусовской потребовали вспомогательный, который вышел по прибытию в Чусовскую рабочего поезда.

Отправив раненых, стали разрывать еще обломки, так как из слов раненых с поезда № 301 там были еще люди, что и подтвердилось убитыми.

Расследование было проведено односторонне.

Ревизор Движения Евгений Редриков.

Резолюция начальника службы движения Книсс:

ДЧ (ревизор движения) действительно не принял никаких предупредительных мер к устранению возможного несчастья, подобно тому, как он это сделал в отношении Луньевской линии по станции Чусовской. А по заявлению Редрикова его как будто надо даже поощрить, а факт несчастья налицо.

Из архива автора; Звезда, 1922, 28 июля.

1922, 31 июля

Из приказа по Пермской дороге.

При объезде линии служебными поездами замечено, что большинство вокзалов и территорий около них находятся в антисанитарном состоянии, не делается дезинфекции, наблюдается массовое скопление пассажиров как внутри вокзалов, так и на платформах и около вокзала, причем вокзалы служат местом ночлежки.

Баки с кипятком содержатся грязно и незапертыми, отхожие места недостаточно чисты. Мусорных ящиков нет. Провизия, как в буфетах, так и на лотках, ничем не прикрывается. На платформах и около вокзалов пасется скот, загрязняя перроны.

В дежурных бригадных грязно, нет матрацев, белья. Во дворах лежат неубранные отбросы, навоз.

Из архива автора.

1922, июль

Из приказа по Пермской железной дороге.

Отмечена добросовестная работа и полное выполнение заданий за 7 месяцев в депо Чусовская, слабая работа в течение последних 3 месяцев в депо Верещагино.

В вознаграждение и поощрение выдать ТЧ — Чусовская два пуда муки, мастерам депо выдать два пуда и для распределения между заслуживающими лицами администрации и рабочих выдать 15 пудов.

Обследовать комиссионным порядком причины невыполнения задания в депо Верещагино.

Из архива автора.

1922, 11 августа

Объявлен приказ Наркома путей сообщения и председателя ГПУ Ф. Дзержинского о том, что ввиду упразднения комиссарского состава дороги все его права по согласованию назначения дорожного транспортного отдела ГПУ (ДТОГПУ) возложены на Уполнаркомпутъ дороги и его представителей.

Все аресты железнодорожных служащих и рабочих в виде дисциплинарных взысканий, которые ранее согласовывались с комиссарами, должны совершаться только с согласия Уполнаркомпутъ и его представителей.

* * *

Определена наибольшая допустимая скорость на участке от Вятки до Екатеринбурга: для пассажирских поездов — 55 верст, для товарных поездов — 40 верст, на горнозаводской линии соответственно 45 и 40 верст, Чусовская — Кизел — 40 и 40 верст, на участке Кизел — Солеварни — 30 верст и для пассажирских, и для товарных поездов.

Из архива автора.

1922, 14 августа

Ночью в районе перегона Мотовилиха — Ляды пронесся сильный ураган с бурей и проливным дождем.

Ураганом повреждена телеграфная линия, в 38 местах на проводах оказались лежащими вырванные с корнем деревья в 5—6 сажень длины. Провода в 11 местах были оборваны, спутаны друг с другом, столбы накренились, местами были оборваны оттяжки и разрушены подпоры.

Механик Постников, надсмотрщик Баженов с практикантами Хромцовым и Шабалиным и рабочими экстренно выехали на место разрушения.

Разбившись на четыре группы, приступили к восстановлению разрушенной связи еще до наступления рассвета. Работали на ощупь в наиболее опасных местах, под проливным дождем и ветром. Телеграфная связь на протяжении 28 верст была полностью восстановлена к 12 час. следующего дня.

Из архива автора.

1922, 25 августа

Из приказа по Пермской железной дороге.

Своевременная выплата содержания служащим и рабочим является первостепенной обязанностью Управления дороги. Всякая задержка в этом отношении со стороны кого бы то ни было должна рассматриваться как тяжелое служебное преступление.

Из архива автора.

1922, август

Из отчета Наркомата путей сообщения.

Переход транспорта на хозрасчет, несмотря на декрет от 16 января 1922 г., значительно затянулся. Только теперь, да и то не везде, установлена оплата за перевозки.

По-прежнему древесина за сбережение топлива непосредственно уч...

Общее состояние верлений, стрелочных нерв...

Сокращение рабочих...

Пробным камнем децентра...

Пермской железной доро...

С 1 мая 1921 года п...

1922, 1 сентября

На станции Верещаг...

Звезда, 1922, 3 окт.

1922, сентябрь

В сентябре через куль...

Там же. 1922, 18 окт.

седателя ГПУ Ф. Дзержин-
тава дороги все его права по
дела ГПУ (ДТОГПУ) воз-
зей.
их в виде дисциплинарных
арам, должны совершаться
лей.

а участке от Вятки до Ека-
для товарных поездов —
15 и 40 верст, Чусовская —
леварни — 30 верст и для

пронесся сильный ураган с
тах на проводах оказались ле-
длины. Провода в 11 местах
стись, местами были оборваны

практикантами Хромцовым и
о разрушения.
осстановлению разрушенной
в в наиболее опасных мес-
вязь на протяжении 28 верст
дня.

рабочим является первосте-
держка в этом отношении со
как тяжелое служебное пре-

декрет от 16 января 1922 г.,
езде, установлена оплата за

По-прежнему древесное топливо имеет первенствующее значение. Введена пре-
мия за сбережение топлива по принципу натурализации, т. е. за сбереженное топ-
ливо непосредственно участникам выдается топливо натурой.

Общее состояние верхнего строения пути — шпал, рельсов, рельсовых скреп-
лений, стрелочных переводов — до 1918 г. не внушало опасений. Дороги распола-
гали старыми запасами. В 1918 г. запасы иссякли.

Сокращение рабочих и служащих произошло быстрее, чем мы успели приспособиться к такому положению путем уплотнения работ, и расходы на оплату сверху-
рочных превышали расходы на оплату увеличенного штата.

Пробным камнем децентрализации была организация института Уполнарком-
пути. В основу децентрализации управления взята структура Правлений бывших
частных железных дорог. Уже созданы правления железных дорог, в их числе
Пермской железной дороги. Ликвидирован комиссарский аппарат как институт,
наблюдавший за работой специалистов. Уполнаркомпути руководит всей хозяй-
ственно-коммерческой деятельностью дороги, а также надзор осуществляет за по-
литическим состоянием дороги.

С 1 мая 1921 года проводятся систематические сокращения штата, в основу
которых положены коэффициенты, вычисленные Госпланом.

1 августа 1922 года введен новый Устав железных дорог.

*Железнодорожный и водный транспорт в 1921—1922 гг. Отчет НКПС ко 2-му Всерос-
сийскому съезду Объединенного союза работников железнодорожного и водного транспорта. —
М., 1922.*

1922, 1 сентября

На станции Верещагино открыт детский дом-сад (смешанного типа) на 50 че-
ловек. Дом содержится на средства Межрабпомгола и Доркультотдела.

Дом посещает 67 детей в возрасте от 3 до 8 лет. 30 из них круглые сироты.

Помещается дом-сад в казенном железнодорожном здании с водопроводом, элек-
троосвещением.

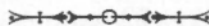
Звезда, 1922, 3 окт.

1922, сентябрь

В сентябре через культкомиссии месткомов Пермского железнодорожного узла
командированы в учебные заведения 53 человека.

На Пермский рабфак — 37, в пермские высшие учебные заведения — 8, по два
человека на командные курсы, в художественную студию, в совпартшколу, техни-
кум.

Там же. 1922, 18 окт.



Глава 14. На рельсах рыночной экономики (октябрь 1922—1931)

Поезд мчался с полным напряжением
Мощных сил, уму непостижимых.
Перед самым, может быть, крушением
Посреди миров несокрушимых.
Поезд мчался с прежним напряжением
Где-то в самых дебрях мироздания,
Перед самым, может быть, крушением.
Посреди явлений без названья...

Николай Рубцов

1922, 17 октября

Пленум Пермского учкпрофсожа.

Горячо обсуждался вопрос о выплате жалованья один раз в месяц. В колдоговоре записано о выдаче два раза в месяц. Но мизерные ставки железнодорожников дробятся надвое, и в результате рабочий не видит, что он получил, и не может ничем обзавестись.

Особенно рабочие низкой категории оплаты, получка которых не обеспечивает даже стоимости пуда муки. Поэтому желательно выдавать зарплату один раз в месяц.

Звезда, 1922, 20 окт.

1922, 19 октября

Из приказа по Пермской железной дороге.

Восстанавливается кредитная дисциплина под личную административную и судебную ответственность распорядителей кредитов.

Ни один расход, сколь бы он ни был мал, не должен производиться без разрешения; на все расходы производители работ обязательно должны иметь «кредитные разрешения» или «заказы» и настолько заблаговременно, чтобы к моменту приступа к работам они бы имелись в соответствующих конторах.

* * *

Организованный при Пермском губернском прокуроре комиссией по борьбе со взяточничеством выделены из производства народных судей до 30 дел о взятках. Дела будут разобраны в конце октября — начале ноября.

Большинство обвиняемых — железнодорожные служащие.

Звезда, 1922, 19 окт.

1922, октябрь

Из отчета УралЭКОСО за 1921/22 год.

Пермская железная дорога твердо и неуклонно проводит принцип оплаты наличными деньгами за все услуги, оказываемые дорогой, но встречает сопротивление

ние со стороны промышленников, которые платят за услуги дороги...

Управление вынуждено использовать материалы и товары, которые не поступают на рынок.

Развивавшееся за последние годы вследствие малообеспеченности населения хищения принимают участие в организации специальных мероприятий.

В связи с переходом на новую систему некоторые станции и все районы движения поездов.

На каждом участке есть недостаток продовольствия, плохая организация часто совмещаемым с волевыми мерами.

1922, 11 ноября

Из приказа по Пермской железной дороге.

Наблюдаются случаи без всяких документов и разрешения.

Беженцы беспрепятственно заходят на станциях, загрязняют станционные территории заборами.

Все агентам, причастным к организации поездки таких лиц и препровождению их.

1922, 15 ноября

Из приказа по Пермской железной дороге.

Практикующийся в настоящее время способ отправления товарных поездов по мере готовности их, вредит подвижному составу.

С 25 ноября вводится смена поездов.

В графиках товарного движения участковой станции и пригородных поездов в пути. Время отправления поездов практическим данным.

Все товарные поезда должны отправляться своевременно. Задержка отправления паровозных и пассажирских поездов.

(октябрь 1922—1931)

мчался с полным напряжением
их сил, уму непостижимых.
самым, может быть, крушением
и миров несокрушимых.
мчался с прежним напряжением
в самых дебрях мироздания,
самым, может быть, крушением.
и явлений без названия...

Николай Рубцов

один раз в месяц. В колдого-
е ставки железнодорожников
что он получил, и не может

тка которых не обеспечивает
давать зарплату один раз в

ичную административную и
е должен производиться без
обязательно должны иметь
ько заблаговременно, чтобы
ть в соответствующих кон-

троре комиссией по борьбе со
их судей до 30 дел о взятках.
-ря.
служащие.

проводит принцип оплаты на-
гой. но встречает сопротивле-

ние со стороны промышленных предприятий, синдикатов, трестов, которые пред-
лагают за услуги дороги свою продукцию.

Управление вынуждено принимать в оплату за перевозки натуру: различные
материалы и товары, которые частью шли на нужды дороги, частью реализовались
на рынке.

Развивавшееся за последнее время взяточничество и хищение грузов является
следствием малообеспеченности служащих ввиду низкой оплаты труда, нередко в
хищении принимают участие и агенты дороги и охрана. Для борьбы с этим злом
организованы специальные тройки.

В связи с переходом на хозрасчет вынуждены были сократить штаты, закрыть
некоторые станции и все разъезды. Линия Кизел — Усольская перешла на дневное
движение поездов.

На каждом участке есть снегоочиститель, но большая заболеваемость, задерж-
ки продовольствия, плохая одежда — и приходилось прибегать к мобилизациям,
часто совмещаемым с вольным наймом.

1922, 11 ноября

Из приказа по Пермской железной дороге.

Наблюдаются случаи безбилетного проезда в поездах бежавших в прошлом
году из голодающих местностей крестьян и детей. Они возвращаются на родину
без всяких документов и разрешений органов, регулирующих эвакуацию насе-
ления.

Беженцы беспрепятственно протекают в поезда, скапливаются на узловых стан-
циях, загрязняют станционные помещения, способствуют развитию эпидемических
заболеваний.

Всем агентам, причастным к ревизии поездов, не допускать безбилетного про-
езда таких лиц и препровождать их в распоряжение ДТОГПУ.

1922, 15 ноября

Из приказа по Пермской железной дороге.

Практикующийся в настоящее время, при незначительном размере движения,
способ отправления товарных поездов с участковых станций не по расписанию, а
по мере готовности их, вредно отражается на обороте паровозов и на утилизации
подвижного состава.

С 25 ноября вводится система следования поездов по расписанию.

В графиках товарного движения указаны лишь время отправления поезда
с участковой станции и прибытие на участковую станцию, без детализации нахож-
дения поезда в пути. Время следования между участковыми станциями взято по
практическим данным.

Все товарные поезда, назначаемые в постоянное обращение, должны отпра-
вляться своевременно. Задержку или отмену товарных поездов по отсутствию или
опозданию паровозных и кондукторских бригад считаю недопустимым.

Начальник дороги А. Емшанов.

1922, 19 ноября

Ходит от Перми до Мотовилихи поезд, предназначенный для рабочих и служащих.

Заберутся «краскупы» заранее в вагон, рассядутся там с пошевенками, с бидонами и со всякой штукой, да и не пускают никого.

Придет рабочий с работы, усталый. Хватить — мест нету, «краскупы» все заняли. Ну и висит на подножках. Мало того, кондуктору не всегда в вагон попасть можно — битком набито. Вот и собирает деньги с рабочих, а «краскупы» — красные купцы — так ездят.

Звезда, 1922, 19 нояб.

1922, 23 ноября

Из приказа начальника «О борьбе со взяточничеством».

В целях борьбы со взяточничеством и барышничеством проездными билетами: Все места в поездах, предназначенные для частных пассажиров, должны поступать в кассу для продажи, бронированию не подлежат.

Продажа билетов должна быть только в порядке живой очереди, одному лицу не больше двух билетов для взрослых, многосемейные предоставляют справку.

Продажа билетов по всякому рода запискам должна быть прекращена.

Поручение по покупке билетов пассажиры могут давать только носильщикам, имеющим нагрудные номерные знаки.

У окна кассы дежурит агент ОДТОГПУ или железнодорожной охраны.

За 30 минут до открытия касс должно вывешиваться объявление о количестве свободных мест в поезде.

Воспрещается сдача кем бы то ни было багажа вне очереди.

На станциях Вятка I, Пермь II, Екатеринбург I установить у поездов посадочные бригады для особо строгого надзора за посадкой пассажиров.

1922, 30 ноября

На пленуме месткомов Пермского узла.

Продолжается медленное, осторожное, но систематическое улучшение положения рабочих.

Если до сих пор зарплата железнодорожников была ниже, чем у других рабочих, то делаются усилия по увеличению ее. Понижены цены по сравнению с рыночными. Так, топливо должно отпускаться по себестоимости за 65 млн. руб. за куб, а отпускается за 24 млн. руб. за куб.

На ноябрь по сравнению с октябрём ставки увеличены на 46%, и теперь железнодорожники стоят не на последнем месте.

Там же. 1922, 30 нояб.

1922, 22 декабря

Алебастровому заводу на станции Кунгур присвоено название завода имени товарища Щепоткина, железнодорожная типография стала типографией Октябрьской Революции, стекольный завод на станции Лысьва стал заводом Красной

Звезды, а завод «Постро» (первый председатель С железной дороги).

Там же. 1922, 22 дек.

1922, 24 декабря

ДЕПО ПЕРМЬ II

Сгоревшее в 1921 г. пр

Начали строить еще четы

Еще год назад дела шл

век. С января рабочих ста

увеличилось почти в 4 ра

было 38%, в ноябре — 55

Там же. 1922, 24 дек.

