ДОРОГА СКВОЗЬ ВЕКА

о пермских железнодорожниках

125-летию Свердловской железной дороги
и пермским железнодорожникам
ПОСВЯЩАЕТСЯ

Жить без традиций — дикость. Жить только прошлым — трусость. И, если угодно, предательство этих самых традиций. Великое и трагическое прошлое не может закрыть сегодняшних и завтрашних проблем.

Андрей Немзер

Уважаемый читатель!

Книга, предлагаемая вашему вниманию, — результат многолетнего поиска документов, интересных событий, уточнения фактов. Инициатором и исполнителем этой огромной работы стал человек самобытный, увлеченный, преданный своему делу. Это ветеран труда, Почетный железнодорожник, бывший заведующий объединенным архивом Пермского отделения дороги — филиала ФГУП «Свердловская железная дорога МПС Российской Федерации» Григорий Алексеевич Литовченко.

Книга представляет собой попытку системного взгляда на историю становления и развития Пермского отделения дороги. Здесь в хронологической последовательности изложен материал по созданию, реорганизации и ликвидации предприятий и учреждений железной дороги на территории Пермской области. Эта работа еще раз подтвердила, насколько важно пристально и внимательно вглядываться в каждое значимое событие прошлого, закрепить его в людской памяти и оставить потомкам возможность осознать опыт предшествующих поколений, узнать их традиции, оценить самоотверженное служение профессии железнодорожника. Знание исторического прошлого всегда помогает правильно формировать видение будущего.

Символично, что издание вышло свет в дни празднования 125-летия Свердловской железной дороги. Материалы, собранные на страницах 1-й книги, убедительно показывают, как за этот период (от основания до 1940-х годов) бывшая Уральская горнозаводская линия вырастала в одну из самых крупных и грузонапряженных железных дорог России.

Сегодня более 20 процентов объема работы Свердловской железной дороги выполняют именно пермские железнодорожники.

Надеюсь, книга станет социально значимым и исторически ценным изданием, а многие читатели узнают о судьбе своих отцов, дедов, прадедов. Считаю, что это наша общая история, общая биография.

Начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
Р. Ф. Сайбаталов

ть.
ги-
ем.
ер

т многолетнего поиска
атором и исполнителем
ый, преданный своему
бывший заведующий
и — филиала ФГУП
Федерации» Григорий

а историю становления
ической последователь-
видации предприятий и
сти. Эта работа еще раз
вглядываться в каждое
ти и оставить потомкам
знать их традиции, оце-
ика. Знание историчес-
дение будущего.
ания 125-летия Сверд-
ницах 1-й книги, убеди-
1940-х годов) бывшая
х крупных и грузонап-

ской железной дороги

ески ценным изданием,
дедов. Считаю, что это

Пермского отделения
вской железной дороги
Р. Ф. Сайбаталов

ПЕРМСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ДОРОГА СКВОЗЬ ВЕКА

о пермских железнодорожниках

от события к событию

Книга 1

Автор-составитель Г. А. ЛИТОВЧЕНКО

ПЕРМЬ, ИЗДАТЕЛЬСТВО «ПУШКА», 2003

ББК 39.2
Д 69

Руководство Пермского отделения Свердловской железной дороги и автор благодарят филиал ОАО «ТрансКредитБанк» в г. Перми за оказание финансовой поддержки в издании книги

Эта книга о рождении и становлении Свердловской железной дороги, о жизни старейшей ее части — Пермского отделения — вплоть до 1940-х годов. Но прежде всего — о судьбах людей, принадлежащих к особой профессии — железнодорожник.

В книге использованы фотографии из архива Свердловской железной дороги, архива Пермского отделения Свердловской железной дороги, фондов областного краеведческого музея, из личной коллекции составителя, а также фотографии В. Н. Маслянка, В. М. Мельника.

Многие снимки публикуются впервые.

ББК 39.2

елезной дороги
нк» в г. Перми
ии книги

лезной дороги, о жизни
940-х годов. Но прежде
ии — железнодорожник.

ой железной дороги, ар-
фондов областного крае-
фотографии В. Н. Мас-

ББК 39.2

ОТ АВТОРА

История создания и становления железных дорог, и в особенности на территории Прикамья, в определенной мере явление уникальное. Здесь каждый период, каждый шаг отличны от тех, что характерны для истории промышленности. И, тем не менее, зарождение железных дорог вызвано самой историей развития России, и судьбы железнодорожников неразделимо слиты с историей страны, Урала, Прикамья.

