

**1906, 10 мая**

Из журнального постановления Совета Управления дороги.

По летнему расписанию 1906 г. назначена остановка дачных поездов № 17 и 18 на 22-й версте между станциями Левшино и Ляды и на 41-й версте между станциями Ляды и Сылва и поезда № 602 на 33-й версте между разъездом Курья и станцией Шабуничи. На этих верстах остановочных платформ не имеется. В устранение крайне неудобной посадки и высадки пассажиров необходимо устроить небольшие остановочные платформы. Стоимость каждой платформы 115 руб.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 307.*

**1906, 10 мая**

Из журнального постановления Совета Управления дороги.

Заключить договор на 12 лет о сдаче мостовому слесарю Д. Попову в аренду площади земли величиной 100 квадратных саженей на станции Вознесенская с обозначением участка под постройку жилого дома. Проект договора составлен по образцу договора со слесарем Кетовым при станции Чусовская в феврале сего года.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 309.*

**1906, май**

Приступлено к основным работам на постройке Пермь-Кунгур-Екатеринбургской железной дороги, т. е. к земляным работам, устройству искусственных сооружений, к возведению гражданских зданий.

Кунгур имел значение торгового и складочного центра, расположенного на скрещении гужевых путей. Через него проходили Сибирский, Гороблагодатский и Бирский тракты, соединявшие город с другими торговыми и промышленными районами Урала. Кунгур служил постоянным рынком, снабжавшим соседние с ним уезды (Оханский, Осинский, Красноуфимский) мануфактурными, бакалейными и москательными товарами. В руках кунгурских купцов была сосредоточена кяхтинская торговля кожевенным товаром.

*Из отчета по постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги... С. 10.*

**1906, 25 июня**

Управление по постройке Вологда-Вятской железной дороги доводит до всеобщего сведения, что с сего числа на всем протяжении линии Вологда — Вятка возобновлено временное движение с перевозкой пассажиров, багажа и частных грузов.

Пермская железная дорога превратилась в северный ход Транссибирской железнодорожной магистрали.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 40, л. 127.*

**1906, 3 июля**

С поезда № 4 кв были разбросаны на 41-м околотке 7-го участка пути семь экземпляров прокламаций Российской социал-демократической партии.

*ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 6, л. 15 об.*

**1906, 16 августа**

Из прошения Владивостокских мастеровских обществ.

Не предвижу возможности частную службу. Часто по причине отсутствия ответственности, как правило, уволен за малоуспешность работы послужила только в должности прямо, за

**1906, 1 сентября**

На поданное выборное объявляется по распоряжению

1. По ходатайству о 1 сентября сего года.

Такое отклоняется, чем были уже сделаны в зависимости от отпуска бавки могут быть назначены это по своей работоспособности и выгоды выполнения выгодным уже теперь в вальные заводы.

*ЦИАЛ, ф. 273, оп. 12.*

**1906, 18 сентября**

Его пр  
от маст

Мы, мастеровые и рабочие просили у господина начальственные работы, по получении жизненных продуктов мы вынуждены обратиться к вам, так и на сдельную (сентябрь) получили при просим Вас не оставить и

Резолюция начальства

Представляя поданную вых и рабочих Пермских в отношении его превосходитель

**1906, 16 августа**

Из прошения Владимира Афанасьевича Алексеева, 19 лет, табельщика Екатеринбургских мастерских, уволенного за участие в забастовке 1905 года.

Не предвижу возможности, как уволенный за забастовку, приискать себе даже частную службу. Часто получаю отказ и из-за того, что я не привлекаюсь к судебной ответственности, как другие уволенные служащие, предполагают, что я скорее уволен за малоуспешность, за неисполнение служебных обязанностей и что забастовка послужила только предлогом моего расчета. Но большей частью отказывают в должности прямо, заявляя, что «нам не надо забастовщиков».

**1906, 1 сентября**

На поданное выборными от рабочих Пермских главных мастерских заявление объявляется по распоряжению господина начальника дороги:

1. По ходатайству о повышении поденной платы в размере 18 коп. каждому с 1 сентября сего года.

Таковое отклоняется, ибо прибавки поденной платы всем мастеровым и рабочим были уже сделаны в 1905 г. и в начале 1906 г. в пределах возможного, т. е. в зависимости от отпускаемых казною Управлению дороги кредитов. Впредь прибавки могут быть назначаемы лишь единичные, тем лицам, которые заслуживают это по своей работоспособности. Между тем, всякое увеличение цен отражается на убыточности исполнения работ в железнодорожных мастерских. МПС находит выгодным уже теперь в некоторых случаях отдавать паровозы в ремонт на специальные заводы.

*ЦИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 305, 306.*

**1906, 18 сентября**

Его превосходительству господину министру путей сообщения от мастеровых и рабочих Пермских главных мастерских и депо

#### **ПЕТИЦИЯ**

Мы, мастеровые и рабочие Пермских главных мастерских, на прошлой неделе просили у господина начальника дороги о прибавке жалованья и расценок на задельные работы, но получили отказ. Ввиду того, что жить при теперешней дороговизне жизненных продуктов стало невозможно, а тем более с наступлением зимы мы вынуждены обратиться к Вам с просьбой о прибавке жалованья как на поденную, так и на сдельную работу всем мастеровым и рабочим. В эту треть года (сентябрь) получили прибавку самая незначительная часть рабочих. Убедительно просим Вас не оставить нашей просьбы без внимания.

Покорные просители мастеровые и рабочие  
Пермских главных мастерских и депо.

Резолюция начальника дороги:

Представляя поданную лично господину министру путей сообщения мастеровых и рабочих Пермских главных мастерских петицию через выборного при посещении его превосходительства мастеровых 18 сентября, имею честь сообщить мой

мотивированный отказ в увеличении поденной платы всем рабочим и расценки на задельные работы.

Начальник дороги Матренинский.

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 303—304.*

**1906, 17 октября**

Утром на крыше Пермских мастерских был вывешен большой красный флаг.  
*Шпагин А. А. Красное знамя.*

**1906, 27 ноября**

Предупреждение Управления железных дорог Министерства путей сообщения о воспрещении вступать в Союзы русских людей.

*ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 6, л. 15 об.*

**1905—1906 годы**

«Биржевые ведомости» говорят, что массовые увольнения служащих заставили в 1905 и 1906 гг. заменять хорошо подготовленных служащих новичками. Пришлось возместить отсутствие навыка в работе увеличением числа служащих.

В то же время во избежание крайнего роста эксплуатационных расходов пришлось понизить заработную плату.

*ПГВ, № 202, 1908, 16 сент.*

**1907, 7 января**

В Пермских главных железнодорожных мастерских назначено общее собрание рабочих. Цель этого собрания — избрать из своей среды одного уполномоченного по выборам в Государственную Думу. Изложив наши программные требования, я предложил голосовать за кандидатуру РСДРП. Товарищ Клепинин, поддерживая все высказанные мною требования, внес предложение голосовать за меня (Шпагина Алексея Алексеевича), как за члена РСДРП.

Поставлены были урны, и началась баллотировка шарами, в результате около 250 были положены за меня.

Возвратившись домой, я застал Артема (Ф. А. Артем (Сергеев) расхаживающим взад и вперед по комнате. Завидев меня, он подбежал ко мне и, вопросительно глядя, воскликнул:

— Ну, Кувалда, как дела идут в ваших мастерских?

Я вместо ответа вынул из кармана клочок бумаги и подавая ему, сказал:

— Вот, смотри!

Прочитав бумажку, Артем запрыгал от радости. Ему не верилось, что кандидат от Союза русского народа мог получить только 5 голосов.

*Звезда, 1983, 19 марта.*

**1907, 21 января**

Из отчета по постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги.

**НАПАДЕНИЕ НА АРТЕЛЬЩИКА-КАССИРА И. ТАРАСЕНКОВА**

За поимку грабителей и сохранение казенных денег выданы наградные 500 руб., 85 руб. выдано Боброву в возмещение убытков за лошадь, ранен-

ную при преследовании грабителей, по 100 руб. выданы за содействие в поимке грабителей за верженный поступок при поимке женера Окермана.

*Из отчета по постройке...*

**1907, 8 февраля**

На заседании Пермского комитета Матвеев Павел изложил решение комитета, на котором в Думу вошел в блок с кадетами. В члены Государственного Комитета РСДРП стал с этого времени...

*Ольховская К. Работа партия Борьба за власть. Т. 2. Ч. 1. —*

**1907, 14 февраля**

Избранные члены II Государственной Думы Пермь-Екатеринбург. Во время митинга в Жандармерия пыталась прорваться из толпы, в ответ стала стрелять.

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 3.*

**1907, 18 февраля**

Вчера в десять часов утра в цехов Пермских мастерских пытались удалить помощника мастера. Началась драка, двое главных мастеров ранены. Производится расследование.

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 3.*

**1907, 29 марта**

В Пермских главных мастерских произошла попытка произвести насилие над рабочими.

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 3.*

**1907, сентябрь**

Начата укладка рельсов на станции Кунгур-Екатеринбургской. Рабочие на станции Мулянка и у стан-

*Из отчета по постройке П...*

ную при преследовании артельщиком Управления грабителей, по 100 руб. выдано Устюжанинову и Зонову за содействие в поимке грабителей, то же Зуеву за самоотверженный поступок при нападении грабителей на инженера Окермана.

*Из отчета по стройке... СПб, 1911. С. 634.*

#### **1907, 8 февраля**

На заседании Пермского комитета РСДРП исключен из комитета Матвеев Павел Александрович, один из старейших пермских социал-демократов, за то, что, вопреки решению комитета, на выборах в Государственную Думу вошел в блок с кадетской партией и стал кандидатом в члены Государственной Думы в кадетском списке. Комитет РСДРП стал с этого времени ярко большевистский.

*Ольховская К. Работа партии и рабочее движение (1960) // Борьба за власть. Т. 2. Ч. 1. — Пермь, 1924. С. 34—36.*

#### **1907, 14 февраля**

Избранные члены II Государственной Думы уезжали со станции Пермь в Петербург. Во время митинга выступили депутаты Баскин, Шпагин, другие ораторы. Жандармерия пыталась прекратить митинг. Прозвучал провокационный выстрел из толпы, в ответ стала стрелять полиция. Возникла паника.

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 390, л. 22.*

#### **1907, 18 февраля**

Министру путей сообщения

#### **ТЕЛЕГРАММА**

Вчера в десять часов утра небольшая часть рабочих кузнечного и механического цехов Пермских мастерских вывела мастера механического цеха Жукова, угрожали удалить помощника мастера кузнечного цеха Верховодцева, работа не прекращалась, двое главных виновных общим присутствием уволены, расследование производится.

Сериков.

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 390, л. 11, 29.*

#### **1907, 29 марта**

В Пермских главных железнодорожных мастерских «толпа мастеровых угрожала произвести насилие над мастером Лукьяновым».

*ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 390, л. 29.*

#### **1907, сентябрь**

Начата укладка рельсов и шпал со стороны Екатеринбургa и Перми на Пермь-Кунгур-Екатеринбургской железной дороге. В конце ноября укладка закончена у станции Мулянка и у станции Коуровка.

*Из отчета по постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги. С. 802.*



**А. А. Шпагин,**  
слесарь Пермских главных  
мастерских, депутат  
2-й Государственной Думы



1907

Начальник Пермской железной дороги господин Матренинский имеет в своем услужении трех (казенных людей), начальник движения Королев и другие начальники служб — по одному железнодорожнику. Начальник же первого участка службы пути, хотя и много ниже их по должности, взял себе с пути дворника, лакея и повара, а старшие дорожные мастера — по двое рабочих. Уж на что невелика птица смотритель зданий, но и тот имеет казенного человека.

*Железнодорожник, 1907, № 182-1; Путь и путевое хозяйство, 1965, № 4. С. 20.*

## Глава 7. «Образцово-показательные» 1908—1914 годы

Красивой лжи на свете не бывает,  
Любая ложь гнусна и безобразна,  
Жалка она во всех словах и видах,  
Тем более раскрашенная ложь.

*Николай Тряпкин*

1908, 3 января

Сегодня заносы прекратили не только товарное, но и пассажирское движение поездов, и дорога не в состоянии пропустить более 180 вагонов в сутки, особенно на горном перегоне от Кушвы до Чусовской. А с 1 января грузовое движение еще более стеснено, так как вводится третий ежедневный пассажирский поезд, с 8 января пойдет и скорый из Петербурга.

*ПГВ, 1908, 3 янв.*

1908, 9 января

Как известно, железнодорожная библиотека в августе прошлого года распоряжением господина губернатора была временно закрыта. На днях исполняющий дела Пермского губернатора уведомил начальника дороги, что, так как последний не берет на себя ответственности за действия библиотеки, то таковая должна быть закрыта навсегда, о чем начальник дороги и уведомил правление общества потребителей.

*ПГВ, 1908, 9 янв.*

1908, 13 января

Собрание уполномоченных Общества потребителей служащих Пермской железной дороги.

Следует доклад о смете библиотеки. Обсуждается не смета, а вопрос о прекращении функционирования библиотеки, закрытой 12 октября.

Некоторыми предлагается передать библиотеку в ведение Управления дороги и выработать условия передачи. Подписчики библиотеки не желают контроля

Управления дороги. Гости меры временной, впрел

Группа уполномочен том, нужна ли вообще об не является.

Лукин высказывается тельством покупать товар добиться того, чтобы потр там он может приобрести ПГВ, 1908, 13 янв.; 1908,

1908, январь

СТАНЦИЯ ПЕРМЬ

В зале 3-го класса на пропитанный табачным д то голова начинает болеть.

У кассы во время вы жандарма, а потому часть которая пошла обычным очереди.

В вагонах местного соо публика, страшно грязно. того, в них легко порвать железные крючки, оставши время перевозки войск на ПГВ, № 12, 1908, 15 янв.

1908, февраль

Вагоны товаропассажи буквально переполняются 3—4 на скамейке, тут же н возможных позах.

Между тем в 9 часов в второй дополнительный по известно, и он отходит поч ПГВ, 1908, 8 февр.

1908, 18 марта

Во время остановки в торговцы и торговли с бу.

Управления дороги. Господин Лукин настаивает, чтобы эта передача имела характер меры временной, впредь до снятия усиленной охраны.

Группа уполномоченных желает, чтобы собрание было опрошено сначала о том, нужна ли вообще обществу библиотека, хозяином которой общество на деле не является.

Лукин высказывается принципиально против закабаления потребителей обязательством покупать товары непременно в складах общества. Общество должно добиться того, чтобы потребитель охотно шел сам в склад общества, полагая, что там он может приобрести товар и дешевле, и хорошего качества.

*ПГВ, 1908, 13 янв.; 1908, 15 янв.*

### **1908, январь**

#### **СТАНЦИЯ ПЕРМЬ**

В зале 3-го класса на станции Пермь пол всегда грязный, воздух тяжелый, пропитанный табачным дымом. Если подышать несколько минут таким воздухом, то голова начинает болеть.

У кассы во время выдачи билетов на Мотовилиху не полагается дежурного жандарма, а потому часть публики подходит прямо к окну, оттесняя ту публику, которая пошла обычным порядком между перилами и дожидалась полчаса в очереди.

\* \* \*

В вагонах местного сообщения Пермь — Мотовилиха, в которых перевозится публика, страшно грязно. Видимо, эти вагоны чистятся слишком редко. Кроме того, в них легко порвать одежду, так как в проходах у стенок торчат разные железные крючки, оставшиеся от тех мест, куда солдаты составляли свои ружья во время перевозки войск на Дальний Восток.

*ПГВ, № 12, 1908, 15 янв. С. 2; № 15, 1908, 18 янв. С. 3.*

### **1908, февраль**

Вагоны товаропассажирского поезда из Перми на Челябинск в 6.06 вечера буквально переполняются людьми: в 4—5 вагонах 3-го класса пассажиры сидят по 3—4 на скамейке, тут же на полу сидят и лежат пассажиры (крестьяне) во всевозможных позах.

Между тем в 9 часов вечера от Перми до Екатеринбурга ежедневно отходит второй дополнительный поезд, товаропассажирский, но о нем публике ничего неизвестно, и он отходит почти с пустыми пассажирскими вагонами.

*ПГВ, 1908, 8 февр.*

### **1908, 18 марта**

Во время остановки в Перми поездов в вагоны 3-го и 4-го класса проникают торговцы и торговки с булками, пирогами, шаньгами.

Все это раскупается простою публикой нарасхват. Но продают и пития, брагу, а торговцы — казенку.

13 марта перед отходом поезда на Вятку станционный жандарм задержал в поезде торговца, в руках корзина с булками, а через плечо закрытая кожаная сумка, и в ней сотни и сороковки.

*ПГВ, 1908, 18 марта.*

### **1908, 2 апреля**

Квартиры в Перми давно уже стали неимоверно дороги. Одинокому за помещение в квартире вместе с хозяевами вместо полутора рублей в месяц приходится платить 3—5 рублей. Комнаты вместо прежних пяти рублей сдаются по 5—8 рублей и даже по 10 рублей в месяц без стола. Комнаты сырые, грязные и холодные. А чуть почище — 12—15 рублей.

*ПГВ, 1908, 2 апреля.*

### **1908, апрель**

На съезде Восточного порайонного комитета в Самаре обсуждалась провозоспособность Пермской железной дороги. Из доклада представителя дороги, начальника службы движения Н. Ф. Королева, дорога теперь едва справляется с перевозками. В 1906 г. было 6 тыс. вагонов залежи с очередностью около 3 месяцев, а в марте 1908 г. грузили грузы от 15—17 декабря 1907 г., общая залежь доходила до 3 тыс. вагонов.

Особой комиссией был доложен план работ на пятилетие: увеличение числа разъездов от Челябинска до Вятки; переустройство некоторых станций; увеличение пологости уклонов Пермь — Вятка; проложение 2-го пути Чусовская — Кизел.

Комиссия испрашивает на все эти работы 24 млн. руб. и отмечает необходимость скорейшего открытия линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург.

План отослан в Министерство путей сообщения.

Лысьвенское заводоуправление просит Пермскую железную дорогу устроить разъезд на перегоне Селянка — Лысьва (ныне — Калино) и дает без процентов 35 тыс. руб. на это устройство, но Управление дороги ничего не делает, так как оно связано многочисленными ненужными формальностями.

*ПГВ, 1908, 22 мая; 28 июня.*

### **1908, 24 июня**

#### **ДЕНЬ В ПЕРМИ (ЗАМЕТКИ ТУРИСТА)**

Зашел в трактир. Спросил зеленые щи, отбивные котлеты и кофе по-испански. Наевшись досыта, заплатил всего 65 копеек.

*ПГВ, 1908, 24 июня.*

### **1908, 7 июля**

Собрание уполномоченных Общества потребителей служащих Пермской железной дороги. Зам. начальника дороги А. Ф. Колмогоров назначил председателем А. М. Соколова.

### **О ЛЕЧЕНИИ СЛУЖАЩИХ**

Шипилин, врач; платит 24 руб. 36 коп., но брать лекарства из частных аптек и до отпускаются служащим цене.

### **О ПОСОБИЯХ НА ОБЩЕСТВО**

Одни высказывались были против. Тагильским были их склада, пред далее.

Большинством 27 пр  
*ПГВ, № 151—156, 1908*

### **1908, июль**

Служащим Пермской рынка приходится терпеть человеку приходится пот

Служащие станции склада. Всех служащих 10 руб. в месяц, то это б

Для сравнения: Глаз на 32 тыс. руб. Совет общества весьма мал.

*ПГВ, № 143, 1908, 1*

### **1908, 14 августа**

Рассчитывали, что сский хлеб ежегодно десяти к Котласу, по Двине до существует специальным Котлас.

Первый опыт отпра в 1899 г. голландской фский для внешней торго Натансон и другие». С лас — 6 556 747 пудов

Однако предприятие Главными тормозами на ласом и Архангельском ске и жалких — в Котла

*ПГВ, 1908, 14 авг.*

#### **О ЛЕЧЕНИИ СЛУЖАЩИХ**

Шипилин, врач; поясняет, что на лечение одного служащего в Перми уходит 24 руб. 36 коп., на линии — 9 руб. 14 коп. Так как в Перми запрещено брать лекарства из железнодорожной аптеки, то приходится брать их в частных аптеках и довольно порядочно переплачивать, а на линии лекарства отпускаются служащим общества из железнодорожных аптек по заготовительной цене.

#### **О ПОСОБИЯХ НА ОБРАЗОВАНИЕ И БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ**

Одни высказывались за ассигнование 5 тыс. руб. на образование детей, другие были против. Тагильские уполномоченные настаивают на выделении им всей прибыли их склада, предлагают отчислить на образование процент прибыли и так далее.

Большинством 27 против 10 в пособиях отказано.

*ПГВ, № 151–156, 1908, 11–16 июля.*

#### **1908, июль**

Служащим Пермской дороги на станции Вознесенской за отсутствием вблизи рынка приходится терпеть нужду. Чтобы купить продукты, в Перми рабочему человеку приходится потерять целый день, а иногда и больше.

Служащие станции обратились в правление общества об открытии для них склада. Всех служащих на станции 300 человек. Если каждый будет забирать на 10 руб. в месяц, то это будет 36 тыс. руб.

Для сравнения: Глазовский склад — 35 тыс. руб., а на станции Пинюг торгуют на 32 тыс. руб. Совет общества потребителей оставил вопрос открытым. Капитал общества весьма мал.

*ПГВ, № 143, 1908, 1 июля.*

#### **1908, 14 августа**

Рассчитывали, что с проведением Пермь-Котласской железной дороги сибирский хлеб ежегодно десятками миллионов пудов будет подвозиться из Челябинска к Котласу, по Двине до Архангельска и за границу. Был установлен и по сей день существует специальный льготный тариф на сибирские грузы пути Челябинск — Котлас.

Первый опыт отправки хлебных грузов через Архангельск был произведен в 1899 г. голландской фирмой «Вильям Миллер и К». За ним и другие: «Русский для внешней торговли банк», «Северное пароходное общество», «Дрейфус Натансон и другие». Самый крупный экспорт был в 1905 г. через Котлас — 6 556 747 пудов.

Однако предприятие недоделано. Экспорт оказался невыгодным, неудобным. Главными тормозами надо считать мелководье и перекаты реки Двины между Котласом и Архангельском и отсутствия хлебных складов — всяких — в Архангельске и жалких — в Котласе.

*ПГВ, 1908, 14 авг.*



**1908, 15 августа**

Из письма в газету начальника службы движения Пермской железной дороги, инженера Н. Ф. Королева.

В последнее время в газетах появились масса заметок, что на станциях Тюмень и Тура скопилось свыше 4 млн. пудов грузов хлеба.

Но Пермская железная дорога не может удовлетворить спрос. Дорога нуждается в развитии, а именно в дополнительных разъездах и развитии путевого устройства станций.

Недостатка вагонов и паровозов не было, но через Екатеринбург и Бисер невозможно пропустить более 330 вагонов. Когда подняли шум, перевозки были усилены за счет сокращения приема в Челябинске, начаты работы по устройству дополнительных 17 разъездов, укладке дополнительных путей на станциях. Работа будет закончена в октябре.

На 1 июля в Тюмени находилось для немедленной отправки 5521 вагон, к 15 июля отправлено 2044 вагона, а затем, к удивлению, срочных грузов не оказалось, и погрузка пошла нормальным порядком — 30—70 вагонов в день.

*ПГВ, 1908, 15 авг.*

**1908, 18 сентября**

#### ВОЗЗВАНИЕ

Комитет по постройке церкви в честь Александра Невского, на станции Вознесенской Пермской железной дороги обращается с покорнейшей просьбой ко всем благотворителям и украсителям святых храмов уделить от своих средств малую лепту на достройку сего новостроящегося храма.

Председатель строительного комитета Ничиперович.

Члены комитета: священник Григорий Орлов, А. М. Кротов.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 67, л. 59.*

**1908, 1 ноября**

Во время поездки в Сибирь господин министр путей сообщения посетил железнодорожное училище на станции Бисер. Просил учеников назвать титул Государя Императора — ученики не могли ответить. Господин министр путей сообщения заметил, что в школе мало прививается любовь к царю и Родине, предложено обратить внимание на преподавание гимнастики и пения, не только церковного, но и светского.

*ПГВ, № 238, 1908, 1 нояб. С. 2.*

**1908, 9 ноября**

По сообщению газеты «Уральский край», на Пермской железной дороге за истекший рабочий период построено 17 новых разъездов, в их числе на участке Нижний Тагил — Бисер — 5, Чусовская — Пермь — 3 разъезда.

Все разъезды имеют три пути. Все новые разъезды открыты 15 октября, но не все третьи пути готовы за неполучением стрелок. Кроме того, на 15 станциях

и 12 разъездах уложены стрелок.

Стрелки уже в дороге  
*ПГВ, 1908, 9 нояб.*

**1908, 1 декабря**

Работы по укладке рельсов в Бург закончены у станции

*Из отчета по постройке*

**1908**

С нынешнего года на станциях, верстах в семи, устройстве дачных путей. Будущий дачный путь по разъезду земельные участки будут выделены под новые постройки.

*ПГВ, 1908, 6 нояб.*

**1909, январь**

На вокзале станции

В это время сходятся пути № 12 из Вятки в Челябинск. В пассажирском движении даже 1-го — 2-го класса через эту толпу еле-еле можно пройти какой-то сумбур, растерявшись, трудно добиться хоть

*ПГВ, 1909, 11 янв. С. 4.*

**1909, 5 февраля**

По примеру прошлых лет, ввиду дороговизны топлива на железной дороге. Много служило Курья — Мысы. Дети едут в поезде.

*ПГВ, 1909, 5 февр.*

**1909, 26 февраля**

Нагрузка каменного угля 12 специально приспособленных вагонов. Ежедневная нагрузка

Паровозов — до 15 пар в сутки, т. е. малосильные паровозы

Нагрузка угля на паровозы потому медленно. Для угля

и 12 разъездах уложены дополнительные пути, но не открытые за неполучением стрелок.

Стрелки уже в дороге.

*ПГВ, 1908, 9 нояб.*

#### **1908, 1 декабря**

Работы по укладке рельсов и шпал на линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург закончены у станции Шамары и у моста через реку Сылву на 184-й версте.

*Из отчета по постройке дороги. С. 802—803.*

#### **1908**

С нынешнего года на Пермь-Котласской железной дороге за станцией Шабуничи, верстах в семи, устроен новый разъезд Сюзьва вблизи довольно большой речки. Будущий дачный поселок. Есть несколько лиц, арендовавших поблизости от разъезда земельные участки. Предполагается к будущему лету застроить их дачными постройками.

*ПГВ, 1908, 6 нояб.*

#### **1909, январь**

На вокзале станции Пермь от 4 до 6 вечера творится нечто невообразимое.

В это время сходятся в Пермь почтовый поезд из Челябинска в Вятку и поезд № 12 из Вятки в Челябинск. В тесных и совершенно не соответствующих размерам пассажирского движения помещениях вокзала царит невозможная теснота. Зал даже 1-го — 2-го класса забит бывает публикой и вещами пассажиров так, что через эту толпу еле-еле можно пробраться на платформу или с платформы. Царит какой-то сумбур, растерянность, и человеку, мало знакомому с порядками вокзала, трудно добиться хоть какого-нибудь толка.

*ПГВ, 1909, 11 янв. С. 4.*

#### **1909, 5 февраля**

По примеру прошлых лет, начальником дороги разрешено служащим управления, ввиду дороговизны квартир, жить в пригородных селениях на линии железной дороги. Много служащих перекочевали по линии Пермь — Ляды, Пермь — Курья — Мысы. Дети же обучаются в городе. И те и другие ездят ежедневно поездом.

*ПГВ, 1909, 5 февр.*

#### **1909, 26 февраля**

Нагрузка каменного угля на паровозы на станции Пермь производится из 12 специально приспособленных срубов, вмещающих до 5 тыс. пудов угля каждый. Ежедневная нагрузка на паровозы — 4—7 тыс. пудов.

Паровозов — до 15 и даже случается до 25 штук, считая и «кукушки», т. е. малосильные паровозы, употребляемые для составления поездов.

Нагрузка угля на паровозы производится устаревшим способом — бадьями и потому медленно. Для улучшения нагрузочного приспособления вагоны с ка-

менным углем подаются по уложенному за депо, около горы, пути, окончившемуся тупиком. Ветка вмещает всего 10 платформ или 12 угольных коробок или крытых вагонов. Несмотря на ежедневную выгрузку угля, количество его в срубах бывает недостаточным.

Администрация нашла возможным уголь для запаса разгружать на станции Заимки, где и имеется до 300 тыс. пудов. Паровозы должны подаваться для загрузки на станцию Заимки, что затрудняет движение поездов.

*ПГВ, 1909, 26 февр.*

**1909, 1 марта**

**СТАНЦИЯ ЧУСОВСКАЯ**

Собрание членов кружка семейных вечеров служащих на станции, железнодорожный клуб, имеет очень некрасивую репутацию.

Когда нельзя достать выпивки ночью и некуда пойти, то идут все в клуб, хоть член или нет. Там и пиво, и водка, хотя при буфете только пивной буфет. За вход никакой платы, а тем более рекомендации членов не требуется, так как сторож сам хорошо знает, кого можно впустить ночью.

Клуб открыт бывает ежедневно до полвторого ночи, но нередко приходят «гости» в 2—3 ночи, а уходят в 7—8 утра, когда торговля буфета и клуб официально закрыты. Это не клуб железнодорожников, а «железнодорожный кабачок».

*ПГВ, 1909, 19 марта.*

**1909 марта 3.**

**СТАНЦИЯ ВОЗНЕСЕНСКАЯ**

3 марта от товаропассажирского поезда № 12 отцеплен по какой-то неисправности вагон 4-го класса, переполненный публикой, которая, узнав об отцепке, бросилась искать места в других вагонах, но пассажиров было так много. Не найдя места, попробовали просить о прицепке другого вагона, но получили приказание остаться и дожидаться на этой станции следующего поезда.

Известно, что в 4-м классе ездит вся публика серенькая, несмелая, что было и в данном случае, — «поворчали себе под нос» застрявшие на железнодорожной мели пассажиры, думая о потерянном дне, и остались ждать следующего поезда, на котором и уехали на другой день далее.

*ПГВ, 1909, 8 марта.*

**1909, 5 марта**

По дороге отменен приказ 1891 года, ограничивающий возраст для поступления на службу дороги 40 годами, и введено новое ограничение возрастом — в 50 лет.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 20, л. 135.*

**1909, 15 марта**

По расстроенному здоровью я вынужден выйти в отставку и оставляю службу на Пермской дороге. В общей сложности я прослужил на дороге 28 лет, сначала начальником службы пути, с 1877 по 1903 год, а последние два года, с 1907 по

1909 год, — начальником дороги в 1878 году, тогда

Отдавая делу службу сердцу каждый успех в я от всей души желаю. Всем служащим и работникам успешного выполнения

Прошу не поминать

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д.*

**1909, 24 марта**

Есть распоряжение по жиров за полтора часа, *ПГВ, 1909, 24 марта.*

**1909, март**

Пермским губернским боты по организации из служащих Управления

На днях некоторые обратились к организаторам. Просьба их принять

Союз русского народа тов и евреев.

17 января 1912 г. М железных дорог циркуля что железнодорожные русского народа, подв начальствующих лиц.

Министр путей сообщдов к таким нареканиям. *ПГВ, 1909, 11 марта.*

**1909, 7 июня**

В помещении Богородребителей служащих Пе

Собранию уполномоч общества в Перми, закры

21 сентября 1907 г. о тия библиотеки, но ходат чальника дороги на себя

26 мая начальник дор правильное функциониро

1909 год, — начальником дороги. Я принимал участие в открытии движения на дороге в 1878 году, тогда еще небольшой, изолированной от других дорог.

Отдавая делу службы все свои силы и здоровье, привык принимать близко к сердцу каждый успех в ее работе. Покидая ныне с глубоким сожалением службу, я от всей души желаю Пермской дороге полного успеха в ее дальнейшей работе. Всем служащим и рабочим желаю от всей души здоровья и сил для честного и успешного выполнения долга службы.

Прошу не поминать меня лихом.

Начальник дороги А. Свентицкий.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 20.*

#### **1909, 24 марта**

Есть распоряжение по Пермской железной дороге открывать кассы для пассажиров за полтора часа, багажные кассы — за два часа до отправления поезда.

*ПГВ, 1909, 24 марта.*

#### **1909, март**

Пермским губернским отделом Союза русского народа ведутся усиленные работы по организации из среды рабочих главных железнодорожных мастерских и служащих Управления дороги самостоятельного отдела Союза.

На днях некоторые из рабочих железнодорожных мастерских и служащих обратились к организатору отдела с просьбой ускорить подготовительное собрание. Просьба их принята.

Союз русского народа прославился уличными погромами и убийствами студентов и евреев.

17 января 1912 г. Министерством путей сообщения разослан управлениям железных дорог циркуляр, в котором указывалось: поступают жалобы о том, что железнодорожные служащие, состоящие членами патриотического Союза русского народа, подвергаются за это притеснениям и гонениям со стороны начальствующих лиц.

Министр путей сообщения предложил принять все меры для устранения поводов к таким нареканиям.

*ПГВ, 1909, 11 марта. С. 3; ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 6, л. 406; ПГВ, 1912, 17 янв.*

#### **1909, 7 июня**

В помещении Богородицкой школы собрание уполномоченных Общества потребителей служащих Пермской железной дороги.

Собранию уполномоченных надлежит решить вопрос об открытии библиотеки общества в Перми, закрытой по распоряжению губернатора в августе 1907 года.

21 сентября 1907 г. общество обратилось к губернатору о разрешении открытия библиотеки, но ходатайство губернатором было отклонено за неприятие начальника дороги на себя ответственности по библиотеке.

26 мая начальник дороги сообщил, что он согласен принять ответственность за правильное функционирование библиотеки при условии, что все вопросы по рабо-



те библиотеки, принятии и увольнении служащих, а также финансовые вопросы решались только с утверждения начальника дороги.

Правление согласилось.

*ПГВ, № 135, 1909, 13 июня. С. 3.*

### 1909, 16 июня

Из приказа начальника дороги.