1922, 26 декабря

Из приказа Уполномоченного от 26 декабря 1922 г.

По случаю 5-й годовщи

А. А. Шпагина, старого

положившего много сил. За

главные железнодорожные

железнодорожные мастерст

1923, 4 марта

На 10-й участковой же

мечено, что зарплата желе

таллистов. Выплата зарпла

Звезда, 1923, 7 марта.

1923, 9 марта

Мы знаем достоверно ф

ала с надписью: «Вечное хр

ле железной дороги — горн

«хозрасчет».

Там же. 1923, 9 марта.

1923, 20 марта

Состоялось торжественн

При открытии моста при

ги, Пермского губисполком

Ломов.

Руководителю работ по

золотые часы с цепью.

Уральский рабочий. 1923.

Звезды, а завод «Постройка» переименован в завод имени товарища Емшанова (первый председатель Совета железнодорожных депутатов, ныне начальник железной дороги).

Там же. 1922, 22 дек.

1922, 24 декабря

ДЕПО ПЕРМЬ II

Сгоревшее в 1921 г. проходное депо восстановлено. Теперь в действии 11 стоек. Начали строить еще четыре.

Еще год назад дела шли не особенно хорошо. Людей было много — 1280 человек. С января рабочих становится все меньше и дошло до 316 человек, а задание увеличилось почти в 4 раза. Но количество больных паровозов растет: в январе было 38%, в ноябре — 55%.

Там же. 1922, 24 дек.

1922, 26 декабря

Из приказа Уполнаркомпути и начальника Пермской железной дороги № 474 от 26 декабря 1922 г.

По случаю 5-й годовщины Октябрьской Революции и во внимание к заслугам А. А. Шпагина, старого члена РКП и видного рабочего Пермских мастерских, положившего много сил, энергии и здоровья на дело нашей Революции, Пермские главные железнодорожные мастерские переименовываются в «Пермские главные железнодорожные мастерские имени товарища Шпагина».

1923, 4 марта

На 10-й участковой железнодорожной конференции Пермского узла было отмечено, что зарплата железнодорожников в феврале сравнилась с зарплатой металлургов. Выплата зарплаты производится своевременно.

Звезда, 1923, 7 марта.

1923, 9 марта

Мы знаем достоверно факт продажи татарину девяти кулей архивного материала с надписью: «Вечное хранение». Материал касается постройки первой на Урале железной дороги — горнозаводской. По-видимому, Губархив решил перейти на «хозрасчет».

Там же. 1923, 9 марта.

1923, 20 марта

Состоялось торжественное открытие движения по Чусовскому мосту.

При открытии моста присутствовали представители Пермской железной дороги, Пермского губисполкома, учкпрофсожа и председатель Уралсовета товарищ Ломов.

Руководителю работ по восстановлению моста товарищу Ощепкову вручены золотые часы с цепью.

Уральский рабочий, 1923, 24 марта.

1923, 23 мая

В ночь сильно поднявшейся водой снесло железнодорожный мост на Косьве. Мост был временным, деревянным, стоял на деревянных поставах. Сносом моста отрезаются Кизеловские копи. Организовать временную переправу через Косьву удастся лишь со спадом воды.

Мост был разрушен белыми при отступлении в 1919 г., в тот же год был поставлен временный деревянный мост. После 23 мая 1923 г. был поставлен временный деревянный мост.

1 июля 1923 года приступили к сооружению постоянного железного моста.

Звезда, 1923, 25 мая, 17 нояб.

1923, 29 сентября

Взамен ликвидированной Комиссии по борьбе с хищениями на дороге организованы комиссии по борьбе с безхозяйственностью и дефицитностью.

Главной комиссии подчинены районные в Екатеринбурге, Перми и Вятке.

Уральский рабочий, 1923, 29 сент.

1923, 22 октября

У чусовских железнодорожников — общее собрание всех служб. Доклад о работе учпрофсожа сделал Бочкарев, председатель.

Летом был открыт дом отдыха на станции Утес, через него пропущено десятки отдыхающих. Нынче почти все остались с покосами. Некоторых коснулось наводнение — разлив Чусовской разрушил немало построек. Добились бесплатного отпуска лесных материалов для ремонта после наводнения, своевременных выдач страховых премий.

От электромагистрали проведено освещение для тех квартир железнодорожников, которые после отцепки Чусовского заводоуправления остались без электричества. По линии будет пущен вагон-лавка, в котором будет подбор товаров самых необходимых для рабочих.

Звезда, 1923, 31 окт.



А. И. Ефимов,
начальник Верещагинского
вагонного участка

1923, 31 октября

У Горынского переезда, на путях, стоит множество испорченных паровозов. Целое паровозное кладбище. Работавшие на линии рабочие и дети обдирают мертвые паровозы и вытаскивают из-под обшивки асбест.

Звезда, 1923, 31 окт.

1923, ноябрь

При депо Верещагино существует вагонный цех, где работает 48 человек.

Оборудование вагонного цеха не соответствует его названию. Это скорее не цех, а мастерская. «Цех» состоит из вагонных кузовов, снятых с колес и поставленных на

землю. Их насчитывает медницкая и так далее.

Зимой рабочие долготельность тогда резко п*Звезда, 1923, 6 нояб.*

1923, 3 декабря

Несомненно значите

У нас были колоссы, ничество в погоне за б поездов, однако, хотя о жечь топливо.

В этом году была которая дала и дает бл

Теперь у нас 25% выйдет декрет, который неправильно там живет вопрос.

Дзержинский Ф. Э. 1923 года. — М., 1923.

1923, 20 декабря

На собрании ячейки лад о работе депо начал тов. Калашников.

В 1923 г. с заданием хорошо.

Главное внимание прещено на отопление депо. притворы депо обшиты р ровано паровое отоплен

Но мы не можем ни дыма. Есть электрически ные кронштейны, но ШЧ на место.

Звезда, 1923, 20 дек.

1923, 30 декабря

Правление дороги вв ные поезда с закрытых п посадка частных пассажи

Продажа билетов для кондуктором, причем с

железнодорожный мост на Косьве.
поставках. Сносом моста
переправу через Косьву

1919 г., в тот же год был по-
1923 г. был поставлен времен-

железного моста.

шениями на дороге органи-
дефицитностью.

Вятке.

рание всех служб. Доклад

рез него пропущено десятки
которых коснулось навод-
к. Добились бесплатного от-
ення, своевременных выдач

х квартир железнодорожни-
ния остались без электриче-
вагон-лавка, в котором бу-
необходимых для рабочих.

на путях, стоит множество
паровозное кладбище. Ра-
не и дети обдирают мерт-
ют из-под обшивки асбест.

существует вагонный цех, где
цеха не соответствует его на-
а мастерская. «Цех» состоит
с колес и поставленных на

землю. Их насчитывается до десятка. В каждом размещена слесарня, столярная, медницкая и так далее, а ремонт происходит под открытым небом.

Зимой рабочие должны постоянно бегать куда-либо обогреться, и производительность тогда резко падает.

Звезда, 1923, 6 нояб.; Уральский рабочий, 1923, 3 нояб.

1923, 3 декабря

Несомненно значительное улучшение работы транспорта.

У нас были колоссальные хвосты, и этой почве развилось неслыханное взяточничество в погоне за билетами. Тогда мы были вынуждены увеличить количество поездов, однако, хотя острота момента прошла, эти поезда продолжают ходить и жечь топливо.

В этом году была введена, вместо плановой, очередная система перевозок, которая дала и дает блестящие результаты.

Теперь у нас 25% железнодорожников обеспечены квартирами. Но на днях выйдет декрет, который даст нам право из наших домов выселять тех, кто неправильно там живет. Со всех дорог поступают требования продвинуть этот вопрос.

Дзержинский Ф. Э. Доклад на конференции Союза железнодорожников 3 декабря 1923 года. — М., 1923.

1923, 20 декабря

На собрании ячейки РКП депо Пермь II сделал доклад о работе депо начальник 1-го участка службы тяги тов. Калашников.

В 1923 г. с заданием мы справились сравнительно хорошо.

Главное внимание при подготовке к зиме было обращено на отопление депо. Вставили все стекла. Двери и притворы депо обшиты рогожами и кошмой. Отремонтировано паровое отопление. Тепла должно хватить.

Но мы не можем никак избавиться от надоевшего дыма. Есть электрические вентиляторы, есть установочные кронштейны, но ШЧ долго не может установить их на место.

Звезда, 1923, 20 дек.

1923, 30 декабря

Правление дороги вводит прием пассажиров на дачные, трудовые и смешанные поезда с закрытых площадок, разъездов и станций. До сих пор, как известно, посадка частных пассажиров на таких пунктах не производилась.

Продажа билетов для таких пассажиров будет производиться в поезде главным кондуктором, причем с этим билетом пассажир доезжает до первой станции,



Е. Е. Калашников,
начальник Пермского
участка тяги.

**В 1924 г. признан лучшим
специалистом дороги**

где имеется билетная касса, и в ней приобретает для дальнейшего следования общеустановленный билет.

Уральский рабочий, 1923, 30 дек.

Из итогов 1923 года

С большими трудностями удалось, при сокращении штатов, сохранить полностью сеть врачебных участков за счет уменьшения числа фельдшерских пунктов. Важным достижением является замещение возглавлявших некоторые участки фельдшеров врачами. Теперь даже самые глухие участки обеспечены квалифицированной медицинской помощью.

Удалось добиться от врачей, чтобы они принимали больных сами, а не поручали это дело фельдшерам. В 1922 г. врачи принимали сами только 35% больных, в 1923 г. принимали сами до 88%.

Уральский рабочий, 1924, 22 янв.

1924, 1 февраля

С 1 февраля все пассажирские и товаропассажирские поезда снабжаются переносными телефонами и фонопорами со всеми к ним принадлежностями. Теперь, в случае какого-либо несчастья с поездом на глухом перегоне, можно будет связаться с телефонной линией и немедленно вызвать помощь с ближайшей крупной станции.

Уральский рабочий, 1924, 5 февр.

1924, 5 февраля

Из выступления председателя Дорпрофсожа Чашихина на рабочей конференции в г. Екатеринбурге.

В августе 1923 г. зарплата железнодорожников составляла 50% зарплаты крупной промышленности, а теперь отстает только на 15%.

Мы имеем на транспорте сокращение штатов на 5% от довоенной нормы, а работу выполняем только на 30% довоенной нормы.

Там же. 1924, 5 февр.

1924, февраль

Из статьи С. К. Чудинова.

Открыт клуб железнодорожников станции Пермь I, рабочих Шиагинских мастерских, жителей Разгуляя и Слободки. Клубу присвоено имя революционера Толмачева.

Клуб открыт в районе Старой Слободки по улице Малой Ямской в доме А. Н. Серикова, бывшего помощником начальника дороги в 1900—1914 гг. Дом добротный, большой, с верандой и окружен обширным садом.

Низкие потолки, небольшие окна, расположение комнат, паркетные полы в парадных комнатах определенно подсказывают, что дом строился не для общественного пользования.

Дом отделан заново. Художественно расписан с трудовой «маркой» железнодорожников по стенам, на бордюре якоря. Обширная гостиная — теперь зритель-

ный зал человек на 300
способность нового к ту
Послесловие. Клуб
обществу слепых. С 198
Звезда, 1980, 1 апр.

1924, 9 марта

От неизвестной при
строющегося моста чер
ферма рухнула на пр
деревянный мост, нахо
и четвертая часть его об

Таким образом, Ки
Осталась не переправл
Кизелстрой.

Уральский рабочий; З

1924, 11 марта

Кампания по борьб
в жизнь специальной
В ноябре и декабре 19
одного случая взяточн
сто, но взятка как явлен

Хищения грузов, де
феврале 1923 г., свели
надобность в существова
и комиссия была расф

За это время:

- была установлена
 - агента, причастного к пе
 - установлена пере
 - ных вагонах;
 - усилено освещение
 - усилен надзор за
 - грузов, вплоть до преда
- Уральский рабочий, 192*

1924, 13 апреля

С открытием времен
Луньевской ветке дорога
ности угля и соли. Угля
нов ежесуточно.

Там же. 1924, 13 апр.

ный зал человек на 300. Комнаты для кружков, для детей, читальня. Пропускная способность нового клуба — до 600 человек в день.

Послесловие. Клуб существовал вплоть до 1932 г., когда дом был передан обществу слепых. С 1980 г. в доме размещается областная станция юных туристов.

Звезда, 1980, 1 апр.

1924, 9 марта

От неизвестной причины загорелся тепляк, в котором возводился устой вновь строящегося моста через реку Усьву. Подмостья сгорели, и находящаяся на них ферма рухнула на протяжении 13 сажень. Пламя перекинулось на временный деревянный мост, находящийся в 10 сажнях от нового. Отстоять мост не удалось, и четвертая часть его обвалилась.

Таким образом, Кизелкопи отрезаны от Урала на продолжительное время. Осталась не переправленной через Усьву и часть материалов, нужных для работ Кизелстроя.

Уральский рабочий; Звезда, 1924, 15 марта.

1924, 11 марта

Кампания по борьбе со взяткой началась на дороге в 1922 г. и проводилась в жизнь специальной комиссией по борьбе со взяточничеством и хищениями. В ноябре и декабре 1923 г. и в январе 1924 г. на дороге не зафиксировано ни одного случая взяточничества. Разумеется, мелкие случаи взятки могли иметь место, но взятка как явление массовое ликвидирована.

Хищения грузов, достигшие по дороге колоссальной цифры в 800 пудов в феврале 1923 г., свелись к осени 1923 г. к такому незначительному числу, что надобность в существовании специального органа по борьбе с хищениями отпала, и комиссия была расформирована.

За это время:

- ♦ была установлена персональная ответственность каждого железнодорожного агента, причастного к перевозкам;
- ♦ установлена перевозка топливных грузов исключительно в запломбированных вагонах;
- ♦ усилено освещение станций и пакгаузов;
- ♦ усилен надзор за грузами в пути, чистка ненадежного элемента в охране грузов, вплоть до предания суду виновных в хищении.

Уральский рабочий, 1924, 31 янв., 11 марта.

1924, 13 апреля

С открытием временного Усьвинского моста и возобновлением движения на Луньевской ветке дорога начала усиленную подвозку для уральской промышленности угля и соли. Угля за последнее время вывозится с Кизелкопей до 170 вагонов ежедневно.

Там же. 1924, 13 апр.

1924, 19 апреля

Казарма рабочих 2-го околотка службы пути на станции Усьва. Нары общие завалены грязным тряпьем, рогожами (это постели). Блохи, клопы, тараканы, а в тряпье — вши. Стены, потолок в паутине, в саже, в пыли. Живут здесь и мужчины, и женщины. И дети есть.

Культурная жизнь заключается в похабщине, в мате, в хулиганских песнях... И газету «Звезда» не выписывают.

Звезда. 1924, 19 апр.

1924, 21 апреля

В 18 час., после испытания, был открыт для движения поездов новый Губахинский мост.

Там же. 1924, 24 апр.

1924, 13 июля — 1 октября

Смотрителем железнодорожной площадки Мысы служит местный кулак Шипигузов. У него две лошади, больше пяти коров, овцы, свиньи. Сеет — больше чем на год хватит. Во всей волости наберется ли таких человек десять. Держит батрака.

К служебным обязанностям относится спустя рукава. Продавать билеты на дачный поезд приходит поздно — хозяйство задерживает. 17 июня пассажиров было человек полсотни. Не успел продать половины билетов, поехали зайцами. И так не раз.

Нужно такого уволить и дать место безработному.

Там же. 1924, 13 июля.

Заноза.

* * *

Мною, агентом ТООГПУ станции Чайковская Логиновым, установлено, что Шипигузов имеет приличное крестьянское хозяйство: два дома, один из них отдает в аренду под дачи, получая 40 руб. в лето; пашни — 8 десятин, покосов — 3 десятины, в нынешнем году засеяно три десятины; лошадь — одна, коров дойных — четыре, телят — два, одна свинья, 7 овец; инвентаря — сенокосилка, конные грабли, сеялка, молотилка, сортировка, маслобойка, сепаратор.

Имеет незаконно батрака и эксплуатирует, заставляя его работать по 18—19 час. в сутки, за что оплачивает гроши (на 28 руб. вещами за три месяца).