Эта книга задумана как строго документальное повествование о пермских железнодорожниках и посвящена им.

Что подвигнуло составителя на такую работу? Во-первых, чувство долга перед железнодорожниками прошлых лет, первых лет существования Пермской железной дороги: нельзя, чтобы ушли из памяти их имена, тревоги, радости, житейские и производственные нужды. Во-вторых, чувство некоторого стыда за нынешних железнодорожников: многие из них в делах и суете повседневности не помнят о своих предшественниках и искренне считают, что с них-то и начинается история, именно они пишут ее с нуля.

При работе над книгой автор широко использовал «регест», метод, при котором из исторических или литературных источников берется только часть, цитата, но этот отрывок должен изложить суть события при максимальном сохранении особенностей текста, примет времени. Автор сознательно избегал каких-либо выводов, но постарался составить книгу так, чтобы читатель не затруднился сделать выводы сам.

На решение создать книгу именно в такой форме повлияло творчество югославского писателя Иво Андрича, идею поддержали и помогли развить преподаватель Московского историко-архивного института Евгения Моисеевна Тальман и заместитель начальника Свердловской железной дороги Виктор Иванович Баулин.

Неоценимую помощь в работе над книгой оказали заведующая объединенным архивом Пермского отделения Зоя Михайловна Варанкина, заведующая архивом Чусовского региона отделения Ольга Николаевна Клементьева, а также начальник отдела информационных технологий Виктор Дмитриевич Винокуров. В сборе документов активно помогали заведующая технической библиотекой Раиса Аркадьевна Васенина и заместитель начальника отдела управления персоналом Пермского отделения по Чусовскому региону Вера Ильинична Зорина.

Отдельная благодарность за поддержку в работе над книгой председателю райпрофсожа Юрию Леонидовичу Лоншакову, бывшему начальнику отделения дороги Александру Андреевичу Соломенникову, заместителю начальника отделения Геннадию Ивановичу Кислову, заместителю главного инженера Пермского отделения по Чусовскому региону Александру Николаевичу Логинову, корреспонденту газеты «Путевка» Олегу Юрьевичу Южакову и заведующей архивом отделения Полине Валерьевне Назаровой.

Большую часть современных фотографий чусовских железнодорожников сделал Владимир Николаевич Маслянка.

Автор-составитель напоминает, что объем любого издания ограничен и невозможно рассказать обо всех, тем не менее просит прощения у тех железнодорожников, кого не удалось упомянуть в книге.

Г. А. Литовченко

Туннель на 22-й версте Луньевской линии. 1879 г.

Раздел

Г
горноз

1861

В «Пермских гу
ле железной дороги
горных округов Ср
Кыновской графа С
Алапаевский наслед
нить Обскую и Во
гильскими заводами

За проект хода
управляющий путям
женные им «сведени
перь проекта означе

Помощь Рашету
ние изысканий, иссл

*Мильман Э. М. Г
XIX в.). – Пермск. к*

1862, лето

Инженер Перр
В. Кокарева, провел

Раздел 1. ОТ ИДЕИ — К ВОПЛОЩЕНИЮ

Глава 1. Рождение проекта Уральской горнозаводской железной дороги (1861—1899)

Счастье не в том, чтобы делать всегда, что хочешь, а в том, чтобы всегда хотеть того, что делаешь.

Лев Толстой

1861

В «Пермских губернских ведомостях» опубликован проект постройки на Урале железной дороги. Дорога должна пройти в местах расположения главнейших горных округов Среднего Урала: от Перми через округа Пермский казенный, Кыновской графа Строганова, Гороблагодатский казенный, Тагильский Демидова, Алапаевский наследников Яковлевых, город Ирбит и до Тюмени, а также соединить Обскую и Волжскую системы вод. Автор проекта — управляющий нижнетагильскими заводами Демидова В. К. Рашет.

За проект ходатайствовал пермский губернатор А. Г. Лашкарев. Главноуправляющий путями сообщения П. П. Мельников ответил Лашкареву, что изложенные им «сведения будут иметься в виду при рассмотрении изготовляемого теперь проекта означенной дороги».

Помощь Рашету оказал заводчик П. П. Демидов — взял на себя финансирование изысканий, исследований и совершенствования проекта.

Мильман Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала (70—90-е гг. XIX в.). — Пермск. кн. изд-во, 1975. — С. 42—45, 64.

1862, лето

Инженер Перрот, по поручению крупного капиталистического дельца В. Кокарева, провел первые изыскательские работы по предполагаемым направ-

лениям железнодорожной линии и осенью представил свои соображения в Министерство путей сообщения.