Установлен новый порядок пользования классами вагонов для проезда по сезонным билетам и билетам-карточкам. Впредь будут выдаваться: места в вагонах лицам, получающим содержания (жалованье, квартирные и столовые) в год:

более 3 тыс. руб. — 1-й класс,

более 2 тыс. руб. — 2-й класс,

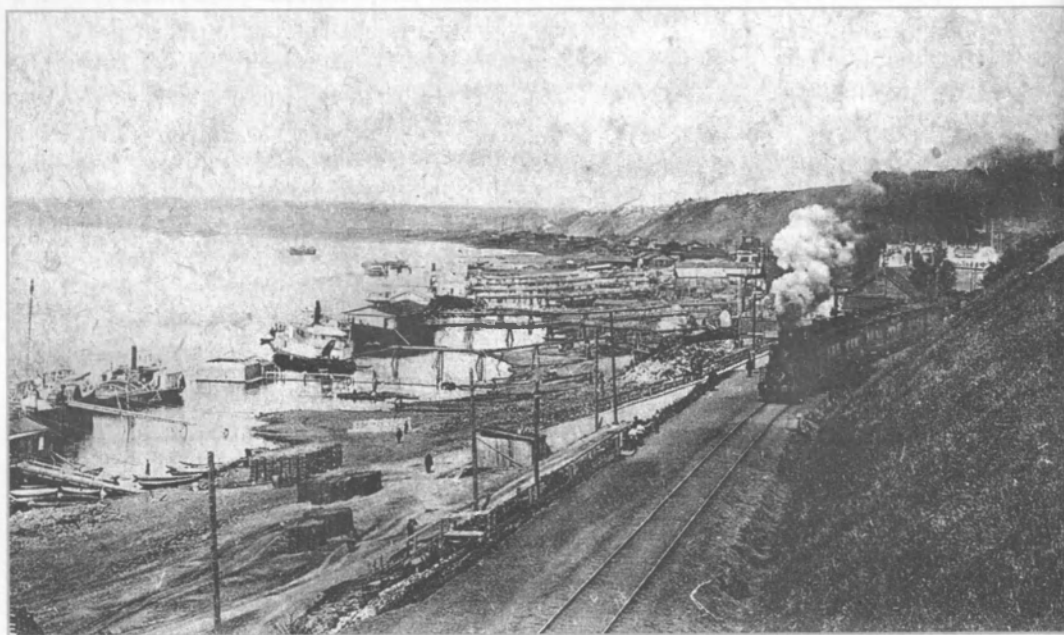
до 2 тыс. руб. — 3-й класс.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 20, л. 348.*

### 1909, 5 августа

На станции Вознесенская Пермской дороги открывается новый склад Общества под названием Вознесенский.

К району этого склада причислены потребители новых служб на станциях Григорьевская, Мокино, Савино, Вознесенская, Бородулино, Кузьма, Кез и окрестности 4—11-й службы пути этой линии. Членом ревизионной комиссии нового склада назначен инженер А. Р. Плетцер, а кладовщиком — П. А. Мичурин, заведующий конторой — И. Ф. Толстоухов. Будет один весовщик и один приказчик.



Работа начнется с 24  
ты. Откроеся и мануфа  
С нового 1910 г. буд  
*ПГВ, 1909, 5 авг.; 1910.*

### 1909, 20 августа

Состоялось первое за  
верстки вагонов по станц

В состав бюро вошли  
три — от лесопромышле  
мской железной дороги С

Вагоны будут подава  
бюро.

*ГАПО, ф. 556, оп. 3, д.*

### 1909, 1 сентября

Из приказа № 114 от

Введена плата за обу  
ков железнодорожных сл

Не имеющие средств  
ге не менее 5 лет, и дети у  
дороге, от оплаты освоб  
ниям местных попечител

Ранее все железнодо  
добровольные пожертво

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, с.*

### 1909, 10 сентября

За последние годы н  
кать более усовершенство  
приборы для пилки рельс  
товые приборы для сплю

штуки 2—3 по всей доро  
Но старые дорожные  
на дороге с помощью осн

встречают все эти нововв

*ПГВ, 1909, 10 сент.*

### 1909, сентябрь

15-го числа каждого  
получают свой месячный  
месяц.

День полочки ожида  
целая вереница жен работ  
просят у них полученные

ке финансовые вопросы

онов для проезда по се-  
ваться: места в вагонах  
и столовые) в год:

тс новый склад Обще-

ых служб на станциях  
но, Кузьма, Кез и око-  
онной комиссии нового  
— П. А. Мичурин, заве-  
щик и один приказчик.



Работа начнется с 24 августа. Будут отпускаться бакалейные и мучные продук-  
ты. Откроется и мануфактурное отделение.

С нового 1910 г. будет открыт склад в Кунгуре.

*ПГВ, 1909, 5 авг.; 1910, 13 июня, 15 авг.*

#### **1909, 20 августа**

Состоялось первое заседание образованного распорядительного бюро для раз-  
верстки вагонов по станциям для перевозки массовых грузов по Пермской дороге.

В состав бюро вошли пять представителей дороги, три — от хлеботорговцев и  
три — от лесопромышленников. Председателем этого бюро будет начальник Пер-  
мской железной дороги С. В. Мошков.

Вагоны будут подаваться под те только грузы, о которых будет заявлено в  
бюро.

*ГАПО, ф. 556, оп. 3, д. 1; ПГВ, 1909, 20 авг.*

#### **1909, 1 сентября**

Из приказа № 114 от 15 июня 1909 г.

Введена плата за обучение в начальных училищах дороги детей и родственни-  
ков железнодорожных служащих и рабочих.

Не имеющие средств для обучения сироты служащих, прослуживших на доро-  
ге не менее 5 лет, и дети увечных служащих, пострадавших при происшествиях на  
дороге, от оплаты освобождаются на каждый учебный год по особым постановле-  
ниям местных попечительств о школах.

Ранее все железнодорожные училища содержались на средства дороги и на  
добровольные пожертвования железнодорожных служащих.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 20, л. 342; ПГВ, 1909, 22 авг.*

#### **1909, 10 сентября**

За последние годы на Пермскую железную дорогу начали незаметно прони-  
кать более усовершенствованные приборы и инструменты для ремонта пути --  
приборы для пилки рельс, усовершенствованные лапы для добычи костылей, вин-  
товые приборы для сплошной подъёмки пути (последние только для испытания  
штуки 2—3 по всей дороге).

Но старые дорожные мастера и артельные старосты, весь век проработавшие  
на дороге с помощью осинового ваги и простой заостренной лапы, недружелюбно  
встречают все эти нововведения.

*ПГВ, 1909, 10 сент.*

#### **1909, сентябрь**

15-го числа каждого месяца рабочие главных железнодорожных мастерских  
получают свой месячный заработок. Зарплата рабочих от 25 до 60 руб. и более в  
месяц.

День полочки ожидается с нетерпением. В этот день к мастерским тянется  
целая вереница жен рабочих, которые, дождавшись выхода своих мужей, тут же  
просят у них полученные деньги.

Некоторые — отдают все деньги добровольно. Другие — рубль-два оставляют себе на пропой. Третьи — удирают от своих жен со всем заработком в пивную или ресторан, а потом предаются разгулу, пропивая не только весь месячный заработок, но и стаскивая с себя в залог последнюю одежду.

Одним словом, среди рабочих главных мастерских пьянство на первом месте, разврат на втором — сильно развиты. Сколько-нибудь сознательных, идейных работников среди рабочей массы почти совсем нет.

*ПГВ, 1909, 30 сент.*

### **1909, 12 октября**

Начал регулярно приходить и отходить поезд с пассажирскими вагонами для служебных перевозок Пермь — Кунгур.

*ПГВ, 1909, 16 окт.*

### **1909, 12 октября**

#### Из определения правительствующего Сената...

Выселение из казенных квартир агентов железных дорог, оставивших службу, производится по распоряжению железнодорожного начальства через жандармскую полицию по письменному требованию начальника дороги по каждому отдельному случаю.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 511, л. 196.*

### **1909, 14 октября**

С 12 часов ночи с 13 на 14 октября открываются 11 разъездов от Перми до Вятки. В их числе — Мысы, Оськино; на участке Мокино — Савино, Безводный; на 102-й версте участка Савино — Вознесенская, Путино, Токари; на 147-й версте участка Бородулино — Кузьма, Кабалут, Сегедур.

*ПГВ, 1909, 10 окт.*

### **1909, 18 октября**

#### **НА ПЕРМСКОЙ ДОРОГЕ**

Пермская железная дорога, бывшая Уральская горнозаводская железная дорога, почиталась долгое время одной из самых образцовых и ставилась в пример другим. Почти в течение 25-летнего существования не было ни одного сколь-нибудь выдающегося крушения, столкновения поездов, крупного несчастного случая, в особенности с человеческими жертвами.

Вся линия отличалась превосходными порядками, аккуратностью и своевременностью хода поездов, не было сколь-нибудь крупных хищений грузов и товаров, пассажирские поезда отличались удобствами и относительным благоустройством, чистотой, на станциях все было в порядке, прибрано, чисто, уютно и тепло.

Словом, дорога находилась в таком исключительно блестящем состоянии, что при переводах служащих отсюда на другие линии лучшею для них рекомендацией почиталась прежняя их служба на Пермской дороге.

Затем на линии случилось такое бесчисленное множество крушений, столкновений, размывов пути, что дорога сразу перестала быть образцовой и на ней воцарилась полная железнодорожная анархия.

Паровозы и вагоны п  
ражали грязью, хищения  
безбилетных пассажиров  
упразднен.

*ПГВ, 1909, 18 окт.*

### **1909, 30 октября**

Со станции Заимка  
ринбургской железной  
дать начальник 2-го отде

*ПГВ, 1909, 31 окт. С. 3*

### **1909, 1 ноября**

Довожу до всеобщег  
Пермь — Екатеринбург  
ской железной дороги, с  
движение.

Начальник работ по

1 ноября состоялось  
теринбургской железной  
ли на новом железнодоро



Паровозы и вагоны пришли в состояние негодности, пассажирские вагоны поражали грязью, хищения крупные и мелкие вошли в ежедневный обиход, провоз безбилетных пассажиров достиг колоссальных размеров, всякий контроль был упразднен.

Железнодорожник.

*ПГВ, 1909, 18 окт.*

#### **1909, 30 октября**

Со станции Заимка отправлен пробный поезд по новой Пермь-Кунгур-Екатеринбургской железной дороге в составе классных вагонов. Поезд уехал сопровождать начальник 2-го отделения службы движения С. И. Топорнин.

*ПГВ, 1909, 31 окт. С. 3.*

#### **1909, 1 ноября**

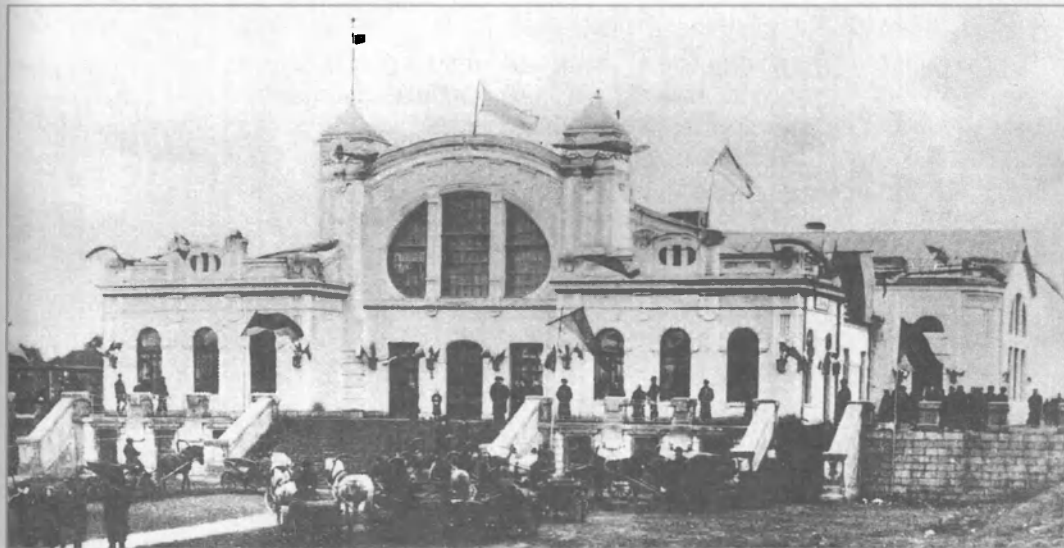
##### **ОБЪЯВЛЕНИЕ**

Довожу до всеобщего сведения, что выстроенная железнодорожная линия Пермь — Екатеринбург с 1 ноября 1909 года переходит в эксплуатацию Пермской железной дороги, с какового времени будет открыто пассажирское и товарное движение.

Начальник работ по сооружению Пермь-Екатеринбургской железной дороги инженер Быховец.

\* \* \*

1 ноября состоялось торжественное открытие вновь сооруженной Пермь-Екатеринбургской железной дороги Трансуральской магистрали. Торжества проходили на новом железнодорожном вокзале Пермь-Заимки.



Станция Пермь-Заимки. Начало XX века



Двухэтажное здание нового вокзала на Заимке расположено на открытой местности и хорошо видимо из города со стороны заслудской его части. Еще издали вокзал поражает своей массивностью; белые стены его в солнечный день ярко выделяются среди других многочисленных построек станции.

Вокзал построен между путями старой Пермской железной дороги и новой Пермь-Екатеринбургской.

С 12 час. дня движение поездов на участке Пермь — Заимки совершается не путем телеграфных сношений, а посредством электрожелезной системы Вебб-Томпсона.

На линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург вместо поездных телеграфных аппаратов введено пользование поездными телефонными аппаратами (фонопорами) Лоренца.

Станционные телефоны (фонопоры) установлены на станциях Заимки, Кунгур, Кордон, Шалья, Коуровка и Екатеринбург I.

С присоединением линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург к Пермской железной дороге служба движения дороги стала делиться на три отделения: 1-е отделение — от станции Котлас до станции Заимки с местонахождением начальника в Вятке; 2-е отделение — от станции Заимки до Шали, от Заимки до Бисера, Луньевская и Лысьвенская ветки, с местонахождением начальника в Перми; 3-е отделение — от Шали до Екатеринбурга, Бисер — Челябинск и Тюменский участок, с местонахождением начальника в Екатеринбурге.

*ПГВ, 1909, 28 окт.; Отчет по постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги. СПб, 1911. С. 11; ПГВ, 1909, 30 окт. С. 3; 1909, 15 июля; ПГВ, 1908, 11 сент. С. 2; ПГВ, № 234, 1909, 3 нояб. С. 2; ПГВ, 1909, 21 окт.; ПГВ, 1909, 17 окт.; ПГВ, 1909, 4, 6 нояб.; Вечерняя Пермь, № 163, 1984, 17 июля. С. 4*

#### 1909, 8 ноября

Управление дороги приобрело два подъемных крана системы Гадкина, поднимающих 50—55 пудов угля каждый. Краны удобны, так как при помощи особого рычага повертываются на оси, что удобно для погрузки двух паровозов на смежных путях.

Краны установлены на станциях Заимка и Вознесенская.

*ПГА, 1909, 8 нояб.*

#### 1909, 26 ноября

Начальник станции Пашия Крыленко и старшая телеграфистка станции Пермь Ластина за долголетнюю службу награждены для ношения на груди золотыми медалями с надписью «За усердие».

*ПГВ, 1909, 26 нояб.*

#### 1909, 1 декабря

На линии Пермской дороги закрывается 17 разъездов. Начальникам разъездов и их помощникам предлагается выбирать — переход в конторщики службы движения или в телеграфисты. Желающие приглашаются на Ташкентскую дорогу.

*ПГВ, 1909, 26 нояб.*

#### 1909

Из отчета по эксплуатации

Введена в действие э.л.с.

Тагила.

#### 1910, 18 апреля

Станция Пермь переименована в станцию Пермь

Сборник тарифов от 25 ф.

#### 1910, 19 мая

Потерпел крушение поезд Перми к Вятке. Перегон кривой поезд свалился на опрокинулся вверх колесами дурова, обварив голову.

Шайдуров, находясь в вагоне как его можно было бы видеть не разорвало котел, при этом смерти, несчастный после крушения машины



ложено на открытой местной его части. Еще издали в солнечный день ярко сияет.

железной дороги и новой

— Заимки совершается новой системы Вебб-Томп-

по поездных телеграфных аппаратами (фонопора-

на станциях Заимки, Кун-

перинбург к Пермской же-

на три отделения: 1-е отде-

нахождением начальника

п. от Заимки до Бисера,

сч начальника в Перми;

Челябинск и Тюменский

рге

Пермской железной дороги.

ПГВ. 1908, 11 сент. С. 2; ПГВ,

окт.: ПГВ, 1909, 4, 6 нояб.;

системы Гадкина, подни-

к как при помощи особого

двух паровозов на смеж-

ская.

графистка станции Пермь

вения на груди золотыми

Начальникам разбегов

онторщики службы движе-

Ташкентскую дорогу.

1909

Из отчета по эксплуатации Пермской железной дороги за 1911 г.

Введена в действие электрожелезная система на всем участке от Чусовской до Тагила.

1910, 18 апреля

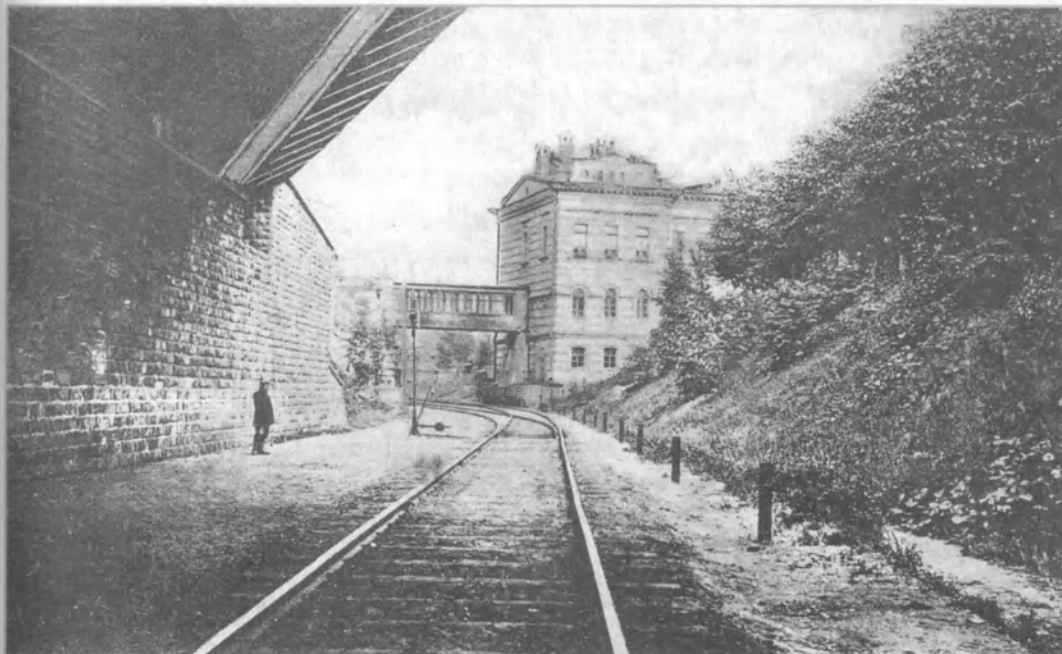
Станция Пермь переименована в станцию Пермь I, станция Пермь-Заимки переименована в станцию Пермь II.

*Сборник тарифов от 25 февр. 1910 г. № 2117; ПГВ, № 59, 1910, 16 марта. С. 3.*

1910, 19 мая

Потерпел крушение почтовопассажирский поезд № 3 на 109-й версте от Перми к Вятке. Перегон Савино — Вознесенская. Из-за лопнувшего рельса в кривой поезд свалился под откос. Паровоз системы «Компаунд» под откосом опрокинулся вверх колесами. Котлом и рычагом придавило машиниста Шайдурова, обварив голову, грудь и руки паром.

Шайдуров, находясь в сознании, несмотря на тяжкие увечья, давал указания, как его можно было бы вынуть из-под паровоза, и даже заботился о том, чтобы не разорвало котел, приказывая открыть колпак паровоза. Чувствуя приближение смерти, несчастный стал заочно прощаться с семьей. Минут через 30—35 после крушения машинист скончался.



Багажный вагон четвертого класса был под откосом, два вагона третьего класса, вагон первого — второго класса и вагон первого класса сошли с рельс. У них разбиты буфера и площадки.

Тяжкие увечья получил кочегар Спиридонов. Помощник машиниста Кушев отделался более легкими ушибами. Получил увечье проводник служебного вагона, прицепленного в хвосте.

Испорчено 175 саженей пути. Пассажиры сильно напуганы.

Признательные пассажиры, принимая во внимание геройское поведение машиниста Шайдурова, выразившееся в открытии тормоза Вестингауза, чем была предотвращена еще большая катастрофа, собрали 85 руб.

Движение восстановлено через 14 часов.

20 мая около 6 час. вечера состоялись похороны геройски погибшего при исполнении служебных обязанностей машиниста И. И. Шайдурова. Отпевание в Петропавловском соборе.

Служащие депо Вознесенская обратились к начальнику дороги с ходатайством о разрешении устроить как в депо Вознесенская, так и в других депо подписку на сооружение памятника машинисту Шайдурову.

*ПГВ, № 108, 1910, 20 мая; № 110, 1910, 21 мая; № 113, 1910, 22 мая; 1910, 27 мая. С. 3.*

#### **1910, 15 июня**

На станции Кунгур, при открытии склада Общества потребителей в ноябре, было приспособлено временное подвальное помещение под зданием станции. Станционное здание сложено из дикого камня, а потому в помещении стоит все время спертый и сырой воздух, многие товары портятся.

*ПГВ, № 127, 1910, 15 июня. С. 4.*

#### **1910, 29 июня**

Ныне производится полная побелка вокзала станции Пермь I. Наружные стены окрашиваются в белый цвет, что придает более красоты и массивности, чем существовавший несколько лет красный цвет, скрадывающий величину здания.

*ПГВ, № 139, 1910, 29 июня. С. 3.*

#### **1910, 15 июля**

При постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги первоначально предполагалось построить станцию около деревни Платошны на 55-й версте от Перми. Было уже намечено место под станционные постройки около Сибирского тракта на пашнях, принадлежащих местному зажиточному крестьянину, сохладу и кожевенному заводчику Смирнову.

Место это было очень удобно во всех отношениях. Железнодорожному управлению не пришлось бы устраивать длинного водопровода на станцию, ибо река Бабка подходит почти вплотную к пашням Смирнова. Кроме того, земству не понадобилось бы устраивать подъездной путь к станции, так как тракт подошел бы к самой станции.

Среди крестьян деревни не по просьбе Смирнова.

Но сейчас населению ходимой дороге (особенно).

Чтобы избежать неудобств и ходатайство в устройстве платформы на Сибирский тракт.

*ПГВ, № 152, 1910, 15 июля.*

#### **1910, 22 июля**

В один из новых домов 2-го отделения службы в *ПГВ, № 158, 1910, 22 июля.*

#### **1911, 28 января**

Начиная с 1905 г. п. обменивались так называемыми именами служащих, уволенных за какие-либо проступки.

Лицам, попавшим в чин подорожную службу.

Ныне министр путей сообщения на службу трудился работал последние пять лет.

*ПГВ, 1911, 28 янв.*

#### **1911, 9 февраля**

##### **НЕБЫВАЛОЕ НЕСЧАСТЬЕ**

У станции Григорьевская 3-го класса, находившийся жир получил более или менее и откопаны между остатками.

Пожар возник в 4 часа пассажиров вез с собой в

Силой взрыва крышу вагона, куда вместе со стеной вагона бросились к выходу. Вследствие чего произошли

Вел поезд машинист Григорьевская он услышал торопился паровоза. Применил тормоз на расстоянии.

Среди крестьян деревень Платошны и Курашим ходит слух, что проект изменен по просьбе Смирнова.

Но сейчас населению приходится тащиться 8 верст по скверной и почти непроходимой дороге (особенно летом) на станцию Кукуштан.

Чтобы избежать неудобств, крестьянам окрестных деревень составлены приговоры и ходатайство перед начальником Пермской железной дороги об устройстве платформы на 55-й версте, где выходит дорога из Курашима на Сибирский тракт.

*ПГВ, № 152, 1910, 15 июля. С. 4.*

#### **1910, 22 июля**

В один из новых домов на станции Пермь II переведена контора начальника 2-го отделения службы движения.

*ПГВ, № 158, 1910, 22 июля. С. 3.*

#### **1911, 28 января**

Начиная с 1905 г. и до последнего времени все казенные и частные дороги обменивались так называемыми черными списками, в которые сначала заносились имена служащих, уволенных по политической неблагонадежности, а потом всех уволенных за какие-либо проступки.

Лицам, попавшим в черные списки, был навсегда прекращен доступ на железнодорожную службу.

Ныне министр путей сообщения Рухлов упразднил черные списки. При поступлении на службу требуется полицейское удостоверение о том, где живет и где работал последние пять лет.

*ПГВ, 1911, 28 янв.*

#### **1911, 9 февраля**

##### **НЕБЫВАЛОЕ НЕСЧАСТЬЕ НА ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

У станции Григорьевская пожар в почтово-пассажирском поезде № 3. Вагон 3-го класса, находившийся первым от товарного, сгорел до основания. 31 пассажир получил более или менее сильные ожоги. 7 обуглившихся трупов найдены и откопаны между остатками сгоревшего вагона.

Пожар возник в 4 часа утра ночи, когда все спали. Говорят, что кто-то из пассажиров вез с собой в вагоне эфир, который воспламенился.

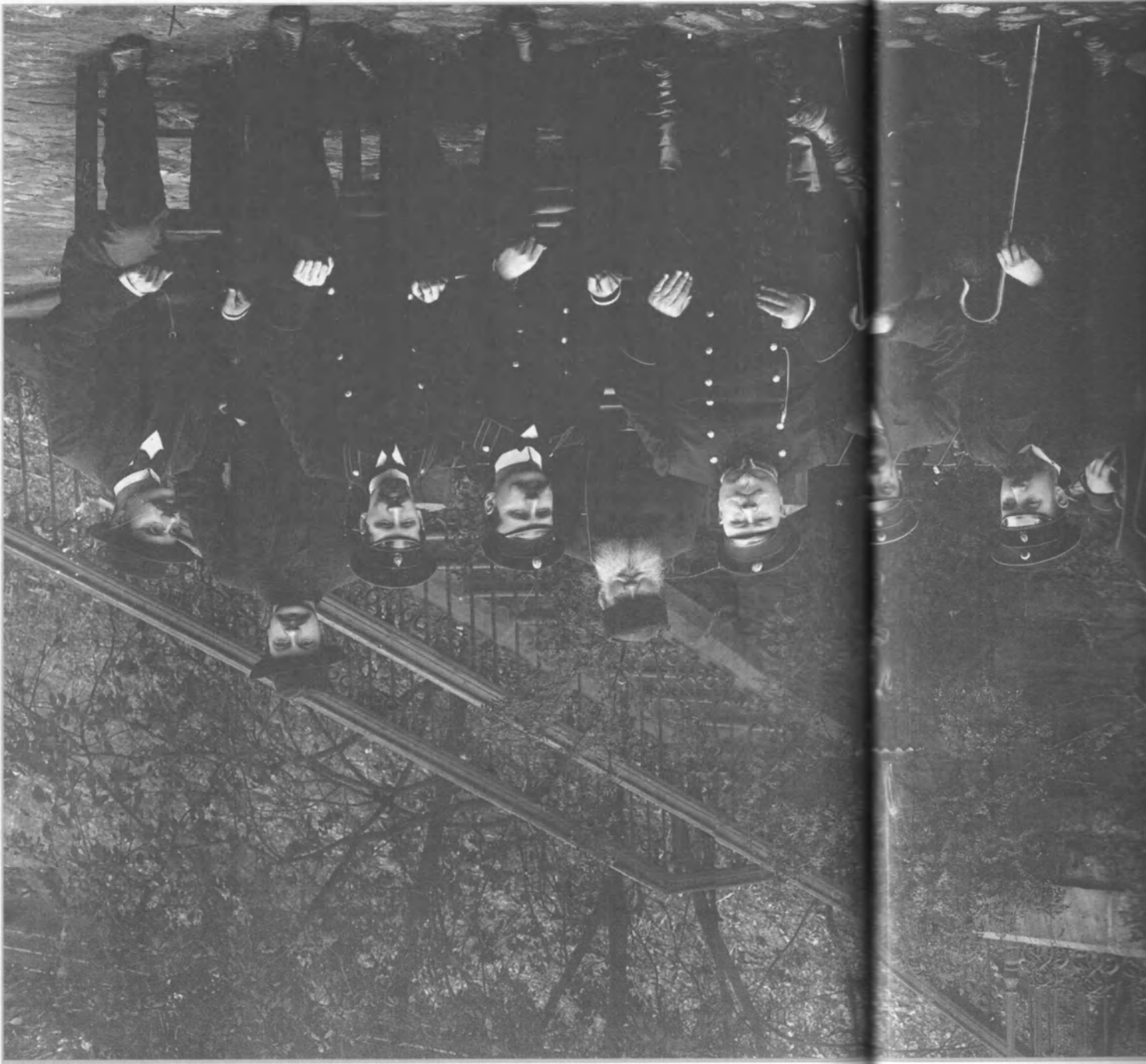
Силой взрыва крышу вагона сорвало, стенку вагона отбросило под откос насыпи, куда вместе со стеной вылетели пассажир и кондуктор. После взрыва пассажиры бросились к выходу. Дверь, ведущая на площадку, отворялась внутрь вагона, вследствие чего произошла паника.

Вел поезд машинист Н. Ф. Алексеев. После отправления со станции Григорьевская он услышал треск и увидел столб пламени над вторым вагоном от паровоза. Применит тормоз Вестингауза. Отцепил горящий вагон и оттащил на расстояние.





Служащие железнодорожной станции Чусовская. 15 мая 1910 г.  
Начальник станции П. И. Неволин (четвертый справа, сидит).  
(Публикуется впервые)



Несчастье произошло в двух верстах от станции Григорьевская. Железнодорожные агенты по отправлению поезда не успели еще разойтись, как услышали звук, похожий на выстрел, и увидели пламя. Служащие, рабочие и местные крестьяне бросились бежать к поезду и снегом загасили горевший вагон.

Находящийся в поезде железнодорожный телеграфист Кутявин, не растерявшись, включил поезда телеграфный аппарат в сеть проводов и сообщил в Пермь.

Экспертизу по взрыву вагона производил штабс-капитан Кунь.  
*ПГВ, 1911, 10, 12 и 17 февр.*

#### **1911, 22 февраля**

На вокзале станции Пермь I построен пешеходный мост через станционные пути. Он начинается с набережной улицы между зданиями вокзала и управления и оканчивается по ту сторону путей около проходной калитки главных мастерских. Мост этот как новинка возбуждает любопытство проходящей публики.

*ПГВ, 1911, 22 февр.*

#### **1911, 15 апреля**

Общество потребителей Пермской железной дороги при обороте 2,5 млн. руб. могло бы за 15 лет чуть не удвоить свой складочный капитал. В обществе неоднократно поднимался вопрос о наиболее справедливом распределении прибылей, но только о распределении.

Вопроса о возможности оставить часть ежегодных дивидендов в деле ни разу не поднималось.

Прибыль получилась благодаря тому, что покупатели платили за товар сверх заготовительной цены некоторый излишек. Члены общества забирают сплошь и рядом только половину, а то и пятую часть всего годового забора, но прибыль целиком достается пайщикам.

Первый Всероссийский кооперативный съезд осудил это: «Часть доходов, полученная от операций общества с не членами, никоим образом не должна идти в распределение между членами. Члены Общества имеют право на получение только той доли доходов, которая составляет их собственные переплаты (сбережения)».

*ПГВ, 1911, 15 апр.*

#### **1911, 28—30 мая**

В Управлении Пермской железной дороги под председательством товарища председателя Особой Высшей комиссии О. Р. фон Экспарре, при участии члена комиссии Н. Л. Пшерадского, представителей Пермской дороги, Государственного контроля и Министерства финансов состоялись заседания для обсуждения вопросов железнодорожного хозяйства.

Начальник службы пути и гражданских сооружений А. Ф. Колмогоров подчеркнул:

«Пермскую железную дорогу следует рассматривать как часть великого железного пути, соединяющего Балтийское море с Тихим океаном. Постройка этого пути

производится постепенно к характеру движения т

#### **1911, 17 июля**

##### **СТАНЦИЯ ВОЗНЕСЕНС**

В поселке, благодаря открыта библиотека-читальня. Жаль, что книг в библиотеке из Петербурга все еще не так много. Губернские ведомости и «Вестник Знания».

*ПГВ, 1911, 25 окт. С.*

#### **1911, 21 июля**

В начале 4-го часа дня министр путей сообщения прибыл в особом экстренном поезде.

Утром министр подорожал в Пермь I, железнодорожной станции.

Министр принял предложение П. А. Рябинина. Речь о переезде ни-порта и подъездной ветви решен положительно.

*ПГВ, 1911, 22 июля. С.*

#### **1911, август**

Железнодорожная линия с отклонениями от нормального уклона.

Сегодня на всем участке линии. Срезаются подсыпки и уменьшаются отсыпки станций, устраиваются на 149—150-й версте от станции Вознесенская попутные пути.

Взамен 25 деревянных мостов на 1500. Заменены 1,39 версты станционных путей.

Заняты тысячи рабочих.

К началу зимы пред

*ПГВ, 1911, 11 авг.*

Григорьевская. Железнодорожники, как услышавшие, рабочие и местные жители, вышедший вагон.

Кутявин, не растеряв проводов и сообщил

ан Кунь.

ост через станционные пути вокзала и управление работами главных мастерских входящей публики.

и обороте 2,5 млн. руб. В обществе неоднородности прибылей, но

идеологов в деле ни разу

платили за товар сверх нормы забирают сплошь и всю забор, но прибыль

это: «Часть доходов, таким образом не должна идти в пользу на получение дополнительных переплаты (сбе-

содательством товарища, при участии члена комитета, Государственного совета для обсуждения вопро-

Ф. Колмогоров под-

часть великого железнодорожного пути

производится постепенно, и Пермской железной дороге приходится применяться к характеру движения той или иной части магистрали».

**1911, 17 июля**

#### **СТАНЦИЯ ВОЗНЕСЕНСКАЯ**

В поселке, благодаря стараниям местного священника отца Григория Орлова, открыта библиотека-читальня, которая охотно посещается местными жителями. Жаль, что книг в библиотеке сейчас очень немного — выписанные земством книги из Петербурга все еще не получены. В библиотеке выписываются газеты «Пермские губернские ведомости», «Современное Слово», журналы «Земская неделя» и «Вестник Знания».

*ПГВ, 1911, 25 окт. С. 3.*

**1911, 21 июля**

В начале 4-го часа прибыл на станцию Пермь I его высокопревосходительство министр путей сообщения, тайный советник Сергей Васильевич Рухлов. Министр прибыл в особом экстренно-служебном поезде. Ночевал министр в служебном вагоне.

Утром министр подробно осматривал станционные помещения вокзала станции Пермь I, железнодорожные мастерские, товарный двор.

Министр принял пермского губернатора И. Ф. Кошко и городского голову П. А. Рябинина. Речь шла о необходимости устройства в Перми Мулянской гавани-порта и подъездной ветки, принял записку и сообщил, что вопрос о гавани и ветви решен положительно.

*ПГВ, 1911, 22 июля. С. 3.*

**1911, август**

Железнодорожная линия Пермь — Вятка была построена со значительными отклонениями от нормальных требований.

Сегодня на всем участке от Перми до Вятки ведутся работы по переустройству линии. Срезаются подъезды, выравниваются уклоны, уширяются и углубляются выемки и уменьшаются глубины их, устраиваются новые насыпи. Уширяются площадки станций, устраиваются площадки для разъездов. Особенно трудные работы на 149—150-й версте от Перми, где 6-саженная насыпь увеличивается до 10 саженей.

Взамен 25 деревянных мостов сделаны каменные саженные мосты с железобетонным верхним строением. Добавлено балласта и шпал в среднем по 150 штук на версту до 1500. Заменены 18 фунтовые рельсы на 24 и  $\frac{1}{3}$  фунта. Перенесены на 1,39 версты станционные пути станции Кузьма и 1,55 версты станции Чепца. На станции Вознесенская построено 7 добавочных столбов. На станциях Чепца и Кузьма построены вчерне пассажирские здания.