Вторая часть заметки также подтверждается полностью: обязанности смотрителя выполняет во вторую очередь после крестьянской работы, бывает, даже посылает свою дочь 14 лет, которая и продает билеты. Случай 17 июня подтверждается.

Из архива автора.

17 июня на поезде
ров, почти все были с

Безбилетных обнару
метно от бригады; оба
ру, но они от уплаты от

Жалоб от пассажи
поздно приходил к п
раз, да и никогда, не

17 июня с площа
было выдано 37 талон
где есть кассир, мы та
тельному сбору.

ОДТО ОГПУ Пер
Предоставить место нез

Имею одну лошади
даже иногда не хватае
занимаюсь, и звание ку
хозяйства прожить оче

Выхожу на службу с
самым отправлением д
ке поезда и требовали б
ры мной были не счита
пассажиров не поступи

Смотритель площад
имеет в селе Мысы сель
нее, середняцкое. До с
продажи билетов не пос
было фактически пасса
Оказалось, сели двое без
го не заявляли.

А потому заметку в г

* * *

17 июня на поезде № 40 на площадке Мысы, около 30 с небольшим пассажиров, почти все были с билетами.

Безбилетных обнаружено было только двое — попали в вагон крадучись, незаметно от бригады; оба были препровождены на Перми II к дополнительному сбору, но они от уплаты отказались за неимением у них денег, и на них составлен акт.

Жалоб от пассажиров, что смотритель площадки Мысы не выдал билетов или поздно приходил к поезду и не успевал удовлетворить всех пассажиров на этот раз, да и никогда, не поступало.

17 июня с площадок 422-й и 428-й версты село 37 пассажиров, которым мною было выдано 37 талонов. Пассажирам же, садящимся на площадке 432-й км, Мысы, где есть кассир, мы талонов не выдаем, а безбилетных представляем к дополнительному сбору.

Главный кондуктор Соснин.

* * *

ОДТО ОГПУ Пермь считает нужным гр. Шипигузова со службы уволить. Предоставить место неимущему, нуждающемуся в службе.

4 августа 1924 г.

* * *

Имею одну лошадь, три коровы, батрака не имею, хлеба излишка нет, и даже иногда не хватает. Был работник временно. Торговлей и спекуляцией не занимаюсь, и звание кулака не подходит. При таком небольшом жаловании без хозяйства прожить очень трудно.

Выхожу на службу своею временно, а пассажиры довольно часто приходят перед самым отправлением дачного поезда, и, были случаи, приходили уже при остановке поезда и требовали билетов при одной минуте стоянки поезда. 17 июня пассажиры мной были не считаны, а билетов выдано 35 штук. Жалоб и заявлений от пассажиров не поступило.

Смотритель площадки 432-й версты Мысы Шипигузов.
30 августа 1924 года.

* * *

Смотритель площадки 432-й версты Мысы Шипигузов — местный крестьянин, имеет в селе Мысы сельское хозяйство, причем нельзя сказать, что кулацкое, вернее, середняцкое. До сих пор жалоб на Шипигузова о невыходе его к поездам для продажи билетов не поступало. 17 июня им было продано 35 билетов. Сколько было фактически пассажиров, из-за отсутствия свидетелей установить не удалось. Оказалось, сели двое безбилетных пассажиров, и они о невыдаче им билетов ничего не заявляли.

А потому заметку в газете полагаю считать неосновательной.

Ревизор движения ДЧ-3 Ляпунов.

* * *

Из протокола расценочно-конфликтной комиссии Вятского отделения службы эксплуатации от 8 сентября 1924 г.

Из материала расследования видно, что Шипигузов является зажиточным крестьянином, а потому предложить начальнику Вятского отделения службы эксплуатации уволить его по сокращению штата.

* * *

1 октября 1924 года Шипигузов уволен по сокращению штата.

* * *

При всем моем желании занять должность заведующего площадкой 432-й версты в Мысах, я вынужден отказаться.

В Мысах казенной квартиры нет, а частные квартиры, ввиду перегрузки дачников, т. е. частных лиц, приезжающих на отдых из города Перми, очень дороги.

Стрелочник станции Чайковская Быков.
31 августа 1924 года.

Из архива автора.

1924, 28 июля

На Пермской дороге во всех пассажирских поездах местного сообщения вместо курсирования товарных вагонов установлено курсирование жестких классных вагонов.

Уральский рабочий, 1924, 28 июля.

1924, 3 августа

В ближайшие дни на станции Пермь будет приступлено к централизации всех стрелок, находящихся на путях. Центральное управление стрелками будет находиться в особом помещении.

Там же. 1924, 3 авг.

1924, сентябрь

С 1 октября Пермская дорога переходит на метрическую систему мер и весов.

Там же. 1924, 20 сент.

1924, 5 ноября

✓ Центр объявил Пермскую железную дорогу опытной, на которой будут производиться опыты применения мероприятий, практикуемых за границей.

Железнодорожное делопроизводство уже перестраивается по системе делопроизводства немецких дорог, организуется внутренняя транспортировка материалов по типу Грюнвальдских.

Пермские мастерские выделяются в самостоятельную административную единицу с организацией строительства ремонтного цеха.

Идейным руководителем опытных мероприятий является техническое совещание при управлении дороги.

Уральский рабочий, 1924, 5 нояб.

1924

Из доклада А. И. уральской области о состоянии порта на Урале.

На Луньевской ветви увеличением производства вопрос о пропускной способности второго пути, ни паровозов ввиду топов лишь путем электрификации

Профессии паровозных ключительные способности паровозная прислуга с личного состава. Но у них не достигает требований работы крайне тяжелого технического образования бегут с него.

Составитель поездов минуту ясно представлять как он обычно не имеет свою память, то рьять большими ошибками. С игрой в шахматы не гл лежит координирование но уже одновременно с

При таких условиях возможно, не вмешивать
Васильев М. И. Станция

1925, январь

Для облегчения управления дороги организована
Вестник Пермской железной

1925, 17 февраля

При следовании поемафора произошла отсрочка 21-м вагонами. Машинист

Встречая поезд, стрелочник разрыва и, видя, что от

Из доклада А. И. Емшанова 5-му съезду Советов уральской области о состоянии железнодорожного транспорта на Урале.

На Луньевской ветви в связи с очень значительным увеличением производства каменного угля Кизелкопиями вопрос о пропускной способности не может быть разрешен ни путем открытия пунктов скрещения, ни прокладкой второго пути, ни пуском на этом участке мощных паровозов ввиду топографических условий местности, а лишь путем электрификации.

* * *

Профессии паровозной службы вырабатывают исключительные способности и сознательность, почему паровозная прислуга с полным правом считается цветом личного состава. Но уровень развития и квалификация их не достигает требований железнодорожного хозяйства, потому что условия работы крайне тяжелые, а условия оплаты низкие. И поэтому получившие техническое образование неохотно идут на паровоз и при первой возможности бегут с него.

Составитель поездов, при отсутствии специализации путей, должен каждую минуту ясно представлять себе расположение вагонов разных направлений, а так как он обычно не имеет никаких вспомогательных средств для того, чтобы проверить свою память, то работа его становится трудной, медленной, сопряженной с большими ошибками. Совершенно справедливо сравнивают работу составителя с игрой в шахматы не глядя на доску. А работу агента, на обязанности которого лежит координирование работы нескольких составительских бригад, с такою же, но уже одновременно с несколькими партнерами.

При таких условиях дежурный по станции вообще предпочитает, насколько возможно, не вмешиваться в это сложное дело.

Васильев М. И. Станционные маневры. — М., 1924.

1925, январь

Для облегчения выбора профессии всем поступающим на Пермскую дорогу Правление дороги организует психотехническую станцию.

Вестник Пермской железной дороги, 1925, январь.

1925, 17 февраля

При следовании поезда № 153 по сплошному уклону на 295-й версте около семафора произошла оттяжка, вследствие чего состав был разорван между 20-м и 21-м вагонами. Машинист, заметив разрыв, стал увеличивать скорость.

Встречая поезд, стрелочник станции Кузьма Родин Владимир понял свистки разрыва и, видя, что оторвавшаяся часть следовала за головной на расстоянии



А. И. Емшанов,
начальник Пермской
железной дороги

12—15 сажен, по проходе головной части перевел стрелку на второй свободный путь, где на площадке и была оторвавшаяся часть остановлена.

За находчивость и расторопность Родину объявляю благодарность начальника дороги с выдачей денежного вознаграждения в размере месячного оклада.

Там же. 1925, 21 янв.

1925, 20 февраля

Восстановлен железный мост через реку Кизел на 115-й версте Луньевской линии. Мост был взорван в 1918 г. Взрывом поврежден устой и разрушена ферма. Временное движение поездов происходило по обходному деревянному мосту, построенному на ряжевых опорах. Восстановленный мост является 102-м по счету мостом, из числа разрушенных гражданской войной, восстановленным на Пермской дороге.

Там же. 1925, 20 февр.

1925, 2 мая

Из статьи Л. Орестова.

Мы, Пермская железная дорога, по количеству происшествий оказались на 1-м месте. Это встревожило Наркомат путей сообщения, и на дорогу направлен старший инспектор для изучения причины происшествий.

Громадный процент происшествий падает на разрывы поездов. Иногда разрывы происходят благополучно, а иногда сопровождаются наездами оторвавшейся части на другую, битьем вагонов и другими несчастьями.

Причины главные три: переход на большие и тяжелые составы, непрочность упряжных приборов, неумение машинистов вести поезд.

Я снова настаиваю на том, чтобы всякие обязанности с ревизоров тяги и движения были спешно сняты, переданы другим агентам, кроме инструкторских.

Там же. 1925, 2 мая.

1925, 1 июля

Для служащих контор при мастерских всех служб, контор материальных складов, контор при начальниках станций, как непосредственно связанных с обслуживанием производства и движения или с работой лиц физического труда, вводится 8-часовой рабочий день.

Служащие же линейных контор, участков и отделений всех службы работают по 6 часов.

Там же. 1925, 1 июля.

1925, 25 июля

Из доклада Емшанова А. И. на пленуме Бюро правления.

Два года тому назад группа пермских железнодорожников была командирована за границу. Каждый участник группы должен был изучить определенную специальность: один изучал главные мастерские, другой — службу тяги, третий — службу движения и так далее.

Спустя год группа в методы эксплуатации

Мероприятия, котор слышанным или соверш то старое, что мы растер вить в своем хозяйстве, мы понимали нашу зада

Нам бросился в гла бенно товарных, по ра дороге. Но у немцев по висит на стене само по

На первых порах из санию с начальных ста Было зарегистрировано 30—35% товарных поез

Работа оказалась тр добились отправления п тилось до 39 мин. на по

Вторая задача оказа вали по расписанию на можем. С 26% мы довел

Опоздание на один

Но тот идеал, котор же нам мешало? Несовер Но при разной густоте д количество пар поездов опаздывать. Графики в данный конкретный мом

Теперь мы переходи тельных для наших кон

Препятствием стала руководителей. Мы так на 5—10 мин. даже не ст ятно, еще много месяцев пять минут — это вещь,

Мы позаимствовали машинисту не надо вста За зиму мы оборудовал станциях при подтягива точностью на два арши

Следующее меропри ленческого аппарата. Мы

Спустя год группа вернулась на дорогу и здесь пыталась применить некоторые методы эксплуатации и хозяйствования, заимствованные на немецких дорогах.

Мероприятия, которые мы проводили, не являются для русских дорог чем-то неслыханным или совершенно новым. Но суть не в том, чтобы искать новое, а чтобы то старое, что мы растеряли за время войны и революции и что немцы успели развить в своем хозяйстве, — все это восстановить и применить на наших дорогах. Так мы понимали нашу задачу.

Нам бросился в глаза на немецких дорогах регулярный ход всех поездов, особенно товарных, по расписанию. Мы попытались применить этот порядок на своей дороге. Но у немцев поезда действительно идут по расписанию, а у нас расписание висит на стене само по себе, а поезда ходят сами по себе.

На первых порах надо было добиться хотя бы отправления поездов по расписанию с начальных станций. И мы приступили к этому в апреле прошлого года. Было зарегистрировано, что с участковых станций отправилось по расписанию 30—35% товарных поездов. Среднее опоздание на поезд доходило почти до 2 час.

Работа оказалась труднее, чем можно было предполагать сначала. За год мы добились отправления поездов по расписанию до 83%. Опоздания поездов сократилось до 39 мин. на поезд в среднем. Это пока все, чего нам удалось добиться.

Вторая задача оказалась еще более трудной — добиться, чтобы поезда прибывали по расписанию на участковые станции. Здесь мы похвастаться успехами не можем. С 26% мы довели до 54—59%.

Опоздание на один поезд с 4 час. снизилось до 1,5 час.

Но тот идеал, который мы видели на немецких дорогах, от нас еще далек. Что же нам мешало? Несовершенство составления графиков. Они составлялись на год. Но при разной густоте движения в различные периоды года требовалось различное количество пар поездов. И у нас поезда или прибывали раньше, или начинали опаздывать. Графики не отражают действительной картины движения поездов в данный конкретный момент.

Теперь мы переходим к составлению трех основных графиков и трех дополнительных для наших конкретных и специфических условий.

Препятствием стала рутинность сотрудников не только низового звена, но и руководителей. Мы так мало экономим время, так им не дорожим, что опоздание на 5—10 мин. даже не считаем опозданием. Потребовался год и потребуется, вероятно, еще много месяцев, чтобы внушить нашим сотрудникам, что опоздание в пять минут — это вещь, стоящая очень дорого.

Мы позаимствовали у немцев сгибающиеся рукава у гидравлических колонн: машинисту не надо вставать под воду с такой точностью, как это бывает у нас. За зиму мы оборудовали 14 колонн. Мы избавились от разрывов поездов на станциях при подтягивании их к воде, так как паровоз может вставать с не точностью на два аршина в ту или иную сторону.

Следующее мероприятие, которое мы проводим, касается упрощения управленческого аппарата. Мы попытались приблизиться к системе децернентов. Схема

получилась следующая: начальник дороги, один его помощник, а другой ведаёт специальными вопросами эксплуатации: под ними — начальники частей, под начальниками частей — делопроизводители и, наконец, исполнители. Эта схема дала возможность сократить число инстанций.

Товарищи, приехавшие к нам с других дорог и из НКПС, подтверждали, что нововведения нужно продолжать в виде опыта.

Препятствие, которое мы встретили на этом пути, заключается в том, что трудно определить в точности обязанности каждого сотрудника.

Два сотрудника в течение двух с лишним месяцев выявляли обязанности каждого сотрудника Управления дороги в общей схеме и учли, что каждый из них делает. В результате нам удалось создать инструкцию для каждого сотрудника. К сожалению, наши ответственные сотрудники не всегда считаются с этими инструкциями.

Мы завели папочную систему в делопроизводстве, заимствованную у немецких железных дорог. Каждая отдельная бумага пересылается исполнителю в отдельной папке, и через 15 мин. она должна быть исполнена и поступает назад. За 15 мин. можно решить даже крупное дело.

Само собой разумеется, что те дела, которые требуют больших подсчетов, обдумываний, не могут быть так скоро разрешены, но, во всяком случае, теперь нет залежей бумаг у руководителей, потому что в портфель папку не положишь, громоздкая, папки складываются только на стол, и по количеству папок делается вывод об исполнительности, работоспособности сотрудника.

Там же. 1925, 25 июля.

1925, июль

С 1 июня по дороге развернуты до 22 дошкольных площадок для детей с 4 до 7—8 лет. Площадки организуются на 2—3 месяца. Питание детей организуется самими родителями — по одному рублю в среднем на ребенка.

Каждая площадка, а также и детсад, имеет соляриум для солнечных ванн, примитивный душ (лейка) для обливания и обтирания детей, очаг-плиту для приготовления горячего завтрака, навес с детской мебелью для занятий в ненастную погоду, кровати и раздвижные столики для дневного отдыха, небольшой огорожок и цветник.

В задачу площадки входит организовать детей в детский коллектив и до некоторой степени подготовить детей к школе.

Некоторые детские площадки потом организуются в детские сады, увеличив их сеть по дороге с 16 до 20.