Изыскания показали предпочтительность направления линии от Перми через Нижний Тагил до Тюмени, с ветвью на Ирбит.

Там же. С. 47.

1863, март

Губернатор Лашкарев получает телеграмму из Петербурга. В ней сообщалось о том, что в департаменте железных дорог заканчивается разработка проекта и сметы линии первоначально от Перми до Ирбита.

Проект выдвинут ирбитскими деловыми кругами. В нем доказывалось, что железную дорогу не обязательно вести до Тюмени, достаточно до Ирбита, так как протекающая «у оного и впадающая в р. Туру река Ница способна для судоходства в равной степени, как сама река Тура».

Пермский губернатор немедленно обратился к нижнетагильскому волостному старшине и ирбитскому городскому начальству с предложением поторопиться с исполнением утвержденного проекта.

Там же. С. 47—50.

1866

В журнале «Современник» опубликована статья Д. Романова «Русские железные дороги». Автор считал, что линия Рашета неприемлема, так как она удовлетворяет потребностям лишь некоторых уральских горных заводов, при этом оставляет в стороне город Екатеринбург, а также не сокращает расстояние между судоходными путями.

Урало-Сибирская железная дорога должна быть построена в направлении от Тюмени на Екатеринбург «с уклонением западной ее оконечности более к югу» так, чтобы она вышла на Каму около Осы или Сарапула.

Там же. С. 51—52.

Е. В. Богданович

1866, март

Чиновник особых поручений при Министерстве внутренних дел полковник Е. Богданович, направленный «для усмирения голодавших уральских рабочих», в телеграмме министру внутренних дел Валуеву подчеркнул, что считает «единственно надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае в будущем» постройку железной дороги из внутренних губерний к Екатеринбургу и далее до Тюмени.

Там же. С. 53.

1867, 3 декабря

В купеческом клубе Перми с докладом об Уральской железной дороге выступил купец Николай Костарев. Он резко критиковал проект Богдановича, который не сулит

ничего хорошего Уральскому краю, так как сможет обслужить лишь небольшое число заводов, большинство же останется «по-старому при трудных и дорогостоящих перевозках».

Ратуя за проект Рашета, Костарев отметил, что этот проект достигает своей цели «как в политико-экономическом, так и топографическом отношениях и, вообще, по всем частям этого громадного предположения».

Там же. С. 58.

1868, сентябрь

Горнозаводчики Всеволожские обратились к министру путей сообщения с просьбой разрешить производство изысканий от Перми через Вятку, Кострому на Ярославль.

Там же. С. 63.

1868, октябрь

С проектом Уральской железной дороги выступил пароходовладелец И. Любимов. Он предложил направление от Перми через Кунгур, Екатеринбург, Шадринск к Тоболу.

Министр путей сообщения при докладе царю высказал мнение, что просьбу Любимова следует удовлетворить, так как «подобное исследование перехода через Урал в различных направлениях может быть весьма полезно для выбора наилучшего направления». В ноябре 1868 года Любимов получил разрешение на производство изысканий.

Там же. С. 64–65.

1869, начало года

По предложению министра финансов Рейтерна графом Строгановым было собрано совещание уральских горнозаводчиков для обсуждения проектов железной дороги, которые «всего более удовлетворяют нуждам уральской горной промышленности». На совещании присутствовали представители от заводов Демидова, Шувалова, Всеволожских и наследников Яковлевых.

Совещание решило, что железная дорога в «горнопромышленном отношении» должна быть проведена на Урале в направлении от Перми через Лысьвенский, Кыновский и Гороблагодатский округа на Нижнетагильский завод, а от него к югу через Невьянские и Верх-Исетские заводы до Екатеринбурга.

Там же. С. 83–84.

1869, июнь

На заседании Пермского комитета под руководством губернатора Б. В. Струве вынесено окончательное решение о направлении трассы Уральской железной дороги. Приоритет отдавался проектам Любимова и Всеволожских. Решение поддержано деловыми кругами Костромской губернии.

Там же. С. 69–70.

1870, январь

В Обществе содействия русской промышленности и торговле прошло обсуждение проекта дороги. Вице-председатель общества, горный инженер В. А. Полетика

поддержал проект Любимова и Всеволожских. Однако развернувшиеся после доклада прения показали, что общая точка зрения по вопросу о направлении дороги в Обществе не может быть достигнута.