Заняты тысячи рабочих, как местных крестьян, так и приезжих татар.

К началу зимы предполагается закончить работы.

*ПГВ, 1911, 11 авг.*



### 1911, сентябрь

На Заимках (станция Пермь II) строится железнодорожная больница. Для ее помещения возводятся четыре больших корпуса, громадных новых деревянных здания для железнодорожной больницы, заразного барака и для служащих при этих учреждениях.

Больница строится на 40 кроватей. Строительство начато в 1910 г. Предполагается открыть в 1912 г.

*ПГВ, 1911, 1 сент.*

### 1911, 11 октября

Из отчета Пермской железной дороги.

На Пермской железной дороге вводится специальный адресный код.

Код будет разослан всем агентам дороги, имеющим право на подачу служебных телеграмм. Употребление кода облегчит службу железнодорожного телеграфа.

*ПГВ, 1911, 28 окт.*

### 1911, 15 ноября

Господину начальнику 2-го отделения службы движения помощника начальника разъезда № 59 (Лог, потом Лек)  
Василия Никифоровича Черкасова

#### ПРОШЕНИЕ

На разъезде № 59 квартир не имеется, вагон для жилья тесен и совершенно не приспособлен, при наступивших в настоящее время холодах приходится все время ходить не снимая верхней одежды, нет никакого приспособления для приготовления пищи, которая до сего времени готовится на костре под открытым небом, а потому имею честь прокорнейше просить не отказать в ходатайстве о выдаче квартирных денег и разрешите временно до отвода квартиры поселиться в имеющейся в трех верстах от разъезда деревне.

Резолюция:

«С 1 октября выдать квартирные деньги».

*Из архива автора.*

### Из итогов 1911 года

Из отчета дороги за 1911 г.

Окончены работы по развитию станции Чусовская.

Построено здание для отдыха кондукторских бригад на станции Балезино на 50 кроватей.

Окончены работы по постройке дома для кондукторских бригад на станции Чусовская.

На линии Пермь — Вятка построены сторожевые будки площадью 6 кв. саженей, всего 20 будок, и пристройки к казармам.

Устроен электрический вентилятор в новом пристрое к сборному цеху Пермских мастерских для заправки паровозов, для улучшения тяги дыма.

Устроено паровое отопление.  
Приспособлено бывшее здание для хранения топлива.

Построен барак для кондукторских бригад.

Построен жилой дом для кондукторских бригад.

Продолжены работы по устройству дополнительного роторного круга, построенного в 1906 г.

Произведены вечерние работы по устройству сая на 195 кв. саженей.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Используются телеграфные аппараты на станции II.

Устроено паровое отопление в новом пристроенной сборной Пермских мастерских. Приспособлено бывшее пассажирское здание станции Пермь II под товарную контору.

Построен барак для рабочих склада топлива на станции Вознесенская.

Построен жилой дом на каменном фундаменте со службами и оборудованием для кондукторских бригад на станции Вознесенская, 77 кв. саженей.

Продолжены работы по развитию станции Кизел. Работы начаты в 1907 г. Уложены дополнительные пути, срыт косогор, устроена подпорная стенка, поворотный круг, построено новое паровозное здание на восемь столбов.

Произведены вчерне постройки малых мастерских при депо станции Вознесенская на 195 кв. саженей. Производятся работы по постройке паровозного сарая на пять столбов на станции Пермь II, вместо станции Чусовская.

Используются телефоны для включения в телеграфные провода — фонопоры, а станционные фонопоры могут служить также и для служебных переговоров станции, уменьшая этим телеграфную переписку.

С 1906 года постепенно вводилась в действие электрожелезная сигнализация Вебб-Томпсона, начиная от станции Чусовской и в 1909 году закончена устройством до Н. Тагила. В 1911 году подвешен железной провод от Бисера до Тагила. Действие железной сигнализации открыто от Бисера до разъезда Сан-Донато.

Подвешены провода электрожелезной сигнализации на участке Пермь I — Пермь II.

Электрожелезная сигнализация устроена от станции Пермь II до станции Балезино.

Средний состав товарного поезда — 28 вагонов.

Движение поездов на участке Вятка — Пермь совершается в среднем 11 парами, при увеличении же в рабочие периоды движение доходит до 14 пар, или 28 поездов в сутки. Такая работа требует безотлучного обслуживания стрелок, а в зимнее время значительного труда на содержание их в чистоте.

Колебание размеров движения послужило причиной прекращения на участке Кизел — Усольская ночного движения поездов, значительное уменьшение перевозок на Уральской горнозаводской линии вызвало закрытие 17 разъездов.

Собирались пожертвования на переустройство церкви на станции Чусовская. Выдано пособие на содержание притча Чусовской и Бисерской церквей.

### **1912, 5 февраля**

#### **ПОЖАР НА СТАНЦИИ ВОЗНЕСЕНСКАЯ**

Ночью на 5 февраля от неизвестной причины около лампочной в багажном отделении станции Вознесенская Пермской дороги произошел пожар.

Огнем сильно повредило деревянное пассажирское здание и часть инвентаря в зале 3-го класса. Здание повреждено более чем на 50% и не может служить убежищем для пассажиров. Инвентарь, телеграфные аппараты, касса и пассажирские

билеты хотя и спасены, но часть билетов залита водой, затоптана ногами в снегу. Несчастий с людьми не было.

*ПГВ, 1912, 7 февр.*

### **1912, 10 февраля**

Василий Петрович Чиртунов, бывший кондуктор пермских бригад. Оставил службу по болезни с 10 февраля 1912 г., имеет шестеро детей.

В марте он получил из местной пенсионной кассы собственные взносы с процентами — 590 руб. 23 коп., казенные начисления на взносы — 75 руб. 88 коп., стоимость пенсионных прав жены — 199 руб. 14 коп., а также пособие за службу — в сумме 289 руб. 28 коп. А всего 1155 руб. 23 коп.

За вычетом 20 руб. в погашение краткосрочной ссуды выдано на руки Чиртунову 1135 руб. 23 коп.

Помощник начальника Пермской железной дороги  
А. Н. Сериков.

*ПГВ, № 131, 1912, 16 июня. С. 3.*

### **1912, 19 апреля**

Из сообщения газеты.

Распоряжением министра путей сообщения предложено выдавать без замедления окрестным жителям разрешение на производство торговли съестными припасами как на станциях, так и вблизи их, в полосе отчуждения.

До сих пор подобная торговля воспрещалась, что давало громадные барыши содержателям железнодорожных буфетов.

*ПГВ, 1912, 19 апр.*

### **1912, 27 июня**

Министерство путей сообщения разрабатывает меры по улучшению быта низших служащих. Управлениям железных дорог предложено прислать свои предложения.

Для характеристики недостаточного содержания железнодорожных служащих приводим минимальные потребности конторщика, живущего в городе Перми, семья из пяти лиц, находящихся на его иждивении, — матери, жены, дочери 17 лет, учащейся в среднем учебном заведении, и сына 4 лет:

Наем квартиры из трех комнат, отстоящей от места службы за 8—10 кварталов, — 15 руб.

На отопление квартиры дров одна куб. сажень — 4,5 руб.

На освещение квартиры керосину 20 фунтов на 1 руб.

Мяса по полфунта на каждого в день, за исключением сына, питающегося преимущественно молоком (2×30×15), — 9 руб.

Хлеба белого по 1 фунту на каждого в день по 5 коп. (4×30×5) — 6 руб.

Хлеба черного по 1 фунту на каждого по 3 коп. (4×30×3) — 3,6 руб.

Чаю по одной четверти фунт, на каждого 1 фунт — 2 руб.

Сахару по 2 фунта на каждого (2×4×14) — 1 руб. 12 коп.

Молока одна четверть

Масла скоромного (3

Картофеля, капусты

На одежду зимнюю и

малолетнего сына, одеж

бом из старья (4×2), —

Театр и другие развл

Разные мелочные ра

За учение дочери в

7 руб. 50 коп.

Вычеты в пенсионну

Итого 73 руб. 92 коп

Предельные оклады

Следовательно, для

ронный заработок до 25

*ПГВ, 1912, 27 июня.*

### **1912, 13 июля**

Из отчета дороги за 1

Месячный и неизбеж

поддержание не свыше 40

жены, матери и тронх дет

мости:

Квартира из одной ко

Отопление в среднем

Освещение — в сред

Муки крупчатки 2 пу

Муки ржаной 4 пуда

Мяса (1 пуд) по 7 ру

Разных круп 20 фунт

Картошки 7 ведер по

Молока 15 четвертей

Масла скоромного 3 ф

Масла постного 2 фу

Чаю 1 фунт по 1 руб.

Сахара 20 фунтов по

Приправы к пище —

Спичек 2 пачки по 10

Возобновление обуви

Итого 51 руб. 54 коп.

Расчет прожиточного  
дороги, поступивший в ка

Молока одна четверть ведра в день по 20 коп. — 6 руб.  
Масла скоромного (3×40) — 1 руб. 20 коп.  
Картофеля, капусты, огурцов и разных овощей — 2 руб.  
На одежду зимнюю и летнюю, обувь и белье — по 2 руб. на каждого, не считая малолетнего сына, одежда и белье которому изготавливается хозяйственным способом из старья (4×2), — 8 руб.  
Театр и другие развлечения — 1 руб.  
Разные мелочные расходы по хозяйству — 3 руб.  
За учение дочери в среднем учебном заведении, учебные пособия и прочее — 7 руб. 50 коп.  
Вычеты в пенсионную кассу — 3 руб.  
Итого 73 руб. 92 коп.  
Предельные оклады конторщикам не превышают 50 руб. в месяц.  
Следовательно, для сносного существования конторщик должен иметь постоянный заработок до 25 руб. в месяц.

*ПГВ, 1912, 27 июня.*

### **1912, 13 июля**

Из отчета дороги за 1913 г.

Месячный и неизбежный к существованию расход служащего, получающего содержание не свыше 40 руб. в месяц и имеющего семью в 6 человек: самого, жены, матери и троих детей — состоит из следующих предметов первой необходимости:

Квартира из одной комнаты и кухни — 8 руб.  
Отопление в среднем  $\frac{2}{3}$  сажени по 4 руб. 50 коп. — 3 руб.  
Освещение — в среднем 0,85 руб.  
Муки крупчатки 2 пуда по 2 руб. 45 коп. — 4 руб. 90 коп.  
Муки ржаной 4 пуда по 1 руб. 30 коп. — 5 руб. 20 коп.  
Мяса (1 пуд) по 7 руб. 20 коп. — 7 руб. 20 коп.  
Разных круп 20 фунтов по 7 коп. за фунт в среднем — 1 руб. 40 коп.  
Картошки 7 ведер по 10 коп. — 70 коп.  
Молока 15 четвертей по 25 коп. — 3 руб. 75 коп.  
Масла скоромного 3 фунта по 38 коп. — 1 руб. 14 коп.  
Масла постного 2 фунта по 20 коп. в среднем — 40 коп.  
Чаю 1 фунт по 1 руб. 60 коп. — 1 руб. 60 коп.  
Сахара 20 фунтов по 15 коп. — 3 руб.  
Приправы к пище — 20 коп.  
Спичек 2 пачки по 10 коп. — 20 коп.  
Возобновление обуви, одежды и ремонт их — 10 руб.  
Итого 51 руб. 54 коп. Округленно 51 руб.

Расчет прожиточного минимума служащего Управления Пермской железной дороги, поступивший в канцелярию из главной бухгалтерии дороги.



Фактически получаемое жалование в год:  
 Средняя поденная плата рабочих — 62 коп.  
 Переездные сторожихи — от 42 до 96 руб.  
 Переездные сторожа — от 144 до 192 руб.  
 Сиделки, сторожа и прочая больничная прислуга — по 145 руб.  
 Стрелочники — от 180 до 152 руб.  
 Путьевые сторожа (путеобходчики) — в среднем 176 руб.  
 Кочегары паровозов — от 180 до 240 руб. в год.  
 Ремонтные рабочие — в среднем 201 руб.  
 Телеграфисты и телефонисты — от 240 до 672 руб.  
 Составители — от 300 до 540 руб.  
 Артельные старосты — в среднем 311 руб.  
 Учителя и учительницы — в среднем 359 руб.  
 Помощники машинистов паровоза — от 360 до 420 руб.  
 Помощники начальника станций (дежурные по станции) — от 420 до 1200 руб.  
 Конторщики и переписчики — в среднем 430 руб.  
 Машинисты паровоза 1—4-го класса — от 480 до 840 руб.  
 Фельдшеры — в среднем 588 руб.  
 Дорожные мастера — в среднем 595 руб.  
 Начальники станций — от 600 до 2100 руб.  
 Счетоводы бухгалтерии — в среднем 790 руб.  
 Врачи участковые — в среднем 1667 руб.  
 Начальник отделения службы движения — 3000 руб.  
 Начальник службы — 7600 руб.  
 Начальник дороги — 12 000 руб.  
 ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 99, л. 46.

### 1912, 3 сентября

Из рапорта начальника дороги начальнику Управления железных дорог.

Господину начальнику Управления железных дорог

Произвести сокращение по службе пути возможно лишь с уменьшением числа обходов на участках, имеющих второстепенное значение.

На Луньевской линии два осмотра будет недостаточно, так как на этих линиях имеется большое количество деревянных мостов, требующих в летнее время наблюдения на случай возникновения пожаров от случайных причин, в том числе от паровозов проходящих поездов.

Зимой наблюдение за путем должно быть более частое, ввиду большого количества лопающихся рельсов, так как путь уложен там легкими рельсами.

В текущем году удалось предотвратить начавшиеся пожары двух мостов. Каждый случай пожара или схода поезда с рельс из-за лопнувшего, но не обнаруженного рельса, обойдется казне значительно дороже той экономии, какую может дать сокращение числа путьевых сторожей.

Количество помощников доведено до минимума и узловых распорядителей сменное дежурство помощников в отсутствие старшего.

На станциях с меньшей работой дежурят на 2,5 сменах. И на малом движении (не свыше 6 и помощник начальника станции).

На станциях Шиньво способом, предложенному мной, при сокращении штата стрелок, возложено на станции.

С устройством жезло телеграфной работы на сменить по два телеграфиста на время наибольшей телеграфной работы ежедневно по 9 час., и суток на агентов службы.

Широкое применение цией и конторой депо, депо квартирами начальников, уменьшение числа сторожей и с.

К станционным осмотрам станциях Пермь II и ских поездов, на станции.

Получаемые оклады в возможности семейным служб.

Настоятельно требует но причастных к движению ГАПО, ф. 559, оп. 1, д. 9.

### 1912, 15 октября

В 8 часов 15 минут в развезда № 56 (Чикали) старшему стрелочнику К поезду на 2-й путь, на этот будет принят на не открывать.

Выйдя затем на платф

Количество помощников начальников станций и постов доведено до минимума. На больших погрузочных и узловых распорядительных станциях установлено трехсменное дежурство помощников начальника станции при отсутствии старшего.

На станциях с меньшей технической и коммерческой работой дежурят начальник и два помощника при 2,5 сменах. И на малодетельных, при небольшом движении (не свыше 6 поездов) — начальник станции и помощник начальника станции при 2-сменном дежурстве.

На станциях Шиши и Яйва установлена работа по способу, предложенному Юго-Западной железной дорогой, при сокращении штата стрелочников и обслуживании стрелок, возложенном на помощника начальника станции.

С устройством жезловой сигнализации замечается значительное сокращение телеграфной работы на аппаратах поездного провода, что дало возможность снять по два телеграфиста с каждой станции, оставив для обслуживания кругов на время наибольшей телеграфной работы по одному телеграфисту, дежурящему ежедневно по 9 час., и возложив обслуживание аппаратов в остальное время суток на агентов службы движения.

Широкое применение телефонов (соединение пунктов осмотра вагонов со станцией и конторой депо, депо и дежурными комнатами, конторами депо, станцией и квартирами начальников депо и их помощников) тоже может повлиять на сокращение числа сторожей и станционных осматрщиков.

К станционным осматрщикам применено двухсменное дежурство, но на больших станциях Пермь II и Пермь I имеются по одному осматрщику для пассажирских поездов, на станции Чусовская по два станционных осматрщика.

Получаемые оклады при все возрастающей дороговизне жизни не дают возможности семейным служащим сводить концы с концами.

Настоятельно требует решения вопрос об обеспечении агентов, непосредственно причастных к движению, казенными квартирами.

*ГАПО, ф. 559, оп. 1, д. 99, л. 59—67.*

#### **1912, 15 октября**

В 8 часов 15 минут вечера, по выходу поезда № 94 из Кунгура, начальник разъезда № 56 (Чикали) Зонов, будучи дежурным по разъезду, приказал старшему стрелочнику Крашенинникову и стрелочнику Никулину принимать поезд на 2-й путь, на разъезде будет скрещение с поездом № 11, и поезд этот будет принят на первый путь, но до прибытия поезда № 94 семафор не открывать.

Выйдя затем на платформу и на пути проверить сигналы, Зонов хотел потом



**С. В. Ползков,**  
начальник Чусовского  
участка пути

зайти в вагон разбудить помощника для встречи на стрелках поезда № 11. Но в этот момент услышал свистки остановки поезда № 94.

Не зная в чем дело, Зонов побежал на стрелку и там узнал, что поезд № 94 остановился, по-видимому, у казармы 102-й версты в полтора верстах. Чтобы выяснить причину остановки, Зонов послал Крашенинникова навстречу.

В это время Зонов услышал подходные свистки поезда № 11 и свистки управления поезда № 94. Крикнув Крашенинникову закрыть семафор, Зонов побежал к Никулину, показывая фонарем сигналы открыть семафор и принимать поезд № 11. Но из-за сильного снегопада сигналы эти Никулин заметил лишь в очень близком от него расстоянии. (Видимость сигналов паровоза была не более 30—40 сажений.) Поезд № 11, пройдя закрытый семафор, остановился в 10 шагах от стрелки.

Когда Никулин открыл семафор, Зонов бросился бежать в сторону поезда № 94, чтобы предупредить одновременный впуск поездов. Но Крашенинников успел уже открыть семафор, и поезд № 94 входил на станцию. Оглянувшись, Зонов, увидел, что и поезд № 11 входит также на 2-й путь.

Пораженный происшедшим, Зонов стал попеременно показывать красный сигнал обоим поездам. Машинисты свистками на его сигнал ответили не сразу, а продолжали двигаться навстречу друг другу и остановились в расстоянии около десяти сажений один от другого.

Стрелочник Никулин пояснил, что когда начальник разъезда подходил к нему с приказом открыть семафор и принимать поезд, стрелка стояла запертой на замок по первому пути. Почему он перевел ее на второй путь перед самым почти паровозом, Никулин не может дать ответа, — растерялся.

На разъезде два пути, длина их 310 сажений. Вагоны для жилья и конторы, поставленные на отдельное звено, находятся в середине разъезда.

Стрелочник Никулин был принят на службу только 15 октября, но перед этим два дня обучался на разъезде. В этот день он принял дежурство утром и пропустил уже семь поездов.

#### 1912, 10 ноября

Из отчета по эксплуатации Пермской дороги за 1913 г.

На дороге установлено ведение на станциях графика исполненного движения поездов.

#### 1912

В Кунгурском паровозном депо под руководством Николая Андреевича Гребнева и машиниста паровоза Алексея Семеновича Попкова создана подпольная социал-демократическая группа.

*История Урала. Т. 1.*

#### 1913, 8 июля

Из приказа по дороге.

Служащие, получающие оклад свыше 1200 руб. в год, члены их семейств и прислуга всех служащих вообще на бесплатное лечение в больницах дороги права не имеет.

В случае помещения в ...  
лишь за плату в размере 1 ...  
ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 55.

#### 1913, 7—9 октября

Из соглашения между Б...  
гах о прямых беспересало...

Все вагоны должны ...  
на середине вагона под окн...  
щения вагонов, а также на...  
для курящих, некурящих ...

Вагоны с мягкой обн...  
в плацкартных вагонах с м...  
дой и стаканы. В мягких в...  
быть предоставлено за особу...  
в запломбированном мешке.

Для обслуживания ваго...  
чистильщика на каждый ваг...  
вагона, а всего семь челове...  
проводник-фельдшер.

На обязанности их леж...  
отопление их, приготовлен...  
лость и сохранность инвент...

Все сношения с пассаж...  
таря вагонов остаются на об...  
воздушных тормозов на про...  
торов.

При исполнении быть в ...  
нием личности с фотокарточ...  
диться в коридорах своих ва...  
форме у дверей вагона. Сво...  
спать только в ночное время...

Должны наблюдать за ч...  
ках, коридорах, тамбурах. В...  
должен. Проходя по вагона...  
станций, с указанием проло...

Проводники обязаны бес...  
рог следования и главных ко...

Во избежание беспокой...  
нах с нумерованными мес...  
путь следования с выдаче...  
портфелях.

В случае помещения в больницу они могут пользоваться означенным лечением лишь за плату в размере 1 руб. 21 коп. в день.

ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 35, л. 16.

### 1913, 7—9 октября

Из соглашения между Николаевской, Северной, Пермской и Сибирской дорогах о прямых беспересадочных сообщениях.

Все вагоны должны иметь паровое отопление, тормоза Вестингауза, надписи на середине вагона под окнами, указывающие начальные и конечные пункты обращения вагонов, а также надписи внутри и снаружи вагона с указанием отделений для курящих, некурящих и для дам.

Вагоны с мягкой обивкой должны быть снабжены чехлами круглый год, в плацкартных вагонах с мягкой обивкой должны быть графины с кипяченой водой и стаканы. В мягких вагонах с нумерованными местами пассажирам может быть предоставлено за особую плату белье. Каждый комплект белья должен быть в запломбированном мешке.

Для обслуживания вагонов на летнее время назначаются по три проводника-чистильщика на каждый вагон. В зимнее время добавляется один истопник на два вагона, а всего семь человек на два вагона. Один из проводников должен быть проводник-фельдшер.

На обязанности их лежит содержание вагонов внутри в чистоте, освещение и отопление их, приготовление для пассажиров постелей и ответственность за целостность и сохранность инвентаря.

Все сношения с пассажирами по взысканию с них за порчу или потерю инвентаря вагонов остаются на обязанности главного кондуктора. В случае бездействия воздушных тормозов на проводников возлагаются обязанности тормозных кондукторов.

При исполнении быть в форменной одежде, с нагрудным знаком и удостоверением личности с фотокарточкой. Проводники во время дежурства должны находиться в коридорах своих вагонов, а во время остановки на станции — на платформе у дверей вагона. Свободные от дежурства проводники могут, раздевшись, спать только в ночное время в служебном отделении.

Должны наблюдать за чистотой внутри вагонов, в ватерклозетах, умывальниках, коридорах, тамбурах. В ночное время в закрытые купе проводник входить не должен. Проходя по вагонам, проводник обязан объявлять название буфетных станций, с указанием продолжительности стоянки.

Проводники обязаны беспрекословно исполнять указания старших агентов дороги следования и главных кондукторов.

Во избежание беспокойства пассажиров при ночных контролях, в вагонах с нумерованными местами билеты от пассажиров отбираются на весь путь следования с выдачей квитанций и хранятся у проводников в особых портфелях.



Наблюдение за недопущением безбилетных проездов как в плацкартных, так и в не-плацкартных вагонах лежит на обязанности проводников, причем главный кондуктор обязан производить ревизию во всех вагонах.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 35, л. 423–433.*

### 1913, 13 октября

Из отчета по эксплуатации Пермской железной дороги за 1924–1925 гг.

Присоединена к Пермской дороге Нытвенская ветвь и открыто на ней движение поездов. Построена была за счет Камского акционерного общества.

### 1913, 1 декабря

Введен новый порядок регулирования количества кондукторских бригад в соответствии с размерами движения поездов.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 35, л. 242–249.*

### Из итогов 1913 года

Из отчета Пермской железной дороги за 1913 г.

Из обзора деятельности коммерческой службы Пермской железной дороги за 1913 г.

Из сметы по эксплуатации Пермской железной дороги на 1913 г.

Движение на Пермской дороге усилилось настолько, что передвижение хозяйственных грузов для нужд самой дороги было крайне затруднено недостатком подвижного состава.

Что касается вопросов тарифного характера, то благодаря отмене последней трети Челябинского перелома представлялось необходимым пересмотреть Котласский тариф в целях сохранения прежнего соотношения в тарифе. В связи с установлением новых льготных тарифов на перевозку сибирского угля были даны заключения о понижении тарифов на уральский уголь Луньевского бассейна.

Испрашивается кредит на штат прислуги для открываемой больнички в одном из выстроенных теплых холерных барачков, окончательно отремонтированных и приспособленных, на станции Вознесенская, полагая поместить в нем не менее 10 штатных кроватей.

Для отдыха агентов паровозных бригад и смазчиков дежурные комнаты вновь открыты в вагонах на станции Чусовская, Вятка, Кизел, Вознесенская.

*ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 52, л. 73; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 21, л. 676.*

### 1913

От разъезда Нытвенский до завода Нытва была построена широкая колея железной дороги, — возникла станция. Сдача станции совпала с 20-й годовщиной со дня смерти великого композитора. По ходатайству Пермской железной дороги станция стала называться Чайковской.

Илья Петрович Чайковский — отец композитора — был управляющим Воткинского завода. В 1844 г. получил назначение на должность начальника Алапаевских заводов, и в начале июля семья Чайковских из Воткинского завода на лошадях переезжала в Алапаевск.

В Нытвенском заводе с работой геологической

месте впадения реки Пай в

На место стоянки привезен специальный шатер. В Нытвенского района. и

*Путевка, 1962, 26 июня.*

### 1914, 6 января

Одно железнодорожное даже вызвало розыск его хотворение было коротко.

*Семафор, 1914, 6 января*

### 1914, 25 февраля

Из приказа № 37

Служащие дороги. как монтажные и другие рабочие. быть привлекаемы к исполнению работ. А также и к обустройству квартир для расквартирования.

Обслуживание казенных водопроводов, топки печей, должны собственным распоряжением

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 51*

### 1914, 28 апреля

По воротнику мундир режиссера движения, начальника станции, его помощника, режиссера, стражника и сторожа должны носить наплечными жгутами так и вышестоящие.

В прежние времена с гражданские чины, имели с малиновой вышивкой. В и заменены галунными с арматурой ведомства. приказом МПС всем лицам цвета.

как в плакатных, так и  
дников, причем главный

за 1924—1925 гг.

открыто на ней движе-  
ние общества.

дукторских бригад в со-

кой железной дороги за

на 1913 г.

что передвижение хозяй-  
ственно недостаточной под-

годаря отмене последней  
был пересмотреть Котлас-  
в тарифе. В связи с уста-  
новленного угля были даны  
Турьевского бассейна.

земой больнички в одном  
отремонтированных и  
местить в нем не менее

дежурные комнаты вновь  
Вознесенская.  
л. л. 676.

роена широкая колея же-  
пала с 20-й годовщиной  
Пермской железной дороги

был управляющим Вот-  
ность начальника Алапаев-  
Пермского завода на лоша-

В Нытвенском заводе была сделана остановка, Чайковский знакомился с работой геологической партии Уральского горного правления. Партия стояла на месте впадения реки Паи в реку Сюзьву. Знакомство продолжалось несколько дней.

На место стоянки привозили и четырехлетнего Петю, для которого был поставлен специальный шатер. В народе место это, что находится недалеко от села Ленино Нытвенского района, и стало называться Чайковское.

*Путевка, 1962, 26 июня.*

**1914, 6 января**

Одно железнодорожное стихотворение несколько лет назад облетело газеты и даже вызвало розыск его автора среди агентов Пермской железной дороги. Стихотворение было коротко, но ядовито:

Что такое есть движение?  
Способ двигаться вперед,  
Не пугаясь за крушенья,  
Кто-нибудь да подберет.

*Семафор, 1914, 6 января*

**1914, 25 февраля**

Из приказа № 37 начальника дороги Тихомирова.

Служащие дороги, как то: сторожа, стрелочники, истопники, мастерские, ремонтные и другие рабочие, начальствующими над ними лицами отнюдь не должны быть привлекаемы к исполнению каких бы то ни было, личных для них, услуг и работ. А также и к обслуживанию занимаемых начальствующими над ними казенных квартир для расколки и подноски дров, воды, для ухода за домашним скотом.

Обслуживание казенных квартир, в отношении расколки и подноски дров и воды, топки печей, должно производиться лицами, пользующимися квартирами, собственным распоряжением и за свой личный счет.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 511, л. 215.*

**1914, 28 апреля**

По воротнику мундира можно различить должность начальника станции, ревизора движения, начальника службы и отделения. Но пальто начальника станции, его помощника, ревизора движения, начальника движения, кондуктора, стражника и сторожа совершенно одинаково, и лишь главные кондуктора отличаются наплечными жгутами, которых не имеют другие агенты, как ниже, так и вышестоящие.

В прежние времена старшие железнодорожные служащие, как и прочие гражданские чины, имели наплечные знаки — поперечные серебряные погоны с малиновой вышивкой. В 1881 году погоны были отменены во всех ведомствах и заменены галунными петлицами, впоследствии суконными и бархатными с арматурой ведомства, на воротниках мундира и пальто. Одновременно приказом МПС всем лицам, коим отменены наплечники, присвоено пальто синего цвета.

В 1895 году для железнодорожных служащих, которым присвоена мундирная форма одежды, введена рабочая или дорожная форма: укороченное пальто (тужурка), шаровары и высокие сапоги. Форма оказалась удобна и красива, но теряется различие между старшими и младшими агентами. И на каждой дороге появились гербы в виде кокарды, петлицы на воротниках с кантами и без кантов или канты, но без петлиц. Начальники станций стали носить форму, как у кондукторов.

Между прочим, желательнее, чтобы при парадной форме (мундире) начальникам станций были присвоены шпаги гражданского образца. Крайне жалкое впечатление производит начальник станции, часто заслуженный, когда при проезде высокопоставленных лиц или при каком-либо торжестве, он стоит рядом с другими чинами, одетый в мундир, украшенный иногда орденами и медалями, но не имеет шпаги, которую носят не только не имеющие чина, но даже студенты и лицеисты.

Старый движенец.

*Семафор, 1914, 28 апреля.*

#### **1914, 19 мая**

По сообщению Департамента железных дорог 1914 года.

Поезда, именовавшиеся до сего времени курьерскими и скорыми, с номерами 1 и 2 с плацкартами и приплатой за увеличенную скорость, будут именоваться курьерскими.

Поезда с номерами 5 и 6, так называемые ускоренные поезда с плацкартами, но без приплат за скорость, будут именоваться скорыми.

Наименование «скорые» присвоено и всем пассажирским поездам с номерами от 7 до 20, которые фактически следуют с повышенной с другими пассажирскими поездами скоростью.

*Светофор, 1914, 19 мая.*

#### **1914, 23 мая**

В Государственной Думе обсуждалась смета Управления железных дорог. Председатель инженерного совета, инженер Козырев доложил Думе, что увеличение сметы вызвано возрастанием размеров движения в последние два года.

*Семафор, 1914, 2 июня.*

#### **1914, 9 июня**

##### **«ЗАТЯЖНОЕ»**

На Пермской железной дороге все виды денежного довольствия, как то: жалованье, поверстная премия поездной прислуги службы движения, сапожные, на валенки и прочие вознаграждения, затягиваются выдачей на долгое время. Поверстная премия за февраль сего года не выдана до сего времени.

Министерская прибавка жалованья и квартирных, назначенная с 1 августа 1913 г., тоже не выдана еще за март. Обмундирование выдается не полностью и не сразу. Если полагается ремень с бляхой, то сначала привезут ремень, а потом

бляху. Летнее обмундирование выдано в августе и сентябре. Зимнее выдано в августе и сентябре. Зимнее выдано в августе и сентябре. Зимнее выдано в августе и сентябре.

На все вопросы о выдании обмундирования «не готовы». Но прошло уже много времени. Там же, 9 июня.

#### **1914, 9 июня**

В ответ на ходатайство начальника станции о выдании заработной платы начальником Игнатовым был назначен пересмотр расценок бухгалтеров. Там же.

#### **1914, 17 июня**

Вечером, между станциями произошло столкновение двух товарных поездов. В обоих поездах было 14 членов бригады. Все остальные члены бригады остались в поездах.

Столкновение произошло на большом протяжении. Оба паровоза разрушены. Друг на друга. Прежде чем приступить к ремонту, необходимо присутствие агентов.

21 июня были торжественно присутствовали господином миссии по расследованию несчастного случая. Он не мог удержаться от суммирования годового жалования. Светофор, 1914, 23 июня.

#### **1914, 25 июня**

Были традиционные торжества в честь открытия железной дороги в России. В конторах были отслужены торжественные службы. Светофор, 1914, 30 июня.

бляху. Летнее обмундирование, которое полагается выдавать 1 мая, выдается в августе и сентябре. Зимнее обмундирование тоже выдается весной, хотя и полагается осенью.

На все вопросы о выдаче добавочных получается только один ответ: «Списки не готовы». Но прошло уже 10 месяцев, а списки еще изготовить не могут.

*Там же, 9 июня.*

#### **1914, 9 июня**

В ответ на ходатайства мастеровых и рабочих об увеличении поденной заработной платы начальником службы тяги Пермской железной дороги, господином Игнатовым был дан ответ, что поденная плата признана достаточной и пересмотр расценок будет сделан, когда Управление дороги найдет это нужным.

*Там же.*

#### **1914, 17 июня**

Вечером, между станциями Всесвятская и Багул Пермской дороги, произошло столкновение двух товарных поездов. Разбито 38 вагонов, погибли товары. На обоих поездах было 14 человек прислуги. Убиты машинист, кочегар и два кондуктора. Все остальные получили увечья.

Столкновение произошло на полном ходу поездов и было настолько сильным, что на большом протяжении путь буквально разбросан. Вагоны разбиты в щепы. Оба паровоза разрушены. Причина — пущены один с путевкой, другой с жезлом друг на друга. Прежде чем вводить жезловую систему, нужно ознакомить с ней агентов.

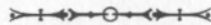
21 июня были торжественные похороны на станции Чусовская. На похоронах присутствовали господин начальник Пермской дороги Тихомиров и все члены комиссии по расследованию причин крушения. Во время похорон начальник дороги не мог удержаться от слез. Семьям погибших будут выданы пособия в размере суммы годового жалованья.