Там же. 1925, июль.

1925, 15 августа

Из статьи начальника дороги К. Коцелло о работе Пермской дороги.

В 1923 году мы тоже составляли перспективный план на пятилетие. Но на следующий год дорога опередила план на более чем два года. А в 1924—1925-м будет превышать работу 1913 года, и этим дорога опережает всю сеть дорог СССР.

С работой в январь. Однако пришлось ввести другие дороги. Значительное усиление паровозами Эварное депо в Пермь Кунгур, Верецагино, ток, чтобы перегрузить именно ослаблено.

Для Пермской дороги февраль — март.

1925, 30 августа

Из беседы с помощником

В течение года в эксплуатации дорожников свыше 10 Кунгур Бурдин сконструированных жаровых труб в труборучной; мастер депо Верецагино совершенствовали винты хорошие результаты; целый ряд усовершенствований.

Уральский рабочий, 1925, 30 августа.

1925, 26 сентября

Кино — дело на Пермской дороге удовлетворительным. Депо обслуживает линию. Депо Верецагино, Чусовский гур.

Там же. 1925, 26 сентября.

1925, 31 октября

Вводится бесплатное железнодорожное транспортное обслуживание. Там же. 1925, 31 октября.

1925, октябрь

Разрешить окрестным станциям железных дорог за исключением спиртных напитков.

Наблюдение за портами санитарного надзора мещан ТООГПУ.

Вестник Пермской железной дороги.

С работой в январе — марте 1925 года дорога справилась удовлетворительно. Однако пришлось ввести в дело все свои резервы и сверх того пользоваться помощью других дорог. Зуевский участок тяги на своем плече Зуевка — Вятка обслуживался в значительной части паровозами Северных дорог, что дало возможность усилить паровозами Зуевского участка другие депо и создать вспомогательное товарное депо в Пермь II, которые подавали в нужный момент помощь Чусовской, Кунгуру, Верещагино. Приходилось перебрасывать паровозы с участка на участок, чтобы перегруженные работой депо паровозами другого, где движение временно ослаблено.

Для Пермской дороги, к ее несчастью, месяцами наибольшей работы является февраль — март.

1925, 30 августа

Из беседы с помощником начальника дороги Ивановым.

В течение года в хозяйственно-техническое совещание поступило от железнодорожников свыше 100 изобретений и предложений, в том числе: мастер депо Кунгур Бурдин сконструировал прибор для расточки и нарезки отверстий для жаровых труб в трубчатых решетках паровоза, нарезка в четыре раза дешевле ручной; мастер депо Верещагино Сычуглов, техник службы тяги Чарушников усовершенствовали винт переменного хода паровоза серии «Еф», винт испытан и дал хорошие результаты; мастер Пермских главных мастерских Зеленин предложил целый ряд усовершенствований.

Уральский рабочий, 1925, 30 авг.

1925, 26 сентября

Кино — дело на Пермской железной дороге можно считать более или менее удовлетворительным. Дорпрофсоюз имеет свой вагон-кинопередвижку, который обслуживает линию. Постоянные киноаппараты имеются в рабочем клубе на станции Верещагино, Чусовская, ощущается необходимость кинопоказа в клубе Кунгур.

Там же. 1925, 26 сент.

1925, 31 октября

Вводится бесплатное обучение детей железнодорожников во всех школах на железнодорожном транспорте.

Там же. 1925, 31 окт.

1925, октябрь

Разрешить окрестному населению торговлю с рук и развозную на территории станций железных дорог, как продуктами питания, так и всякого рода товарами, за исключением спиртных напитков.

Наблюдение за порядком торговли, за качеством продуктов на обязанности санитарного надзора местных санитарных комиссий, начальников станций и агентов ТООПУ.

Вестник Пермской железной дороги.

1925, 1 ноября

Правление дороги признало целесообразным и необходимым в виде опыта применить у себя в службе тяги и административном отделе принятую на германских дорогах «систему децернентов» (ответственных руководителей), которую и предлагаю ввести в жизнь с 1 ноября 1925 года.

Сущность «системы децернентов» заключается в следующем.

Служба тяги и административный отдел как самостоятельные единицы упраздняются и штаты их расформируются.

Для руководства вопросами тягового хозяйства и административными учреждениями должности децернентов. Децернент является руководителем порученной ему области дела, и распоряжения его обязательны для соответствующих агентов так же, как если бы они исходили от начальника службы. Децерненты подчинены только председателю правления. Каждый децернент ведает какой-либо одной отраслью дела, которая и является его основной специальностью.

Таким образом, отдавая весь свой труд только одному определенному делу, а не разбрасываясь по разным отраслям, как это ныне имеет место в службах, децернент несомненно будет вести его более инициативно и с большей для дела пользой.

Децерненты в своем распоряжении никаких контор или канцелярий не имеют. Все свои задания дают непосредственно. Если требуется предварительная разработка вопроса, происходит это через специальное бюро и главную контору, которые, работая самостоятельно и не будучи подчинены децернентам, — обязаны все их задания выполнять полностью и в назначенный срок.

УЦДЧН Александр Емшанов.

Там же.

1925, 1 декабря

Из статьи инженера Патрушева Д. А.

На дороге почти полное отсутствие парового отопления в депо и мастерских. Счастливым исключением является депо Пермь II, где нет ни одного не обогретого угла, при этом все установки выполнены помимо указаний со стороны службы, но отличаются продуманностью и экономичностью, конденсационная вода везде улавливается и снова поступает в котел. Все это сделано стараниями участковой администрации.

1925, 6 декабря

Из выступления А. И. Емшанова в прениях на областной партконференции.

Транспорт развивался медленнее, чем другие отрасли, например сельское хозяйство и промышленность. Такое положение говорит о том, что необходимо всю выручку, весь доход оставить на нужды дороги.

Нам нужно с нынешнего года, а не 1930-го, не только поднять транспорт до довоенного уровня, но и развивать его дальше. Бездна было бы рассчитывать на госбюджет, есть другие возможности. Собака зарыта в том, что методы и формы управления железнодорожным транспортом остаются те же, что и при царе.

Выработанное положение гласило, что каждая отрасль должна расходовать эту экономическую правку, что экономия...

Вот уже два года мне думается, не будет ли это все перевыручку. *Там же. 1925, 8 дек.*

Из итогов 1925 года

Из отчета по эксплуатации

Работа дороги характерна в виде опыта была поставлена с возложением этой функции участкового...

На Пермском узле в премии осмотрщикам вагонные поезда без отцепки тельно концы. За год...

Два раза пересоставили план, составили рост по плану перевозок 1913 г. Дор...

1926, 1 января

Из статьи «Этапы Н

Сегодня во многих цехах ЦИТа, основой которых являются результаты в де...

В службе тяги идет у...

Особенно прививают...

По ремонту вагонов вательность работ.

Диспетчерский аппарат период перебоев в работе лучения необходимых сведений является излишним.

Вследствие этого диспетчер при управлении — с 15 д...

Сведения для диспетчера поступать в прежнем порядке эксплуатации.

необходимым в виде опыта при-
нятую на германских
администраторов), которую и пред-

следующем.

осуществляемые единицы упразд-

административными учреж-
дителями порученной
работы соответствующих агентов
дел. Децернаменты подчинены
делу какой-либо одной от-
делности.

делу определенному делу, а
дел место в службах, децерна-
ментов большей для дела пользой.
дел или канцелярий не имеют.
дел предварительная разра-
ботка и главную контору, кото-
рая децернаментам, — обязаны все

ДЧН Александр Емшанов.

деления в депо и мастерских.
дел где нет ни одного не обогре-
дел указаний со стороны служ-
дел конденсационная вода вез-
дел ажно стараниями участковой

делственной партконференции.

дел если, например сельское хо-
дел зя в том, что необходимо всю

дел только поднять транспорт
дел. Безнадежно было бы рас-
дел Собака зарыта в том, что
дел транспортом остаются те же,

Выработанное положение об Управлении железных дорог и финансировании
гласило, что каждая отдельная дорога, если она получает экономию, имеет право
расходовать эту экономию на улучшение своего хозяйства. Но в нее внесена по-
правка, что экономию можно расходовать в пределах, разрешенных НКПС.

Вот уже два года существует это положение, но пределы НКПС не указаны и,
мне думается, не будут указаны. А практика говорит, что НКПС ежегодно забира-
ет всю перевыручку. И дорога не заинтересована в своих расходах и доходах.

Там же. 1925, 8 дек.

Из итогов 1925 года

Из отчета по эксплуатации Пермской железной дороги за 1924/25 г.

Работа дороги характеризуется бурным ростом перевозок. На Кунгурском уча-
стке в виде опыта был проведен порядок регулировки движения поездов на участ-
ке с возложением этой работы на дежурного участковой станции, выполнявшего
функции участкового диспетчера.

На Пермском узле введена сплошная ревизия бунков всех проходящих поездов,
премия осмотрщикам вагонов и ревизионным слесарям за благополучное следова-
ние поездов без отцепки по горению бунков. Для подбивки бунков применяли исключи-
тельно концы. За год отцепки сократились вдвое.

Два раза пересоставлялся план перевозок, но перевозки превысили и второй
план, составили рост по сравнению с прошлым годом на 80% и превысили величи-
ну перевозок 1913 г. Дорога полностью перешла на угольное отопление паровозов.

1926, 1 января

Из статьи «Этапы НОТа на Пермской дороге».

Сегодня во многих пунктах организовано бригадное обучение рабочих по мето-
ду ЦИТа, основой которого является «тренировка», и обучение это дает положи-
тельные результаты в деле рационального обучения труду.

В службе тяги идет усиленная работа по внедрению на линии учета производ-
ства.

Особенно прививаются графические методы учета.

По ремонту вагонов применяются методы Форда — параллельность и последо-
вательность работ.

* * *

Диспетчерский аппарат службы тяги, созданный после гражданской войны, в
период перебоев в работе, в настоящее время, с установлением общего порядка по-
лучения необходимых сведений через диспетчерский аппарат службы эксплуатации,
является излишним.

Вследствие этого диспетчерский персонал службы тяги расформировывается:
при управлении — с 15 декабря 1925 г., а на линии — с 1 января 1926 г.

Сведения для диспетчерского доклада от начальников участков тяги должны
поступать в прежнем порядке, но только через диспетчерский персонал службы
эксплуатации.

Способ выплаты заработка в конвертах и по рабочим маркам, проведенный в виде опыта, дал положительные результаты, а потому предлагаю такой порядок уплаты ввести с января 1926 года по всем остальным участкам службы тяги.

Вестник Пермской железной дороги, 1926, 10 янв.

1926, 10 января

Производимое ныне при приеме на службу медицинское освидетельствование вновь поступающих имеет целью определить их пригодность к данной должности по состоянию здоровья. Но данные науки говорят, что, помимо общего состояния здоровья и хорошего знания обязанностей по данной должности, на правильное несение службы огромное влияние оказывает также и профессиональная пригодность работника к данной должности, ибо каждый человек обладает рядом свойств и качеств, облегчающих его труд и повышающих производительность его труда в определенной области работы или же, наоборот, затрудняющих его труд и понижающих его производительность.

Выяснение такой пригодности работника в зависимости от его психических свойств входит в задачу психотехнических станций.

В интересах как службы, так и самих работников, предлагаю назначаемых на должности: паровозные машинисты, их помощники, начальники станций и разъездов, их помощники, сигналисты центральной сигнализации, составители поездов, сцепщики, пожарники, — обязательно посылать для исследований в психотехнической станции в Свердловске.

Вестник Пермской железной дороги, 1926, 1, 10 янв.

1926, 3 июля

Пронесшейся бурей с грозовыми разрядами в районе 7-го участка связи между станциями Чусовская — Калино на 118-й и 119-й верстах была повреждена телеграфная линия и провода. Повреждение началось в 14 час. 50 мин. и выразилось в падении сломанных 14 штук телеграфных столбов и наклонения в сторону поля до 20 (знак градуса) 13 столбов.

ШЧП-7 Гвоздев, узнав от бригады прибывшего поезда № 4 о падении линии, немедленно со сформированной колонной отправился на место повреждения.

Энергичными и умелыми действиями ШНС Петелина, ШН Козина, штатного рабочего Скрыбина и временного рабочего Замнухова, несмотря на трудность работы, производившейся при сильном ветре, в 16 час. 15 мин. действие поврежденных проводов было восстановлено.

В 19 час. окончательно была восстановлена вся поврежденная линия на протяжении около двух верст.

Там же. 1926, 29 июля.

1926, 25 ноября

В целях предотвращения несчастных случаев, воспрещается кондукторским бригадам, охране или ОГПУ ходить по крышам вагонов во время хода поезда и до

остановки поезда, хотя б
нов или свободных торми

При обнаружении з
площадках во время хо
сигналом.

Вестник Пермской жез

1926, 2 декабря

Из приказа Наркома

Наряду с достижен
новления транспорта. не
железнодорожных агента
отношение к крестьянств

В повседневной нац
бригады, проводники ва
внимательность, форма
грубое обращение ставят
и в безвыходное положен
на заслуживающих вним

Каждый железнодоро
ливый для избежания пр
граждан с порядками и ус

Проводники вагонов в
жирами, а должны всеме
поезде по железным до
сочетать законность со
стью.

Высокомерный тон. гр
порте.

Там же. 1926, 2, 9 дек.

1927, 15 июля

Из приказа начальни

При следовании поез
Баская — Утес при увелич
тин после неумелого прим
шись, на 27-м километре
развил значительную скор
километре перегона Утес —

Дежурный по станци
поездом станции Утес и ср
№ 433 со станции Чусовс
нистом депо Чусовская Ш
на станции Утес, быстро п

остановки поезда, хотя бы и для удаления людей, находящихся на крышах вагонов или свободных тормозных площадках.

При обнаружении людей на крышах вагонов или на свободных тормозных площадках во время хода поезда кондукторская бригада должна остановить поезд сигналом.

Вестник Пермской железной дороги. 1926, 25 нояб.

1926, 2 декабря

Из приказа Наркома путей сообщения и ЦК профсоюза.

Наряду с достижениями в области технического и организационного восстановления транспорта, не удалось изжить ненормальности во взаимоотношениях железнодорожных агентов с клиентурой и пассажирами. Особенно недопустимое отношение к крестьянству.

В повседневной напряженной работе станционные агенты, кондукторские бригады, проводники вагонов, контролеры поездов часто забывают, что их невнимательность, формализм, доходящий до букведства, высокомерный тон и грубое обращение ставят скромного гражданина деревни в тяжелое, а иногда и в безвыходное положение и создают у него впечатление разделения пассажиров на заслуживающих внимания и недостойных внимания.

Каждый железнодорожный агент должен твердо усвоить быть вежливым, участливым для избежания при проезде затруднений, возникающих от незнакомства граждан с порядками и условиями поезда.

Проводники вагонов не должны изображать из себя «начальство» над пассажирами, а должны всемерно облегчить те трудности, кои могут возникнуть при проезде по железным дорогам. Нужно быть выдержанным, корректным и уметь сочетать законность со снисходительностью, а требовательность — с заботливостью.

Высокомерный тон, грубость, пренебрежение не должны иметь места на транспорте.

Там же. 1926, 2, 9 дек.

1927, 15 июля

Из приказа начальника дороги.

При следовании поездом № 428 по затяжному 15-тысячному уклону перегона Баская — Утес при увеличении скорости машинист паровоза серии «Еф» Субботин после неумелого применения контрпара не сумел сократить скорости. Испугавшись, на 27-м километре соскочил с паровоза вместе со своей бригадой. Поезд развил значительную скорость, проследовал станцию Утес и остановился на 18-м километре перегона Утес — Чусовская.

Дежурный по станции Утес Горбунов, увидел ненормальное проследование поезда станции Утес и сразу же принял меры к задержанию встречного поезда № 433 со станции Чусовская после разрешенного ему пути. Затем вместе с машинистом депо Чусовская Шатуновым, бывшим в отпуске и случайно находящимся на станции Утес, быстро пошли вслед за проследовавшим поездом.

Увидев, что паровозной бригады нет, машинист Шатунов обеспечил сохранность паровоза от порчи из-за недостатка воды. После чего по распоряжению дежурного по станции Горбунова осадил поезд на станцию Утес.

Вестник Пермской железной дороги. 1927, 4 авг.

1927, 4 августа

Из приказа начальника дороги.

С наступлением холодов предлагается производить во всех паровозах отопление будок, то есть устанавливать брезенты на верху в будке и в боковых проходах. На летнее время брезенты с паровозов снимать, производить починку их и хранить.

1927, 25 августа

Объехав лично в начале лета Пермскую, Самаро-Златоустовскую и Сызрань-Вяземскую железные дороги, я пришел к выводам, что при беглом осмотре получалось впечатление довольно хорошего технического состояния и ведения дела в целом. В этом убеждены и руководители, как линейные, так и правленские, доказывавшие прогресс хозяйства.

Однако более глубокое обследование показало, что благополучие во многом кажущееся, обнаружен ряд существенных дефектов, в общем характерных для всей нашей сети.

Движение товарных поездов обычно идет «самотеком», не совпадая с установленными расписаниями и не подвергаясь регулировке отделения движения, в результате неизбежные скопления поездов на скрещенных и обгонах, загромождение станций. Особенно плохо проходит работа сборных поездов.

В вопросе о порядке обслуживания паровозов бригадами дороги большинство держится за систему двойных бригад. Считается, что паровоз находится в руках наименьшего числа машинистов, в действительности же из-за несоответствия системы езды с кодексом законов о труде паровоз за месяц попадает в руки 10—15 машинистов, и вместо езды в две бригады получается бессистемная обезличенная езда.

При больших затратах на смену шпал и рельс уход за путем производится весьма небрежно — на любом околотке имеется большое количество недовернутых болтов, недовернутых костылей, а часто встречаются и более серьезные упущения в виде превышающих норму уширений, полного недостатка болтов. Дорогостоящий путь часто не обеспечивает той прочности и безопасности, которой должен давать по своей конструкции.

Все это вместе взятое указывает на опасный уклон нашего аппарата в сторону формализма и бюрократизма, на замену живого руководства и инструктирования бумажной отпиской. Не отрицая достижения, считаю совершенно нетерпимым такие дефекты на десятом году советского хозяйства.

Народный комиссар путей сообщения Я. Рудзутак.

Там же. 1927, 15 сент.

1927, 7 сентября

Из приказа по П

Мальчику 10 лет,

вознаграждение в раз

На 599-м киломе

сообразительность, д

Было предотвращено

Там же. 1927, 13 с

1927, 1 декабря

Из приказа по П

Каждому рабочем

на обязанности коих

ния, выдается вознагра

♦ за каждый найд

♦ за обнаружение

рельсах замаскирова

подошвы) — 10 руб.

Уплата вознаграж

латой жалованья.

Прочим агентам до

ру за состоянием пути

трещинами рельсов во

Там же. 1927, 1 дек.

1927, 31 декабря

Из итогов 1927 год

Размер перевозок в

Однако:

♦ дорога с устарел

♦ часть линий, при

вполне закончены;

♦ количество лошад

нии Вятка — Свердл

феврале 1927 г. — 250

Некоторые тяговые

4-осные паровозы, а те

В особо отсталом с

нейшие узлы не имеют

деревянных и рельсов

На 1 версту протя

среднем 78,4 тыс. руб.,

на улучшение и усиле

значительны.

1927, 7 сентября

Из приказа по Пермской дороге.

Мальчику 10 лет, пионеру Батуеву Геннадию Филипповичу, выдано денежное вознаграждение в размере 20 руб.

На 599-м километре обнаружил лопнувший рельс, проявил находчивость и сообразительность, добежал до станции Кишерть и там сообщил о случившемся. Было предотвращено происшествие с поездом № 103.

Там же. 1927, 13 окт.

1927, 1 декабря

Из приказа по Пермской железной дороге.

Каждому рабочему или служащему пути, до дорожного мастера включительно, на обязанности коих лежит наблюдение за исправным состоянием верхнего строения, выдается вознаграждение:

- ♦ за каждый найденный в пути лопнувший рельс — в размере 2 руб. 50 коп.;
- ♦ за обнаружение в лежащих на главном и приемочных путях всякого типа рельсах замаскированных трещин в головке, шейке или подошве (но не отколы подошвы) — 10 руб. за каждый найденный с такими пороками рельс.

Уплата вознаграждения должна производиться одновременно с очередной уплатой жалованья.

Прочим агентам дороги и посторонним лицам, не имеющим отношения к надзору за состоянием пути, может выдаваться за обнаружение как лопнувших, так и с трещинами рельсов вознаграждение только с утверждения ЧПТ-1.

Там же. 1927, 1 дек.

1927, 31 декабря

Из итогов 1927 года.

Размер перевозок в 1926/27 хозяйственном году достиг 169% от уровня 1913 г.

Однако:

- ♦ дорога с устарелым и сильно изношенным техническим оборудованием;
- ♦ часть линий, принятых в эксплуатацию в военно-революционный период, не вполне закончены;
- ♦ количество лопнувших рельсов растет и достигло больших размеров на линии Вятка — Свердловск — Тюмень (в феврале 1926 г. было 140 случаев, в феврале 1927 г. — 250).

Некоторые тяговые устройства дороги относятся еще к 1878 г. и обслуживали 4-осные паровозы, а теперь обслуживают мощные паровозы типа «Декапод».

В особо отсталом состоянии находится техника связи и сигнализации. Крупнейшие узлы не имеют механической централизации. Имеется большое количество деревянных и рельсовых однопроводных семафоров.

На 1 версту протяжения дорог всей сети приходится основного капитала в среднем 78,4 тыс. руб., а по Пермской — 57,4 тыс. руб. Средства же, отпускаемые на улучшение и усиление технического состояния дороги в предыдущие годы, незначительны.

Жилищные условия уральских железнодорожников наихудшие. Дорога прошла по малонаселенным местам, и есть целые тяговые участки, где все до одного работники размещаются в квартирах дороги, а не только работники 1-й и 2-й категорий, которых дорога в первую очередь должна снабжать квартирами.

Неизбежна реорганизация правления дороги — уже проводится опытная организация Тагильского района эксплуатации.

Предстоит приступить к постройке линии Усолье — Соликамск длиной 35 км для содействия калийной промышленности Соликамска.

Из статьи Ю. Межина, уполномоченного Наркома путей сообщения на Пермской железной дороге // Хозяйство Урала, 1928, № 1.

1928, 1 декабря

Принята в эксплуатацию линия Соликамск — Усольская, 28 километров.

ГАПО, ф. 348, оп. 3, д. 160, л. 32 об.

1929, 16 февраля

При погрузке ящиков с динамитом для горных работ на Урале на товарном дворе станции Пермь II произошел взрыв большой силы.

В 14 час. 2 мин. взорвалось одновременно 1100 кг динамита. Погибло 15 человек, тяжело ранен один, получили ранения средней тяжести 39 человек, легкие ранения — 14 человек.

Разрушительная сила взрыва составила радиус 1000 м. Колебания воздуха были заметны в центре города. Было разрушено здание товарной конторы, восточная сторона пакгауза № 1, сортировочная площадка, два барака для рабочих, выбиты стекла и повреждены рамы в машинном отделении деревообрабатывающего завода им. Емшанова, в здании вокзала, в одном из корпусов университета. Разбито и повреждено 199 груженых товарных вагонов, 53 вагона пассажирского парка.

Задержки движения пассажирских поездов не произошло. К утру 17 февраля поврежденные пути товарного двора были очищены и восстановлены.

Техническая комиссия отказалась от категорических выводов о причинах взрыва. Центральная (правительственная) комиссия считала, что непосредственная причина взрыва динамита на станции Пермь II не установлена.

Погибших похоронили в братской могиле на Егошихинском кладбище. Прощание с погибшими было в клубе «Профинтерн». В траурной колонне насчитывалось 30 тыс. человек. На могиле был поставлен обелиск с надписью «Вечная память борцам, погибшим на трудовом фронте при взрыве на станции Пермь II».

Из статьи В. Г. Светлакова. Вечерняя Пермь, 2002, 19 сент.

1929, 1 октября

Станция Чусовская получила некоторое путевое развитие. Затруднения уменьшились. Тем не менее рост грузооборота линии Усолье — Чусовская вновь сигнализирует, что Чусовская является узким местом дороги.

Линия Лысьва — Кын — Кузино для коммерческого движения была закрыта. Коммерческие перевозки там производились на условиях договоренности с кли-

ентами. Проведена под коммерческого движения

В участковых маст

подача топлива на пар

На 29,5% увеличил

кордом для дороги. Уве

переселенцев, передви

новым строительством

форсирование заданий

Степень изношен

прошедшего по рельсам

принятой НКПС допус

нос рельсов колеблется

износ 140%, Пермь —

Кизел — Усольская по

Для борьбы с проис

вторители их, предпри

лентьева. Вводится упра

отделений пути.

Работа диспетчеров

телефонная связь имеет

На дороге уменьшае

низкой оплаты и отдале

тает электромехаников

1929, 7 ноября

Открыт Клуб им. О

600 мест, стоимостью 32

Звезда, 1929, 14 нояб.

1930, 15 февраля

Сдана в эксплуатац

марихинская — Урал

История Урала. Т. 2. С

1930, 13 марта

Из приказа № 107 н

Комиссией правлени

по обследованию Чусовс

Число больных паров

цена поджогом и крайне

Отношение паровози

перестоя в промывках, б

громadne простои паров

ны случаи повторного ре

ов наихудшие. Дорога про-
е участки, где все до одного
ко работники 1-й и 2-й кате-
жить квартирами.

е проводится опытная орга-

— Соликамск длиной 35 км
са.

и сообщения на Пермской желез-

льская, 28 километров.

работ на Урале на товарном
лы.

100 кг динамита. Погибло
редней тяжести 39 человек,

1000 м. Колебания воздуха
е товарной конторы, восточ-

а. два барака для рабочих,
ении деревообрабатывающе-

из корпусов университета.
ов. 53 вагона пассажирского

изошло. К утру 17 февраля
и восстановлены.

к выводов о причинах взрыва.
то непосредственная причи-

ена.

хинском кладбище. Проща-

рвной колонне насчитывалось
с надписью «Вечная память

а станции Пермь II».
) сент.

азвитие. Затруднения уменьь-
е — Чусовская вновь сигнала.

ого движения была закрыта.
виях договоренности с кли-

ентами. Проведена подготовка и в ноябре 1929 года участок будет открыт для коммерческого движения.

В участковых мастерских закончены устройства горячей промывки. Однако подача топлива на паровозы на большинстве складов производится журавлями.

На 29,5% увеличилось количество перевезенных пассажиров, что является рекордом для дороги. Увеличение произошло за счет усиленного транзитного потока переселенцев, передвижения рабочей силы в местном сообщении и ввозе в связи с новым строительством. В течение года работа был напряженной — суровая зима, форсирование заданий по отдельным участкам.

Степень изношенности рельсов по теоретическим подсчетам в зависимости от прошедшего по рельсам тоннажа брутто и условиям профиля выразилась в 60% от принятой НКПС допускаемой предельной величины. По отдельным участкам износ рельсов колеблется от 3 до 140%. Участок Чусовская — Свердловск имел износ 140%, Пермь — Вятка, Кизел — Усольская — износ около 114%. Участок Кизел — Усольская по слабости рельсов не может пропускать мощные паровозы.

Для борьбы с происшествиями устанавливаются двухпроводные семафоры, повторители их, предупредительные поворотные диски, устанавливаются замки Мелентьева. Вводится упраздненный аппарат ревизоров эксплуатации и начальников отделений пути.

Работа диспетчеров переводится с телеграфной на телефонную связь. Однако телефонная связь имеется только на участке Пермь — Свердловск.

На дороге уменьшается количество высококвалифицированных рабочих из-за низкой оплаты и отдаленности от города. Не хватает инженеров. Особенно не хватает электромехаников по монтажу, электромехаников связи, верховых рабочих.

1929, 7 ноября

Открыт Клуб им. Октябрьской революции (КОР) на станции Верецагино на 600 мест, стоимостью 320 тыс. руб.

Звезда, 1929, 14 нояб.

1930, 15 февраля

Сдана в эксплуатацию и вошла в состав Пермской железной дороги ветвь Комарихинская — Уралнефть протяженностью 11,9 км.

История Урала. Т. 2. С. 238.

1930, 13 марта

Из приказа № 107 начальника Пермской железной дороги.

Комиссией правления дороги, назначенной Уполнаркомпути и Дорпрофсоюзем по обследованию Чусовского участка тяги установлено:

Число больных паровозов дошло до 29%, значительная часть паровозов изувечена поджогом и крайне небрежным выполнением капитального ремонта.

Отношение паровозных бригад в деле ухода за паровозами небрежное. Из-за перестоя в промывках, безответственности дежурных по депо, неорганизованности громадные простои паровозов доходят в отдельных случаях до 18 часов. Ежедневны случаи повторного ремонта и тушения паровозов.

Машинисты-приемщики не несли ответственности за небрежность осмотра паровозов, мастера, их помощники и монтеры не следили за полным выполнением ремонта.

Суточные пробеги паровозов достигли 126 км, вместо заданных 136 км. Администрация считала, что причины недоделок можно изжить не путем упорядочения дела на участке, а лишь увеличением числа паровозов.

Участок незаметно для себя упускал из поля зрения недостатки в работе, делали упреки по адресу других служб, направляли внимание на второстепенные причины. Даже факт поджога топок у 33 паровозов за короткий промежуток времени не вызвал тревоги.

Приказываю:

ТЧ Чусовская Зырянова и паровозного мастера Молокова от занимаемых должностей отстранить и предать суду. ТЧП Шадрина, как не справившегося с возложенными обязанностями, с должности снять.

За председателя правления Пермской дороги Горбунов.

* * *

Происшествия по вине паровозных бригад во многих случаях указывают на отсутствие достаточных знаний и влекут за собой порчу паровозов, вагонов, гибель грузов, а нередко человеческих жизней.

Существующий до сего времени порядок комплектования паровозных бригад отменяется. На начальников участков паровозной службы возлагается полная ответственность за подбор личного состава паровозных бригад, и в особенности машинистов, вне зависимости от списка очередей старшинства, а в зависимости от качества выполняемой работы за предыдущий период и хозяйственной целесообразности.

При комплектовании бригад паровозные машинисты и их помощники пополняются работниками из числа помощников машинистов и слесарей, машинисты пассажирских поездов — из числа машинистов, проработавших не менее трех лет на товарных поездах.

Вестник Пермской железной дороги. 1930, 13, 16 марта.

1930, 12 июня

Вышло постановление ЦИК и СНК СССР о замене правлений железных дорог дирекциями во главе с директором на основе единоначалия.

Железнодорожный транспорт в документах. — М., 1957. С. 222.

1930, 1 октября

Из отчета по эксплуатации Пермской железной дороги за 1929/30 год.

Введена пятидневная рабочая неделя.

Упразднены участки и организованы административные единицы станций и районов. Районы: Пермский, Чусовской, Тагильский, Свердловский, Троицкий, Красноуфимский, Челябинский, Златоустовский.

С июня 1930 г. транспортная кооперация объединена с общегражданской, и

снабжение стало про
потребителями без вы

К подготовке доро
Переход на 7-часовой
срок введения перене

Кроме соревнован
ная с апреля 1929 г.,
внутри дороги: органи
ревнование между це

ГАСО, ф. 65, оп. 3.

Глава 13

1931

Вместо полагающих
зов в марте было 34%.
частей и на другие при
почвы. Исключительна
работу.

Решение ЦК парти
тельно более глубокий
раются придать иные
ломке гнилых чиновн
о создании системы чет
боту. Семейственность,
ность — в этом причин
виновниками зла.

Проверка в Перми
стройка работы законч
перестройки осталось м

Состояние работы П
скверное. Работа паров
ны. Спаренная езда в р

снабжение стало производиться ЦРК и ГорПО на общих основаниях со всеми потребителями без выделения железнодорожников.

К подготовке дороги на 7-часовой рабочий день приступлено с 1 июля 1930 г. Переход на 7-часовой рабочий день осуществлен в последнем квартале 1930 г., но срок введения перенесен на 1 апреля 1931 г.