*Светофор, 1914, 23 июня; июль.*

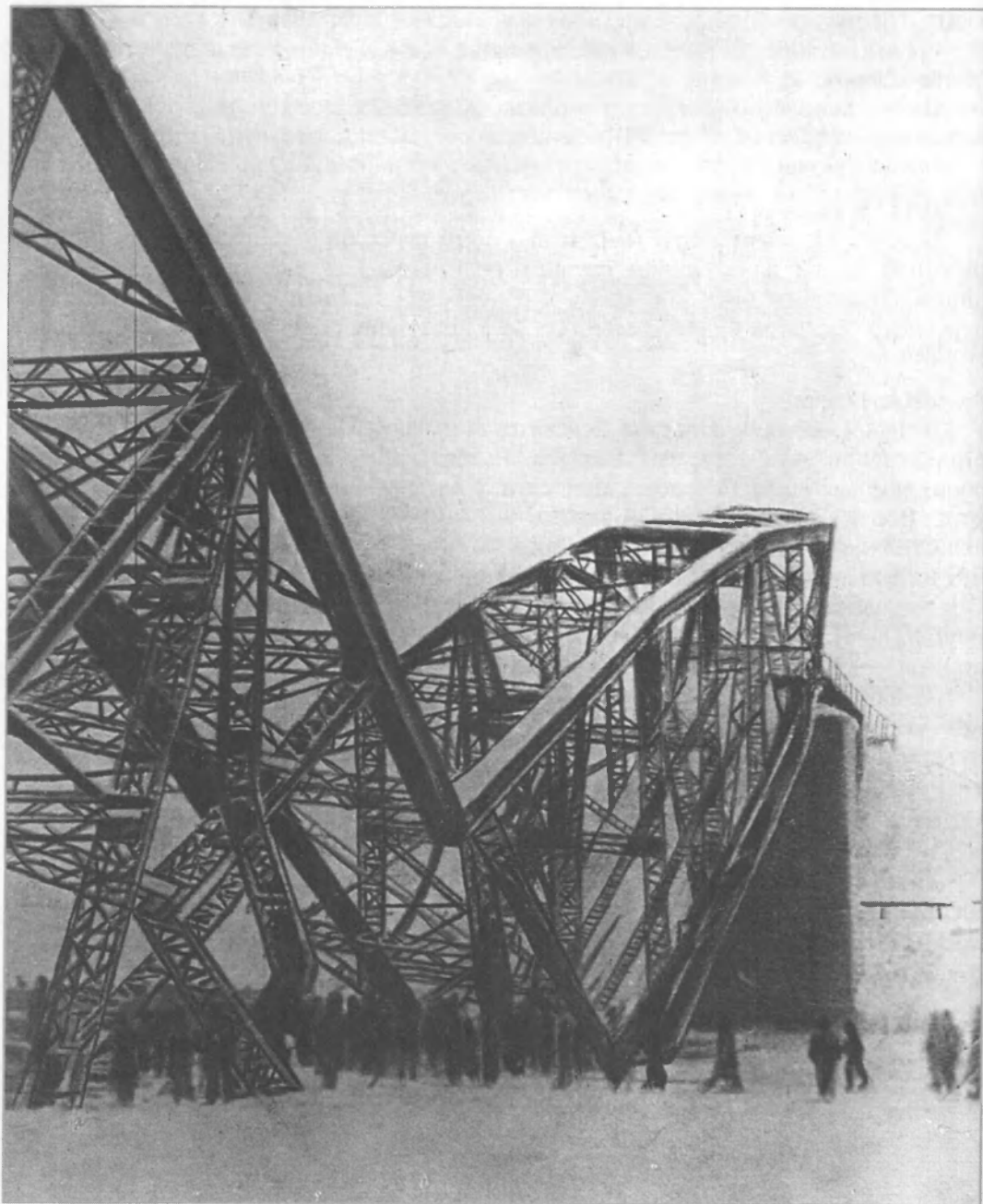
#### **1914, 25 июня**

Был традиционный железнодорожный праздник — день открытия первой железной дороги в России в царствование Императора Николая I. В управлениях и конторах были отслужены молебны.

*Семафор, 1914, 30 июня.*







Разрушенный белогвардейцами железнодорожный мост у станции Шумково. 1919 г.  
(Публикуется впервые)

### Раздел 3. Д

Г.Л.  
Работа

1914, 17—20 июля

ОБЪЯВЛЕНА ВСЕОБЩАЯ

В Лысьве мобилизованное  
дельное выходное пособие  
росло в восстание. Восста  
ворены к расстрелу.

*Кашихин Л., Звезда, 198*

1914, 21 июля

Из обращения журна-

Товарищи железнодорожники

В эти великие дни заб  
все то, что создавало тре  
помнить только одно, что  
от нас долг перед Родиной

Война объявлена.

*Семафор, 1914, 21 июля.*



Шумково. 1919 г.

## Раздел 3. ДВЕ ВОЙНЫ И ДВЕ РЕВОЛЮЦИИ

### Глава 8. Первая мировая война. Работа для войны и на войну (1914—1916)

От жизни той, что бушевала здесь,  
От крови той, что здесь рекой лилась,  
Что уцелело, что дошло до нас?

*Ф. И. Гютчев*

**1914, 17—20 июля**

#### ОБЪЯВЛЕНА ВСЕОБЩАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ

В Лысьве мобилизованные рабочие потребовали, чтобы им выплатили двухнедельное выходное пособие. Выступление, подхваченное другими рабочими, переросло в восстание. Восстание подавлено вооруженной силой. Пять рабочих приговорены к расстрелу.

*Кашихин Л., Звезда, 1984, 20 июля.*

**1914, 21 июля**

#### Из обращения журнала «Семафор»...

Товарищи железнодорожники!

В эти великие дни забудем все наши неустройства, все наши личные нужды, все то, что создавало трения в нашей рабочей и служебной деятельности. Будем помнить только одно, что мы русские, и посвятим себя всецело тому, что требует от нас долг перед Родиной. Домашние дела потом.

Война объявлена.

*Семафор, 1914, 21 июля.*

**1914, 14 октября**

Из воззвания начальника дороги Тихомирова к служащим Пермской железной дороги.

В целях оказания посильной помощи армии, в мастерских дороги уже начаты работы по изготовлению некоторых частей снаряжения, но, к сожалению, сравнительно не в большом объеме по недостаточности мастерских. Значительная часть мастерских призвана в ряды армии, а оставшиеся мастерские главным образом заняты работою на неотложные нужды дороги.

Я позволю себе обратиться с призывом ко всем служащим, имеющим теоретическую и практическую подготовку, принять на себя добровольное участие в работе на оборону в свободное от службы время, а именно от пяти вечера местного времени.

*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 431, л. 1072.*

**Из итогов 1914 года**

Из отчета по эксплуатации Пермской железной дороги за 1914 г.

Оборудованы вновь построенные мастерские при основном депо на станции Вознесенская.

Вследствие увеличения размеров движения на 31,8% против сметных, на дороге был недостаток в паровозах, вагонах и агентах паровозных бригад. На Пермскую дорогу командировано с других дорог машинистов — 94, их помощников — 95 и кочегаров — 10.

Увеличены штаты станционных осматривателей в депо. Взамен двух или двух с половиной сменного дежурства пришлось установить трехсменное на станциях Пермь II, Пермь I, а на промежуточных станциях — в Усьве, Половинке — организованы временные пункты осмотра.

В 43 раза против сметы увеличены пробеги вагонов-теплушек для перевозки пассажиров 4-го класса.

Увеличен капитальный ремонт паровозов. Не ограничиваясь вечерними и праздничными работами, в Пермских мастерских назначены даже ночные работы.

На станции Кизел усилено движение до 12 пар поездов в сутки, на станции Чусовская — до 28 пар поездов в сутки.

В связи с объявлением мобилизации и введением на дороге воинского графика значительно сокращены поперегонные времена хода как воинских, так и товарных поездов.

Построены новые разъезды между разъездами 31-й и станцией Савино, между станциями Курья и Пермь II, между разъездом 52-й и станцией Мулянка и между разъездом 53-й и станцией Кукуштан, построен разъезд на 109-й версте между разъездом 56-й и Кишерть.

Необходимо отметить открытие разъездов № 61, 73, 78, остановочных пунктов 525-й и 637-й версты, разъезда № 52 для загрузки молока и превращения разъезда № 35 в тарифную станцию с наименованием Чайковская.

Участок линии от Б  
ловой сигнализацией В

**1915, 22 января**

Из личного дела Е

началь

Имея жену и сестр  
простого чувства стыда

Кроме того, как В  
т. е. элементарных удо

С другой стороны,  
энергией, выступать на  
не могу желать перево  
того скудный бюджет

Жена служит учите  
просить Вас: не найдет  
агента с жильем в

Резолюция участков

Агент этот обращает  
дела. Но так как приво  
ше прошу иметь его в  
приобрел опыт начальн

**1915, 5 апреля**

Из постановления об  
железнодорожного райо

Просить правление С  
к понижению цен на пре  
по условиям военного в  
*ГАПО, ф. 556, оп. 1, д.*

**1915, 15 мая**

Из отчета осмотра п  
ором бароном Ропи П  
5 апреля 1916 г.

Оборудована телегр  
Пермь II до пристаней

**1915, 25 июня**

В 12 часов дня в  
собрание членов первой

Участок линии от Екатеринбурга до станции Пермь II оборудован электрожезловой сигнализацией Вебб-Томпсона.

**1915, 22 января**

Из личного дела Емшанова А. И.

Господину начальнику службы движения дороги начальника поста 54-й версты Емшанова Александра Ивановича.

**ПРОШЕНИЕ**

Имея жену и сестру 15 лет, я не могу помещаться в одной с ними комнате из простого чувства стыдливости.

Кроме того, как Вам известно, на 54-й версте нет ни бани, ни ледника, т. е. элементарных удобств, без которых не может обойтись семейный человек.

С другой стороны, мне бы хотелось, пока я молод и обладаю знаниями и энергией, выступать на служебном поприще более активно. Однако при все этом не могу желать перевода на станцию, так как этим я бы сократил свой и без того скудный бюджет на 11 руб.

Жена служит учительницей в Глазовском уезде, и я осмеливаюсь покорнейше просить Вас: не найдете ли возможным перевести меня на должность запасного агента с жительство в Глазове, Перми или Вятке?

Резолюция участкового ревизора движения:

Агент этот обращает на себя внимание рассудительностью и толковым знанием дела. Но так как приводит весьма уважительные мотивы к переводу, то покорнейше прошу иметь его в виду месяца через три, дабы приучил помощника и сам приобрел опыт начальника поста.

**1915, 5 апреля**

Из постановления общего собрания членов Общества потребителей Чусовского железнодорожного района.

Просить правление Общества потребителей служащих дороги изыскать все меры к понижению цен на продукты первой необходимости; в крайнем случае, если это по условиям военного времени невозможно, не повышать существующих.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 130.

**1915, 15 мая**

Из отчета осмотра по высочайшему велению военным инженером генерал-майором бароном Ропп Пермской железной дороги, произведенного с 1 по 5 апреля 1916 г.

Оборудована телеграфом и телефоном вновь построенная ветвь от станции Пермь II до пристаней реки Камы — три версты.

**1915, 25 июня**

В 12 часов дня в зале Благородного собрания Перми открылось общее собрание членов первой сессии образованного Уральского порайонного комитета.



Прибыл начальник губернии М. А. Лозина-Лозинский. Председатель комитета С. Я. Хмельницкий приветствовал собрание.

Рассмотрены вопросы использования подвижного состава, сокращения сроков погрузки и выгрузки грузов, устранения излишних формальностей, тормозящих правильное движение. Введен новый порядок внеочередной перевозки предметов первой необходимости.

В район ведения комитета включены железные дороги: Пермская, Богословская, Омская, Троицкая, а также строящиеся Западно-Уральская и Северо-Восточно-Уральская со времени открытия.

*ПГВ, 1915, 28 июня; Уральская жизнь, 1915, 2 июля.*

### **1915, 29 июля**

Из приказа начальника дороги от 29 июля 1915 г.

Устанавливается продолжительность рабочих часов поденно рабочих по службе пути в период с 1 марта по 1 апреля и с 1 сентября по 1 ноября — 10 час., в период с 1 апреля по 1 сентября — 11 час. и в период с 1 ноября по 1 марта — 9 час.

Время на завтрак, обед и полдник в счет указанных часов не входит. Время на хождение от казарм и барачных до места работ и обратно считается за рабочее время.

Продолжительность рабочего дня в воскресные и праздничные дни устанавливается в 7 час. без перерыва для обеда.

Продолжительность рабочего дня в мастерских службы пути устанавливается в 9 час., время на завтрак и обед не входит.

В воскресные и праздничные дни, а также в субботы и в кануны двенадцатых и местных праздников продолжительность рабочего дня в мастерских участка — 7 час.

Для поденно рабочих и поденно мастеровых при работах в неуточное и ночное время плата устанавливается в размере полуторной стоимости одного рабочего дня.

### **1915, 3 сентября**

Из приказа начальника дороги от 3 сентября 1915 г.

В ближайшие дни ожидается поступление эвакуированных грузов, до 100 вагонов в сутки, из Варшавского и Прибалтийского районов.

В первую очередь будет производиться выгрузка на станциях, имеющих дощатые шатры, в том числе на станциях Балезино, Бородулино, Кузьма, Чепца. На станции Ляды отведено место в складочных помещениях, на станции Балезино — пять стойл в депо.

Выгруженные грузы сдаются начальнику станции, охраняются сторожами по охране грузов.

### **1915, 1 октября**

Из отчета председателя Комитета по сбору пожертвований, секретарь комитета В. Рыхтер.

Со времени образования Комитета по сбору пожертвований на нужды войны при Управлении Пермской железной дороги к 1 октября 1915 г. поступило средств

на сумму 74 040 руб. 22 932 руб., на пособия сапоги и белье для ра отправлено в главный 4795 руб.

Кроме того, поступ ных пунктов для беж беженцев, в том числ

### **1915, октябрь**

В Кунгуре, Перми воззвание Московско партии против войны

*История коммунист*

### **Из итогов 1915 го**

Из отчета по эксп

Из сметы по эксп

Общие перевозки в

Увеличение перево

надзора за оборотом п

В вагонах постоянн 15% потребности.

Были заменены ваг так как вагоны 4-го кл ствам военного времен

Допускается наибол и горнозаводской ли сер — 50 верст в час.

ка — Екатеринбург, П варни — 35 верст, на ская — Кизел — 40 вер

Большая распоряди тьевой воды. Воду эту

Разъезд № 101 ра 25 верст от города Пер сообщения по железно

лений, главным образо

В ожидании поездо жебное помещение разь

помещение для пассаж

На 1916 г. испраши

на сумму 74 040 руб. Израсходовано на содержание и оборудование лазаретов 22 932 руб., на пособия семействам призванных — 25 914 руб., на теплую одежду, сапоги и белье для раненых и для отсылки в действующую армию — 10 278 руб., отправлено в главный комитет на оборудование и содержание поездов-бань — 4795 руб.

Кроме того, поступило от Красного Креста 45 000 руб. на устройство питательных пунктов для беженцев и одиночно следующих в поездах раненых воинов и беженцев, в том числе на станциях Шаля, Кунгур, Чусовская, Пермь.

#### **1915, октябрь**

В Кунгуре, Перми и по линии Пермской железной дороги распространялось воззвание Московского комитета Российской социал-демократической рабочей партии против войны и самодержавия.

*История коммунистических организаций Урала. Т. 1. С. 212.*

#### **Из итогов 1915 года**

Из отчета по эксплуатации дороги за 1915 г.

Из сметы по эксплуатации Пермской железной дороги на 1916 г.

Общие перевозки в 1915 г. увеличились на 19,8%.

Увеличение перевозок грузов малой скорости явилось результатом строгого надзора за оборотом подвижного состава.

В вагонах постоянно ощущается недостаток. Порою удовлетворяется только 15% потребности.

Были заменены вагоны 4-го класса на приспособленные из товарных вагонов, так как вагоны 4-го класса были командированы на другие дороги по обстоятельствам военного времени.

Допускается наибольшая скорость движения пассажирских поездов по главной и горнозаводской линиям в 60 верст в час, на участке Чусовская — Бисер — 50 верст в час. Наибольшие скорости товарных поездов на участках Вятка — Екатеринбург, Пермь — Чусовская, Бисер — Екатеринбург, Кизел — Солеварни — 35 верст, на линиях Чусовская — Бисер — 30 верст, на участке Чусовская — Кизел — 40 верст в час.

Большая распорядительная и узловая станция Пермь II не имеет хорошей питьевой воды. Воду эту приходится подвозить лошадьми.

Разъезд № 101 расположен в дачной местности Голованы, в расстоянии 25 верст от города Перми. Благодаря дороговизне квартир в городе и удобству сообщения по железной дороге с городом многие служащие городских управлений, главным образом железнодорожные, имеют там постоянное жительство.

В ожидании поездов пассажиры в ненастную погоду или холод заходят в служебное помещение разъезда, что не может быть допустимо. Необходимо построить помещение для пассажиров на 60 человек.

На 1916 г. испрашивается сумма на строительства домов для служащих вновь



Группа машинистов Пермской железной дороги — Н. А. Бабинцев, Г. Г. Террочиано, В. С. Рождественский, К. Г. Петухов, И. С. Сулла, Ф. И. Гаврилюк — в командировке на Китайско-Восточной железной дороге для приемки американских паровозов «Декапод». Новый Харбин, декабрь 1915 г.

открытого 4-го отделения службы движения на станции Чусовская и для стрелочников, которые вынуждены селиться на 5—6-й версте от станции.

Однопроводные семафоры заменены двухпроводными семафорами дальнего действия с компенсаторами. Такими семафорами оборудуются в первую очередь разъезды, где иногда поезда проходят без остановки и где рычаги семафоров приведены во взаимную связь.

Устанавливались телефоны на стрелочных постах.

На 1916 год испрашивается 100 тысяч рублей для начала работ по устройству централизации малых станций от Перми II до Балезино.

Не ограничиваясь вечерними и праздничными работами, в Пермских мастерских были назначены ночные работы. В депо Пермь II существует керосиновое освещение.

Машина для электроосвещения будет установлена в 1916 году.

Установлены на всех распорядительных станциях дороги фоновые фонари взамен поездных телеграфных аппаратов.

Необходимо закончить Вестингауза.

По расценочной ведомости Пермь-Вятка-Ярославль-Ринбург был предусмотрен расход на этот израсходован не бюджет Пермской железной дороги по плану работы по расширению

#### ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Пермская железная дорога входит в состав Великой Сибирской с открытием движения Троицко-Печорской

На участке Вятка —

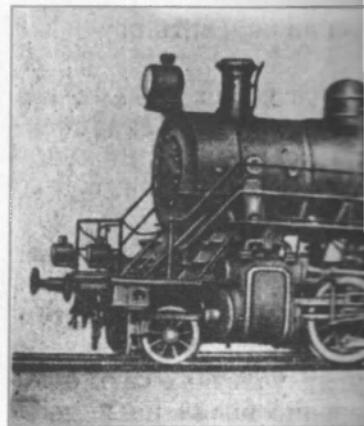
Уход на войну наш характерным образом, из запасных преимущественно несовершеннолетних для призыва, а также

Недостаток зрелых мужиков к невозможности производства увеличен объем текущих

На станции Пермь II на 40 кроватей.

Необходима постройка рационального лечения раствора из солеварен.

Необходима постройка жилищ, живущих на разъездах станций на дороге более 10





Г. Г. Террочiano,  
— в командировке  
паровозов «Декапод».

овская и для стрелоч-  
таннин.

и семафорами дальнего  
ются в первую очередь  
где рычаги семафоров

ла работ по устройству

в Пермских мастер-  
ществует керосиново-

16 году.

роги фonoпоры взамен

Необходимо закончить оборудование вагонов пассажирского парка тормозами Вестингауза.

По расценочной ведомости на сооружение дороги Пермь — Кунгур — Екатеринбург был предусмотрен кредит на постройку и оборудование мастерских. Кредит этот израсходован не был, так как поднят вопрос об устройстве в районе Пермской железной дороги починочного завода и до решения его временно приостановлены работы по расширению существующих мастерских.

#### ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Пермская железная дорога с 1907 г., с постройкой линии Петербург — Вятка, входит в состав Великой Сибирской магистрали, еще более увеличилось значение с открытием движения Тюмень — Омск, значительно сократившей путь в Сибирь.

На участке Вятка — Пермь проведено переустройство.

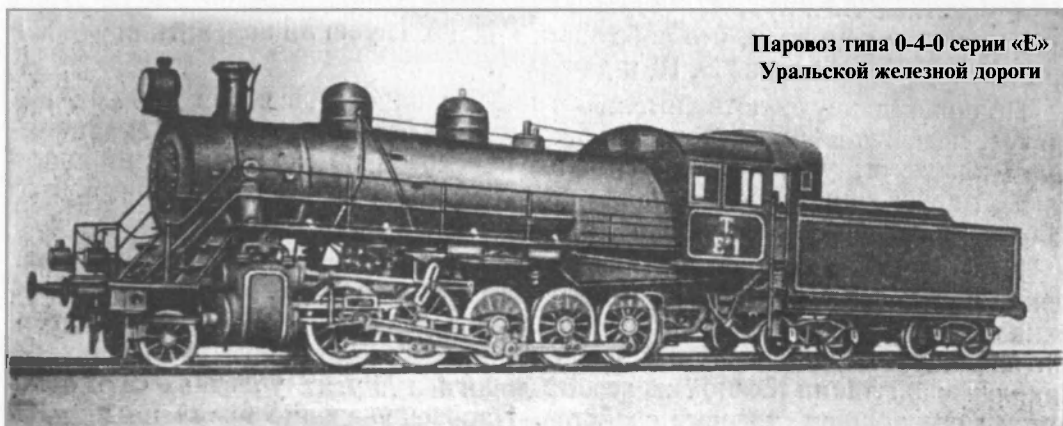
Уход на войну наших постоянных поденно рабочих, состоящих, главным образом, из запасных нижних чинов, привело к замене их новыми людьми, преимущественно несовершеннолетними или перешедшими предельный возраст для призыва, а также женщинами.

Недостаток зрелых мужчин и опытных железнодорожных рабочих привел к невозможности произвести сплошную смену шпал и другие массовые работы, увеличен объем текущих ремонтов.

На станции Пермь II закончились работы по сооружению новой больницы на 40 кроватей.

Необходима постройка больницы на станции Усольская для предоставления рационального лечения служащим и их семьям ваннами из маточносоленого раствора из солеварен.

Необходима постройка вагона-церкви для удовлетворения духовных нужд служащих, живущих на разъездах, отдаленных от городов и селений. Число таких станций на дороге более 100. Требуется три вагона.



Паровоз типа 0-4-0 серии «Е»  
Уральской железной дороги



### 1916, февраль

На Пермской дороге стали курсировать большие, американского типа, паровозы «Декапод». Эти паровозы в состоянии вести состав поездов весом до 100 тыс. пудов.

*ПГВ, 1916, 18 марта.*

### 1916, 1—5 апреля

#### Из отчета осмотра.

Пермскую железную дорогу осматривал по повелению Императора военный инженер, генерал-лейтенант Ропп.

Пропускная и провозная способность главной и горнозаводской линий в 1914 г. сравнительно невелика. Дорога обслуживалась малосильными паровозами серии «О».

В первой половине 1915 г. на дороге для главной линии командированы паровозы серии «Ш» типа 1-4-0. Ими стали обслуживаться 10 пар поездов. Предельный вес поездов увеличился до 55 тыс. пудов при нагрузке на вагон 785 пудов.

В 1916 г. назначены американские паровозы серии «Е» («Декаподы»). К 1 апреля прибыло и введено в работу на главной линии 85 паровозов серии «Е», которые обслуживали семь пар товарных поездов. Всего назначено 125 паровозов серии «Е», которыми будут обслуживаться 10 пар поездов при сменной езде. Предельный вес поездов зимой дошел до 70 тыс. пудов, летом — 75 тыс. пудов. Состав поезда до 58 вагонов при среднем весе вагона 785 пудов. Остальные поезда сверх 10 обслуживались паровозами серии «Ш». Все паровозы отапливаются углем.

Паровозы «Декапод» перегоняются в рабочем состоянии из Харбинских мастерских.

Пермь играет такую же роль, как и Екатеринбург, в отношении составления поездов на Запад из груженых вагонов, вливающих на главную линию с горнозаводской, вагонов местной погрузки и с Камы.

В состав Пермского узла входят две отдельные станции: Пермь I горнозаводской линии и Пермь II главной линии.

Станция Пермь I — головная станция горнозаводской линии. Особых парковых путей для маневров нет. Станционные пути расположены на длинной узкой территории, стесненной горой, главными мастерскими и с другой — рекой Камой, на них производится работа одновременно с пассажирскими и товарными поездами.

Облегчение работы станции Пермь I можно было бы достигнуть лишь путем передачи составления четных поездов на станцию Пермь II, чего нельзя из-за недостаточного развития и этой станции. Желательна установка централизованных стрелок.

Станция Пермь II — распорядительная станция 1-го класса главной линии. Погрузка и выгрузка на товарном дворе, береговой ветке к реке Каме.

У береговой ветки — частные склады товарищества «Бр. Каменские и Мешков», вблизи станции два завода для работы на оборону: Пермолес (отделение Пермских пушечных заводов) и завод Лесснера.

В горнозаводском п...  
реке Каме. Шесть прием...  
двора, 4 — деповских,

Для станции Пермь...  
было бы беспрепятствен...  
путь для вывода парово...  
сти с горнозаводского п...  
главного пути.

### 1916, 18 апреля

С 18 апреля 1916 г. с...  
новывается в станцию В...

В начале постройки...  
Губаново, затем с открыт...  
ли в Очерскую. В 1901 г...

*ПГВ, 1916, 23 марта; I*

### 1916, апрель

Отделение службы д...  
службы движения остав...

*Из архива автора.*



Части Кра...  
у взорванного

американского типа, состав поездов весом до

Императора военный

водской линии в 1914 г. паровозами серии «О». командированы паропар поездов. Предельный на вагон 785 пудов.

(«Декаподы»). К 1 апреля паровозов серии «Е», которых 125 паровозов серии в одной езде. Предельный с пудов. Состав поезда поезда сверх 10 обслу-тятся углем.

из Харбинских мас-

отношении составления главную линию с горно-

Пермь I горнозавод-

нии. Особых парковых на длинной узкой территории — рекой Камой, на них товарными поездами. стигнуть лишь путем этого нельзя из-за недостаточных стрелок. класса главной линии. реке Каме.

Бр. Каменские и Меш-Пермолес (отделение

В горнозаводском парке — депо, товарный двор, прилегает береговая ветка к реке Каме. Шесть приемоотправочных путей; один — запасной, 2 пути товарного двора, 4 — деповских, 4 — угольных, 3 — тупиковых и один путь вытяжной.

Для станции Пермь II необходимо уложить особый парк путей, где можно было бы беспрепятственно разбирать и составлять поезда и проложить отдельный путь для вывода паровозов из депо. Выход с береговой ветви необходимо перенести с горнозаводского парка в парк главной линии, чтобы избежать пересечения главного пути.

#### 1916, 18 апреля

С 18 апреля 1916 г. станция Вознесенская Пермской железной дороги переименовывается в станцию Верещагино.

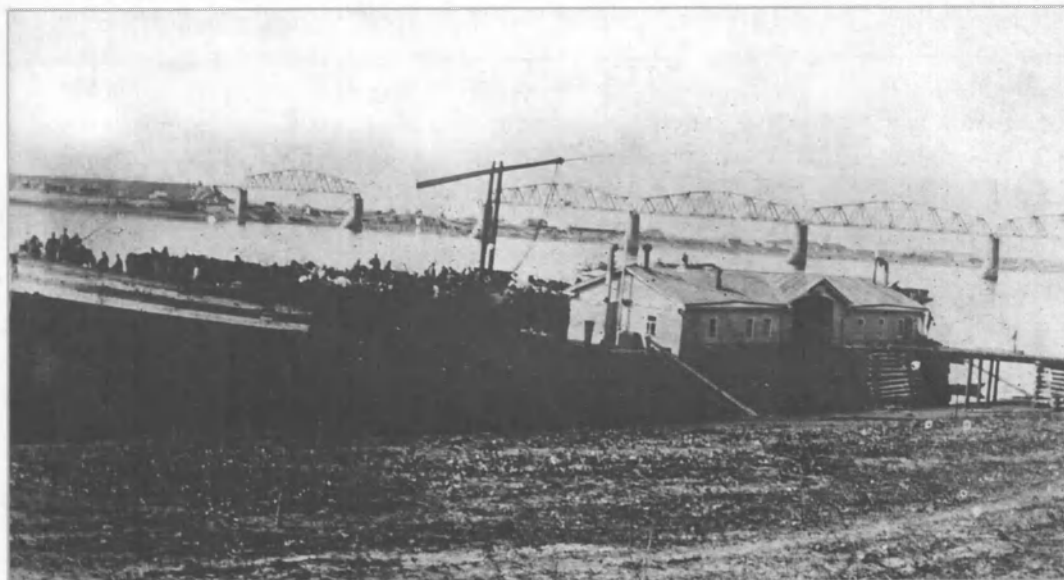
В начале постройки Пермь-Котласской железной дороги станция называлась Губаново, затем с открытием временного движения по этой дороге ее переименовали в Очерскую. В 1901 г. из Очерской переименовали в Вознесенскую.

*ПГВ, 1916, 23 марта; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 130.*

#### 1916, апрель

Отделение службы движения открыто на станции Чусовская, 2-е отделение службы движения осталось в Перми.

*Из архива автора.*



Части Красной армии переправляются на другой берег Камы у взорванного моста вблизи Перми. 1919 г. (Публикуется впервые)

**1916, 11 июня**

Из докладной начальника станции Половинка.

**СТАНЦИЯ ПОЛОВИНКА**

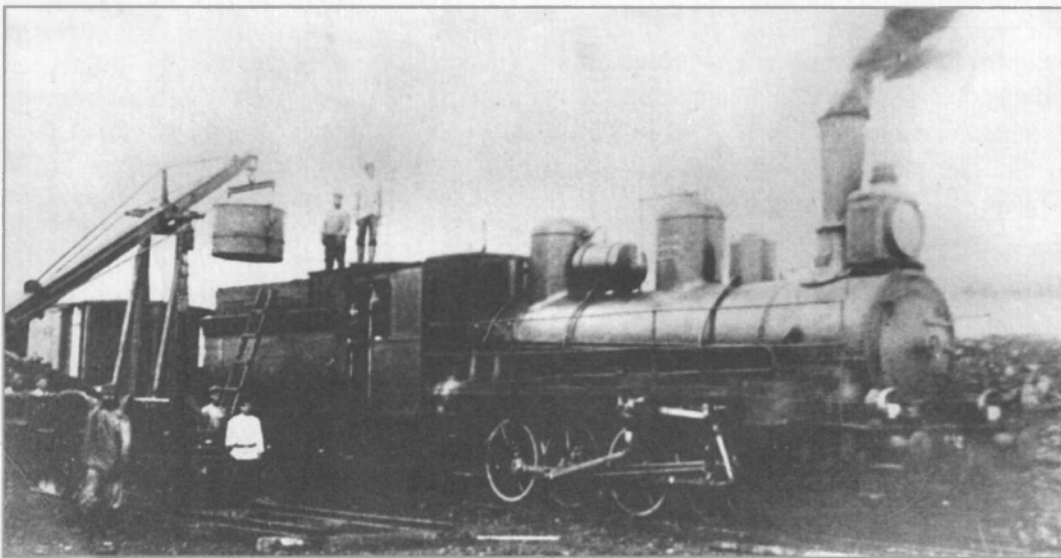
Погрузка после упадка до 15—20 вагонов в сутки и сокращения поэтому штата снова начинает приближаться к прежней норме от 35 до 45 вагонов, а штат уже сокращен.

Ввиду всего этого обслуживание станции при сокращенном штате нелегко. Благоволите штат, хотя бы по товарной операции, вернуть или назначить ответственного таксировщика. Страдает безопасность движения, прежде всего не хватает штата и страдаем лично вычетами из жалования и так незначительного в 55 рублей в месяц.

Условия пути станции Половинка крайне тяжелые, так как со стороны станции Кизел до входной стрелки уклон 15-тысячный, радиус кривой 250, поезд видно только тогда, когда он входит на стрелку. Со стороны Губахи такой же уклон, поезд в кривой, выходит из выемки на стрелку, и его не видно. Маневры в сторону Губахи с груженными составами производить невозможно, иначе обратно и не выехать, что прежде и случалось.

Поэтому вся почти работа производится в сторону Кизела, которую при выходе из Кизела поездов приходится прерывать на 15—20 минут до прибытия, так как все поезда проходят закрытый семафор и останавливаются только у входной стрелки. Были и проезды станции, и разрывы состава.

Не имея специального паровоза и составительской бригады, почти без отлучки находится на путях дежурный по станции, или быть самому, иначе возможны при



Заправка паровоза. Подача угля при помощи бадьи и журавля

сменных паровозах и быстрый выезд за выходной порядок в движении. А ния хотя бы по товарно ответственного.

*Из архива автора.*

**1916, 16 октября**

На Западно-Уральской станции Кузино, открыт Свободный путь, 1918

**1916, 17—24 октября**

В течение недели ба... терских. Это была ита... к работе не приступали.

Руководили забастов... ратической партии. Ак... шие требовали повыше... точном количестве снаб...

К концу недели вы... будет уволен и отпра... шинство рабочих, около... Алексеев и отправлены

После забастовки по... Всего около десяти чело... вязывали связи с Чусовс... выработали план прове...

К сожалению, один... вокатором и держал свя...

*Гантман Л. М. Больше... февральской буржуазно-де... из истории партийных ор... (статья С. Рубцова).*

**1916, 1 декабря**

Мною уже подавало... ревизор службы движен... человеку нет никакой во...

ращения поэтому штата  
5 вагонов, а штат уже

денном штате нелегко.  
ратить или назначить  
ения, прежде всего не  
и так незначительного

так со стороны станции  
вой 250, поезда видно  
бахи такой же уклон,  
но. Маневры в сторону  
наче обратно и не вые-

ла, которую при выхо-  
нут до прибытия, так  
отся только у входной

ды, почти без отлучки  
у, иначе возможны при



уравля

сменных паровозах и бригадах нежелательные результаты, так как один нерасчетливый выезд за выходную стрелку в ту или другую сторону сразу может нарушить порядок в движении. А потому не откажите сообразоваться не оставить без назначения хотя бы по товарной операции необходимого штата и, если возможно, не безответственного.

*Из архива автора.*

#### **1916, 16 октября**

На Западно-Уральской железной дороге, в том числе от станции Калино до станции Кузино, открыто правильное товарное и пассажирское движение.

*Свободный путь, 1918, 21 июля.*

#### **1916, 17—24 октября**

В течение недели бастовали рабочие Пермских главных железнодорожных мастерских. Это была итальянская забастовка, когда рабочие на работу выходили, но к работе не приступали.

Руководили забастовкой представители меньшевистского крыла социал-демократической партии. Активно выступал слесарь сборного цеха Андреев. Бастовавшие требовали повышения зарплаты в два раза, а также своевременно и в достаточном количестве снабжения мукой, сахаром и другими продуктами.

К концу недели вывешены объявления, что тот, кто не приступит к работе, будет уволен и отправлен на фронт. За продолжение забастовки высказалось меньшинство рабочих, около 300 из 900 работающих. Были уволены рабочие Андреев, Алексеев и отправлены в армию.

После забастовки подпольные группы мастерских и депо Пермь II объединились. Всего около десяти человек. Установили связь с редакцией «Пермская жизнь». Завязывали связи с Чусовским, Кунгурским и Верещагинским депо. В январе 1917 года выработали план проведения забастовки. Решили объявить забастовку 10 марта.

К сожалению, один из членов организации, машинист паровоза, оказался провокатором и держал связь с жандармами.