Кроме соревнования между Пермской и Омской железными дорогами, начиная с апреля 1929 г., развивалось социалистическое соревнование и ударничество внутри дороги: организация ударных бригад, индивидуальное соревнование, соревнование между цехами и участками.

ГАСО, ф. 65, оп. 3, д. 1619.

Глава 15. В условиях победы административно-командной системы (1931—1936)

Наша мысль стариной не скована,
Время мелеется нашим жерновом!
Пусть над пропастью, пусть рискованно —
Мы — проходчики мира нового!

С. Кирсанов.

1931

Вместо полагающихся 9% больных паровозов в депо Пермь II больных паровозов в марте было 34%. Качество ремонта плохое. Ссылки на отсутствие запасных частей и на другие причины не имели под собой никакой почвы. Исключительная безответственность подрывала работу.

Решение ЦК партии о спаренной езде имеет значительно более глубокий смысл, чем тот, который ему стараются придать иные работники. Речь идет о коренной ломке гнилых чиновничьих традиций на транспорте, о создании системы четкой ответственности за свою работу. Семейственность, круговая порука и безответственность — в этом причины слабой борьбы с конкретными виновниками зла.

Проверка в Перми II показала, что в основном перестройка работы закончена, но работы по закреплению перестройки осталось много.

Состояние работы Пермской дороги исключительно скверное. Работа паровозов и оборот вагонов безобразны. Спаренная езда в ряде случаев проведена формаль-



Н. И. Буторин,
машинист
первого электровоза
в Прикамье

но. А количество срывов настолько велико, что 23% паровозов по дороге фактически работают еще по обезличенной езде.

Большое количество вагонов простояло и дожидается выгрузки. Простояли 22 вагона на станции Нытва, на станции Бахаревка простояли два вагона с грузом Уралжелдорстроя.

Блок Вл., Шукевич В. Штурм на рельсах Урала. — Свердловск, 1932.

1933, 8 июля

Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О перестройке органов управления железнодорожного транспорта».

Основной хозяйственной единицей железнодорожного транспорта является дорога. Начальник дороги полностью отвечает за состояние всего хозяйства и работу дороги и подчиняется непосредственно Наркому. Дорога работает на основе хозрасчета.

Начальнику дороги непосредственно подчинены районы, основные депо, участки вагонного хозяйства, дистанции пути, дистанции связи.

Начальник района руководит эксплуатационной работой, обеспечивает нормальное движение поездов и выполнение правил технической эксплуатации всеми агентами. Ему непосредственно подчинены все станции и разъезды. Он контролирует работу депо, вагонных участков, дистанций пути и связи с точки зрения обеспечения условий для выполнения графика движения поездов. В пределах плана распоряжается всеми средствами, выделенными для района.

Из паровозных депо выделены самостоятельные вагонные участки.

Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции является единоличным руководителем работ и непосредственно отвечает за выполнение плана по всем показателям.

Железнодорожный транспорт СССР в документах... С. 271—278.

1933, 23 августа

Со станции Чусовская отправился первый грузовой поезд с электровозом СС-11-04, машинист Костромин Михаил Михайлович. Самый первый пассажирский поезд с электровозом отправился под управлением машиниста Вылегжанина.

Работы по электрификации участка Чусовская — Кизел начались в августе 1931 г. Своими силами заготавливали и вывозили лес для деревянных опор. Затем отправляли на шпалопропиточный завод в Лысьву. Ломиком да киркой пробивали ямы в каменистом грунте и устанавливали в них чугунной тяжести столбы.

Параллельно шел монтаж тяговых подстанций, первое оборудование для которых закупалось за границей.

Будущих электромонтеров, монтажников, слесарей готовили в ФЗУ станции Чусовская. Особенно привлекательна для молодежи была профессия электровозного машиниста. Отбор желающих получить эту профессию был очень жестким. Далекое не все смогли пройти учебу до конца.

Среди первых чусовичей Конышев, Павел Данилович Деменко, Б. П. Конохов.

В Чусовскую прибыло первое электродепо.

Первоначально депо работало на паровозном тяге.

В 1934 г. приспособление увеличило вес поезда и ускорило движение.

Путевка. 1957, 5 ноября. Факты, события. — Чусовская.

1933, 10 ноября

Участок Киров — Борово. ГАПО, ф. 348, оп. 3, д. 10.

1933

Баландин В. М. на железнодорожной практике. Его деятельность была освобождена от государственной практики.

Строится 2-й железнодорожный микрорайон общества был Степанов. Он стоял у истоков создания микрорайона. Называется микрорайон Железнодорожный. Черняевский микрорайон по-прежнему в нахождении.

В 1937 г. Черняевский микрорайон ликвидировано, средства выделены на строительство. Из архива автора.

1934, 20 апреля

Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О перестройке органов управления железнодорожного транспорта».

Запретить советским гражданам выезжать за границу.

Запретить работникам железнодорожного транспорта выезжать за границу.

Рассматривать такого рода дела и карать виновных.

Награждение и премирование стоящего начальника.

Железнодорожный транспорт СССР в документах... С. 271—278.

Среди первых чусовских машинистов подготовку прошли: Василий Захарович Конышев, Павел Иванович Радыгин, Николай Иванович Буторин, Федор Данилович Деменев, а также В. Владыкин, Г. Некрасов, Ш. Минулин, Б. П. Конюхов.

В Чусовскую прибыли первые четыре электровоза ВЛ-19, и началось формирование электродепо.

Первоначально долгое время мучались, пуская электровоз в сплотке с паровозом.

В 1934 г. приспособились водить поезда двумя электровозами, что значительно увеличило вес поезда и снизило себестоимость перевозок.

Путевка. 1957, 5 нояб. Цит. по кн.: Южаков О. Из истории Чусовского края. Люди, факты, события. — Чусовой, 1999. С. 34.

1933, 10 ноября

Участок Киров — Балезино перешел к Северной железной дороге.
ГАПО, ф. 348, оп. 3, д. 160, л. 32.

1933

Баландин В. М. находился под арестом два месяца по обвинению в антигосударственной практике работы Пермского эксплуатационного района, — за недоказанностью был освобожден.

* * *

Строится 2-й железнодорожный поселок. Председателем жилищно-строительного общества был Степан Черняев, бывший стрелочник станции Пермь II, он же стоял у истоков создания Пермского райпрофсожа. До сих пор официально называемый микрорайон Железнодорожный, что рядом со станцией Пермь II, в народе называется Черняевский, и лесопарк сразу за Дворцом культуры железнодорожников по-прежнему в народе зовут Черняевским.

В 1937 г. Черняев был репрессирован вместе с членами правления. Общество ликвидировано, средства общества конфискованы.

Из архива автора.

1934, 20 апреля

Из постановления Совета Народных Комиссаров СССР.

Запретить советским, хозяйственным организациям выдавать, а работникам железнодорожного транспорта принимать какие-либо премии.

Запретить работникам железнодорожного транспорта работать по совместительству в советских и хозяйственных организациях.

Рассматривать такого рода премирование и совместительство как взяточничество и карать виновных по соответствующим статьям Уголовного кодекса.

Награждение и премирование производить исключительно по приказу вышестоящего начальника.

Железнодорожный транспорт в документах... С. 299.



Т. в. МАЛЫГИНА — бригадир бригады проводников, бригадир цеха надомки т. ПЕСТОВ, лучший машинист СССР т. МАКАРОВ, бригадир депо т. ЯЧЕИН, бригадир цеха конвенции вагонов т. ПОПОВ

Лучшие ударники Пермского железнодорожного узла: лучший машинист СССР Макаров и бригадиры: проводников — Малыгина, цеха подъемки — Пестов, депо — Ячеин, цеха конвенции вагонов — Попов



Паровозная бригада депо Пермь II: машинист М. А. Колпаков, помощник машиниста Посохин и кочегар С. А. Фистин

1934, 1 июня

Обязать ТООГПУ и уголовных и беспризорных

Предоставить ОГПУ 3 лет злостных хулиганов, портящих железнодорожные железных дорогах, заключенных

Арестовывать и заключенных поездах без разрешения домов в полосе отчуждения

Принимать на работу принимаемого в местные органы

Снять с работы лиц движения, на основании собственных на диверсии.

Предоставить начальствующим крушение, способствующее ГПУ в деле раскрытия

ПАПО, ф. 111, оп. 1, б. 1

1934, 7 июля

На дорожном слете поездов и активно помощником артельного старосты ст. Пермь

ПАПО, ф. 111, оп. 1, б. 1

Из итогов 1934 года

Общие результаты работы. Несмотря на все трудности, несмотря на сложное состояние хозяйства, несмотря на сложное состояние хозяйства

Большие затруднения в работе. Несмотря на все трудности, несмотря на сложное состояние хозяйства, несмотря на сложное состояние хозяйства

В начале года намечено. Несмотря на все трудности, несмотря на сложное состояние хозяйства, несмотря на сложное состояние хозяйства

Соревнованием охватили. Несмотря на все трудности, несмотря на сложное состояние хозяйства, несмотря на сложное состояние хозяйства



бригады проводников, бригады
машинистов СССР г. МАКАРОВ.
бригады цеха конвояции вагонов

ст СССР Макаров и бригады:
гиз конвенции вагонов — Попов



машиниста Посохин

1934, 1 июня

Обязать ТООГПУ изъять в полосе отчуждения профессиональных хулиганов, уголовных и беспризорников.

Предоставить ОГПУ право заключить в концентрационные лагеря на срок до 3 лет злостных хулиганов, нарушающих порядок железнодорожного движения, портящих железнодорожное имущество, а беспризорников, хулиганящих на железных дорогах, заключать в спецлагеря.

Арестовывать и заключать концлагеря на 6 месяцев всех проезжающих в товарных поездах без разрешения. Выселить из путевых казарм, будок и железнодорожных домов в полосе отчуждения всех лиц, не работающих на железных дорогах.

Принимать на работу, связанную с движением поездов, лишь после проверки принимаемого в местных органах ТООГПУ.

Снять с работы лиц, находящихся на должностях, связанных с безопасностью движения, на основании материалов ТООГПУ, подозреваемых как элементы, способные на диверсии.

Предоставить начальникам дорог право премировать всех лиц, предупреждающих крушение, способствующих поимке злоумышленников и помогающих органам ГПУ в деле раскрытия диверсионных организаций.

За пред. СНК В. Куйбышев.
Секретарь ЦК ВКП (б) И. Сталин.

ПАПО, ф. 111, оп. 1, д. 11, л. 36.

1934, 7 июля

На дорожном слете детей железнодорожников, предотвративших крушение поездов и активно помогающих транспорту, отмечено, что Буркалов Петя, сын артельного старосты станции Кизел, обнаружил 18 лопнувших рельс.

ПАПО, ф. 111, оп. 1, д. 11, л. 197.

Из итогов 1934 года

Общие результаты перевозочной работы дороги признаны неудовлетворительными. Несмотря на вложенные в дорогу капиталовложения, дорога по техническому состоянию находится в рядах отстающих.

Большие затруднения с пропускной способностью ощущались на линии Свердловск — Пермь, Кизел — Соликамск. Требуется постройка начатых уже строительством вторых путей Свердловск — Пермь. Подходят к пределу пропускные способности участков Гороблагодатская — Чусовская — Пермь, Пермь — Верещагино, нужны вторые пути для участка Пермь — Верещагино.

В начале года намечалось даже уложить частично вторые пути на участке Балезино — Свердловск. Однако закончено работ всего 8,2 % к плану.

Соревнованием охвачены все станции. Наиболее выдающихся результатов достигли станции Кунгур и станция Половинка. Станция Половинка во Всесоюзном конкурсе получила 4-ю премию в сумме 15 тыс. руб. и держит в своих руках переходящее Красное знамя швейцарских рабочих «Ольтена».



С. А. Казымов,
Главный кондуктор,
руководитель стахановской
школы передового опыта
в Пермском резерве

Главной причиной высокой текучести по службе пути была недостача продовольственных пайков, недостача семейных пайков.

Для смягчения кризиса с жильем по службе тяги были организованы общежития. В 1935 г. будут организованы общежития в депо Верецагино и Кунгур. Выделены средства для ремонта квартир ударников.

В восточном районе главного парка станции Пермь II построен центральный пост, на котором сосредоточены рычаги открытия и закрытия входных и выходных семафоров, маневровых щитов. Стрелки восточной горловины оборудованы замками системы Мелентьева, а перегоны Пермь II — Пермь I и Пермь II — Бахаревка оборудованы полуавтоматической блокировкой.

На привокзальной площади с правой стороны построены загородные кассы, камера хранения. На главном перроне выстроены торговые точки, небольшой фонтан, разбиты газоны и клумбы.

ГАСО, ф. 65, оп. 3, д. 1632.



Н. М. Королев, начальник депо, рассказывает о приеме в Кремле работников железнодорожного транспорта

1935, 10 февраля

Утвержден Устав о замене грузовых вагонов. Грузы стали делиться на общие и грузовые, имеющие значение.

Железнодорожный транспорт

1935, 8 марта

Комсомольская организация выдвинула Надежду Мельникову на должность машиниста электровоза «Чекист» ССЗ.

Сделав две поездки на испытание и стала помощником машиниста.

Работать в депо она не хотела, интересовалась устройством в техникум. Училась в техникуме на техническую специальность.

Машинист электровоза Надежда Мельникова. *Электровозы, 1935, 1 мая.*

1935, 1 июня

Из речи заместителя начальника

В течение ряда лет сложилась лженаучная теория, что в этом отношении он не может существовать без капиталовложений. Значение их работ, но не верности их работ.

Нужно разоблачать лженауку на основе абстрактных методов. Нельзя доказать невозможность предела стоила слишком долго. Она задержала подъем, она задержала подъем.

Там же. 1935, 1 июля.

1935, 30 июля

Состоялся прием работников транспорта СССР в Кремле. *Железнодорожный транспорт*

1935, 1 октября

На всей сети дорог проведена проверка поездов.

текучности по службе пути
ных пайков, недостача се-

льем по службе тяги были
35 г. будут организованы
и Кунгур. Выделены сред-
ников.

го парка станции Пермь II
котором сосредоточены ры-
ных и выходных семафо-
нки восточной горловины
Мелентьева, а перегоны
— Бахаревка оборудова-
новой.

и с правой стороны пост-
мера хранения. На глав-
ые точки, небольшой фон-



ает
транспорта

1935, 10 февраля

Утвержден Устав железных дорог СССР. Очередность грузов заменена государственным планом перевозки. Грузы стали делиться на две категории: грузы общие и грузы, имеющие народнохозяйственное значение.

Железнодорожный транспорт в документах... С. 309.

1935, 8 марта

Комсомольская организация электродепо Чусовская выдвинула Надежду Морозову помощником машиниста электровоза «Чекист СС-11-18».

Сделав две поездки практиканткой, девушка сдала испытания и стала помощником машиниста.

Работать в депо она начала в январе 1934 г., сначала интересовалась устройством электровоза, потом проходила техническую учебу.

Машинист электровоза, на котором работает Морозова, — Николай Иванович Мыльников. Электровозу присуждено переходящее Красное знамя.

Путевка, 1935, 1 мая.

1935, 1 июня

Из речи заместителя Наркома путей сообщения по политчасти Н. Н. Зимина.

В течение ряда лет среди работников транспорта культивировалась антисоветская лженаучная теория «предела». Якобы транспорт работает на пределе, и поэтому он не может сколь-нибудь улучшить свою работу без капиталовложений. Наркомат давал дорогам измерители их работ, но не верил в их выполнимость.

Нужно разоблачать каждого, кто будет по-прежнему на основе абстрактных математических формул пытаться доказать невозможность улучшения работы. Теория предела стоила слишком дорого транспорту. Она не только задержала подъем, она искалечила кадры железнодорожников.

Там же. 1935, 1 июня.

1935, 30 июля

Состоялся прием работников железнодорожного транспорта СССР в Кремле.

Железнодорожный транспорт в документах... С. 20.

1935, 1 октября

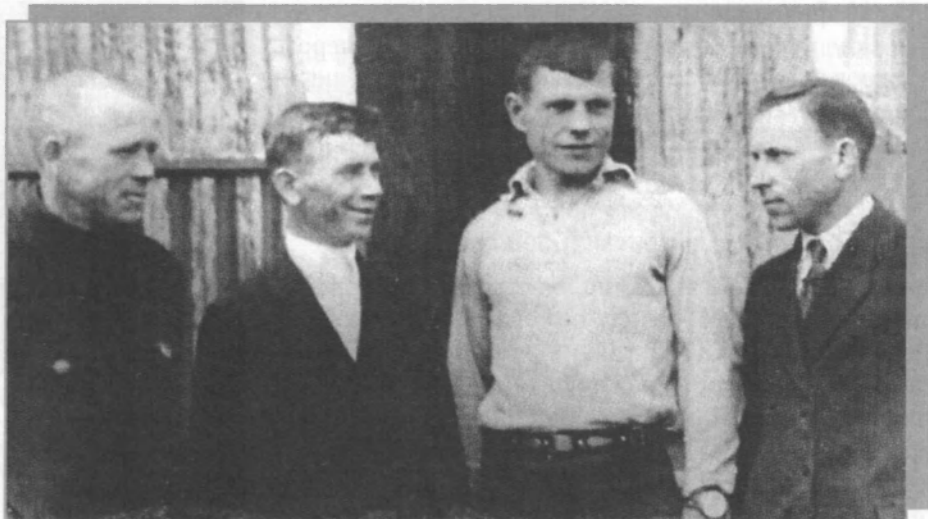
На всей сети дорог перешли на новый график движения поездов.



Ткаченко,
диспетчер станции Пермь II



Поляков,
диспетчер станции Пермь II



Первые стахановцы вагонного участка станции Пермь II —
жестянщик И. А. Машкинцев, слесарь-арматурщик М. М. Безматерных,
токарь колесного цеха П. Венидиктов, слесарь-арматурщик В. М. Оборин

В первый день рекордную техническую скорость — 50,7 км — показал машинист паровозного депо Верещагино Игошин.

Машинист того же депо Алексей Михайлович Седов показал скорость 43,9 км, Кирилл Матвеевич Карпов дал техническую скорость 36,8 км — задание же было 29,36 км.

Игошин и Седов были награждены орденами Красного Знамени и орденом Ленина.

Путевка, 1935, 2, 6, 18 окт.

1935, 16 октября

Диспетчер Чусовского отделения эксплуатации Михаил Артюшин сделал почин: он выработал и ввел суточный график работы грузовой станции Губаха.

Изучил фронты погрузки, использование маневровых средств, специализацию путей. Вместе с начальником станции Губаха Скачковским, инженером Морозовым разработал календарный план погрузки угля, соответствующий новому графику движения поездов. И таким образом организовал правильно рабочий день станции.

Почин подхватили диспетчеры Чусовского отделения.

Там же. 1935, 16 окт.

1935, 26 октября

В вывешенном на днях очередном номере стенгазеты Верещагинского депо «За здоровый паровоз» помещена заметка «Что нужно понять?» за подписью П. Доб-

рая половина посвящена шин вел поезд с рекордно «С какой же скоростью дам?»

И, не ответив на свой фицирует езду Игошина: которой надо бороться с старым машинистам «обс- ственных совещаниях». В езду Игошина «сногшиба- успехов».

По нашему мнению. Э ка против кривонососовско

Послесловие к сообще

Первоначально машин- сты-стахановцы стремл.ис гда было в гармонии с (

Но вскоре вместо пре превышать вес поездов. Т кривонососовцев среди маш- весников. У истоков этог из Верещагино и Сергей И гура.

Машинист Седов был д депутатом Верховного С

На станции Пермь II. ена береговая ветка, давш- вития будущего грузового Камского речного пароход

Там же. 1935, 27 окт.; из

1936, 11 марта

Пермской железной до- исеевича Кагановича.

Обороты, Варгин. Из м- роги. С. 39.

1936, 28 июля

Удовлетворить просьбу- линской, Донецкой, Октя Л. М. Кагановича и друг новлении ежегодно в голо-



Пермь II —
Л. М. Безматерных,
инженер В. М. Оборин

50,7 км — показал маши-

показал скорость 43,9 км,
56,8 км — задание же было

ного Знамени и орденом

Артюшин сделал по-

вой станции Губаха.
ных средств, специализа-
Скачковским, инженером
а. соответствующий новому
зовал правильно рабочий

ня.

Верещагинского депо «За
ить?» за подписью П. Доб-

рая половина посвящена Игошину. Сообщая, что Игошин вел поезд с рекордной скоростью, автор вопрошает: «С какой же скоростью он ехал по станциям, разъездам?»

И, не ответив на свой вопрос, автор нагло так квалифицирует езду Игошина: «лихачество и ухарская езда, с которой надо бороться общественности», и предлагает старым машинистам «обсудить его на своих производственных совещаниях». В конце заметки автор называет езду Игошина «сногшибательной и головокружением от успехов».

По нашему мнению, это клевета, враждебная вылазка против кривоносовского движения.

П. Меньшиков.

Послесловие к сообщению

Первоначально машинисты-кривоносовцы, машинисты-стахановцы стремились превысить нормы технической скорости. Это не всегда было в гармонии с безопасностью движения поездов.

Но вскоре вместо превышения скорости движения поездов все чаще стали превышать вес поездов. Так плавно и без всякой шумихи движение стахановцев-кривоносовцев среди машинистов превратилось в вождение машинистов-тяжеловесников. У истоков этого превращения стояли Александр Михайлович Седов из Верещагино и Сергей Николаевич Пиликин из Кунгура.

Машинист Седов был делегатом XVIII съезда партии, депутатом Верховного Совета РСФСР 1-го созыва.

На станции Пермь II, в сторону Заостровки, построена береговая ветка, давшая импульс дальнейшего развития будущего грузового участка Заостровского района Камского речного пароходства.

Там же. 1935, 27 окт.; из архива автора.

1936, 11 марта

Пермской железной дороге присвоено имя Лазаря Моисеевича Кагановича.

Оборотов, Варгин. Из истории Свердловской железной дороги. С. 39.

1936, 28 июля

Удовлетворить просьбу рабочих и служащих Сталинской, Донецкой, Октябрьской, Ленинской, имени Л. М. Кагановича и других железных дорог об установлении ежегодно в годовщину приема железнодорожни-



Т. М. Кропачева,
стахановка,
телеграфист-бодист



А. М. Седов,
депутат Верховного
Совета СССР,
машинист паровоза,
заместитель начальника
паровозного депо
Верещагино,
стахановец

ков руководителями партии и правительства — 30 июля — Всесоюзного дня железнодорожного транспорта Советского Союза.

Сб. постановлений и распоряжений по труду для железнодорожников. — Транжелдориздат, 1939. С. 10.

1936, 19—24 августа

В Москве проходил процесс по делу «объединенного троцкистско-зиновьевского центра». Военной коллегией Верховного суда СССР вынесен приговор — расстрел. Уже 24 августа 1936 г. приговор приведен в исполнение.

Глава 16. «Охота на ведьм». Период массовых политических репрессий. (1937 — август 1939)

И в годы страха были люди.
Мы низко кланяемся им.

Петр Градов

1937, 9 февраля

Скорым поездом № 46 возвратились в Пермь награжденные работники Пермского моторостроительного завода. Вместе с ними приехал прославленный летчик Валерий Чкалов. Привокзальную площадь станции Пермь II до отказа заполнили колонны рабочих заводов и фабрик, студентов, красноармейцев и школьников. Прошел митинг.

По материалам газеты «Пермь Вечерняя».

1937, 10 марта

В паровозном депо Пермь месячный пробег паровозов составил 4415 км вместо 7600 км, доля больных паровозов достигала 20%, при норме 11%. Допущено 143 аварии и 655 случаев нарушения спаренной езды за 4 месяца (с октября по декабрь) 1936 г. Имеется 1458 случаев повторного ремонта.

В ходе следствия арестованы: Выголов Виталий Андреевич, беспартийный, работает мастером паровозного депо станции Пермь II. Окружил себя антисоветскими элементами, занимался вредительской деятельностью: паровоз № 7 за ноябрь — декабрь 1936 г. имел 6 случаев ремонта связей и в данное время имеет течь; давал распоряжение слесарям депо Суслову и Терехину обирать ходовые части паровозов, приходящих с других дорог. Виновным себя признал полностью, изобличен показаниями других арестованных. Обвиняется в том, что состоял в троцкистской контрреволюционной организации, совершившей 1 декабря 1934 г. убийство Кирова, обвиняется по ст. 58-7, 8, 11 Уголовного кодекса

(далее — УК) (подпись Советской власти).

Дело передано на рассмотрение закона от 1 декабря

Попов Сергей Григорьевич с 1907 по 1924 г. и инспектор котельного цеха паровозного депо.

Имел тесную связь с рабочими, окружил себя антикоммунистическим влиянием, в частности, в период ремонта по течу труб. По распоряжению в 1937 г. приказом по депо отдан под суд.

Был в курсе террористической организации, знал, что подпольная организация партии и правительства.

Виновным себя признался. Дело передано в окружной суд.

Акатьев Александр Иванович

На протяжении 1937 г. сознательно за преследованием по установкам начальника подъемки Гаевского. Является соучастником диверсионно-вредительского злодейского убийства Кирилова.

Во всех преступлениях признан виновным. Верховным судом СССР.

4 декабря 1938 г. по статье 58 оправдан, но по приговору им. Л. М. Кагановича к лишению арматуры, медицинских инструментов в количестве 16 кг.

31 марта 1939 г. решением коллегии Верховного суда СССР.

июля — Всесоюзного дня

железнодорожников. — Трансжелдор

о троцкистско-зиновьевско-
Р вынесен приговор — рас-
полнение.

Массовых август 1939)

И в годы страха были люди.
Мы низко кланяемся им.

Петр Градов

рабочие работники Перм-
ехал прославленный летчик
Пермь II до отказа заполнили
вооруженцев и школьников.

ов составил 4415 км вместо
при норме 11%. Допущено
за 4 месяца (с октября по
монта.

Андреевич, беспартийный,
II. Окружил себя антисо-
вностью: паровоз № 7 за
связей и в данное время
слову и Терехину обирать
г. Виновным себя признал
ых. Обвиняется в том, что
зации, совершившей 1 де-
7, 8, 11 Уголовного кодекса

(далее — УК) (подрыв транспорта, участие в террористических актах против Советской власти).

Дело передано на рассмотрение Военной коллегии Верховного суда с применением закона от 1 декабря 1934 г.

* * *

Попов Сергей Григорьевич, образование среднее, беспартийный, был в партии с 1907 по 1924 г. и исключен за несогласие с политикой партии. Работает мастером котельного цеха паровозов депо Пермь II.

Имел тесную связь с начальником отделения паровозного хозяйства Николаевым, окружил себя антисоветскими элементами. Проводил агитацию против вождения тяжеловесных составов. Машинист Гуртман потребовал от мастера доброкачественной вальцовки труб. Попов ответил: «Не надо водить тяжеловесных составов, тогда и не будет течи труб». Через одну поездку паровоз встал на повторный ремонт по течи труб. Попов сказал машинисту Шашмурину: «Я говорил Гуртману, не води тяжеловесные поезда, не послушал, вот и результат налицо». 23 января 1937 г. приказом по депо уволен за преступное содержание котельного хозяйства и отдан под суд.

Был в курсе террористических задач контрреволюционной троцкистской организации, знал, что подготавливаются террористические акты против руководителей партии и правительства для восстановления капиталистического строя.

Виновным себя признал полностью, изобличается показаниями других арестованных. Дело передано на рассмотрение Военного трибунала Уральского военного округа.

* * *

Акатьев Александр Нестерович, беспартийный, образование низшее.

На протяжении 1936—1937 гг. проводил вредительскую деятельность путем расхищения ответственных паровозных деталей и сбывал их в утильсырьё. Вредил сознательно за преследование и арест Бухарина, Пятакова, Томского. Работу вел по установкам начальника депо Наливайко, парторга Кустова и начальника цеха подъёмки Гаевского. Является активным членом контрреволюционной троцкистской диверсионно-вредительской организации, совершившей 1 декабря 1934 г. злодейское убийство Кирова и подготавливавшей в последующем террористические акты.

Во всех преступлениях сознался. Дело передано на рассмотрение военной коллегии Верховного суда с применением закона от 1 августа 1934 г.

4 декабря 1938 г. от показаний предварительного следствия отказался и по статье 58 оправдан, но приговорен спецсоставом линейного суда железной дороги им. Л. М. Кагановича к 10 годам отбывания в лагерях НКВД за систематическое хищение арматуры, медных крышек, меди, баббита и продажу их в закупной пункт в количестве 16 кг.

31 марта 1939 г. решение суда отменено по жалобе Акатьева железнодорожной коллегией Верховного суда, так как не установлено, на каких паровозах и когда

именно были произведены неправильные действия, не приобщены документы. Дело направлено на новое расследование.

20 мая 1939 г. для нового расследования Акатьева затребовали из Приморского лагеря НКВД со станции Раздольная Дальневосточной железной дороги.

* * *

Наливайко Владимир Викентьевич, член партии с 1925 г., начальник паровозного депо Пермь, имел награду — орден «Знак Почета».

Скрытый троцкист, связан с членом троцкистской организации, бывшим помощником начальника паровозной службы дороги Писаревым, ныне арестованным начальником Пермского паровозоремонтного завода Милюковым.

В сентябре 1936 г. в Пермь из Управления дороги приезжал Писарев, который в кабинете Наливайко имел продолжительную беседу с Наливайко и партгором Кустовым. О чем они вели беседу, неизвестно. Судя же по дальнейшей работе депо после отъезда Писарева, стало ясно, что их совещание носило именно контрреволюционный, вредительский характер. Наливайко завербовал мастера депо Выголова, Попова, Гаевского Станислава Иосифовича, дежурного по депо Воецкого, Голозина, слесаря Акатьева и других.

На протяжении 1936—1937 гг. занимался вредительской деятельностью путем недоброкачественного ремонта паровозов и вывода их из строя, создавал условия для недовольства рабочих Советской властью. Обвинен по статье 58-7-11 Уголовного кодекса.

Винным себя не признал, но изобличен показаниями арестованных и свидетелей. Дело подлежит рассмотрению Военной коллегией Верховного суда СССР с применением закона от 1 декабря 1934 г.

* * *

Из экспертного заключения.

За 4-й квартал 1936 г. и январь 1937 г. в паровозном депо Пермь: в октябре больных паровозов — 21%, в ноябре — 17, в декабре — 18, в январе — 16%.

Увеличение порч паровозов — результат нарушения технологического процесса. График постановки паровозов в промывку не соблюдается. Не сделан надлежащий запас паровозных частей и деталей, и паровозы стояли до исправления испортившихся деталей. Не введена обмывка паровозов перед постановкой на промывку.

Особенно неблагоприятно с ремонтом сальников — 223 случая порчи паровозов. Недоброкачественность баббита для сальниковых колец — основная причина их пропаривания. Для сальниковых колец должен браться баббит Б-16, имеющий сурьмы — 16%, меди — 3, олова — 16 и свинца — 65%. Депо применяет свой сплав из отходов стружки и старых, бывших в употреблении колец. Имеют сурьмы — 10%, меди — 8, олова — 8, свинца — 80% и остальное — железо, цинк. Обилие свинца не выдерживает высокой температуры пара — отсюда и результат — парение.

63 случая порч паровозов по причине прессмасленок. Ремонт прессмасленок находится в прямой зависимости от качества смазки. Смазка, взятая с паровоза,

имела вспышку 190 граммов воды до 30%, а до

По рессорам и их Ремонт рессор должен са для испытания, т. е. тяжка, смена листов.

Правильно постав делить можно только 655 срывов.

Срывы спаренной ремонта, вызывающее ней, золотников, дымо пользование антинакши причиной плохого состо

Выводы:

Из акта обследования нера-контролера НКПС инженера по авариям ст

Наличие явно прест ника депо. Кустарщина, вильное распределе Зильберман на двох все у мастеров Выголова и б «Су» прикреплено 40 че

Лисицын со своей бр ют, не выходя из депо ет, что депо работает зак

Мой муж, А. И. Бро Колчака в 1918 г. отряд расстрелян. На моих ру среднее образование, пос

У моей дочери аресто 10 марта 1937 г. неизвест

тель, но этому мало вериг

Когда он замешал на депо и даже спал в депо.