*Гантман Л. М. Большевики во главе рабочего движения в Пермской губернии накануне февральской буржуазно-демократической революции // Уч. записки Пермск. гос. ун-та, № 151; из истории партийных организаций Урала. — Пермь, 1966. С. 29; Звезда, 1923, 14 марта (статья С. Рубцова).*

#### **1916, 1 декабря**

Господину начальнику службы движения  
начальника разъезда № 109 Владимира Полетаева

#### **ПРОШЕНИЕ**

Мною уже подавалось прошение о переводе меня с разъезда № 109. Господин ревизор службы движения лично убедился, что помещаться на разъезде семейному человеку нет никакой возможности.



Здание разъезда представляет собой барак с небольшими квартирами, разделенными между собой дощатыми перегородками.

В этом же здании помещается дежурный помощник, квартира начальника разъезда, двух помощников и стрелочника (четыре других стрелочника помещаются в стрелочных будках). В этом же здании пекут себе хлеб и готовят обед. Квартира с утра до вечера наполнена самым тяжелым воздухом — к вечеру человек делается совершенно больной, дело доходит и до медицинской помощи.

Кроме того, квартиры совершенно холодные, температура на полу не более 5—6 градусов.

Будь я один, то не смел бы беспокоить Вас, но видя страдания моей семьи... Имею мать, больную жену, двух детей. Прошу Вас о перемещении меня на один из постоянных разъездов с подходящей семейному квартирой.

Примечание.

В 1917 г. был перемещен на разъезд № 10.

*Из архива автора.*

**1916, 29 декабря**

Из дневника генерал-майора А. И. Верховского, военного министра будущего Временного правительства России.

Самое тяжелое — это нарастающий экономический кризис. Мы взяли из страны до 15 млн. людей, а в действительности имеем в окопах не более двух миллионов бойцов, да два миллиона сдались в плен. Больше призывать некого, и в стране нет рабочих рук.

Запасы хлеба иссякли. В стране страшный недостаток хлеба, и никто не знает, как мы доживем до следующего урожая. Народ начал голодать.

Цены выросли в 10 раз по сравнению с тем, что было до войны.

Особую тревогу возбуждает железнодорожный транспорт. Паровозы, вагоны и особенно ремонтные мастерские за три года войны настолько расшатались, что мы без помощи заграницы не можем поправить дела.

Средства страны исчерпаны. Вырисовываются силуэты краха, безработицы и голода. Если мы хотим продолжать войну, вернее, если мы не можем ее кончить, то нужно частично демобилизоваться. Это звучит, быть может, нелепо — «демобилизоваться» среди войны, но это так. Такое экономическое напряжение нам не по средствам. И никто из ныне стоящих у власти людей не понимает и не видит, что недовольство людей закономерно.

Нельзя же забывать, что за пулеметами стоят живые люди, и если перетянуть напряжение, то пулеметы повернутся в обратную сторону.

*Российские вести, 1991, сент.*

**Из итогов 1916 года**

Отчет по эксплуатации Пермской железной дороги за 1916 г.

В начале 1916 г. начали прибывать на дорогу мощные паровозы серии «Е» («Декапод»), с весьма тяжелыми запасными частями, к тому же со значительны-

ми износами, повреждениями имн пробега с до Екатеринбург.

Вследствие повсеместного мастеровых увелич 1 руб. 56 коп. в день.

Не хватает мастеров работ и срочностью.

Недостаток рабочей массы опытноности своевременно и прибавка составила 22 влияния на переход из мужчин составила 1 руб.

Увеличилось число почвы ухудшения пита

При таких обстоятельства работ по капитальному держать в экономии д вергшегося неожиданн

**1917, 18 февраля**

Из выступления п УЖД 14 марта 1917 г.

Пермские главные в чевном состоянии, за вр принималось, самим же ляться, как, например, произвольное понижен

18 февраля в мастер и отдачей в солдаты за тым небом. Это объявл невыход на работу объяв рабочим приходилось т ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

ми износам, повреждениями и массовой утерей запасных частей после совершения ими пробега с поездами при сплошных сменных бригадах из Харбина до Екатеринбурга.

Вследствие повсеместного вздорожания рабочих рук на Урале средний заработок мастеровых увеличился с 72 коп. до 86 коп., слесарей — с 1 руб. 26 коп. до 1 руб. 56 коп. в день.

Не хватает мастеровых и рабочих в линейных мастерских, в связи с усилением работ и срочностью.

Недостаток рабочих рук мужчин зрелого возраста и сплошной недостаток среди рабочей массы опытных железнодорожных рабочих привел дорогу к невозможности своевременно и успешно производить массовые путевые работы. Военная прибавка составила 22 коп. при жалованье 62,5 коп. в день и не имела большого влияния на переход из поденных рабочих в штатные. Средняя плата чернорабочих мужчин составила 1 руб. 40 коп. и 92 коп. для женщин.

Увеличилось число заболевших на почве переутомления и главным образом на почве ухудшения питания.

При таких обстоятельствах не могло быть и речи о выполнении программы работ по капитальному ремонту. Назначенные на сей предмет средства пришлось держать в экономии для покрытия крупных расходов по ремонту полотна, подвергнувшегося неожиданным разрушениям.

**1917, 18 февраля**

Из выступления представителя рабочих Тукачева на особом совещании в УЖД 14 марта 1917 г.

Пермские главные железнодорожные мастерские, находящиеся в очень плачевном состоянии, за время войны остались в том же виде, мер к улучшению их не принималось, самим же мастерским кустарным способом приходилось приспособляться, как, например, в деле изготовления снарядов. В мастерских применялось произвольное понижение расценок.

18 февраля в мастерских было вывешено объявление с угрозами, стеснениями и отдачей в солдаты за невыход на сверхурочные работы и на работы под открытым небом. Это объявление вызвало бурю негодования среди рабочих, так как невыход на работу объяснили исключительно продовольственным кризисом, когда рабочим приходилось тратить время на поиски продовольствия.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 463, л. 7—8, 12.*



## Глава 9. Февральская революция (февраль — октябрь 1917)

Постой, паровоз,  
Не стучите колеса, —  
Есть время взглянуть судьбе в глаза,  
Пока еще не поздно  
Нам сделать остановку.  
Кондуктор, нажми на тормоза.

*Из песни.*

### 1917, 27 февраля

На станции Верещагино остановились все поезда.

На вокзале скопилось около 2 тыс. солдат. Зачем и почему они здесь, никто не знал. На телеграфе денно и ночью дежурили жандармы.

Кто-то надоумил связистов-слухачей подслушивать, что сообщают морзянкой на телеграф. Один из них прочитал морзянку и сообщил солдатам, что Питер зовет на помощь, что к революционным рабочим присоединились части Петроградского гарнизона.

Солдаты разнесли весть по вокзалу. Тут же они ворвались на телеграф вместе с железнодорожниками. Еще раз прослушав сообщение, захватили телеграф и бросились разоружать растерявшихся жандармов.

*Из статьи Минасова Р. // Гудок, 1987, 2 июля.*

### 1917, февраль

Расстройство транспорта в январско-февральские дни, в связи со снежными заносами, дошло до таких размеров, что почти прекратилась подача продовольствия в крупнейшие заводские районы, как в Лысьвенский, Чусовской, Гороблагодатский и т. д.

*Таняев А. Рабочее движение на Урале в годы империалистической войны. — М., 1931.*

### 1917, 4 марта

По получении дорогой телеграммы Комиссара Государственной Думы Д. Бубликова возникла мысль о создании оргкомиссии, которая взяла бы на себя обязанности по организации всей дороги.

4 марта в службе сборов с этой целью состоялось общее собрание всех служащих Управления дороги, выделивших из своей среды Исполнительный комитет в составе по одному представителю от каждой службы.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 53, л. 1—30; д. 12, л. 80.*

### 1917, 5 марта

На станции Пермь II сорганизовалось бюро, которое взяло на себя обязанности по организации всей дороги.

*Там же.*

### 1917, 6 марта

Исполнительный комитет, созданный в Управлении дороги, и бюро, созданное на станции Пермь II, слились в один Центральный организационный комитет,

который и взял на себя обязанности по организации всей дороги. В гатский съезд.

*Там же.*

### 1917, 9 марта

Организованное собрание представителей отделов, частей, при уезде, в том же положении, наметило программу работы.

Начальник дороги  
*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 1.*

### 1917, 11 марта

11 марта особым собранием представителей дорог депеша, сообщавшая о выполнении новых задач. В этот день был проведен контроль над своими делами, что это противоречило интересам.

*Там же.*

### 1917, 13 марта

Наши делегаты приехали на станции Чусовской Союзом железнодорожников. Председатель Прямых, Бурдин, Богомолов.

Особое совещание по организации работы проводить в жизнь своих дел.  
*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 1.*

### 1917, 14 марта

ЗАСЕДАНИЕ ОСОБОГО СОВЕЩАНИЯ

Во время прений было решено, что в ближайшее время для дела требуется.

Представитель от дороги Тихомировым, так как во всех отношениях и даже в отношении.

В результате прений было принято решение о назначении.

— октябрь 1917)

ровоз,  
колеса, —  
взглянуть судьбе в глаза,  
не поздно  
остановку.  
нажми на тормоза.

*Из песни.*

ему они здесь, никто не

сообщают морзянкой  
солдатам, что Питер  
длиниться части Петро-

на телеграф вместе  
кватили телеграф и бро-

в связи со снежными  
дача подача продоволь-  
Чусовской, Гороблаго-

ской войны. — М., 1931.

ственной Думы Д. Буб-  
зяла бы на себя обязан-

е собрание всех служа-  
олнительный комитет в

яло на себя обязанности

ороги, и бюро, создан-  
анизационный комитет,

который и взял на себя обязанности созвать в самое ближайшее время делегатский съезд.

*Там же.*

#### **1917, 9 марта**

Организованное при Управлении дороги особое совещание начальников служб, отделов, частей, при участии представителей от служащих, обсудив создавшееся положение, наметило программу своих действий.

Начальник дороги приветствовал программу.  
ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 263—272.

#### **1917, 11 марта**

11 марта особым совещанием была составлена на имя Управления железных дорог депеша, сообщавшая о новой при Управлении дороги организации и ее основных задачах. В этих задачах начальник дороги А. Н. Тихомиров усмотрел контроль над своими действиями и депешу подписать отказался под предлогом, что это противоречило бы действующим распоряжениям и инструкциям.

*Там же.*

#### **1917, 13 марта**

Центральному Комитету Пермской железной дороги  
**ТЕЛЕГРАММА**

Наши делегаты приедут. Организуем выборы представителей промежуточных станций. Чусовской Совет депутатов рабочих и служащих станции во главе с исполнительным комитетом организован с 7 марта; состав исполнительного комитета — председатель Прянишников, товарищ председателя Петровский, члены: Иларьев, Бурдин, Богомолов, Хлопотов.

\* \* \*

Особое совещание постановило не считаться с отказом начальника дороги и проводить в жизнь свои решения.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 257.

#### **1917, 14 марта**

##### **ЗАСЕДАНИЕ ОСОБОГО СОВЕЩАНИЯ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Во время прений было указано на вредное влияние Тихомирова в смысле их работоспособности, на невыясненность его политической физиономии, что в настоящее время для дела крайне вредно, на затяжки им в разрешении вопросов.

Представитель от рабочих Тукачев заявил, что отношение рабочих к начальнику дороги Тихомирову вполне определилось и является совершенно отрицательным, так как во всех отношениях с ним они видели с одной стороны легкомысленное отношение и даже глумление, ряд обещаний, которые не исполнялись.

В результате прений Тихомиров был признан не соответствующим своему назначению.



Кандидатами на должность начальника дороги были намечены Н. И. Бобин, П. А. Вагнер, В. Я. Ефимов, Н. Я. Марков, В. В. Белоруссов.

18 голосов из 39 было отдано Н. И. Бобину.

На другой день, 15 марта, вечером, Управление железных дорог по распоряжению министра путей сообщения вызвало в Петроград Тихомирова, а временное замещение передало инженеру Бобину.

\* \* \*

При станции Пермь I среди рабочих и служащих произвели выборы временно-го участкового комитета. Избранными оказались: председатель Казаков Василий Филиппович, товарищ председателя Грошев Иван Михайлович, секретарь Тагильцев Федор Николаевич, казначей Блуз Владимир Павлович.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 463, л. 7—8, 12; д. 466, л. 263—272; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 74, л. 3.

#### 1917, 15 марта

По распоряжению министра путей сообщения в главных и участковых мастерских по тяге, равно во всех мастерских по всем службам железных дорог, вводится 8-часовой рабочий день без уменьшения по субботам и в канун праздников. Сверхурочные оплачиваются на прежних основаниях.

На всех остальных местах работы производятся по-старому.

#### 1917, 16—19 марта

I делегатский съезд железнодорожников Пермской дороги в составе 250 человек открыл член организационного комитета Тукачев. В состав президиума съезда избраны председателем Першин, товарищами его Макаров и Тукачев.

\* \* \*

Представитель Исполнительного комитета Совета рабочих и солдатских депутатов Ремейко призывает делегатов к работе по созданию мощной железнодорожной организации, памятуя лозунг, что только в единении сила.

\* \* \*

Делегатский съезд выразил полное доверие новому Временному правительству и Совету рабочих и солдатских депутатов, выразил уверенность, что намеченные ими подготовительные работы к коренному переустройству государственного уклада будут осуществлены в самом ближайшем будущем.

Делегатский съезд присоединяется к пожеланиям Временного правительства о немедленном созыве Учредительного собрания и заявляет, что единственной формой правления признаем демократическую республику, ведущую к осуществлению идеала народов — социализму.

\* \* \*

В состав Центрального исполнительного комитета дороги избрано 21 человек, в число которых входит член Совета рабочих и солдатских депутатов Тукачев и один от начальствующих Управления дороги. В свою очередь, Центральный комитет избирает своего представителя в исполком Совета рабочих и солдатских депутатов.

Избраны в члены I приемщик материально-депо Сыреньщиков Ф., котельщик Пермских Максимов П. Г., артельщик нов, машинист депо В., конторщик станции кровский В. В., фельдфа станции Пермь I М. Е., дорожный мастерских мастерских Михальчика 7-го участка ринбург Фетисов Ф. А.

Делегатами на Всероссийский съезд Карнаухов М. Н., Верещагино Рудый Ю. вагонораспред Вятка М. Н., машинист службы Миславский торщик Пермских масте



назначены Н. И. Бобин,  
ов.

ных дорог по распоря-  
Хомирова, а временное

вели выборы временно-  
атель Казаков Василий  
ович, секретарь Тагиль-  
ч.  
О. ф. 556, оп. 1, д. 74, л. 3.

х и участковых мастер-  
железных дорог, вводится  
нун праздников. Сверх-

прому.

ой дороги в составе  
чев. В состав президиу-  
о Макаров и Тукачев.

ных и солдатских депу-  
мощной железнодорож-  
ства.

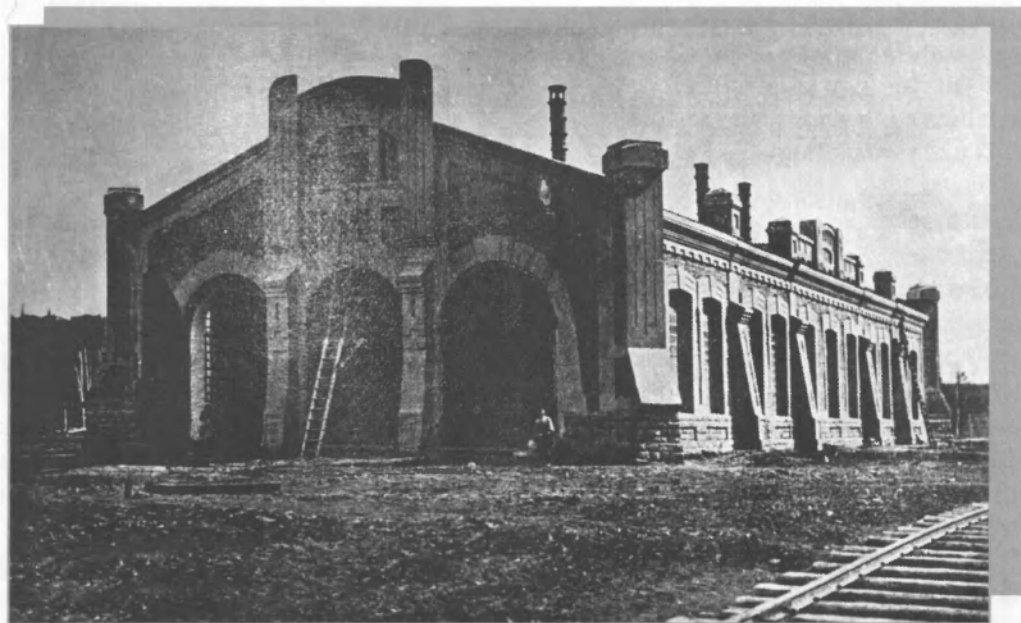
менному правительству  
нность, что намеченные  
государственного укла-

менного правительства о  
что единственной фор-  
тушную к осуществлению

ги избрано 21 человек,  
их депутатов Тукачев и  
ель. Центральный коми-  
очих и солдатских депу-

Избраны в члены ЦК: слесарь 5-го участка пути Пермь Мичурин С. И., угле-  
приемщик материальной службы на ст. Кизел Каретин М. Н., слесарь Усольского  
депо Сыреньчиков Ф. С., слесарь Пермских главных мастерских Сахарных В. С.,  
котельщик Пермских главных мастерских Нестеров Т. А., столяр депо Пермь I  
Максимов П. Г., артельный староста 5-го участка пути станции Шабуничи Сима-  
нов, машинист депо Балезино Валуев В. И., коммерческий ревизор Макаров Д.  
В., конторщик станции Пермь II Васильев Г. Н., от службы сборов дороги По-  
кровский В. В., фельдшер больницы Пермь II Гушин Н. Г., надсмотрщик телегра-  
фа станции Пермь I Шарапов С. М., главный кондуктор Пермских бригад Ефимов  
М. Е., дорожный мастер 9-го участка пути Тагильцев Ф. Н., слесарь Екатеринбург-  
ских мастерских Михалев, от Вятских мастерских Сорокин К. А., помощник на-  
чальника 7-го участка пути Першин А. И., помощник начальника станции Екате-  
ринбург Фетисов Ф. А.

Делегатами на Всероссийский съезд Союза избраны: врач 11-го участка Кун-  
гур Карнаухов М. Н., врач 16-го участка Вятка I Трейтер В. А., слесарь депо  
Верещагино Рудый Ю. В., инженер 8-го участка пути Екатеринбург Сергеев В. В.,  
вагонораспред Вятка I Стронский Я. Я., токарь Пермских мастерских Болховский  
М. Н., машинист депо Екатеринбург Попов А. Г., старший счетовод материальной  
службы Миславский М. Н., счетовод материальной службы Некрасов Ф. А., кон-  
торщик Пермских мастерских Петров А. В., старший телеграфист станции Вятка I



Здание депо Пермь II. Построено в 1909 г.

Варов И. М., вагонораспред станции Чусовская Петровский В. П., помощник начальника 15-го участка службы пути Серебрин Н. Я., конторщик службы сборов Скопин М. Г., машинист депо Верещагино Петухов К. Г.

Протокол делегатского съезда подписал председатель  
Центрального исполнительного комитета В. В. Покровский.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 263—272.*

**1917, 18 марта**

#### НАКАЗ

участковым Советам Пермской железной дороги,  
принятый на делегатском съезде дороги

Участковый Совет депутатов служащих и рабочих Пермской железной дороги руководствуется директивами Уральского Совета рабочих и солдатских депутатов и Центрального исполнительного железнодорожного комитета. Совет ведает охраною порядка, способствует улучшению провозоспособности и наблюдает за санитарным состоянием своего железнодорожного участка.

Пермская железная дорога делится на 22 участка, в их числе:

Глазов,  
Балезино,  
Верещагино,  
Пермь I,  
Пермь II,  
Кунгур,  
Шаля,  
Гороблагодатская,  
Бисер,  
Чусовская,  
Кизел,  
Усолье,  
Службы центрального Управления дороги.

Промежуточные станции, разъезды, посты и ветви примыкают к участковым станциям.

Каждый участок образует свой отдельный участковый Совет от всех служб в районе участка: по одному депутату и одному кандидату от каждой станции, депо, участка, мастерских, резерва, если более сотни, то с сотни по одному депутату и кандидату.

Участковый делегатский съезд избирает исполнительный комитет из 7—15 членов. Председатель, товарищ его, два секретаря и казначей избираются из членов Исполнительного комитета.

Ведению Исполнительного комитета подлежат: охрана порядка (при помощи

солдат или милиции),  
ства, разбор недоразу

Все существующи  
организовать выборы

*ГАСО, ф. 65, оп. 1.*

**1917, 23 марта**

С разных дорог п  
чего дня на служащи

Считаю необходи  
распоряжением, как з

Поэтому призыва  
татов работы совеща  
пожелания труженико

*ГАСО, ф. 65, оп. 1.*

**1917, 25 марта**

На заседании Ист  
стве председателя П  
и Валуева.

Избран представит  
датских депутатов В.  
при Управлении доро

*ГАСО, ф. 65, оп. 1.*

**1917, 2 апреля**

К 15 апреля долж  
служащих по движен  
только во время свое  
постоянные милицион  
прибавка.

Начальником мил  
станции или разъезда.  
впредь до распоряжен

Закончена и соглас

В задачу железнод  
полосы отчуждения и с

солдат или милиции), контроль деятельности отделений потребительского общества, разбор недоразумений между служащими и администрацией.

Все существующие комитеты считаются временными и должны немедленно организовать выборы участковых Советов.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 262.*

**1917, 23 марта**

С разных дорог поступают ходатайства по распространению 8-часового рабочего дня на служащих и рабочих всех служб, работающих вне мастерских.

Считаю необходимым разъяснить, что удовлетворить это ходатайство простым распоряжением, как это было сделано для мастерских, нельзя...

Поэтому призываю служащих, мастеровых и рабочих терпеливо ждать результатов работы совещания, которое справедливо рассмотрит и разрешит все нужды и пожелания тружеников.

Министр путей сообщения Некрасов.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 479, л. 11.*

**1917, 25 марта**

Участковым комитетам

**ТЕЛЕГРАММА**

На заседании Исполнительного комитета 25 марта избран президиум в составе председателя Покровского, товарища его Фетисова, секретарей Васильева и Валуева.

Избран представитель ЦИК в Исполнительный комитет Совета рабочих и солдатских депутатов В. В. Белоруссов, вошедший в Комитет от особого совещания при Управлении дороги.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 42.*

**1917, 2 апреля**

Всем начальникам станций

**ТЕЛЕГРАММА**

К 15 апреля должна быть сформирована железнодорожная милиция из числа служащих по движению, с тем, что обязанности милиционеров они будут нести только во время своего дежурства. В дополнение к ним должны быть наняты постоянные милиционеры с вознаграждением 50 руб. в месяц плюс военная прибавка.

Начальником милиции на каждой станции и разъезде являются начальники станции или разъезда. Военные караулы, где они имеются, продолжают оставаться впредь до распоряжения.

Бобин.

\* \* \*

Закончена и согласована с Управлением дороги инструкция об охране дороги. В задачу железнодорожной милиции входит поддержание порядка в пределах полосы отчуждения и охрана имущества, принадлежащего железной дороге.



Милиционеры из числа служащих дороги, по возможности, вооружаются револьверами, а специально нанятые люди вооружаются револьвером и шашкой. Караульные (грузовые) сторожа вооружаются в ночное время винтовками кавалерийского образца. На левом рукаве верхней одежды повязка зеленого цвета со знаком «М. п. ж. д.».

Вся милиция подчиняется начальнику службы движения, в помощь ему назначается заведующий милицией.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 45, л. 47; д. 53, л. 1–30; д. 12, л. 80; ф. 556, оп. 1, д. 511, л. 478–481.

### 1917, 8 апреля

В ЦК при Управлении Пермской желдороги

#### ТЕЛЕГРАММА

На станции Лысьва-Новая организована милиция общественной безопасности, в состав которой собраны выбраны: комиссаром начальник депо Лысьва Александр Степанович Глизмер и два его помощника: таксировщик Степан Эдуардович Кобылинский и осмотрщик вагонов Петр Александрович Колчанов, а также 19 милиционеров из среды служащих.

Председатель Совета Папле.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 469, л. 71–72.

### 1917, 9 апреля

Участковым Советом станции Гороблагодатская избран Исполнительный комитет из семи человек, пять из них составляют президиум комитета.

Председателем Совета избран технический агент станции Гороблагодатская Портных Е. М., товарищем председателя — старший телеграфист станции Гороблагодатская Хлебин В. И., секретарями — помощник начальника станции Гороблагодатская Ефремов И. С., начальник разъезда № 112 Шустов А. М., казначеем — дорожный мастер станции Гороблагодатская Каюрин А. В.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 278.

### 1917, 17 апреля

Выбран президиум комитета служащих Управления дороги: председатель М. Ф. Бутаков, товарищ председателя В. М. Рыхтер, секретари Тэслер и Терентьева.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 471, л. 58; ф. 348, оп. 1, д. 56, л. 2; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 53, л. 1–30; д. 12, л. 80.

### 1917, 19 апреля

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ВЕРЕЩАГИНО

Поездом № 51-бис едут маршевые роты солдат, чинят насилие. Прошу пропускать беспрепятственно на проход во избежание недоразумений.

Пусть участковые станции заблаговременно приготавливают паровоз и бригады и дают ему преимущество перед пассажирскими поездами.

Начальник станции Петров.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 72, л. 10–71; ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 469, л. 80.

### 1917, 23 апреля

19 апреля следова под поезд начальника заправки паровоза, б станции Верещагино, ты своевольно и дерз нии движения поездо Солдатские эксцес и заявляют, что если они не в состоянии не

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

### 1917, 29 апреля

Из протокола съез

С линии несутся вания. Люди голодак результатов работы к щенных голодом...

От станции Григор пути, участковым ком

Однодневная норм исполнительным коми общества потребителей щая: черного хлеба —

Комитет обращает юся нужду усиленным

Председ

ГАПО, ф. 348, оп. 1, ф. 348, оп. 1, д. 66, л. 6.

### 1917, 1 мая

На станции Кизел ный комитет в составе секретарей Ничиперов

ГАПО, ф. 348, оп. 1,

### 1917, 4–5 мая

Состоялся общий с Пермской железной до

сти, вооружаются ре-  
ольвером и пашкой.  
я винтовками кавале-  
ка зеленого цвета со  
в помощь ему назна-  
оп. 1, д. 511, л. 478—481.

**1917, 23 апреля**

Петроград, МПС

**ТЕЛЕГРАММА**

19 апреля следовавшие поездом № 6-бис солдаты избили и угрожали бросить под поезд начальника станции Шабуничи за то, что, вследствие набора воды и заправки паровоза, был пропущен пассажирский поезд № 6. Того же числа на станции Верещагино, а накануне на станции Юрья проезжавшие с поездами солдаты своевольно и дерзко под угрозами насилий предъявляли незаконные в отношении движения поездов требования.

Солдатские эксцессы заходят так далеко, что агенты дороги терроризированы и заявляют, что если не будут приняты меры к обеспечению их безопасности, то они не в состоянии нести своих обязанностей.

Начальник дороги Бобин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 469, л. 91.

**1917, 29 апреля**

Из протокола съезда участковых комитетов.

С линии несутся буквально вопли о невозможности дальнейшего существования. Люди голодают, не на что одеться. Призывы о спокойном ожидании результатов работы комиссии Плеханова уже не могут сдерживать людей, истощенных голодом...

\* \* \*

От станции Григорьевской до Кукуштана, всем начальникам станции, участков пути, участковым комитетам, правлению общества потребителей, ЦИК Союза.

\* \* \*

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ II**

Однодневная норма отпуска хлеба железнодорожным служащим и рабочим исполнительным комитетом Пермь II в зависимости от наличия запасов муки общества потребителей, недостатков продовольствия в стране установлена следующая: черного хлеба —  $\frac{5}{8}$  фунта, белого хлеба —  $\frac{3}{8}$  на человека.

Комитет обращается ко всем служащим и рабочим предотвратить надвигающуюся нужду усиленным посевом хлеба, посадкой овощей.

Председатель Исполнительного комитета станции Пермь II Козлов.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 53, л. 1—30; д. 12, л. 80; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 67; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 66, л. 6.

**1917, 1 мая**

На станции Кизел организован постоянный Исполнительный железнодорожный комитет в составе председателя Ключкова, товарища председателя Яркова и секретарей Ничиперовича и Веревкина.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 72.

**1917, 4—5 мая**

Состоялся общий съезд председателей участковых комитетов и членов ЦИК Пермской железной дороги.

Съезд принял Временный наказ Центральному исполнительному комитету Союза рабочих и служащих Пермской железной дороги.

ЦИК есть постоянный орган союза, избираемый на один год для содействия учреждению в России демократической парламентской республики, содействия реформам, проведения мероприятий к поднятию и упрочению положения служащих и рабочих, выработки и осуществления единения рабочих и служащих и сознания служебного долга, обсуждения мер общего значения в смысле оценки и целесообразности.

ЦИК ведет пропаганду демократических и социальных идей, принимает немедленные меры к подавлению контрреволюционных движений, выясняет недостатки в положении рабочих и служащих, принимает меры к устранению этих недостатков.

Для разрешения недоразумений и конфликтов организует примирительную камеру, в случае несогласия начальника дороги с решением примирительной камеры вопрос решается окончательно в общем собрании особого совещания и ЦИК. Принято отдельное постановление предоставить ЦИК право кооптировать дополнительных членов по своему усмотрению с правом решающего голоса.

Протокол подписали:

товарищ председателя съезда Прянишников, секретарь Шайдуров.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 53, л. 1—30; д. 12, л. 80.

**1917, 16 мая**

Всем депо и мастерским дороги

**ТЕЛЕГРАММА**

Управлением железных дорог разрешено применение на дороге труда китайцев. Имеется возможность принять несколько человек китайцев-слесарей, котельщиков, токарей и рабочих для исполнения обязанностей кочегаров. Ввиду неполучения до сего времени обещанных солдат-специалистов и солдат-рабочих, крайне необходимых для службы тяги, прошу сообщить — не встречается ли препятствий для работ китайцев.

Начальник службы тяги А. Каменский.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 88.

**1917, май**

Российская социал-демократическая рабочая партия  
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Товарищи железнодорожники!

Пермский железнодорожный районный комитет РСДРП обращается к вам с просьбой немедленно обсудить вопрос о желательности создания на Пермской железной дороге единой социал-демократической организации.

Необходимость мощной партийной организации на дороге очевидна. На очереди — выборы на железнодорожный съезд в Перми, в Москве, выборы в Учредительное собрание. Во все эти места мы должны проводить товарищей, стоящих в

рядах РСДРП, ибо они  
сов пролетариата.

Время не ждет. Вр  
прилагают все усилия  
хией», стараются затем

Цит. по сб. «Победа»

**1917, 5 июня**

Временное правите

Учредить на станци  
военно-народной охр  
ных гарнизонных коми  
правления дорог, по од  
от земского и городско

Возложено на врем  
караулов и патрулей от  
безопасности движения  
применением в необход

В эшелонах, воинск  
назначить военные патр

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

**1917, 15 июня**

Открыт II делегатск  
дороги. Председатель ст  
ков, Беляев.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д.

**1917, 22 июня**

Вопрос о переводе м  
вую плату министром ре  
ных мастерских должны

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.

**1917, 23 июня**

На 2-м делегатском  
дороги.

Начальник дороги Б  
на поденные работы дл

рядах РСДРП, ибо она одна только является истинной выразительницей интересов пролетариата.

Время не ждет. Враги наши — капиталисты и буржуазия — не дремлют, они прилагают все усилия разрознить революционные силы народа, запугивают «анархией», стараются затемнить классовые противоречия.

*Цит. по сб. «Победа Великой Октябрьской социалистической революции на Урале».*

**1917, 5 июня**

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕТРОГРАДА

Временное правительство постановило:

Учредить на станциях железных дорог и на пристанях временные комитеты военно-народной охраны путей сообщения в составе по два представителя от местных гарнизонных комитетов, от Совета рабочих и солдатских комитетов, от Управления дорог, по одному представителю от заведующего передвижением войск, от земского и городского самоуправления и других общественных организаций.

Возложено на временные комитеты военно-народной охраны при содействии караулов и патрулей от воинских частей и чинов милиции поддержание порядка о безопасности движения, предупреждение и пресечение попыток вмешательства с применением в необходимых случаях и силы.

В эшелонах, воинских поездах образовать караулы, на всех узловых станциях назначить военные патрули.

Министр путей сообщения Некрасов.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 14, л. 13, 33.*

**1917, 15 июня**

Открыт II делегатский съезд Союза железнодорожников Пермской железной дороги. Председатель съезда Рудый, товарищи председателя Алексеев, Калашников, Беляев.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 72, л. 1—71.*

**1917, 22 июня**

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ МПС

Вопрос о переводе мастеровых, работающих сдельно, на поденную или часовую плату министром решен отрицательно. Сдельные работы в главных и линейных мастерских должны оплачиваться прежним порядком.

Данилевский.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 463, л. 92; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 72, л. 1—71.*

**1917, 23 июня**

На 2-м делегатском съезде Союза железнодорожников Пермской железной дороги.

Начальник дороги Бобин оглашает телеграмму МПС о запрещении перехода на поденные работы для мастеровых и рабочих и свою ответную телеграмму о



своем нежелании идти вразрез со съездом Союза и предоставлении себя в распоряжение МПС.

Постановлено: в данный момент конфликта не обсуждать, а выждать изменения дальнейшей позиции МПС.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 554, л. 172.

#### 1917, 23 июня

Празднование 25 июня как железнодорожного праздника решением МПС отменено.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 554, л. 172.

#### 1917, 25 июня

В этот день состоялась демонстрация в Перми против политики Временного правительства. На колонну демонстрантов было совершено нападение сторонников Временного правительства. Было много избитых.

Звезда, 1923, 14 марта.

#### 1917, 27 июня

##### ОБ ИЗБИЕНИИ БОЛЬШЕВИКОВ НА МАНИФЕСТАЦИИ 25 ИЮНЯ

На II делегатском съезде Союза железнодорожников Пермской железной дороги.

Андреев предлагает присоединиться к резолюции окружного съезда Советов рабочих и солдатских депутатов, выразить решительный протест против насилий, допущенных толпой над манифестантами. Одновременно съезд категорически высказывается против самостоятельных выступлений отдельных партийных групп и фракций без согласия на то Советов рабочих и солдатских депутатов.

Жилкин предлагает другую резолюцию:

Съезд, не соглашаясь в своем большинстве с политической позицией Ленина, энергично протестует против насилия, учиненного над мирной манифестацией большевиков на улицах Перми 25 июня, — идеи на штыки не уловляются и палками их не выбить.

Принята первая резолюция.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 72, л. 1—71.

#### 1917, 4 июля

Председателем Главного дорожного комитета Пермской дороги избран Рудый, товарищами председателя Беляев и Щепочкин, секретарями Зуев и Мартынов, казначеем Тагильцев, инструкторами юрисконсульт дороги Белоруссов, разметчик Вятских главных мастерских Калашников, помощник начальника станции Кузнецов, начальник депо Пермь Козлов.

Все члены главного исполнительного комитета дороги освобождаются от исполнения служебных обязанностей.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 141.