приобщены документы. Дело
требовали из Приморского
железной дороги.

1925 г., начальник паровоз-
организации, бывшим по-
аревым, ныне арестованным
люковым.

приезжал Писарев, который
с Наливайко и парторгом
по дальнейшей работе депо
носило именно контррево-
люционный по депо Воецкого,

льской деятельностью путем
из строя, создавал условия
по статье 58-7-11 Уголов-

ными арестованных и свиде-
тель Верховного суда СССР с

ном депо Пермь: в октябре
— 18, в январе — 16%.

нения технологического про-
цесса соблюдается. Не сделан
паровозы стояли до исправ-
ления паровозов перед постановкой

223 случая порчи паровозов.
— основная причина их про-
блем — баббит Б-16, имеющий сурь-
му. Депо применяет свой сплав из
олоца. Имеют сурьмы — 10%,
железо, цинк. Обилие свинца
и результат — парение.

ремонт прессмасленок
Смазка, взятая с паровоза,

имела вспышку 190 градусов, загрязнена песком и мелкими концами с содержи-
мым воды до 30%, а должна быть вспышка не ниже 300 градусов.

По рессорам и их подвешиванию — 73, по арматуре — 217 случаев порч.
Ремонт рессор должен производиться только там, где есть калильные печи и прес-
са для испытания, т. е. на заводе, а они ремонтируются в депо, в том числе пере-
тяжка, смена листов.

Правильно поставленного учета спаренной езды в депо не ведется. Опре-
делить можно только путем выборки из книги приказов. Всего за 4 месяца было
655 срывов.

Срывы спаренной езды, доходящие до обезлички паровозов, плохое качество
ремонта, вызывающее бесконечные повторные записи дефектов сальников, порш-
ней, золотников, дымогарных труб, сифонов, нерегулярная продувка котлов и
пользование антинакипином, порча и аварии паровозов в пути — все это является
причиной плохого состояния паровозов.

Выводы:

Из акта обследования комиссией в составе инспектора НКПС Волкова, инже-
нера-контролера НКПС Деда, завтехбюро вагонного участка Пермь II Кондюрина,
инженера по авариям станции Пермь II Кашинцева, 19 февр. 1937 г.

Наличие явно преступных показателей говорит об отсутствии борьбы началь-
ника депо. Кустарщина, упрощенчество, отсутствие запчастей в кладовой, непра-
вильное распределение загрузки бригад. Так, например, у бригадира Лисицина и
Зильберман на двоих всего прикреплено 6 рабочих, которые тоже не загружены, а
у мастеров Выголова и бригадира Сулова в комплексной бригаде паровозов серии
«Су» прикреплено 40 человек.

Лисицын со своей бригадой не загружен на 40%, а Выголов и Сулов работа-
ют, не выходя из депо по несколько суток. Начальник отделения Николаев счита-
ет, что депо работает закономерно, что значит — работает лучше, чем прежде.

* * *

Михаилу Ивановичу Калинин,
Иосифу Виссарионовичу Сталину
от жены расстрелянного красногвардейца-большевика
М. А. Бронниковой

Жалоба

Мой муж, А. И. Бронников, токарь завода «Мотовилиха». При наступлении
Колчака в 1918 г. отряд по охране завода был разбит, и мой муж был захвачен и
расстрелян. На моих руках осталось пять детей и сама неграмотная. Всем дала
среднее образование, поставила на ноги.

У моей дочери арестовали мужа, Выголова Виталия Андреевича, он сидит с
10 марта 1937 г. неизвестно за что. Если верить слухам, то оказывается, он вреди-
тель, но этому мало верится. Он болел душой за свое производство.

Когда он замещал начальника депо при станции Пермь II, он не выходил из
депо и даже спал в депо. От чрезмерной работы он ослеп, его привели из депо под

руки. Врач нашел сильное переутомление и советовал переменить службу, но его тогда не отпускали, он был ценным работником.

Я слышала от многих рабочих, что он был честным работником. И кто бы ни услышал, что он посажен, все удивляются и не верят.

Нет ли тут придирки, он сын попа, но он не виноват, что родился в семье попа. Потом он с 13 лет пошел работать самостоятельно и порвал с родителями, добивался до ученья, перенося всякие невзгоды.

Ну пусть будет, что он виноват, тогда пусть он и расплачивается, но при чем же его семья? Теперь посадили и дочь, она работала техником при базе паровозного депо Пермь, отдали детей в приемник. За что? Следователь сказал: по мужневу делу. Не могу я поверить, чтобы моя дочь оказалась тем, во что ее замешали, она еще не забыла ту нужду и ту потерю, которую нам принесли колчаковские банды.

Теперь она сидит в той же тюрьме, в которой лет 20 назад сидел ее отец, каждый раз, идя к ней с передачей, я вспоминаю невольню то время, когда я переносила столько мытарства. А передачу еще и не принимают.

Девять раз ходила к следователю, чтобы дали разрешение взять теплую одежду и белье, а следователь обещает, назначает время, когда прийти, а в результате не примет, а то стрелки не доложат, так и ходишь ни с чем.

А она сидит в тюрьме мерзнет, сидит она в летнем пальто, в туфельках, а на дворе начинается зима, в тюрьме холод, спят вповалку на цементном полу, даже нар не хватает, нельзя передать подушку и одеяло. Так она и мерзнет, голодает, теряет свое здоровье. На воздух выпускают на 15 мин., окна заколочены досками, только видно кусочек неба.

Ну, каково мне все это переживать? От белых переносила невзгоды, теперь тоже терпим. Так во что же и в кого верить? Муж мне все говорил: «Партия не оставит моих детей». Да, я вижу, как не оставляют.

Теперь все мои дети в какой-то опале, их чуждаются, избегают. Все дети у меня комсомольцы, сын должен переходить в партию, другой сын пойдет в армию. Теперь такая создана атмосфера, что им все пути закрыты. Другой дочери стоит вопрос о ее пребывании в комсомоле, только ждут решения суда, также и со службы выкинут.

А чем же мы должны жить, если выкинут со службы да дадут такой документ, с которым никуда не поступишь? Когда она попросила разрешения у комсомольской ячейки Пермской дистанции пути, чтобы взять на воспитание детей сестры, то комсомольский организатор дистанции Захаров ответил: «Подожди, пусть поживут в приемнике, мы соберем комитет и обсудим». Так же и заместитель начальника дистанции по политчасти Брюхов, как узнал, что у нее посажена сестра, сразу отошел. И говорить не стал. Комсомольский актив не собрался до сих пор.

Мы не стали ждать, детей могут отправить куда-нибудь, — теперь дети моей дочери живут у меня. Сейчас они все понимают, и как мы ни скрывали, все же узнали, что мать и отец у них заключенные, на них это действует, они нервничают, плачут. Старший начал учиться, а это отражается на их учебе.

Мои дети не могут за всех родственников отвечать. Я понимаю, что действует

вражья сила, восстанавливать в городе Перми надо сами, а не ударному. Так враг засел, чтобы массово

Имущество дочери востановленной. Взяли часы, облигации — они ведь получили полученная премия. Немного имущество заключенных. Статья 128, но как будто конституцию на низах.

Я бегала, хлопотала. Я не знаю, как мне быть. Помощь.

Я прошу Вас отнестись к моему делу с содействием по ускорению. Александровну.

Примечание.

Жалоба была зарегистрирована в ЦК ВКП(б) СССР 10 февраля 1938 г.

1 апреля 1938 г. перешла в дело об «окончании» дела.

Из архива автора.

1937, 17 апреля

Из обвинительного заключения.

Арестован Голубцов Федор, по делу контрреволюционной-вредительской организации, возглавляемой врагом народа

Арестованный, бывший член организации осмотрышки Федор. При их участии пропускал поезда с неспущенными вагонами в поездах, которыми

Свою вину в выполнении к троцкистской организации

Обвинен по статье 58-9 Уголовного кодекса РСФСР в том, что в целях или другими способами рассматривания спецсостава новича.

вражья сила, восстанавливает рабочих. По моему мнению, железнодорожную НКВД в городе Перми надо самих потрясти, аресты производят по-ударному, а разбирают их не по-ударному, так и чувствуется, что там сидят люди бездеятельные или враг засел, чтобы массовыми арестами возмутить рабочих на голодовку.

Имущество дочери все описано, да что у них было-то. Что и было, это заведено мной. Взяли часы, облигации, серебряные ложки. Ну ложки, это ерунда, но облигации — они ведь получены на свои трудовые копейки, так же и часы — это полученная премия. Неужели наше государство настолько бедно, что забирает имущество заключенных. Может, я по своей неучености неправильно поняла статью 128, но как будто там не предусмотрено это. По-моему, просто искажают конституцию на низах.

Я бегала, хлопотала, везде получала отпор, теперь я как затравленный зверь, я не знаю, как мне быть, что мне делать, куда обратиться, одно осталось — Ваша помощь.

Я прошу Вас отнестись к моему заявлению по-человечески. Прошу Вас оказать содействие по ускорению суда по делу моего зятя и освободить мою дочь Ираиду Александровну.

Примечание.

Жалоба была зарегистрирована в приемной Президиума Верховного Совета СССР 10 февраля 1938 г.

1 апреля 1938 г. пермский транспортный прокурор лично сообщил Бронниковой об «окончании» дела.

Из архива автора.

1937, 17 апреля

Из обвинительного заключения.

Арестован Голубцов Федор Николаевич, осмотрщик вагонов станции Чусовская, по делу контрреволюционной троцкистской террористической и диверсионно-вредительской организации, существовавшей на дороге имени Л. М. Кагановича, возглавляемой врагом народа Турок.

Арестованный, бывший заместитель начальника Чусовского вагонного участка Поляков, показал: «Мною были вовлечены в контрреволюционную троцкистскую организацию осмотрщики поездов станции Чусовская Мосин Алексей и Голубцов Федор. При их участии я дезорганизовал текущий и средний ремонт вагонов и пропускал поезда с неисправными вагонами, были пропущены сотни неисправных вагонов в поездах, которые могли вызвать крушения в разных местах».

Свою вину в выполнении вредительских актов признал, но причастность к троцкистской организации отрицает.

Обвинен по статье 58-9-11 УК (разрушение с контрреволюционной целью взрывом или другими способами путей и средств сообщения). Дело передано для рассмотрения спецсостава линейного суда железной дороги имени Л. М. Кагановича.

* * *

Из жалоб Голубцова в мае — июле 1937 г.

Я, человек с кристальной чистотой мысли, обливают меня грязью троцкизма. Я невинно заключен и лишен свободы. Следователь всячески пытается запутать мои показания о работе, нахально напирает на спину и заявил мне: «Тебе сухим от меня не уйти!»

Очной ставки мне не дают. Поэтому я вынужден писать в бюро жалоб Советского контроля, Наркому путей сообщения, Верховному прокурору, прокурору дороги. Я надеюсь, что мне дадите возможность работать и у меня сейчас критическое положение с семьей: жену на работу не принимают никуда, а на моем иждивении двое детей, отец и мать.

* * *

Линейным судом железной дороги им. Л. М. Кагановича 14 мая 1938 г. Голубцов приговорен к 12 годам содержания в исправительно-трудовых лагерях.

* * *

Из определения коллегии

Железнодорожная коллегия Верховного суда СССР 28 февраля 1939 г. рассмотрела протест в порядке надзора на приговор линейного суда и определила: обвинение в пропуске сотен неисправных вагонов, основанном на заключении технической комиссии, является голословным: с каким браком вагоны, кто осматривал. Голубцов был выдвинут и не имел достаточной квалификации. Приговор отменен и направлен на новое расследование.

* * *

Из технического заключения помощника участкового ревизора по вагонному хозяйству Чистова И. А. и инженера вагонного участка Александрова А. В. 14 мая 1939 г.

За 1936 г. от поездов, отправляемых сменой старшего осмотрщика вагонов Голубцова, отцеплено 120 вагонов на промежуточных станциях и конечных пунктах осмотра, 27 вагонов — по причине горения букс и зарработанной шейки, 14 с дефектами — обрыв триангеля, выбоины на бандажах, откол бандажа, раковины, острота гребня, излом поясов тележек. Остальные были отцеплены по неисправности кузова, ремонту крыши и люков, буксовых лап и прочее. Установить, были ли вагоны пропущены при осмотре или получили дефекты в пути следования, не представляется возможным.

Старший осмотрщик вагонов непосредственно поезда не осматривает и технической готовности не дает, эту работу выполняют рядовые осмотрщики вагонов. Старший осмотрщик является руководителем смены. В его обязанности входит организация работы смены, как то: расстановка рабочей силы, обеспечение запчастями, а также контроль за работой рядовых осмотрщиков.

Из постановления в
отдела НКВД от 28 мая

Дополнительным постановлением к антисоветской организации вагонного участка...
...и очная ставка...
...указания бывшим вредителям и Поляковым, которые...
...ных вагонов, и вагоны...

Принимая во внимание...
...лись результатом вредительского...
...участка и что Голубцов...
...ством прекращено, а об...

Из архива автора.

1937, 9 мая

Изучены и проверены...
...ем поездов в паровозном...

Из 68 машинистов...
...Советской власти, 15 человек...
...ному происхождению: 3 человека...
...образованию: 3 человека...
...образования — 13 человек...

Из 220 человек, свя...
...вают и не читают. Обыч...
...читает последнюю стра...
...плenums ВКП (б), доклад...
...политических вопросах...
...тилетки.

Техническую литературу...
«Паровоз» Васильева...
...цы — кто читает худ...

Проверку проводил...
А. И. В результате пров...
...белых и подлежат уволь...

Из архива автора.

1937, 16 июня

Арестован Лорер Ар...
...ского техникума.

Из обвинительного

Активно проводит ко...
...и правительства. Совмес...

* * *

Из постановления начальника следственного отдела дорожного транспортного отдела НКВД от 28 мая 1939 г.

Дополнительным расследованием установлено, что обвинение в принадлежности к антисоветской организации подтверждено только показанием бывшего начальника вагонного участка Полякова, но Поляков осужден, приговор приведен в исполнение, и очная ставка невозможна. О пропуске вагонов с неисправностями давались указания бывшим вредительским руководством 4-го вагонного участка Калмыковым и Поляковым, которые арестованы, в целях разгрузки станции Чусовская от больных вагонов, и вагоны с неисправностями отправляли все смены.

Принимая во внимание, что нарушения в пропуске неисправных вагонов явились результатом вредительской деятельности прежнего руководства вагонного участка и что Голубцов содержится под стражей около двух лет, дело производством прекращено, а обвиняемый из-под стражи освобожден.

Из архива автора.

1937, 9 мая

Изучены и проверены биографии всех работников депо, связанных с движением поездов в паровозном депо Пермь.

Из 68 машинистов паровоза — 48, или 70%, начали работать на транспорте при Советской власти, 15 человек — члены партии и 5 — комсомольцев. По социальному происхождению: 32 — из рабочих, 31 — из крестьян, 5 — из служащих. По образованию: 3 человека — самоучки, 41 — начальное образование, 5—7 классов образования — 13 человек, 11 человек закончили ФЗУ и технические школы.

Из 220 человек, связанных с движением поездов, регулярно газет не выписывают и не читают. Обычно заявляют — читаю газету «Звезда», но большинство читает последнюю страницу этой газеты. Очень немногие читали постановление пленума ВКП (б), доклады Сталина, Молотова, Жданова, слабо ориентируются в политических вопросах, не слыхали и не читали о досрочном выполнении 2-й пятилетки.

Техническую литературу большинство не читает, а если и читают, то книгу «Паровоз» Васильева и несколько человек — журнал «Паровозник». Единицы — кто читает художественную литературу, посещает театр или кино.

Проверку проводили начальник депо Наливайко В. В. и парторг депо Кустов А. И. В результате проверки выявлено: 21 человек работников депо работали при белых и подлежат увольнению.

Из архива автора.

1937, 16 июня

Арестован Лорер Артур Матвеевич, 1913 г. р., студент Пермского механического техникума.

Из обвинительного заключения от 3 августа 1938 года.

Активно проводит контрреволюционную троцкистскую агитацию против партии и правительства. Совместно с бывшим директором техникума Сукристовым К. М.