1917, 9 июля

Положение с рабочей силой, малая продуктивность комитет, техническая работа рабочих.

ГАСО, ф. 65, оп. 1.

1917, 10 июля

Начальнику

10 июля 1917 г. в станции Кунгур были поезда, машинист В.

Г. А. Коробейниковом относительно войны, а между тем не война никому не нужна.

Вместо двух человек спрашивали: в чем дело этот буржуй проповедует смотреть!

Солдаты, конечно, слышав шум и крик, являлись контролером Пермской железной дороги.

Во избежание каких-либо инцидентов в гарнизонный лагерь, что Коробейниковом водить. Коробейников, гналась за ним, и снова.

В это время со станции. Видя человека в форме, то из солдат подхватил. Моментально началась.

Когда тащили на станцию. Увидев окровавленного, новых передать судьбу. Милота несколько раз.

1917, 9 июля

Кунгур — Комуч, Пермь — служба тяги, ЦИК  
ТЕЛЕГРАММА ИЗ КУНГУРА

Положение с работами с каждым днем ухудшается. Невыходы по болезни, малая продуктивность работ. В каждой смене имеются старосты, имеется цеховой комитет, техническая комиссия, но все парализуется отношением к делу несознательных.

Крохалев.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 11, л. 65.

1917, 10 июля

Начальнику дороги, ЦИК дороги, товарищу прокурора города Кунгур,  
гарнизонный комитет Кунгур 153-го полка

**РАПОРТ**

10 июля 1917 г. в 6 час. вечера петроградского времени толпой солдат на станции Кунгур были избиты токаря депо Г. А. Коробейников, М. А. Анциферов, поездной машинист В. В. Милот.

Г. А. Коробейников на перроне станции разговаривал с неизвестным человеком относительно войны. Коробейников говорил, что газеты пишут «долой войну», а между тем не указывают, каким образом ее кончить, хотя действительно война никому не нужна, даже вот опять было написано, что нужно убить Керенского.

Вместо двух человек в этом месте образовалось человек до 30. Подходящие спрашивали: в чем дело? Один солдат, не поняв всего разговора, ответил, что вот этот буржуй проповедует убить Керенского. Как так? Бей его, ребята! Что на них смотреть!

Солдаты, конечно, не заставили себя долго ждать, пустили в ход кулаки. Услыхав шум и крик, я выскочил на платформу и совместно с солдатским делегатом контролером Пермского гарнизона успел вырвать Коробейникова из рук озверевшей толпы.

Во избежание каких-либо эксцессов решили под конвоем отправить Коробейникова в гарнизонный комитет, откуда он мог бы лучше уйти домой. Толпа увидела, что Коробейникова повели под конвоем, успокоилась и вышла на подъезд проводить. Коробейников, отойдя от станции сажень 50, вздумал бежать. Толпа погналась за ним, и снова начались побои.

В это время со станции шел токарь Анциферов. Увидев толпу, заинтересовался. Видя человека в крови, сказал: убьют ведь товарища-то. Последние слова кто-то из солдат подхватил, закричав, что вот, ребята, здесь еще его товарищ. Бей его. Моментально началась кровавая расправа.

Когда тащили на станцию потерпевших, из 3-го класса вышел машинист Милот. Увидев окровавленных людей, сказал, что так делать не годится, лучше виновных передать судебным властям, чем... Солдаты договорить не дали и ударили Милота несколько раз по голове.

Часов в 9 вечера в комнату комитета был втащен еще один избитый до полу-смерти — ученик 7-го класса Петроградской гимназии Евгений Евгеньевич Спешнев. За что избит — неизвестно.

Служащие опасаются идти в ночное время. Необходимо прекратить доступ солдатам, не едущим куда-либо, на перрон. Для этого необходима воинская охрана. Начальник милиции станции Кунгур Брагин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 14, л. 88—89.

### 1917, 6 августа

Ввиду того, что участковые Советы и Комитеты избраны до учреждения Союза железнодорожников Пермской дороги, тогда как все органы Союза должны иметь уполномочие Союза, Главный дорожный комитет предлагает все без исключения участковые Советы немедленно переизбрать, а равно избрать делегатов на общие съезды дороги.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 13, л. 46.

### 1917, 12 августа

Из протокола собрания Комитета военно-народной охраны.



**В. В. Девятых,**  
товарищ председателя  
Военно-революционного  
комитета станции Пермь II,  
член участкового  
комитета Пермь II

Комитет военно-народной охраны станции Пермь II имеет в своем распоряжении военных контролеров, конвоиров, сопровождающих поезда, военных делегатов, милицию и имеющийся на станции воинский караул. В случае недостатка привлекаются дежурные роты полков.

Постоянным председателем комитета избран В. М. Юркин от коменданта станции Пермь II. Временным секретарем избран В. П. Чихачев.

Установили дежурство членов с 12 августа по два человека, пока посуточно. На первую смену назначены дежурными — Алтынов и Девятых, вторую — Горчицкий и Зацепин, третью — Подшивалов и Шестаков.

Для встречи пассажирских и воинских «бис» поездов начальник охраны на перрон выходит с дежурным Комитета военно-народной охраны, и принимают меры против незаконных требований и беспорядков.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 14, л. 120—122.

### 1917, 19 августа

На станции Чусовская сформирован Комуч: председатель — конторщик отделения службы движения Кадников, товарищ председателя Косиков — из 10-й дистанции пути, секретари — кандидат в артельные старосты Смольников и слесарь Светлаков, казначей — счетовод из 10-й дистанции пути Медведев.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 138.

### 1917, 25 августа

Инженер Тихомир мотра Пермской железной дороги и отстранен единогласно от должности ввиду неадекватной личности, ввиду неадекватной личности.

Главный дорожный комитет не допускает лиц, которые довели до настоящего времени провоза.

Экстренное заседание постановило не допускать к работе никаких сведений.

ГАПО, ф. 348, оп. 1.

### 1917, 29 августа

Ввиду чрезвычайных обстоятельств (в центре) пред.

Немедленно установить.

Установить точный режим. Все шифрованные документы задерживаться и направлять.

О всех подозрительных движениях войск немедленно давать знать.

В случае порчи телеграфных проводов вплоть до разбора сообщений распоряжения от имени Главного дорожного комитета.

ГАПО, ф. 348, оп. 1.

### 1917, 31 августа

По ли

Пермская дорога ввиду неадекватных обстоятельств на положении революционной.

Положение моментально ввиду неадекватных обстоятельств и разъездах из железнодорожных пунктов с применением холодного оружия.

На всех распоряжениях.

**1917, 25 августа**

Инженер Тихомиров Министерством путей сообщения командирован для осмотра Пермской железной дороги. Тихомиров был начальником Пермской дороги и отстранен единогласно служащими и рабочими как совершенно не соответствующий времени. Притом всей дороге известны лицемерие и издевательства над человеческой личностью, которыми инженер Тихомиров прославился.

Главный дорожный комитет, зная все это, не может оказать ему поддержки. Комитет не допускает мысли, что МПС будет командировать для осмотра дороги лиц, которые довели дорогу до полной разрухи. Тем более что осмотр дороги в настоящее время производит инженер Рицони.

Экстренное заседание Главного дорожного комитета и участковых комитетов постановило не допускать инженера Тихомирова к осмотру дороги и не выдавать ему никаких сведений.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 187; д. 13, л. 54–55.*

**1917, 29 августа**

Всем Комуч

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ I**

Ввиду чрезвычайной важности переживаемого момента (мятеж генерала Корнилова в центре) предлагаю:

Немедленно установить непрерывное дежурство членов Комуч.

Установить точный просмотр всех телеграмм, сомнительных по своему содержанию. Все зашифрованные телеграммы, кроме адресованных Керенскому, должны задерживаться и направляться в Главный комитет.

О всех подозрительных лицах немедленно сообщать в Главный комитет. О всяком движении войск, заподозренных в контрреволюционном направлении, немедленно давать знать Главному дорожному комитету.

В случае порчи телеграфа принимать самые решительные меры сопротивления вплоть до разбора сооружения и паровозов, если таковые не удастся угнать. Все распоряжения от имени нашего Союза должны исходить за подписью председателя Главного дорожного комитета.

Председатель Главного дорожного комитета Рудый.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 51, л. 7.*

**1917, 31 августа**

По линии, Москва, ЦК Всероссийского железнодорожного союза

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ I**

Пермская дорога впредь до отмены Главным дорожным комитетом объявляется на положении революционной обороны.

Положение момента требует организации особых отрядов и дружин на станциях и разъездах из железнодорожников-добровольцев, вооруженных огнестрельным и холодным оружием.

На всех распорядительных станциях районными комитетами должны быть



организованы боевые дружины, которые должны являться оплотом организованных железнодорожников как активной политической силы в борьбе с контрреволюцией.  
Председатель Комцен Рудый.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 51, л. 8.

### 1917, 2 сентября

Общее собрание паровозосоюза депо Пермь II по поводу насилия, учиненного 1 сентября над машинистом холодного резерва Митрофановым при исполнении им служебных обязанностей, постановило:

Просить Комцен:

- ♦ ликвидировать в 2-дневный срок дело о насилии над мастером Рубцовым, произведенное 17 июля, и привести немедленно в исполнение постановление дисциплинарного суда;
- ♦ немедленно арестовать виновника насилия Багеля с отдачей под суд за избивание Митрофанова и расследовать в 3-дневный срок;
- ♦ откомандировать солдат из депо Пермь II и удалить из пределов губернии ввиду угроз по отношению к паровозным бригадам и администрации депо;
- ♦ с насильниками служить не можем и в случае надобности ремонт паровозов обязуемся производить сами.

За неисполнением предложенных мер гарантировать регулярное движение не беремся.

Председатель паровозосоюза Пермской дороги Плеевский.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 345.

### 1917, 5 сентября

**главный дорожный комитет постановил:**

Объявить просителям, что приговор районного дисциплинарного суда войдет в законную силу 13 сентября и тогда будет приведен в исполнение.

Дело по обвинению Багеля в насилии над Митрофановым немедленно передать в районный дисциплинарный суд, Багеля, дважды учинившего насилие над членами железнодорожного Союза, немедленно отстранить от работы и запретить ему вход в депо.

Вопрос об удалении солдат-железнодорожников из депо Пермь II с указанием их передать на разрешение исполнительного Совета рабочих и солдатских депутатов.

Председатель Главного дорожного комитета Рудый.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 177.

### 1917, 22 сентября

Викжель, Временному правительству ЦИК Советов,  
Всероссийскому демократическому совещанию

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ**

Железнодорожники давно уже голодают. Ходатайства о минимальной прибавке вновь переданы на рассмотрение бесконечных комиссий. Главный дорожный

комитет Пермской же железнодорожниками, невыносимому положе

С 12 час. 30 мин. стачечный комитет до председатель Рудый члены стачкома: от паровозосоюза Плеевский, графистов Вологдин, Чумаченко и Решетниковский, по службе Плеевский, Комиссар Плеевский. Главный стачечный комитет Пермской же железнодорожниками, невыносимому положе

Главный стачечный комитет Пермской же железнодорожниками, невыносимому положе

три дня:  
1) Всероссийская же железнодорожниками, невыносимому положе  
градского времени с 23 поездов прямого сообщения от Москвы, Петербурга, будут пропущены по П...  
2) Вместе с тем пр... указанных поездов, ка... дополнительных вагон...  
3) Прекращается г... телеграмм, кроме воен... уполномоченными лиц

Для поддержания работы участковых ма... жения и в связи с эти

комитет Пермской железной дороги видит в этом недопустимое глумление над железнодорожниками, единогласно присоединяется к забастовке и заявляет, что невыносимому положению должен быть положен конец.

Председатель Главного дорожного комитета Рудый.

\* \* \*

По всей линии Комуч и начальствующим  
Товарищи!

С 12 час. 30 мин. ночи сегодня 22 сентября открыл свои работы Главный стачечный комитет дороги:

председатель Рудый,

члены стачкома: от Главного дорожного комитета Рыхтер, Емшанов, Попов, от паровозосоюза Плеевский, от союза кондукторских бригад Глухих, от союза телеграфистов Вологдин, от Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов Чумаченко и Решетников.

Избраны комиссары: по службе движения Петровский, по службе тяги Квятковский, по службе пути Тагильцев, по телеграфу Пелевин, по управлению Покровский. Комиссар по продовольствию Лазарев.

Главный стачечный комитет будет не менее двух раз в день рассылать по телеграфу бюллетени и издавать приказы по проведению забастовки.

\* \* \*

По всей линии — Комуч, стачкомам

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Главный стачечный комитет объявляет календарь забастовки на первые три дня:

1) Всероссийская железнодорожная забастовка начнется с 12 час. ночи петроградского времени с 23 на 24 сентября, и с этого момента прекращается отправка поездов прямого сообщения. Пассажирские поезда, начавшие движение до забастовки от Москвы, Петрограда, Омска и Владивостока, то есть № 1, 3, 5, 2 и 4, будут пропущены по Пермской дороге беспрепятственно до места назначения.

2) Вместе с тем прекращается совершенно продажа билетов и прием багажа указанных поездов, как в прямом сообщении, так и в местном, а равно и прицепка дополнительных вагонов.

3) Прекращается прием и передача частных, коммерческих и шифрованных телеграмм, кроме военных, и организуется на распорядительных станциях особо уполномоченными лицами просмотр всех проходящих телеграмм.

Председатель Главного стачечного комитета Рудый.

\* \* \*

Всем районным стачечным комитетам, ПЧ, ПД, П. Н.

#### ТЕЛЕГРАММА

Для поддержания полной безопасности и охраны пути все путевые работы, работы участковых мастерских по ремонту приспособлений пути, депо и водоснабжения и в связи с этим работы контор участков не прекращаются. Постройка и

ремонт всех зданий продолжают. Работы карьеров и рабочих поездов, обслуживающих безопасность пути и надобности новых работ, продолжают ускоренным темпом. Рассылка и развозка материалов по линии производится полностью. Путьевая, переездная, мостовая стража и все агенты службы пути должны быть на своих местах. Уклонения от службы и отпуска недопустимы.

Председатель Главного стачечного комитета Рудый.  
Комиссар службы пути Тагильцев.

\* \* \*

По всей линии

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Медицинский персонал может только идейно поддерживать стачечное движение, но работу свою на пользу человечества должно нести без перерывов.

Председатель стачкома Рудый.  
Председатель Санитарного совета Слободин.  
Товарищ председателя общества фельдшеров Никифоров.

\* \* \*

Избран стачечный комитет района Управления дороги: председатель стачкома Равич, члены Братчиков, Соловьев, Овчинников.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 257, 254, 378, 254, 255, 259, 256; д. 56, л. 125.

#### 1917, 23 сентября

Из бюллетеня № 3 Главстачкома.

Главному стачечному комитету впредь до отмены забастовки вверяется все управление Пермской железной дорогой.

Все железнодорожники исполняют свои обычные обязанности, за исключением указанных стачками. Все должностные лица, избранные стачечными комитетами, а также комиссарами, немедленно освобождаются от своих служебных обязанностей, все свободные от занятия служащие обязаны являться ежедневно в указанное время и место по назначению стачкома.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 269, 271, 250.

#### 1917, июнь — сентябрь

Из воспоминаний Павла Шутова.

Приблизительно в мае или июне месяце 1917 года при Пермских главных железнодорожных мастерских была организована боевая дружина из рабочих в количестве около 60 человек. Начальником избран Шутов Павел, слесарь, помощниками — товарищи Соловьев Михаил, Пищальников Степан и Зотов Василий.

Из вооружения было несколько револьверов и охотничьих винтовок.

После долгих ходатайств удалось получить 117 винтовок «Бердана» и тысячи три патронов.

Первое время дружина занималась обучением, охраняла сооружения, станции, наблюдала за порядком на станции и за проходящими поездами.

*Звезда, 1923, 7 янв.*

1917, 24 сентября

Заслушав доклад каменноугольный Киз вполне выступление материального полож

Сегодня при став жина в числе 33 чело какого нет, просьба дежурство.

ГАПО, ф. 348, оп. 1

1917, 26 сентября

Грозное положени железнодорожников, солдатских депутатов вительства по отношен ции.

Мы приветствуем ческую поддержку, ка Уральская жизнь, 19

Железнодорожная женикам транспорта о на месяц, в то время на 100%. Одно это ре железнодорожных ра

Железнодорожни зилась на положении

Тем не менее бур против забастовщиков ход в том, чтобы заста ные требования желез должны окружить же их от травли и прово им забастовку.

**1917, 24 сентября**

Пермь, Главстачком

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ КИЗЕЛА**

Заслушав доклад железнодорожного стачечного комитета станции Кизел, каменноугольный Кизеловский районный исполнительный комитет поддерживает вполне выступление железнодорожников, вызванное на почве их бедственного материального положения.

\* \* \*

Главный и районный стачечный комитет

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ЛЕВШИНО**

Сегодня при станции Левшино организован стачечный комитет и боевая дружина в числе 33 человек. Начальником дружины избран Пеньковцев, оружия никакого нет, просьба выслать оружие, сегодня ночью часть дружины вступает в дежурство.

Член участкового Совета Тохтуев.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 292; ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 293, 282.*

**1917, 26 сентября**

Грозное положение страны, создавшееся в результате вспыхнувшей забастовки железнодорожников, рассматривается областным Комитетом Советов рабочих и солдатских депутатов Урала как неизбежное следствие политики Временного правительства по отношению к железнодорожникам в течение шести месяцев революции.

Мы приветствуем железнодорожников в их борьбе и будем оказывать им всяческую поддержку, какую только будем в силах оказать.

*Уральская жизнь, 1917, 29 сент.*

\* \* \*

На помощь железнодорожникам!

Железнодорожная забастовка, которая долго подготавливалась, разразилась. Труженикам транспорта оттягивали разрешение вопроса с недели на неделю, с месяца на месяц, в то время как правительство в несколько дней повысило цены на хлеб на 100%. Одно это решение явилось прямой провокацией по адресу голодающих железнодорожных рабочих и служащих.

Железнодорожники предприняли все меры к тому, чтобы забастовка не отразилась на положении фронта и на продовольствии населения городов.

Тем не менее буржуазная печать и ее подголоски подняли бешеную травлю против забастовщиков, именуя их не иначе как изменниками и предателями. Выход в том, чтобы заставить правительство в кратчайший срок удовлетворить законные требования железнодорожников. Рабочие всех отраслей, солдаты и крестьяне должны окружить железнодорожников атмосферой полного сочувствия, оградить их от травли и провокационных атак и в кратчайший срок закончить навязанную им забастовку.



Мы призываем, чтобы железнодорожники не оказались изолированы и подавлены.

ЦК РСДРП (6).

1917, 27 сентября

3.00. Все очереди

Всем стачечным комитетам, комиссарам, начальствующим на линии

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ**

Товарищи железнодорожники. Вы славно выполнили свой гражданский долг — строго и стройно провели забастовку, какой не видел мир. Пять месяцев медлившее правительство, под влиянием нашей забастовки, в два дня издало декрет о прибавках и обязалось в лице военного министра обеспечить железнодорожников продовольствием, одеждой, обувью из интендантских складов. Распоряжением Викжель забастовка прекращена сегодня в 12 час. ночи на 27 сентября.

Главный стачечный комитет предписывает немедленно возобновить полностью все работы и движение, расформировать стачечные комитеты и боевые дружины от несения караульной службы.

Главный стачечный комитет благодарит вас, товарищи железнодорожники, за дружную работу.

Все распоряжения стачкомов и комиссаров отменяются.

Председатель стачечного комитета Рудый.

Члены комитета: Рыхтер, Попов, Плеевский, Емшанов.

Комиссары: Лазарев, С. Шайдуров, Квятковский, Тукачев, Петровский.

Секретарь Мартынов.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 310.

1917, 28 сентября

Всем районным комитетам, начальствующим на линии

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ**

Правительством утверждены следующие нормы оплаты труда: 60 руб. в месяц; 75, 90, 105, 120, 140, 160, 180, 200, 225, 250, 280, 320, 360 рублей в месяц по категориям. Квартиры и натуральное довольствие включены в указанные ставки.

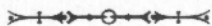
Все бывшие прибавки на дороговизну и плехановская — отменяются. Новая прибавка на дороговизну для Пермской дороги — 75 руб.

Сверхурочные оплачиваются в полуторном размере основного оклада.

Эти нормы вводятся с 1 сентября.

Председатель Главного дорожного комитета Рудый.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 45, л. 117; д. 69, л. 1—15; д. 56, л. 128.



1917, 27 октября

III чрезвычайный съезд борьбы Временного правительства с большевизмом. Протестует против того, что ни было политическим

Съезд заявляет, что организованной революцией крестьянских и железных дорог. Кроме того, делегатский съезд правительства принял все меры своевременно, то есть

Для руководства революционной работой в железнодорожном комитете в Пермской губернии секретаря Сыренщикова

ГАПО, ф. 348, оп. 1,

1917, 28 октября

Вследствие того, что в результате деятельности Главного дорожного комитета Союза, Главного дорожного комитета

В такой тяжелой обстановке, в условиях отлучек и оставления в стороне от дел этот ответственный момент политической зрелости

## Глава 10. Октябрьская революция (октябрь 1917 — май 1918)

В революции никто не виновен. В революции виноваты все.

*Павел Таранов, философ*

1917, 27 октября

По всей линии и профессиональным комитетам  
Петроград, МПС, Викжель

### ТЕЛЕГРАММА

III чрезвычайный делегатский съезд Пермской дороги протестует против борьбы Временного правительства с революционной демократией под лозунгом борьбы с большевизмом и передачи им власти представителям цензовых элементов. Протестует также против захвата власти представителями какой бы то ни было политической партии или течения.

Съезд заявляет, что в настоящий момент власть может принадлежать только организованной революционной демократии в лице Советов рабочих, солдатских, крестьянских и железнодорожных депутатов, объединяемых в ЦИК Советов. Кроме того, делегатский съезд высказывается за то, чтобы вновь учрежденное правительство приняло все меры к тому, чтобы Учредительное собрание было созвано своевременно, то есть 28 ноября сего года.

Председатель съезда В. В. Покровский.

\* \* \*

По линии и ЛЧ

### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Для руководства революционным движением на дороге избран Главный революционный комитет в составе: председателя Рудого, его товарища Емшанова, секретаря Сыренщикова и двух членов Рыхтера и Щепочкина.

Председатель Гревком Рудый.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 400; ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 463, л. 161.*

1917, 28 октября

Всем ЛЧ, Комитетам профессиональных союзов  
для широкого распространения среди железнодорожников  
Копия — начальствующим

Вследствие того, что вся власть по Управлению дорогой находится в распоряжении Союза, Главный революционный комитет предлагает принять все меры к улучшению транспорта и усилению провозоспособности дороги.

В такой тяжелой и ответственный момент не должно быть места самовольным отлучкам и оставлениям службы. Помните, товарищи железнодорожники, что в этот ответственный момент, взявши власть в свои руки, мы держим экзамен на политическую зрелость и должны доказать, что вполне подготовлены к этому.

Председатель Главного революционного комитета Рудый.

\* \* \*

#### ИЗ ТЕЛЕГРАММЫ РАЙОННОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

Районный исполнительный комитет станции Пермь II образовал революционный комитет в составе: Васильев — председатель ревкома, Лукоянова — секретарь, Савин — товарищ председателя, члены ревкома — Леготкин, Симанов.

\* \* \*

#### ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РЕВОЛЮЦИОННОГО КОМИТЕТА УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ.

В состав ревкома участка выбраны: председатель Братчиков, товарищ председателя Малахов, секретарь Теслер.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 51, л. 19; ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 266, л. 215; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 147—148; д. 56, л. 155.

1917, 30 октября

Петроград, Викжель, всей линии Пермской дороги  
ТЕЛЕГРАММА

Главный дорожный комитет, обсудив полученную телеграмму от Викжель о предстоящей Всероссийской железнодорожной забастовке постановляет:

Признать правильным требование Викжеля установления твердой революционной социалистической власти, представляющей все социалистические партии и ответственной перед полномочным органом всей революционной демократии, в лице объединенных Советов рабочих, солдатских, крестьянских и железнодорожных депутатов.

Но самый ультиматум, базирующийся на всеобщей забастовке, считает недопустимым в данный момент. Всеобщая забастовка не ликвидирует пожара гражданской войны, вспыхнувшей в двух столицах, а, напротив, вовлечет неминуемо всю страну в эту войну, произведет раскол и братоубийство в среде самих же железнодорожников и даст широкий простор развитию контрреволюционных сил, что поведет к безусловному срыву сзыва Учредительного собрания.

Председатель Главного дорожного комитета Рудый.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 66.

1917, 31 октября

Всем ЛЧ

Распространяемые вчера слухи и телеграммы о занятии Керенским Петрограда по проверке оказались ложными.

На нашей дороге благополучно. В Кунгуре разбит винный склад и происходят беспорядки. Посылаются из Перми солдаты для усмирения и боевая дружина для охраны станции.

Гревком Рудый.

\* \* \*

Кунгурский военно-революционный комитет сразу после избрания 28 октября организовал два отряда Красной гвардии из рабочих депо станции Кунгур, кожда-

водов, учащихся и из  
ликвидировали погро

ГАПО, ф. 348, оп. 1

1917, 4 ноября

В Перми, в город  
нов. Сейчас порядо  
дороге благополучно

ГАПО, ф. 348, оп. 1

1917, 7 ноября

III делегатским с  
дороги образован тех  
Белобородова, Керж  
начальника дороги, н  
бы.

ГАПО, ф. 348, оп. 1

1917, 21 ноября

Во всех отраслях  
лиц, занятых физиче  
контторским трудом, и

ГАПО, ф. 348, оп. 1

1917, 24 ноября

III чрезвычайным  
ние об управлении д  
Руководящим орг  
рат Управления дор  
дороги и службы без  
Совет Управлени  
нов Главного дорожн  
от Министерства фин  
из членов коллегии.  
совета управления бу  
В состав коллегии

ГАСО, ф. 65, оп. 1,

водов, учащихся и из солдат запасного полка. За четверо суток красногвардейцы ликвидировали погром в городе.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 67; Звезда, 1923, 7 янв.*

**1917, 4 ноября**

Всем участковым комитета дороги

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ**

В Перми, в городе, ночью был погром и пьянство. Разгромлено много магазинов. Сейчас порядок восстановлен. По городу ездят патрули и стоят караулы. На дороге благополучно.

Член гревкома Рыхтер.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 153.*

**1917, 7 ноября**

III делегатским съездом дороги для содействия поднятию работы Пермской дороги образован технико-транспортный комитет в составе: Алексеева, Андреева, Белобородова, Керженцева, Трушкова и пяти назначенных Управлением дороги начальника дороги, начальников служб движения, тяги, пути, материальной службы.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 13, л. 96.*

**1917, 21 ноября**

Всем Главным дорожным и участковым комитетам  
**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕТРОГРАДА**

Во всех отраслях труда железных дорог вводится 8-часовой рабочий день для лиц, занятых физическим трудом, и 6-часовой для лиц, занятых умственным и конторским трудом, как принцип оплаты труда.

Викжель, Малицкий.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 99.*

**1917, 24 ноября**

III чрезвычайным делегатским съездом дороги утверждено Временное положение об управлении дорогах.

Руководящим органом на дороге является Главный дорожный комитет. Аппарат Управления дороги остается без изменения. Все распоряжения начальника дороги и службы без подписи комиссаров недействительны.

Совет Управления дороги упразднен и заменен особой коллегией из трех членов Главного дорожного комитета, двух — от администрации дороги и одного — от Министерства финансов. Председателем коллегии должно быть выборное лицо из членов коллегии. После окончания III делегатского съезда все постановления совета управления будут считаться недействительными.

В состав коллегии от Главного комитета избраны Братчиков, Агафонов и Ивонин.

Председатель Главного дорожного комитета В. Покровский.

Главный комиссар Рудый.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 249.*



1917, 27 ноября

Правлению общества потребителей  
Главному комиссару, Главному дорожному комитету  
**ТЕЛЕГРАММА ИЗ КУНГУРА**

Принимая во внимание, что одна из тяжелых профессий является паровозная, требует сильной физической работы, служба на паровозе продолжается до 16 и более часов в сутки, из продуктов питания паровозных бригад остался только хлеб и вода.

Общее собрание Союза паровозных бригад — компар в паровозном депо Кунгур постановило не об уменьшении пайка до 15 фунтов, а восстановить по старой норме: сахар выдавать два фунта на работника, полтора фунта на едока семьи.

Компар Кунгур Кашин.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 224.

1917, 28 ноября

Комитету военно-народной охраны  
**ТЕЛЕГРАММА ИЗ КОРДОНА**

Следуемые поездом № 4 солдаты избили дежурного по станции Башкирова, произвели беспорядок на станции, угрожали избить других служащих.

Военных контролеров и делегатов в поезде не было. Только благодаря более сознательному одному флотскому матросу и одному сознательному солдату удалось избавиться от большего бесчинства солдат. Прошу ограждения служащих от солдат.

Начальник станции Попов.

\* \* \*

Полковник Шейдевант, помощник начальника 17-й пехотной бригады, заявил, что, ввиду предполагаемой демобилизации солдат, посылку солдат на станции гарнизон на себя не принимает.

Совещание членов ЦК военно-народной охраны высказало пожелание организовать охрану дороги из своих служащих.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 468, л. 55—56; д. 14, л. 270.

1917, 29 ноября

Верещагино, участковому комитету  
Пермь, начальнику дороги, Главному дорожному комитету  
**ТЕЛЕГРАММА ИЗ КУЗЬМЫ**

По требованию солдат поезда № 55-бис, под угрозой разгрома станции, произведен на станции Кузьма обгон поезда № 55.

Солдаты поезда № 55 взбунтовались, явились на станцию с кинжалами, штыками, потребовали меня и других агентов для самосуда, раскрыли керосиновый бак, намереваясь облить керосином жилые дома и поджечь. Я и агент Пелевин вынуждены были скрыться. Поезд № 55 отправили стрелочник Коновалов и сторож Дементьев.

Чувствую сильную  
готовите освободить  
семейства перемещ  
Филимонову.

ГАСО, ф. 65, оп. 1,

1917, 5 декабря

Из постановления

...За последнее в  
сотни спекулянтов из  
отправляются в Сибирь

Хлеб закупается в  
поезда. Нагрузка ваго  
вагонов и паровозам

Чтобы прекратить  
сажирских составов в  
ние поездов, с другой

Организовать сна  
ства, выстроенного в  
пустующего.

Для укомплектова  
товилихинский Сова

Уплату денег по т  
ство потребителей.

Реквизиции подл  
дах без разрешения  
двух пудов на пасса

Реквизиция прои  
митета.

Свободный путь, 19

1917, 8 декабря

На III чрезвычайн

По текущему мом

1-я резолюция со  
тов и Совету народн  
тажа Управления Пе

Проголосовало: з

2-я резолюция ле  
революционному Учр

Чувствую сильные нервные потрясения. Исполнять обязанности не могу. Благодарите освободить на несколько дней и командировать агента. Я и служащие семействами перемещаются жительство в деревню. Станцию поручил помощнику Филимонову.

Начальник станции Кузьма Гофман.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 468, л. 59.*

### 1917, 5 декабря

Из постановления Главного дорожного комитета дороги.

...За последнее время в связи с расстройством продовольственного аппарата сотни спекулянтов из средних и северных губерний под видом солдат ежедневно отправляются в Сибирь для закупки хлеба.

Хлеб закупается без всякой системы и погружается бесплатно в пассажирские поезда. Нагрузка вагонов бывает столь значительна, что нередко портятся рессоры вагонов и паровозам бывает не под силу везти такие поезда.

Чтобы прекратить беспорядочное расходование хлебных запасов и порчу пассажирских составов непомерной нагрузкой, с одной стороны, и разрядить население поездов, с другой, Главный дорожный комитет постановил:

Организовать сначала заставу в Чепце и поместиться в барак военного ведомства, выстроенного на берегу реки Чепца для охраны моста и в настоящее время пустующего.

Для укомплектования отряда заставы открыть запись добровольцев через Мотовилихинский Совет рабочих и солдатских депутатов среди рабочих завода.

Уплату денег по твердым ценам за реквизированную муку возложить на общество потребителей.

Реквизиции подлежат все хлебные грузы, перевозимые в пассажирских поездах без разрешения Совета рабочих и солдатских депутатов в количестве свыше двух пудов на пассажира.

Реквизиция производится по указанию особого уполномоченного Главного комитета.

*Свободный путь, 1918, 31 янв.*

### 1917, 8 декабря

На III чрезвычайном делегатском съезде дороги.

По текущему моменту были внесены три резолюции:

1-я резолюция социал-демократов большевиков о полном доверии ЦИК Советов и Совету народных комиссаров, с протестом против действий Викжеля и саботажа Управления Пермской железной дороги.

Проголосовало: за — 37, против — 79, воздержалось — 8.

2-я резолюция левых социал-революционеров — власть должна принадлежать революционному Учредительному собранию. Уверены, что Учредительное собра-

ние поддержит революционные Советы и закрепит завоевания революции. Полное доверие ЦИК Советов и признание Совета Народных Комиссаров ответственным перед ЦИК.

Проголосовало: за — 19, против — 56, воздержалось — 48.

3-я резолюция социал-революционеров правых и центра, меньшевиков, «Единства» и беспартийных — вся полнота власти должна быть за Учредительным собранием, призываем Викжель взять на себя оборону Учредительного собрания вплоть до Всероссийской железнодорожной забастовки.

Проголосовало: за — 56, против — 61, воздержалось — 1.

Резолюция о текущем моменте принята не была.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 5, л. 1—14.

### 1917, 10 декабря

Омск. Начальнику дороги  
Главному дорожному комитету Пермь, делегатскому съезду

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ I

Положение Пермской железной дороги катастрофическое. Выдачи муки нет. Ожидаемого прибытия зерна со станции Искуль, отправленного 27 ноября, нет. Всякое промедление подобно смерти, грозит неисчислимыми бедствиями на почве голода. Умоляем во имя всего святого принять самые решительные меры, чтобы спасти положение соседней дороги, от судьбы которой зависит и Ваша судьба.

За Главпродкома Калашников.

Председатель правления Общества потребителей Якубов.

Члены продовольственной комиссии Цикин и Клочков.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 538.

### 1917, 11 декабря

Из декрета Совета Народных Комиссаров «О нормах оплаты труда железнодорожников, категориям служащих и 8-часовом рабочем дне во всех отраслях железнодорожного труда».

Постановлением ЦИК Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов утверждены нормы оплаты труда, выработанные на Всероссийском учредительном железнодорожном съезде в Москве 24 августа 1917 г., по 14 категориям, в том числе по Уральскому и прифронтовому районам: 245, 267, 290, 312, 335, 350, 365, 380, 395, 410, 425, 440, 455, 470 руб. в месяц.

В указанные оклады входят все виды довольствия, а потому все премии и награды отменяются.

Указанные оклады вступают в силу с 1 сентября 1917 г.

Председатель ВЦИК Совета Р. С. и К. Д. Свердлов.

Председатель Совета Народных Комиссаров Ленин.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 466, л. 373.

### 1917, 15 декабря

Из постановления

Принимая во внимание шестство потребителей, нию продовольствием обязанности и в настоящее время торговым аппаратом Центральной, Омской и Северо-

Муку выдавать на 25 фунтов каждому

ГАПО, ф. 348, оп. 1,

### 1917, 17 декабря

На разъезде № 71 ки, прибывшие с поездов, минуя станцию Екатеринбург, садилось около сотни.

Свободный путь, 1917

### 1917, 19 декабря

Делегатский съезд дум — председатели лав и Беляев, коллеги

Перм

На станцию Ша № 51/123 и поезд № вагона от воинского сказывал здравый см

Как только поезд большой толпой. Здесь за горло, требовали в

Дежурный бежал, шедших старался успеть дать депешу о задержке жестокой расправой, ного, в то же время с конторщику и скрыть

Напор и ярость со сти, переделали в пла

**1917, 15 декабря**

Из постановления III делегатского съезда Союза Пермской железной дороги.

Принимая во внимание, что на Пермской дороге десятки лет существует Общество потребителей, фактически выполнявшее ранее все обязанности по снабжению продовольствием служащих и рабочих дороги и фактически выполняющее эти обязанности и в настоящее тяжелое время, обладающее к тому же готовым налаженным торговым аппаратом, передать все функции Главного продовольственного комитета Центральному правлению потребительского общества служащих Пермской, Омской и Северных железных дорог и местным организациям общества.

Муку выдавать на первого члена семьи — один пуд, а на остальных — по 25 фунтов каждому на месяц. Разъездным добавляется по 10 фунтов.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 51, л. 2—4.*

**1917, 17 декабря**

На разъезде № 71 (Вершина) около 23 час. по петроградскому времени казаки, прибывшие с поездом № 6, высадились для того, чтобы проехать на лошадях, минуя станцию Екатеринбург, и таким образом избежать разоружения. Всего высадилось около сотни.

*Свободный путь, 1918, 4 янв.*

**1917, 19 декабря**

Делегатский съезд избрал новый состав Главного дорожного комитета: президиум — председатель — Покровский, товарищи председателя — Емшанов, Крылов и Беляев, коллегия по управлению дороги — Братчиков, Агафонов, Ивонин.

\* \* \*

Пермь, Главный дорожный комитет, Главревком, всем станциям

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ШАЛИ

На станцию Шаля сразу один за другим прибыли воинский поезд № 51/123 и поезд № 3. Ввиду технической неисправности и отцепки больного вагона от воинского поезда, дали первым отправление поезду № 3. Это подсказывал здравый смысл, и категорически требовали солдаты с поезда № 3.

Как только поезд № 3 ушел, солдаты поезда № 51/123 бросились на станцию большой толпой. Здесь их безумию не было границ и пределов: хватали служащих за горло, требовали выдачи дежурного по станции и начальника станции.

Дежурный бежал, меня служащие не выдали, назвавшись помощником, пришедших старался успокоить, но напрасно. Под угрозой смерти заставили меня дать депешу о задержке поезда № 3 и пропуске поезда № 51/123. Угрожали жестокой расправой, разгромом квартир, требовали объяснений действий дежурного, в то же время слушать их не желали. Это вынудило меня жезл передать конторщику и скрыться в телеграфе.

Напор и ярость солдат росли, мои товарищи, видя мою жизнь в явной опасности, переодели в платье телеграфиста и настояли, чтобы я бежал. С большим



риском пришлось пройти по коридору, занятому солдатами, бросился в кондукторские комнаты, где находились сопровождавшие этот поезд делегаты.

В это время солдаты приняли по недоразумению за начальника станции одного из служащих и уже хотели расправиться с ним, но подоспевшие делегаты его жизнь спасли. Следя за ходом дела, я видел, как одна часть солдат бушевала в вокзале, другая срывала пломбы стоящих рядом составов, шарила в вагонах, потом было обнаружено хищение груза.

Поезд этот, в конце концов, был отправлен конторщиком.

\* \* \*

Чинимые солдатами насилия над тружениками железных дорог прогрессируют. Уже нет больше возможности работать даже ради куска хлеба. Если не будут приняты решительные и срочные меры ограждения нас, спасая жизнь, движеньцы оставят свои посты.

Начальник станции Федоров.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 51, л. 1.

### 1917, 24 декабря

Всем участковым комитетам, комиссарам по охране

По постановлению Главного дорожного комитета изготовьте для станций на видном месте плакат с надписью крупными буквами:

«Товарищи солдаты, никакие насилия над железнодорожниками недопустимы. Насилия вызовут уход со станции служащих, и вам придется идти по домам пешком».

Главный комиссар по охране дороге Шутов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 14, л. 364.

### 1917, 25 декабря

Пермь II, Ревком и начальник станции Пермь II

По требованию члена комитета Шилова и начальника охраны Петрова прошу срочно командировать в Курью Красную гвардию, вследствие сопротивления с выстрелами при обыске поезда. До прибытия гвардии поезд № 1 будет задержан.

Мамаев.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 12, л. 163.

### 1917, 27 декабря

Участковым комитетам, всем станциям

Товарищи, в минуту гибели транспорта не должно быть места малодушию. Прошу всем железнодорожникам, имеющим оружие, по первому вызову или тревоге являться на станции и защищать как своих товарищей железнодорожников, так и сооружения дороги, как этого требует революция и свобода России.

За председателя Главного дорожного комитета Емшанов.

Комиссар по охране дороги Шутов.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 253, 354, 362, 363.

1917, 29 декабря

В пассажирском  
для торговли печены  
нескольких сот чело  
пассажирские и воин  
Пьянство прини  
Просим немедле  
продажей спиртных  
точным количеством

ГАПО, ф. 348, оп. 1

### 1916—1917

Закончено удлин  
станциях и разъездах

Закончено устрой  
но, Ляды, Комариха  
102 (Кутамыш), 110

Закончена постро  
117-й версте Уральск

Закончено развит

Закончен треугол

ГАПО, ф. 348, оп. 1

### 1918, 1 января

На станции Перми  
в поезде № 4, собир  
они везли с собой.  
ранены 7 солдат.

Производится рас

Свободный путь, 191

### 1918, 4 января

ТЕЛЕГРАММ

Работы на съезде  
мандатов и избрание  
Соотношение сил неуч  
то есть от интернаци

Голодаем. Шлите с

Свободный путь, 191

**1917, 29 декабря**

Пермь, Главный революционный комитет

**ДЕПЕША СО СТАНЦИИ КУЗЬМА**

В пассажирском здании станции Кузьма день и ночь находятся крестьяне для торговли печеным хлебом, приезжающие из окрестных деревень в количестве нескольких сот человек. Продают в большом количестве спиртные напитки на пассажирские и воинские поезда.

Пьянство принимает угрожающий характер.

Просим немедленно выслать людей, могущих оказать помощь по борьбе с продажей спиртных напитков, и снабдить немедленно 15 винтовками и достаточным количеством боевых патронов.

Начальник станции Кузьма Гофман.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 14, л. 414; ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 12, л. 171.*

**1916—1917**

Закончено удлинение путей для пропуска поездов в составе 75 вагонов на всех станциях и разъездах от Вятки до Екатеринбурга.

Закончено устройство дополнительных путей на станциях Кунгур, Левшино, Ляды, Комариха, Архиповка, Вижай, Пашия, разъездов 101 (Васильевка), 102 (Кутамыш), 110.

Закончена постройка разъездов на 15-й версте (Кислотный), на 56-й, 95-й и 117-й версте Уральской горнозаводской, на 80-й и 108-й версте Луньевской линии.

Закончено развитие пристани и станции Левшино.

Закончен треугольник на станции Чусовская.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 68, л. 235—240.*

**1918, 1 января**

На станции Пермь II железнодорожная Красная гвардия производила обыск в поезде № 4, собирая у проезжавших солдат взрывчатые вещества, которые они везли с собой. Солдаты воспротивились обыску, завязалась перестрелка, ранены 7 солдат.

Производится расследование.

*Свободный путь, 1918, 4 янв.*

**1918, 4 января**

**ТЕЛЕГРАММА НАШИХ ДЕЛЕГАТОВ НА ВСЕРОССИЙСКОМ СЪЕЗДЕ**

Работы на съезде протекают медленно. Только 28-го закончена проверка мандатов и избрание президиума во главе с председателем — большевиком. Соотношение сил неустойчивое и находится в зависимости от колебаний центра, то есть от интернационалистов.

Голодаем. Шлите срочно провизии. Многим нездоровится.

Беляев, Шпагин.

*Свободный путь, 1918, 4 янв.*

1918, 5 января

На Всероссийском делегатском съезде.

В 3 часа ночи 5 января на чрезвычайном железнодорожном съезде принята резолюция против власти Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. Резолюция принята большинством в 12 голосов, вследствие голосования Викжеля старого состава, в своем большинстве не признающего Советской власти. 61 делегат фракции большевиков, левых эсеров и части объединенных социал-демократов-интернационалистов нашли невозможным дальнейшую совместную работу с правым крылом съезда и ушли со съезда.

*Свободный путь, 1918, 11, 16 янв.*

1918, 8 января

Из разговора по прямому проводу председателя Главного дорожного комитета Покровского с членами Всероссийского съезда Беляевым и Шпагиным.



Н. А. Беляев,  
председатель правления  
участкового комитета  
Управления дороги,  
товарищ председателя  
Главного дорожного  
комитета

Командированный ЛН председатель ЛЧ Пермь I Блус, для переговоров о деньгах для Пермской дороги и доставки их в Пермь, находится в Петрограде. Мы были несколько раз у Наркома путей сообщения, и сейчас выяснилось, что деньги еще не переведены. Завтра с комиссаром будем в казначействе и, возможно, получим деньги, которые отправим с красноармейцами. Завтра, как только получу деньги, сообщу по аппарату. Приложу все усилия к тому, чтобы не остановилась работа дороги.

Сейчас же пойдем с товарищем Шпагиным опять к комиссару, сообщим описанное Вами катастрофическое положение транспорта и будем настаивать самым решительным образом на пересылке необходимой Вам суммы. Вместе с красноармейцами и деньгами я полагаю выехать с Вашего согласия в Пермь.

Всероссийский железнодорожный съезд раскололся на две половины по вопросу о власти. Левая часть продолжает работу. Профессионалы колеблются, и если примкнут к левой, то окажется большинство, и тогда работы

пойдут без ущерба. В противном случае создается затруднительное положение левого сектора.

Учредительное собрание декретом Народных Комиссаров распущено, так как не приняло полностью декларации, помещенной в «Известиях». В Петрограде, видимо, спокойно. Делегаты Учредительного собрания, очевидно, разошлись и ничего не предпринимают.

Беляев, Шпагин.

*Свободный путь, 1918, 11 января; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 12, л. 619—621.*

1918, 9 января

Ревкомы расформирова-

Наркомат путей сообще-  
ным комитетами.

Предлагается:

Реорганизовать мек-  
за ведомством только в  
или таких проблем, ко-  
шены на местах.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д.*

1918, 10 января

Общим собранием  
люция, что до тех пор.  
нию, надежды на улу-  
нет. Требуем немедлен-  
ственному хозяину Рос-

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д.*

1918, 12 января

служащих Государстве

С 6 января 1918 год  
ка против насилий Сове-  
чений в учреждения кр-

Мы уверены, что  
большинства служащих  
подчинить местные ор-  
Это было бы полным  
контроля как учрежде-

*Свободный путь, 1918*

1918, 18 января

Из статьи В. В. Д.  
дороги.

Учредительное собр-  
оно не признало власти  
одна только и стояла. Э-

**1918, 9 января**

Ревкомы расформируются и дела передаются в районные комитеты Союза.

\* \* \*

Наркомат путей сообщения выступил с обращением к Главным железнодорожным комитетам.

Предлагается:

Реорганизовать министерство в духе полной децентрализации, с сохранением за ведомством только вопросов общегосударственного масштаба, общего бюджета или таких проблем, которые по территориальным условиям не могут быть разрешены на местах.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 463, л. 194; Свободный путь, 1918, 9 янв.*

**1918, 10 января**

Пермь ЛН, всем ЛЧ

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ БИСЕРА**

Общим собранием граждан Бисерского района совместно с ЛЧ вынесена резолюция, что до тех пор, пока вся власть не будет передана Учредительному собранию, надежды на улучшение транспорта и поднятие энергии железнодорожников нет. Требуем немедленно передачи власти Учредительному собранию как единственному хозяину Российской демократической республики.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 82, л. 9.*

**1918, 12 января**

**ПРОТЕСТ-ВОЗВРАНИЕ**

служащих Государственного контроля дороги ко всем служащим и рабочим дороги, гражданам города Перми

С 6 января 1918 года правительственными учреждениями объявлена забастовка против насилий Совета рабочих и солдатских депутатов, выразившихся в назначении в учреждения комиссаров и занятии помещений красногвардейцами.

Мы уверены, что находящийся во главе дороги комитет не выражает воли большинства служащих дороги. Ни одна из властей, без сомнения, не решится подчинить местные органы Государственного контроля подотчетному учреждению. Это было бы полным упразднением самой идеи государственного или народного контроля как учреждения строго независимого.

*Свободный путь, 1918, 28 февр.; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 81, л. 88.*

**1918, 18 января**

Из статьи В. В. Покровского, председателя Главного дорожного комитета дороги.

Учредительное собрание встало на путь, враждебный трудовому народу, ибо оно не признало власти Советов, власти той революционной организации, которая одна только и стояла, за все эти месяцы, на страже интересов трудящихся.



Нет опасности в отсутствии Учредительного собрания.

Жизнь сама нам указывает и уже указала новые формы. Россия должна быть Республикой Советов.

*Свободный путь, 1918, 18 янв.*

### 1918, 19 января

В театре «Триумф» состоялось собрание служащих Центрального управления Пермской железной дороги, на котором член Главного дорожного комитета В. М. Рыхтер сделал доклад о Всероссийском железнодорожном съезде, закончившемся принятием резолюции о поддержке Учредительного собрания и расколом съезда на правую и левую части.

Единогласно была принята резолюция: сплотиться вокруг Учредительного собрания — единственного выразителя народной воли.

*Свободный путь, 1918, 14 (1) февр.*

### 1918, 20 января

На станции Пермь I организовался профессиональный союз мастеровых, рабочих и низших служащих 9-го участка пути. В состав правления вошли пять человек.

*Свободный путь, 1918, 30 янв.*

### 1918, 23 января

Народ пошел в начале революции за вождями, которым он привык верить.

Но людей колеблющихся приводит в смятение раскол в социалистических партиях. Растущая тяжесть жизни, вакханалия цен, которые скачут не по дням, а по часам, — и колеблющиеся начинают желать чего-то бывшего, довоенного времени.

Везде и всюду начинают разыскивать виновников неудач и возрастающего недоедания. Кем-то стали распространяться нелепые слухи, что виновниками дороговизны являются рабочие, требующие повышения зарплаты.

Сбросили здание царизма. Посыпались, как из рога изобилия, бесчисленные свободы. Революция, однако, товаров на рынке не увеличила, не уменьшила дороговизны. К «виновникам» рабочим прибавились крестьяне, вздувающие цены, социалисты, разбрасывающие «губительные для народа» свободы. После новой революции к «виновникам» прибавились большевики. К социализму мы все стремимся, но не можем найти общего пути. К сожалению, вожди-социалисты не могут пожертвовать самолюбием. Какая мучительная работа по переоценке ценностей шла в лагере максималистов! Мы видим, что большевизм, уйдя от марксизма, пошел по пути требований жизни и не отстал от жизни.

Нет в лагере социалистов-революционеров. Они застыли на одной точке. Если мы вспомним первое и единственное заседание Учредительного собрания, то увидим нежелание признать власть Советов как требование жизни. Социалистическое большинство Учредительного собрания пошло на путь сотрудничества с буржуазией.

Съезд Советов — вот то Учредительное собрание, которое нас не обманет.

В. Покровский.

*Свободный путь, 1918, 23 янв.*

### 1918, 27 января

Для чего чертят график работы? Сменился. Не закончи график.

А ведь ведение графика

Во-первых, своевременно от агентов.

Во-вторых, сплотиться то есть без оповещения

А в-третьих, графиком объяснением причин последнего, по проверке бумаги и лишней труду

График введен на обходились раньше без

*Свободный путь, 1918, 27 янв.*



Мешоч

я. Россия должна быть

к Центрального управле-  
ного дорожного комитета  
дорожном съезде, закон-  
ельного собрания и рас-  
круг Учредительного соб-

юз мастеровых, рабочих  
ния вошли пять человек.

орым он привык верить.  
социалистических парти-  
скажут не по дням, а по  
ого, довоенного времени.  
дач и возрастающего не-  
что виновниками доро-  
аты.

изобилия, бесчисленные  
ила, не уменьшила доро-  
е, вздувающие цены, со-  
вободы. После новой ре-  
оциализму мы все стре-  
ки-социалисты не могут  
о переоценке ценностей  
зм, уйдя от марксизма,

ли на одной точке. Если  
ного собрания, то увидим  
Социалистическое боль-  
дничества с буржуазией.  
которое нас не обманет.  
В. Покровский.

### 1918, 27 января

Для чего чертят график линейные агенты, и сколько времени уходит на эту работу? Сменился. Нужно бы идти домой отдохнуть, нет — посиди еще и закончи график.

А ведь ведение графика в настоящее время совершенно бесполезно.

Во-первых, своевременного следования поездов совершенно нет, независимо от агентов.

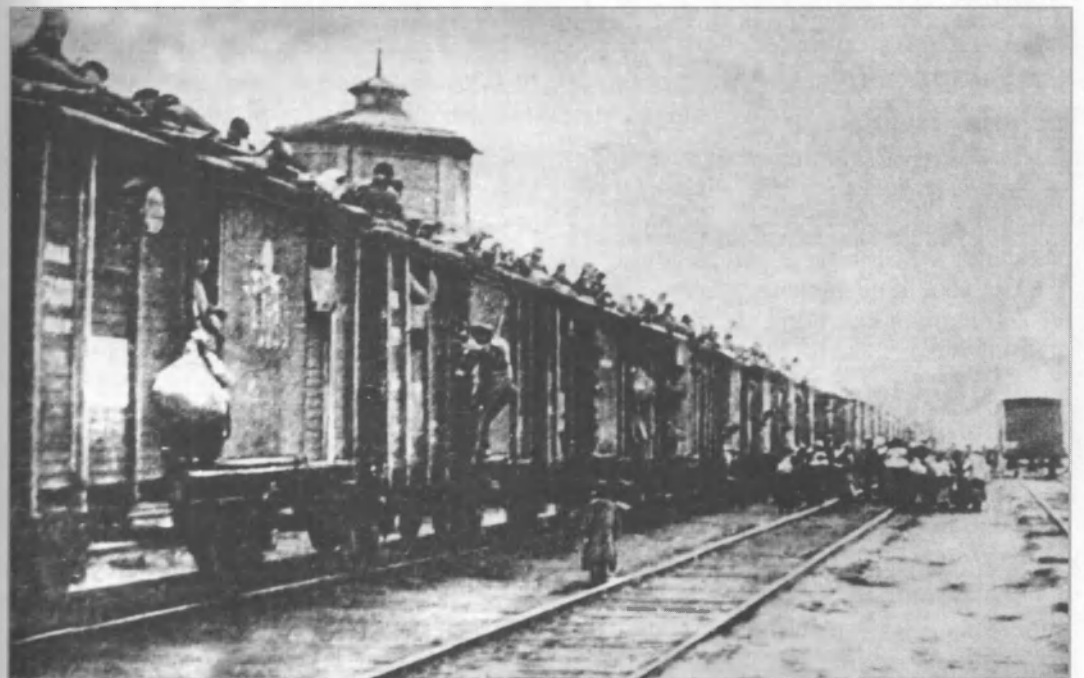
Во-вторых, сплошь и рядом поезда следуют совершенно без назначения, то есть без оповещения линии о следовании поезда.

А в-третьих, график, полученный с линии, склеивается в один лист и с объяснением причин задержек поездов направляется в Управление дороги, а последнее, по проверке графика, отправляет его в архив: значит это расход бумаги и лишний труд всей линии дороги.

График введен на Пермской дороге не так давно, всего 4—5 лет. Значит — обходились раньше без графика. Настала пора подумать.

Обиженный железнодорожник.

*Свободный путь, 1918, 27 янв.*



Мешочники осаждают поезд с демобилизованными воинами

**1918, 29 января**

Из постановления ЛН.

Всем совдепам, начальникам охраны, всем, всем, всем

Из Сибири ежедневно идет несколько поездов мешочников, что при настоящем слабом движении на дорогах совершенно убивает подвоз хлеба. Поезд с мешочниками берет 4 тыс. пудов хлеба, тогда как товарный поезд примерно 40 тыс. пудов.

Спекулянты-мешочники берут хлеба немного, чтобы в своих личных интересах продать этот хлеб по дорогой цене. Мешочники вызывают голод, и обманывается то население, которое думает, что мешочники делают благодеяние.

ЛН организывает планомерную борьбу, обращаясь к Совдепам, чтобы в корне пресечь это величайшее зло.

*Свободный путь, 1918, 27 февр.*

**1918, 15 февраля**

Уральский порайонный комитет упраздняется.

Вместо него создается Уральский областной комиссариат путей сообщения (УОКТ), состоящий из комиссаров всех дорог района, возглавляемый мною, комиссаром транспорта путей сообщения Уральского района, ответственного перед областным исполкомом Совета рабочих, крестьянских и солдатских депутатов.

Председателю порайонного комитета Гавалову и инженерам предлагается остаться при комиссариате как техническим работникам.

УОКТ Васильев.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 21, л. 14.*

**1918, 17 февраля**

Рассмотрев постановление кондукторов резервных бригад и правления кондукторского союза о недопущении женщин к исполнению обязанностей кондукторов, усматривая в этом неподчинение постановлениям ЛН, вынесено следующее решение:

Борьба с женским трудом допущена не будет.

Женщины-кондукторы немедленно приступают к исполнению своих обязанностей.

Кондукторы, противодействующие этому постановлению, немедленно будут уволены, а организации распущены.

Председатель ЛН Покровский.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 24, л. 20.*

**1918, 22 февраля**

Из протокола пленарного заседания Главного дорожного комитета.

Машинисты-наставники переименованы в инструктора-наставники с прикомандированием их в районные технико-транспортные комитеты, и им поручено вести все технические работы по комитету. В их числе в Кунгуре — Селезнев, в Чусовской — Якимов, в Верещагино — Тимофеев.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 19, л. 8.*

**1918, 24 февраля**

Похороны товарища Пермской железной дороги, Мокрушина и Иными войсками атаманом утра. Вынос тел буде

Главный дорожник

Признать Западной рационализировать ее.

Просить НКПС постановление.

Председате

*Известия Пермской*

**1918, 6 марта**

Управление Пермской вследствие недостатка н. ст. отменяются из езда № 80, 81, 84, 89,

*Известия Пермской*

**1918, 7 марта**

Общее собрание п слушав отношение о 2 марта о происходящ так и в квартирах, сч стимыми. При повтор

*ГАПО, ф. 348, оп. 1*

**1918, 9 марта**

Главным дорожником училища в высшие на ца, открыты параллел личить общее количес общежития с 200 до 60 ших начальных учили ных и иных курсов, пр

Вошли в контакт созданию Народного получить высшее спе

Члены кул

*Свободный путь, 19*

**1918, 24 февраля**

**ОБЪЯВЛЕНИЕ**

Похороны товарищей рабочих красногвардейцев 1-го Северного летучего отряда Пермской железной дороги и завода Леснера: Комаровского, Минина, Микрюкова, Мокрушина и Каткова, убитых на Оренбургском фронте контрреволюционными войсками атамана Дутова, назначаются на воскресенье 24 февраля в 11 час. утра. Вынос тел будет из Главных мастерских котельного цеха.

\* \* \*

Главный дорожный комитет Западно-Уральской железной дороги постановил: Признать Западно-Уральскую дорогу достоянием Российской республики, национализировать ее.

Просить НКПС и Уральский областной Совет депутатов утвердить это постановление.

Председатель Главного комитета Западно-Уральской дороги Решитько.  
*Известия Пермского губисполкома, 1918, 24 февр.; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 24, л. 15.*

**1918, 6 марта**

Управление Пермской дороги доводит до сведения граждан пассажиров, что вследствие недостатка паровозов и острой нужды в каменном угле с 10 марта по н. ст. отменяются из обращения на перегоне Пермь I — Пермь II пассажирские поезда № 80, 81, 84, 89, 90, 92.

*Известия Пермского губисполкома, 1918, 6 марта.*

**1918, 7 марта**

Общее собрание паровозосоюза 5-го участка службы тяги Нижний Тагил, заслушав отношение общего собрания членов паровозосоюза депо Чусовская от 2 марта о происходящих арестах и обысках среди железнодорожников как лично, так и в квартирах, считает подобные явления для себя оскорбительными и недопустимыми. При повторении они вызовут отпор вплоть до прекращения движения.

Председатель Компар 5-го участка службы тяги Пучков.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 24, л. 27.*

**1918, 9 марта**

Главным дорожным комитетом преобразованы двухклассные железнодорожные училища в высшие начальные училища, открыты новые высшие начальные училища, открыты параллели при одноклассных училищах. Все это дало возможность увеличить общее количество учащихся на дороге на 2 тыс. человек. Расширен прием в общежития с 200 до 600 человек. Приступлено к организации Народных домов, высших начальных училищ для взрослых, к организации технических, профессиональных и иных курсов, приступлено к организации детских садов, площадок.

Вошли в контакт с Народным университетом в Мотовилихе, приступили к созданию Народного политехникума, что даст железнодорожникам возможность получить высшее специальное образование.

Председатель Главного дорожного комитета Покровский.

Члены культурно-просветительного комитета В. Рыхтер, А. Терентьев.  
*Свободный путь, 1918, 9 марта.*



**1918, 11 марта**

Более 10 лет станция Пермь II представляла собой небольшую и проходящую станцию Заимки.

Благодаря хорошему расположению и вблизи реки Камы станция обратила на себя внимание власть имущих. На станции была открыта контора участка службы пути с местожительством начальника участка.

С проведением линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург станция переименована в Пермь-Заимки, затем в Пермь II. Было построено красивое каменное здание вокзала, а за станционными (Кунгурскими) путями, по опушке леса воздвигли десяток сооружений, где были размещены квартиры железнодорожных служащих, конторы, разные службы. Теперь здесь образовался большой административный железнодорожный поселок, в котором, помимо контор, открыта железнодорожная больница, начальное железнодорожное училище.

*Свободный путь, 1918, 11 марта.*

**1918, 19 марта**

Недостаток каменного угля на дороге объясняется не только недостатком вагонов и паровозов, но и понижением добычи угля на Сибирских копях.

Кизеловский уголь до зимы минувшего года поставлялся только на Пермскую дорогу. Затем на него стала переходить Омская дорога, получавшая до того времени уголь из Сибирских копей. С января этого года Томская и Самаро-Златоустовская дороги также заявили Екатеринбургскому совещанию по перевозкам требование на кизеловский уголь, вследствие неполучения этими дорогами требуемого количества угля из Сибири.

Таким образом, кизеловский уголь должен поступать на четыре дороги. При таком повышенном спросе на уголь Кизеловские копи удовлетворить Пермскую дорогу полностью не могут.

*Свободный путь, 1918, 19 марта.*

**1918, 22 марта**

Разве наше старое, дореволюционное положение движенцев было блестяще, как в служебном, так и в правовом отношении?

Что мы, линейные агенты, видели, кроме издевательств, со стороны нашей бывшей администрации? Вспомните времена Хмельницкого, который нас ставил ниже своих лакеев, вся система управления которого была отрицанием личного достоинства каждого из нас, нашей инициативы в чем-либо.

Между тем, наш учредительный съезд, по какому-то недоразумению, провел в коллегиальное управление ближайших помощников гражданина Хмельницкого.

Но, товарищи, разве может человек за несколько дней измениться в своих взглядах?

*Свободный путь, 1918, 22 марта.*

**1918, 24 марта**

Главным дорожным комитетом утверждено Временное положение о революционных судах (трибуналах).

Разбор всех дел о на  
нодорожным судам (то  
жет быть уволен от  
или по постановлению

Подведомственны  
ционные дела передают

Декрет о централи  
собности.

Ввиду очевидной не  
железных дорог, особен  
эшелонов и наличия го  
ральных организаций.  
в управление железнод

Во главе Комиссар  
ния, ответственный пере  
ряжения Наркома путей

Все местные советс  
транспорта.

Каждый местный, р  
среды наиболее активн  
ного хозяйства и ставит  
путей сообщения. В эт  
данном железнодорожно  
щения.

Где Главные дорожн  
ской власти и проводят  
товарищи железнодорож  
рожные комитеты и при  
ленное ответственное ли

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 1*

**1918, 27 марта**

Железнодорожный о  
и крестьянских депутато  
нодорожных депутатов,  
не ранее 1 мая. Выборы

Не следует забывать  
дем управлять, а нами бв

Разбор всех дел о наложении взысканий принадлежит революционным железнодорожным судам (товарищеским судам). Никто из железнодорожников не может быть уволен от занимаемой должности иначе, как по собственному желанию или по постановлению Революционного суда.

Подведомственны все поступки и недоразумения. Уголовные и контрреволюционные дела передаются на рассмотрение общенародных судов.

\* \* \*

Всем ЛН, ЛЧ, всем Совдепам

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ МОСКВЫ

Декрет о централизации Управления, охране дорог, повышении провозоспособности.

Ввиду очевидной необходимости положить предел дальнейшему разрушению железных дорог, особенно грозному теперь, в момент повсеместного передвижения эшелонов и наличия голода в ряде областей, ввиду того, что ряд местных и центральных организаций, пытаясь улучшить положение, вмешивается самостоятельно в управление железнодорожным аппаратом, чем окончательно убивает его.

Во главе Комиссариата путей сообщения находится комиссар путей сообщения, ответственный перед НК и ЦИК Советов. Коллегия не вмешивается в распоряжения Наркома путей сообщения.

Все местные советские организации не имеют права вмешиваться в дела транспорта.

Каждый местный, районный, железнодорожный комитет выбирает из своей среды наиболее активного и преданного Советской власти знатока железнодорожного хозяйства и ставит в качестве администрации ответственного перед Наркомом путей сообщения. В этом лице воплощается вся полнота власти пролетариата в данном железнодорожном центре. Такое лицо утверждается Наркомом путей сообщения.

Где Главные дорожные комитеты отказываются встать на точку зрения Советской власти и проводят открытый саботаж, наиболее активные революционные товарищи железнодорожники обязаны организовать революционные железнодорожные комитеты и принять на себя полноту власти, выдвинув для этого определенное ответственное лицо. За неподчинение декрету — арест и суд ревтрибунала.

Председатель Совета Народных Комиссаров Ленин.

Народные комиссары А. Рогов, В. Невский.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 19, л. 48, 50, 58–59.

#### 1918, 27 марта

Железнодорожный союз перестраивается по типу Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. Верховным органом на дороге должен быть Совет железнодорожных депутатов, который первый раз должен собраться в Перми, вероятно, не ранее 1 мая. Выборы должны быть производимы по партийным спискам.

Не следует забывать, что в противном случае не мы, железнодорожники, будем управлять, а нами будут управлять, и Советская власть назначит своих людей.

Работая в Главном дорожном комитете, мы видим, насколько неправильна работа на местах, в районах. Районы до сих пор не осознали, что они представляют Главный дорожный комитет на местах.

В. Покровский.

*Свободный путь, 1918, 27 марта.*

### 1918, 28 марта

Из устава Красной гвардии Союза пермских железнодорожников.

Красная гвардия есть организация вооруженных сил пролетариата для борьбы с контрреволюцией, охраны железнодорожных сооружений и жизни железнодорожников.

Формируется из преданных делу революции по рекомендации социалистических партий, которые и отвечают за них.

Члены Красной гвардии должны быть трезвыми, исполнять добросовестно свои обязанности. Употребление оружия без разрешения организации — преступление, караемое исключением из Красной гвардии.

Красная гвардия предупреждает возможность погромов и подавляет провокационную деятельность темных сил.

Красная гвардия делится на части — десяток из 13 человек, четыре десятка — взвод, три взвода — дружину. Весь командный состав выборный; желательно, чтобы выбирались товарищи, имеющие спецподготовку.

Отряд подчиняется районному комиссару, те — главному комиссару дороги. Главный комиссар дороги подчиняется Главному дорожному комитету.

Отбирается оружие и исключаются из Красной гвардии: за появление в пьяном виде на улице и в общественных местах; за взятие взяток; за оглашение тайн организации; за невыполнение возложенных обязанностей.

Подлежат революционному суду: за отказ от выступления в защиту революции; за уход с важного поста; за выступление на улицу в пьяном виде с оружием; за разбой, насилия и грабеж; за продажу и утерю оружия.

Член Красной гвардии должны быть вежливыми, корректными ко всем гражданам, не считаясь с классовым положением и национальностью, подавать помощь слабым и обездоленным, калекам. Быть руководителями малолетних.

Применение оружия может быть в исключительных случаях: во время бегства более важного преступника или провокатора, когда грозит опасность самому красногвардейцу или для пресечения грабежа, насилий, погромов.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 68, л. 208.*

### 1918, 29 марта

По всей линии для самого широкого распространения,  
Обжелком, Облсовдеп, Губсовдеп

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Все комиссары, за исключением железнодорожных, упраздняются. На дороге

утверждается военная  
которой стоит Главны

Ввиду того, что од  
ственными обязанност  
передал всю полноту  
Покровского, Емшано  
ждены НКПС.

Охрана дороги вт

*ГАПО, ф. 348, оп.*

### 1918, 30 марта

В дореволюционн  
канава, и она ко врем  
рабочих и служащих  
наших воротничков,

Ни раньше, ни те  
и давили, как и рабо  
дал ли кто нашу рабо

В службе движен  
бенно богата для нас

Введена была ть  
мы дошли под этой ид  
а сверхурочные часы

В бухгалтерии пр  
крепостное право: ка  
часов отработать каж  
10 до 25 коп. за вече

Управленец, в м  
недоверчив, — это пр

сится с презрением, и  
ценился и буквально  
Марков. Когда, напр  
подин Марков говори  
ти спокойно загребал

*Свободный путь, 19*

### 1918, 4 апреля

Железнодорожны  
батальон Красной Ар

утверждается военная охрана, преимущественно из железнодорожников, во главе которой стоит Главный комиссар охраны.

Ввиду того, что одному лицу не справиться в настоящее тяжелое время с ответственными обязанностями по улучшению на дороге, Главный дорожный комитет передал всю полноту власти на дороге Президиуму, состоящему из товарищей: Покровского, Емшанова, Беляева, Рудый, Иволина, которые должны быть утверждены НКПС.

Охрана дороги вручается Главному комиссару охраны товарищу Шутову.

Председатель Главного дорожного комитета В. Покровский.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 21, л. 71, 69.

#### 1918, 30 марта

В дореволюционное время между служащими и рабочими дороги была вырыта канава, и она ко времени переворота обратилась в глубокий ров стараниями самих рабочих и служащих. В ходу выражения о закрамеленности наших душ, как и наших воротничков, и легкости и приятности нашей работы.

Ни раньше, ни теперь никакими привилегиями мы не пользовались, нас гнули и давили, как и рабочих. Была привилегия сверхурочной бесплатной работы. Видал ли кто нашу работу над справками перед проездом разных шишек?

В службе движения Маркиада (по имени начальника службы Маркова) особенно богата для нас работой и бедна деньгами для мелких служащих.

Введена была тьма ненужных работ, которыми буквально душили линию, и мы дохли под этой идиотской работой. Сидели по 20 час. в сутки, спали на службе, а сверхурочные часы нам даже не записывали.

В бухгалтерии при главном бухгалтере Пожарском было введено форменное крепостное право: каждый служащий должен был известное число сверхурочных часов отработать каждую неделю бесплатно и только сверх этого оплачивалось от 10 до 25 коп. за вечер.

Управленец, в массе, безусловно, интеллигентен, он сдержан, осторожен и недоверчив, — это правда. Да разве можно быть другим? Начальство к нему относится с презрением, как к машине, рабочие сторонились. Наш труд особенно обесценился и буквально в грош не ставился при таких начальниках, как Тихомиров, Марков. Когда, например, обсуждался вопрос о вознаграждении служащих, господин Марков говорил: «За что им платить, ведь инициатива начальства». И деньги спокойно загребали «инициаторы».

Мих. Семенов.

*Свободный путь, 1918, 30 марта.*

#### 1918, 4 апреля

По всей линии

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Железнодорожный отряд Красной гвардии переименован в железнодорожный батальон Красной Армии, на основании решения СНК и ЛН дороги.



Из воспоминаний Павла Шутова.

Какие-то темные силы начали провоцировать, что Военный губернский комиссар товарищ Окулов хочет разоружить наш железнодорожный батальон, а частям Красной Армии сообщили, что железнодорожники хотят разоружить части, стоящие в городе Перми. Но скоро все недоразумения были ликвидированы, а отряду было дано название железнодорожный батальон Красной Армии, официально он так и числился по штабу товарища Окулова.

ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 280, л. 89; Звезда, 1923, 7 янв.; Свободный путь, 1918, 4 апр.; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 84, л. 1, 12.

**1918, 17 апреля**Из протокола заседания Президиума Главного дорожного комитета.

На Пермской железной дороге создается Чрезвычайная комиссия (ЧК) по борьбе с контрреволюцией, саботажем и спекуляцией в составе следующих членов Главного дорожного комитета: комиссар по охране дороги товарищ Шутов и его заместитель Зотов, членов президиума Главного дорожного комитета А. И. Емшанова и Иванина, членов технико-транспортного комитета Семенова и Пищальникова.

**1918, 1 мая**

По линии всем ЛЧ

**ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ**

Согласно телеграмме Наркомата путей сообщения предлагается:

Уволить бывших жандармов, полицейских чиновников, охранников, активных деятелей Союза русского народа и Михаила Архангела, саботажников, спекулянтов, лиц, манкирующих служебными обязанностями, и лиц, укрывающихся от призыва в войска. Последнее распространяется на лиц, поступивших во время войны с целью уклонения от военной службы.

Лица, обвиняемые в саботаже, манкировании служебными обязанностями, а также в принадлежности к Союзу русского народа и Михаила Архангела, но оправданные по суду чести, увольнению не подлежат.

Ввиду безработицы увольнению также подлежат: все китайцы — им выдаются бесплатные билеты для проезда до границ их родины; лица, имеющие крестьянское хозяйство, собственность в городах и пригородах или какие-либо предприятия, дающие им доход в размере 245 руб. в месяц; лица, ничего общего с железнодорожным делом не имеющие: булочники, мясники и так далее, занимающие должности не по своим профессиям.

Для увольнения избирается специальная комиссия и все увольнения утверждаются Главным дорожным комитетом.

За председателя Главного дорожного комитета Емшанов.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 484, л. 56.

**1918, 5 мая**Из записок красн

Утром нас по сигн бург I стрельба. Подошли положение.

Оказалось, что ст бывших из Перми, ко Пользуясь своим числ красноармейцев, охр

Заняв вокзал, мы

Победа Великой Ок

1958. С. 123.

**1918, 8 мая**

В Перми в здании Соликамской улиц) оского клуба при Кунг

Среди экспонатов Рескина: «Пока суще что на свете все плох

Интересен детский статьими учеников.

Только в Кунгуре светительные учрежд

Свободный путь, 19

**1918, 11 мая**

На основании тел гается всем принять с продвижению продов небывалый голод.

ГАПО, ф. 348, оп. 1

**1918, 14 мая**

Положение служ снабжения продоволь недоедания эксцессов шить внеплановую за

ГАПО, ф. 348, оп. 1

**1918, 5 мая**

Из записок красногвардейца А. И. Медведева.

Утром нас по сигналу тревоги подняли в ружье. Со стороны станции Екатеринбург I стрельба. Подошел отряд стрелков с «монетки». Мы заняли вокзал и выяснили положение.

Оказалось, что станция подверглась нападению со стороны анархистов, прибывших из Перми, которые предполагали увезти в Пермь бывшего царя Николая. Пользуясь своим численным превосходством, анархисты арестовали дежурный взвод красноармейцев, охранявший вокзал.

Заняв вокзал, мы освободили арестованных и ликвидировали авантюру.

*Победа Великой Октябрьской социалистической революции: Сб. воспоминаний. — М., 1958. С. 123.*

**1918, 8 мая**

В Перми в здании епархиального женского училища (угол Петропавловской и Соликамской улиц) открылась выставка изделий Кунгурского детского сада и детского клуба при Кунгурском железнодорожном высшем начальном училище.

Среди экспонатов вышитый шелком на красной материи плакат с изречением Рескина: «Пока существует солнечный луч и улыбка ребенка, — нельзя сказать, что на свете все плохо».

Интересен детский иллюстрированный рукописный журнал «Ясная зорька» со статьями учеников.

Только в Кунгуре организованы для детей такие прекрасные культурно-просветительные учреждения, как детский сад и детский клуб.

Сергей Ник.

*Свободный путь, 1918, 16 (3) мая.*

**1918, 11 мая**

Всем начальствующим, комитетам

На основании телеграммы председателя Совета Народных Комиссаров предлагается всем принять самые экстренные меры по немедленной погрузке и спешному продвижению продовольственных грузов назначением [в] Петроград, где наступил небывалый голод.

За председателя ЛН Емшанов.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 280, л. 159; Свободный путь, 1918, 29 мая.*

**1918, 14 мая**

Москва, Совнарком, Ленину, НКПС

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ БАЛЕЗИНО

Положение служащих и рабочих Северных и Пермских дорог в отношении снабжения продовольствием критическое. Во избежание могущих быть на почве недоедания эксцессов необходимо принять экстренные меры и сейчас же разрешить внеплановую закупку продовольствия наиболее нуждающимся районам.

Товарищ Наркома путей сообщения Редозубов.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 280, л. 163; д. 21, л. 142; д. 68, л. 274, 277.*

**1918, 17 мая**

Совет Народных Комиссаров постановил:

Во всей России перейти к исчислению по Московскому меридиану, соответственно коему стрелки часов по Петроградскому меридиану должны быть переведены на 30 мин. вперед.

Кроме того, в целях экономии топлива на освещение, перевести часовую стрелку еще на один час вперед.

Всего, таким образом, на 1 час. 30 мин., установив момент перехода в 12 час. ночи 15 мая.

\* \* \*

Из газет.

В середине прошлой недели различные темные личности вкупе с меньшевиками и правыми эсерами, пользуясь заминкой в снабжении населения хлебом, подняли погромную агитацию в Мотовилихе против Советов, воскресив лозунг Учредительного собрания.

Через два дня то же повторилось в железнодорожных мастерских на станции Пермь I. При ближайшем участии приехавших из Питера меньшевиков часть рабочих мастерских совместно со служащими Управления дороги устроили митинг, где поносили Советскую власть и требовали воскресения из мертвых Учредительного собрания.

После ареста одного из наиболее ретивых участников этого митинга была объявлена частичная забастовка. Чтобы провести ее успешно, было разрезано несколько приводных ремней.

В пятницу, 17 мая, состоялся вторичный митинг, прекращенный пятью железнодорожными дружинниками. Председатель митинга, секретарь, гастролер — путиловский меньшевик Павлов и еще несколько лиц были арестованы. ЧК провели в городе многочисленные обыски и аресты, отобрано оружие. Пермский округ объявлен на военном положении.

\* \* \*

В Пермский комитет по борьбе с контрреволюцией и саботажем

В ночь с 18 на 19 мая комитетом по борьбе с контрреволюцией и саботажем были арестованы члены Союза железнодорожников Пермской дороги, а именно: Овчинников, Вечтомов, Федоров, Ряднов, Феоктистов, Глухих и другие.

Районный комитет Управления Пермской дороги просит об освобождении их из-под ареста под поручительство районного Совета и Комитета до разбора дела.

На ведение переговоров уполномочивается районный комиссар при Центральном управлении дороги М. В. Подшивалов.

*Свободный путь, 1918, 17 (4) мая; ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 84, л. 293; д. 82, л. 48.*

**1918, 24 мая**

Что творится с нашими товарищами наверху, трудно понять. Та общая линия поведения, линия кристально чистой классовой политики, начинает уклоняться.

Ломка старых форм нашей жизни в железнодорожном мире, ломка неизбеж-

ная и необходимая, что се творчества самих нского останавливается.

Декрет о централи то, что было до сих п

Очередная задача, ми, — это начать восст

Создание комиссар и хороших по существ это покушение на заво

Не хватает лишь, неограниченными поли рожников. Расстрелами вить массы работать по

*Свободный путь, 1918,*

**1918, 25 мая**

По требованию Сов ская для проезда 20 к туплений в городе Ус

*ГАСО, ф. 65, оп. 1,*



Подвоз продово

ная и необходимая, чтобы расчистить дорогу новым формам, созданным в процессе творчества самих народных масс, — эта ломка распоряжением товарища Невского останавливается.

Декрет о централизации железных дорог является шагом назад и разрушает то, что было до сих пор сделано в смысле самоорганизации и постановки дела.

Очередная задача, стоявшая перед рабочими железнодорожными организациями, — это начать восстановление того, что было разрушено за четыре года войны.

Создание комиссаров, ответственных лишь перед центром, людей, быть может, и хороших по существу, но безответственных перед рабочими организациями, — это покушение на завоевания рабочих организаций.

Не хватает лишь, чтобы этих комиссаров послали нам сверху, комиссаров с неограниченными полномочиями вплоть до расстрела «непокорных» железнодорожников. Расстрелами можно, конечно, грозить очень и очень усиленно, но заставить массы работать под угрозой, — мало вероятно.

*Свободный путь, 1918, 24 (11) мая.*

**1918, 25 мая**

Пермь ЛН, губсовдеп, ЛОН

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ КИЗЕЛА

По требованию Совдепа Кизел назначается экстренный поезд Кизел — Усольская для проезда 20 красноармейцев для подавления контрреволюционных выступлений в городе Усолье, где произведен арест двух священников и другие.

Председатель ЛЧ Герштейн, комиссар Совдеп Веревкин.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 5, л. 19; Свободный путь, 1918, 25 (12) мая.*



Подвоз продовольствия частям Красной армии. 1918 г. (Публикуется впервые)



## Глава 11. В огне гражданской войны (май 1918 — июль 1919)

Наш паровоз, вперед лети,  
В коммуне остановка.  
Иного нет у нас пути,  
В руках у нас винтовка.

*Из песни.*

**1918, 27 мая**

В помещении Пермского высшего начального железнодорожного училища — съезд Советов железнодорожных депутатов Пермской дороги. В начале восьмого часа вечера в зал заседаний прибыл в полном составе президиум Главного дорожного комитета во главе с председателем его В. В. Покровским, только что оправившимся от болезни.

Еще задолго до начала заседания среди участников съезда распространился слух о тревожных событиях на Омской железной дороге, прекратившей прием всех пассажирских поездов с Пермской дороги.

В 7 час. 45 мин. вечера председатель В. В. Покровский сообщил о получении из Екатеринбурга весьма печальных и тревожных известий по поводу выступления в Челябинске чехословаков. Челябинский Совет рабочих, крестьянских и армейских депутатов, а также советские учреждения арестованы и заняты чехословаками. Занята станция Челябинск, и до 60 эшелонов двинулись на Екатеринбург.

После оживленного обмена мнениями между лидерами политических партий и фракционных совещаний была принята резолюция коммунистов (большевиков) и левых эсеров, за которую проголосовало 73 голоса. (За резолюцию эсеров центра — 17 голосов, за резолюцию социал-демократов — меньшевиков — 25 и за резолюцию беспартийных — 7.)

### Принятая резолюция:

Ввиду серьезного положения не открывать съезда, считая более полезным нахождение делегатов на местах. Вручить левому крылу Дорожного комитета широкие полномочия на управление дорогой и дать ему необходимое для этого количество работников. Левое крыло комитета приступает к организации отрядов и управляет их для подавления контрреволюции.

*Свободный путь, 1918, 29 (16) мая.*

**1918, 28 мая**

Всем ЛЧ, ЛОЧ, Совдепам

### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ПЕРМИ

Ввиду контрреволюционных выступлений чехословаков на Урале, Пермская железная дорога с 28 мая объявляется на военном положении.

Все лица с 18- до 45-летнего возраста призываются встать в ряды армии для защиты Красного знамени революции и приступить к изучению строевого дела, а также боевой готовности. Занятия производятся вне служебного времени.

Члены Военной коллегии: за ЛОН Зотов, М. Барандохин, А. Шпагин.

Главный дорожный  
щения после Всероссийского  
лон Комиссариата в  
ния дорогами, что яр  
дороги в начале рево  
Маркова, в заявлени  
дут отведены от управ

Мы, пермские же  
транспорта и при по  
строгой товарищеской  
печили дорогу матери  
ни, что имеем запасны

Мы не можем рав  
рашние разрушители  
Ленина и товарища С  
риата путей сообщени  
нера Гавалова, Марко

Настаиваем перед  
власти на дорогах.

### ПЕРМСКИЕ ГЛАВНЫЕ

В Пермских масте  
депутатов. Выборы пр

1. Коммунистов-б
2. Социалистов-ре
3. Социал-демокра

Большевики полу  
листы — 2 места. Така  
стической коалиции.

Левое крыло райо  
ставителями организа  
ционеров пришли к э  
люционеры, должны  
нодорожного транспор

Все правые элеме  
административных по  
функций исполнитель

Наш паровоз, вперед лети,  
В коммуне остановка.  
Иного нет у нас пути,  
В руках у нас винтовка.

*Из песни.*

железнодорожного училища —  
дороги. В начале восьмого  
резиденция Главного дорож-  
ским, только что оправив-

в съезда распространился  
оге, прекратившей прием

кий сообщил о получении  
естий по поводу выступ-  
т рабочих, крестьянских  
ия арестованы и заняты  
эшелонов двинулись на

ами политических партий  
коммунистов (большевиков)  
(За резолюцию эсеров  
в — меньшевиков — 25

читая более полезным на-  
железнодорожного комитета широ-  
одимое для этого количе-  
организации отрядов и от-

сем ЛЧ, ЛОЧ, Совдепам

ков на Урале, Пермская  
тении.

встать в ряды армии для  
учению строевого дела, а  
жебного времени.

Барандохин, А. Шпагин.

\* \* \*

По всей линии Главным дорожным комитетам,  
Советам депутатов

Главный дорожный комитет, следя за деятельностью Комиссариата путей сообщения после Всероссийского съезда железнодорожников, констатирует резкий уклон Комиссариата в сторону восстановления старого бюрократического управления дорогами, что ярко выражается в приеме на службу уволенных с Пермской дороги в начале революции реакционеров-инженеров: Тихомирова, Блюмберга, Маркова, в заявлении Наркома Кобозева, что железнодорожные организации будут отведены от управления железнодорожным хозяйством.

Мы, пермские железнодорожники, взявши управление дорогой, не оставили транспорта и при помощи оставшихся в наших рядах инженеров и техников и строгой товарищеской дисциплины не дали остановиться движению на дороге, обеспечили дорогу материалами, запасными частями и подняли ремонт до такой степени, что имеем запасные паровозы.

Мы не можем равнодушно смотреть на приближение того момента, когда вражеские разрушители транспорта займут наше место, поэтому просим товарища Ленина и товарища Свердлова обратить внимание на вредную политику Комиссариата путей сообщения. Настаиваем на немедленном увольнении от службы инженера Гавалова, Маркова, Тихомирова и Блюмберга.

Настаиваем перед Викжедором на твердом проведении постановлений съезда о власти на дорогах.

Емшанов, Беляев, Рудый, Шпагин.

\* \* \*

#### **ПЕРМСКИЕ ГЛАВНЫЕ МАСТЕРСКИЕ**

В Пермских мастерских прошли выборы в районный Совет железнодорожных депутатов. Выборы происходили по спискам:

1. Коммунистов-большевиков.
2. Социалистов-революционеров.
3. Социал-демократов-интернационалистов.

Большевики получили 8 мест, эсеры — 5 и социал-демократы-интернационалисты — 2 места. Таким образом, Совет мастерских сконструировался из социалистической коалиции.

\* \* \*

Левое крыло районного исполнительного комитета Пермь I совместно с представителями организаций коммунистов-большевиков и левых социалистов-революционеров пришли к заключению, что мы, коммунисты и левые социалисты-революционеры, должны немедленно взять всю власть везде, во всех отраслях железнодорожного транспорта, в свои руки.

Все правые элементы — меньшевики, правые эсеры, беспартийные от всех административных постов должны быть отстранены. На них возлагается несение функций исполнительного характера под контролем левого сектора.

Вся власть в районе передается президиуму Комитета.

Президиум является ответственным за свои действия только перед левой частью Комитета и своими партийными организациями.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 21, л. 161; Свободный путь, 1918, 28 (15) мая; 6 июня (24 мая).*

### 1918, 30 мая

Еще при старом режиме из военнопленных чехословаков были сформированы особые отряды для борьбы против немцев. В последнее время отряды эти находились на Южном фронте и ходатайствовали перед Совнаркомом об отправке их во Францию. Им было разрешено выехать из России через Архангельск.

Чехословацкие эшелоны двинулись к Северу, но от Воронежа направились на Челябинск и Уфу. Объяснили это тем, что они намереваются проехать через Сибирь и Японию.

Так как в Сибири действуют банды есаула Семенова, такое намерение показалось подозрительным, и Советом Народных Комиссаров было дано распоряжение разоружить и не пропускать их через Сибирь.

В Челябинске чехословаки были задержаны, но сил для их разоружения у местного Совдепа не хватило, чехословаки его арестовали и заняли город. В скором времени Совет, не имея возможности сопротивляться, согласился на беспрепятственный пропуск чехословаков.

Чехословацкие войска освободили город и ушли дальше. Около Омска произошли столкновения между чехословаками и советскими отрядами, попытавшимися их разоружить.

Второй отряд чехословаков, следующий за первым, снова занял Челябинск и направился к Кыштыму, Шадринску и Камышлову.

Из Москвы послана помощь Уралу. Из Перми и Мотовилихи двинулись отряды. На днях отправлены эшелоны железнодорожной Красной гвардии.

*Свободный путь, 1918, 31 (18) мая.*

### 1918, май

#### Из воспоминаний Павла Шутова.

После выступления чехословаков железнодорожный батальон Красной Армии выразил желание пойти на фронт. Организовали отряд, кажется, в 700 человек, и он был отправлен в Сибирь под командой товарища Соловьева. Из этого отряда много товарищей погибли.

Потом, позже был послан еще один отряд под Кунгур.

Отряд выезжал много раз в уезды для ликвидации восстаний, так как железнодорожный отряд был самым дисциплинированным.

\* \* \*

#### Из воспоминаний Я. Я. Зенс.

27 мая прибыли в Омск, были арестованы и находились в концлагере, где были уцелевшие из отрядов Красной гвардии. Меня поразил гигант, которого

звали Михаил Соловьевского отряда. Ему необ

Этому помог случай привели в лагерь семь бородатым прадедом. Начали укорять и мы, воспользовавшись под забором яму.

А ночью побег бы

### СТАНЦИЯ ПЕРМЬ П

На станции Пермь с очередным дежурством бы каждый пассажир или по телефону не та стоимость проездного дования.

Но, к сожалению, ответами агентов бюро Звезда, 1923, 7 янв.; С

### 1918, 8 июня

В ночь на 8 июня часов переводятся на России в прошлом году чтобы полнее использо

*Свободный путь, 1918*

### 1918, 12 июня

Во имя спасения ре и служащим дороги, в которой уже раздаются

Торможение со стороны, что задержкой дене восстановленных им цации, налаживающей тр

Если в течение сам член ЛН товарищ Блуствия на запад будет пр массу, не получающую щения хлебных грузов.

*Свободный путь, 1918*

гета.  
вия только перед левой час-  
1, 28 (15) мая; 6 июня (24 мая).

ловаков были сформированы  
е время отряды эти находи-  
наркомом об отправке их во  
рез Архангельск.  
т Воронежа направились на  
еваются проехать через Си-

ва. такое намерение показа-  
ов было дано распоряжение

сил для их разоружения у  
вали и заняли город. В ско-  
ться, согласился на беспре-

дальше. Около Омска про-  
ями отрядами, попытавши-

м. снова занял Челябинск и

Мотовилихи двинулись отря-  
Красной гвардии.

ый батальон Красной Армии  
з. кажется, в 700 человек, и  
оловьева. Из этого отряда

ур.  
восстаний, так как железно-

одились в концлагере, где  
и поразил гигант, которого

звали Михаил Соловьев. Он был командиром Перм-  
ского отряда. Ему необходимо было организовать побег.

Этому помог случай. Однажды польские legionеры  
привели в лагерь семью с трехмесячным правнуком и  
бородатым прадедом. Мы окружили необычных арес-  
тантов. Начали укорять чехов. Разговоры затянулись,  
и мы, воспользовавшись этим, вырыли в одном из углов  
под забором яму.

А ночью побег был осуществлен. Соловьев ушел.

\* \* \*

#### СТАНЦИЯ ПЕРМЬ II

На станции Пермь II организовано справочное бюро  
с очередным дежурством соответствующих агентов, что-  
бы каждый пассажир имел возможность узнать лично  
или по телефону не только о прибытии поезда, а также  
стоимость проездного билета, удобные маршруты сле-  
дования.

Но, к сожалению, пассажиры не всегда бывают удовлетворены грубоватыми  
ответами агентов бюро.

*Звезда, 1923, 7 янв.; Свободный путь, 1918, 28 (15) мая.*

#### 1918, 8 июня

В ночь на 8 июня на Пермской железной дороге стрелки всех официальных  
часов переводятся на два часа вперед. Введение этой меры проектировалось в  
России в прошлом году с 1 июля по 31 августа. Сама идея зародилась в Англии,  
чтобы полнее использовать дневной свет.

*Свободный путь, 1918, 9 июня.*

#### 1918, 12 июня

Москва, Совнарком, Ленину, Викжедор

Во имя спасения революции требуем экстренной высылки жалованья рабочим  
и служащим дороги, ибо невысылка неминуемо приведет к забастовке, голоса о  
которой уже раздаются в некоторых из районов.

Торможение со стороны инженера Кобозева и контролера Пелевина, заявивше-  
го, что задержкой денег он заставит подчиниться центру в отношении признания  
восстановленных им царских чиновников, разрушает работу выборной организа-  
ции, налаживающей транспорт.

Если в течение самого кратчайшего срока уполномоченный Пермской дороги,  
член ЛН товарищ Блус не вернется в Пермь с деньгами, продвижение продоволь-  
ствия на запад будет приостановлено, ибо нет возможности удерживать голодную  
массу, не получающую уже два месяца содержания, от неорганизованного расхи-  
щения хлебных грузов.

Председатель ЛН Покровский, Главный комиссар Рудый.

*Свободный путь, 1918, 12 июня.*



М. Д. Соловьев,  
командир  
красногвардейского отряда  
Пермской железной дороги



**1918, 17, 18, 19 июня**

После занятия нашими отрядами станции и завода Невьянск приступили к охране. Отбиваем атаки противника нашими бронированными поездами. Наш железнодорожный отряд всюду первым. Забрано порядочное количество охотничьих ружей, которые противник применял в бою.

Наш железнодорожный отряд потерял убитыми пять и ранеными 10 человек.

Образована военная коллегия из трех лиц: меня, Смирнова и Клевцова. С бандой покончим в два дня.

В Невьянске находились автомобильные мастерские. В распоряжении автомобильной роты было большое количество автомобилей и броневики. После захвата власти под угрозой было мобилизовано до 600 человек. Поставив на платформы бронированные автомобили, банда стала делать набеги на соседние станции.

Наш отряд в 87 человек присоединился к отряду в 300 человек. У нас был паровоз с двумя бронированными американскими платформами.

При отступлении бандиты взорвали гранатами в тюрьме арестованных сторонников Советской власти.

Военный комиссар Невьянска М. Барандохин.

*Свободный путь, 1918, 23, 27 июня.*

**1918, 19 июня**

Всем ЛН, Совжелдеп, ЛЧ

#### ТЕЛЕГРАММА ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА

19 июня всякого рода передвижение поездов в пределах Уральской сети и продвижение всякого рода грузов будут производиться только по распоряжению Главнокомандующего Урало-Сибирского фронта, передаваемому через Обжелком. Обжелком Медведев.

*ГАПО, ф. 348, оп. 1, д. 21, л. 176.*

**1918, 21 июня**

Контрреволюционный мятеж подавлен, последний оплот мятежников Верхний Тагил взят. Нашим бронированным автомобилем захвачен поезд.

Начальник Пермского отряда Леман.

*Свободный путь, 1918, 23, 27 июня.*

**1918, июнь**

Мятеж кулаков в Кунгурском уезде и попытка взорвать мост и захватить станции Тулумбасы и Шумково.

Железнодорожный отряд Красной Армии отбил наступление.

*Тальская О. С. Их именами названы улицы Свердловска. — Свердловск, 1959.*

**1918, 1—2 июля**

Съезд членов военной коллегии и участковых комиссаров по охране Пермской железной дороги при военной коллегии ЛН.

Рудый:

В связи с выступлением чехословаков и разных банд необходима организация железнодорожников в боевую самостоятельную единицу.

Антонов и Попов

Кунгурский участок плодилась масса мешков темных элементов. С 3-й где выражают желание

Шубин из Балеши

Выяснено, что утраты в складах, а также производит обыски

Рудый:

Знакомит с уставом сара батальона Военно в военном деле энергии при усмирении банд в вении с белогвардейца значению. Комиссары из своей среды.

Батальон будет ра в Верещагино — 3-я Предполагается в Екатеринбург батальон.

Всех лиц железнодоро же и контрреволюции. Лиц вредных по усмотр

Дать свои привилегия членам Военной колле общить по линии.

Пре

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 1.*

**1918, 2 июля**

ВЕСТИ ИЗ КУНГУРА

Жизнь в Кунгуре ходит. Около двух недель на улицах можно только

В отношении продажи хлеб по 80 коп. за фунт ствует, но имеет небольшой торговцев.

Ржаная мука, хотя достать ее не трудно.

да Невьянск приступили к  
важными поездами. Наш же-  
ное количество охотничьих  
и ранеными 10 человек.  
Смирнова и Клевцова.

В распоряжении автомо-  
н броневик. После захвата  
Поставив на платформы  
на соседние станции.

в 300 человек. У нас был  
формами.  
в форме арестованных сторон-

Невьянска М. Барандохин.

Всем ЛН, Совжелдеп, ЛЧ  
БГА

делах Уральской сети и  
только по распоряжению  
даваемому через Обжелком.  
Обжелком Медведев.

оплот мятежников Верхний  
жен поезд.  
Пермского отряда Леман.

рвать мост и захватить стан-  
вступление.  
— Свердловск, 1959.

комиссаров по охране Перм-

необходима организация  
ду.

#### Антонов и Попов из Кунгура и Шали:

Кунгурский участок тревожный, ввиду агитации против Советской власти. Расплодилась масса мешочников, настроенных антибольшевистски. В Кунгуре много темных элементов. С 30 июня идет усиленная агитация о защите революции, многие выражают желание вступить в Красную Армию.

#### Шубин из Балезино:

Выяснено, что утрачена масса оружия. Находили оружие по станциям, на шкафах, в кладовых, а также у лиц, не умеющих с ним обращаться. Коллегия усиленно производит обыски и отбирает разобранное по рукам оружие.

#### Рудый:

Знакомит с уставом батальона. На должность комиссара батальона Военной коллегией назначается опытный в военном деле энергичный товарищ Смирнов, который при усмирении банд в Невьянске, а также при столкновении с белогвардейцами показал, что соответствует назначению. Комиссары частей рот, команд [выдвигаются] из своей среды.

Батальон будет размещаться: в Тагиле — 4-я рота, в Верещагино — 3-я рота, в Кунгуре — 2-я рота. Предполагается в Екатеринбурге сформировать запасной батальон.

Всех лиц железнодорожников, замеченных в саботаже и контрреволюции, арестовывать и представлять в ЧК. Лиц вредных по усмотрению Военной коллегии увольнять.

Дать свои привилегии партийным людям. Поручить членам Военной коллегии выработать привилегии и сообщить по линии.

Председатель съезда М. Барандохин.

Главный комиссар Рудый.

ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 39, л. 66—71.

#### **1918, 2 июля**

#### **ВЕСТИ ИЗ КУНГУРА**

Жизнь в Кунгуре идет довольно спокойно. Никаких особых событий не происходит. Около двух недель назад введено в городе военное положение. Появляться на улицах можно только до часу ночи.

В отношении продовольствия Кунгур находится в более счастливых условиях: хлеб по 80 коп. за фунт, вдвое дешевле Перми. Карточная система, хотя и существует, но имеет небольшое значение, так как большинство припасов покупается у торговцев.

Ржаная мука, хотя и продается по карточкам, но есть и в вольной продаже, и достать ее не трудно. Есть и крупы по 2 руб. за фунт. Зато нет сахару и табаку.



**Ю. В. Рудый,**  
председатель  
Главного  
железнодорожного  
комитета,  
главный комиссар  
Пермской железной дороги

Из Кунгура больших запасов вывозить частным лицам не разрешается, подвоз же в город из деревень довольно велик.

Работают два кинематографа, выходит одна газета. Сообщение с Пермью только одним пароходом и дачными поездами раз в сутки. Изредка поезда доходят до Екатеринбургa, где, как говорят, спокойно.

*Свободный путь, 1918, 2 июля.*

**1918, 5 июля**

Из постановления президиума ЛН.

Заслушано прошение Якубова об освобождении его сына Владимира, арестованного Чусовским Совдепом 28 мая сего года.

Вследствие того, что Владимир Якубов является политическим противником существующей организации, президиум ЛН не может взять на себя ходатайство об его освобождении.

*ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 19, л. 151.*

**1918, 6—7 июля**

Убит посол Мирбах. Мятеж левых эсеров в Москве.

**1918, 11 июля**

На вокзале станции Пермь I, за подписью комиссаров Пермского железнодорожного батальона и охраны района станции, вывешено объявление «К сведению воров».

В объявлении любители легкой наживы предупреждаются, что ввиду военного положения Пермской железной дороги всякий грабеж и насилие будут беспощадно караться по законам военного времени. Пойманные на месте преступления лица будут немедленно расстреливаться.

\* \* \*

**ВЯТКА**

Президиум губисполкома в связи с самочинным расстрелом красноармейцев, произведенным их же товарищами, оповещает население, что по делу производится следствие. Виновные будут привлечены к ответственности.

Четыре красноармейца расстреляны за кражу со взломом нескольких десятков пар казенных сапог из охраняемого ими склада.

*Свободный путь, 1918, 11, 18, 25 июля.*

**1918, 16 июля**

В связи с вооруженным выступлением левых эсеров в Москве товарищ Покровский сложил с себя обязанности председателя и члена Главного дорожного комитета Пермской дороги.

На пленарном заседании Главного дорожного комитета председателем Главного дорожного комитета избран А. И. Емшанов, состоящий товарищем председателя ЛН.

Для временной работы члены Главного комитета в их отсутствия президиум

*Свободный путь, 1918.*

**1918, 18 июля**

В годовщину активизации Керенского (5 июля) в Мотовилихинском районе любия на Заимке.

На митинге в Главном дорожном комитете освещен текущий момент борьбы, захватом англо-французского

К сожалению, митинг неизвестного врага провавшаяся около театра

*Свободный путь, 1918.*

**1918, 19 июля**

Пермская железная и пресечения контрреволюционного дорожного комитета дорожного батальона с разведчиков и службой на — по всей дороге.

Для быстрого пополнения батальона выделяется отряд и специальном техническом оружии, если понадобится

В состав железнодорожного комитета иметь рекомендацию от

*Свободный путь, 1918.*

**1918, 20 июля**

Обращение организационного комитета г. Перми к рабочим.

Пора изменить свое отношение к рабочим. Отдел народного образования для широкого проведения лекций, рефератов, курсов профессоров, врачей. Института просвещения и культуры

Обращаюсь к вам. В ряды рабочего клуба!

Для временной работы в расширенном составе Комиссии Обжелкома делегированы члены Главного дорожного комитета Емшанов, Беляев, Семенов. На время их отсутствия президиум ЛН пополняется Яковлевым, Мотыревым.

*Свободный путь, 1918, 19 июля; ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 6, л. 90.*

#### **1918, 18 июля**

В годовщину активного выступления партии коммунистов против правительства Керенского (5 июля по ст. ст.) были организованы митинги в городском театре, в Мотовилихинском заводе, в Пролетарской слободе за Камой, в ДOME трудолюбия на Заимке.

На митинге в Главных железнодорожных мастерских присутствовали члены Главного дорожного комитета и служащие Управления дороги. Ораторами был освещен текущий момент в связи с чехословацким выступлением, убийством Мирбаха, захватом англо-французскими войсками Мурманской железной дороги.

К сожалению, митинг в городском театре был расстроен безумным поступком неизвестного врага пролетариата: во время митинга была брошена бомба, разорвавшаяся около театральной сцены. Были пострадавшие, убитых, к счастью, нет.

*Свободный путь, 1918, 8 авг.*

#### **1918, 19 июля**

Пермская железная дорога является прифронтовой. Для поддержания порядка и пресечения контрреволюционных выступлений Военной коллегией при Главном дорожном комитете дороги приступлено к формированию специального железнодорожного батальона с артиллерией, пулеметной и саперной командой, командой разведчиков и службой связи. Штаб батальона будет в Перми, а части батальона — по всей дороге.

Для быстрого подавления всякого рода выступлений из железнодорожного батальона выделяется особый летучий отряд при артиллерии, пулеметной команде и специальном техническом отряде для разборки и сборки железнодорожных сооружений, если понадобится. Отряд будет находиться в специальном поезде.

В состав железнодорожного батальона допускаются только лица, кои будут иметь рекомендацию о преданности их Советской власти.

*Свободный путь, 1918, 19 июля.*

#### **1918, 20 июля**

Обращение организационной комиссии «Рабочего клуба Слободского района» г. Перми к рабочим, мастеровым и служащим.

Пора изменить свои взгляды на «клубы», которые остались со старых времен. Отдел народного образования ставит задачей создать сеть районных «Рабочих клубов» для широкого просвещения народных масс посредством устройства курсов, лекций, рефератов, концертов, спектаклей, для чего имеется соответствующий штат профессоров, врачей, инженеров и других специальностей. Пора и нам создавать дома просвещения и здорового отдыха.

Обращаюсь к вам, товарищи, с горячим призывом — откликнитесь. Вступайте в ряды рабочего клуба!