С большой речью выступил Богданович. Он отметил, что линия Рашета преждевременна, потому что «заявление всей Сибири и всего русского купеческого мира заслуживает внимания прежде местных выгод северных уральских окраин».

Определенное решение не было принято, и Общество отказалось ходатайствовать перед правительством по этому вопросу.

Там же. С. 80–82.

1870, февраль

Комитет железных дорог, по представлению министра путей сообщения, постановил:

Признать Уральскую железную дорогу совершенно необходимой и включить в число дорог самонужнейших, не определяя ныне окончательное направление ее.

Для разъяснения выгоднейшего направления командировать на место специальную комиссию из инженеров и техников путей сообщения и горного ведомства.

Указать комиссии, что главным условием должно быть удовлетворение нуждам горнозаводской промышленности хорошим, дешевым каменным углем. Только при соблюдении этого главного условия линия может соответствовать по возможности потребностям сибирского транзита.

Там же. С. 84.

1870, май

Правительственная комиссия в составе видных горных инженеров Гельмерсена и Меллера, трех опытных инженеров путей сообщения во главе с Соболевским и полковником Золотаревым.

Комиссия выбрала направление Уральской железной дороги от Екатеринбурга вдоль Урала на север к Нижнему Тагилу и Кушве, от Кушвы в западном направлении до Камасинской пристани на р. Чусовой и затем на север до Добрянской пристани на р. Каме. Кама в этом месте, по мнению комиссии, представляет для судоходства те же условия, что и у города Перми. Кроме того, существующий при Добрянском заводе затон реки Камы имеет «все нужные условия к учреждению значительной пристани». От этой линии два ответвления: одно — к Луньевским каменноугольным копям Всеволожских, другое — к Билимбаевскому заводу Строгановых.

Что касается транзитной линии, то «выгоднейшее» направление ее в районе Зауралья будет от Екатеринбурга до Камышлова, а от Камышлова она должна направиться двумя ветвями: одна — к Тюмени «для удовлетворения потребности торговли части Западной и Восточной Сибири», другая же — через Шадринск на Курган «в видах среднеазиатской торговли и обеспечения заводов провиантом».

В западном же направлении от Урала «выгоднейшая связь Сибири с Россиею представила бы кратчайшее направление дороги к торговым и промышленным центрам, составляющим исстари основные торговые отношения Сибири». Такими

центрами комиссия считала Казань, Нижний Новгород и Москву. Связать Сибирь с этими городами может железнодорожная линия, которая направится от Екатеринбурга на юго-запад к низовьям Камы.

Там же. С. 85–86.

1871, 24 апреля

Комитет железных дорог рассмотрел представленный правительственной комиссией отчет и признал сооружение Уральской горнозаводской железной дороги «неотлагательной и более настоятельною потребностью», чем дороги для сибирской транзитной торговли. Направление, предложенное комиссией, признано «соответствующим имевшимся в виду целям».

Там же. С. 86.

1873, 4 мая

Комитет железных дорог признал предпочтительным выходом железной дороги на Каму у Левшино с продолжением линии до Перми.

Там же. С. 87.

1873, 8 ноября

Высочайше, Государем Императором, утверждены технические условия по сооружению и эксплуатации Уральской горнозаводской железной дороги с направлением: от Перми через Левшинскую пристань и Кушвинский завод до Екатеринбурга со станциями Пермская, Левшинская, Кушвинская, Нижнетагильская, Екатеринбургская, Билимбаевская, Луньевская, Кизеловская, Губахинская и Усьвинская.

Станции должны быть расположены близ городов и заводов и с удовлетворением местным потребностям, расстояние между станциями не должно превосходить 18 верст.

Отчуждение земли под дорогу должно быть сделано под два пути, ширина полосы отчуждения не менее 15 саженей в каждую сторону и на станциях, мостах, казармах не менее 50 саженей. Земляное полотно должно быть устроено для одного пути, толщина балластного слоя не менее 0,2 сажени.

На версту одиночного пути должно быть уложено от 1314 до 1400 штук поперечин из круглого леса, распиленного пополам, при бревне не менее 6,5 полных вершков, но более 5,5, обтесанного с двух сторон с шириной не менее 4 вершков. Железные рельсы весом не менее 24 русских фунтов на 1 погонный фут.

Общее число станций не менее 32 и 17 полустанций, в том числе первого класса – 2; последние и мастерские должны быть каменными, должен быть устроен электромагнитный телеграф.

ПГВ, 1874, 10 апр. – 18 мая.

1873, 18 ноября

Государем Императором высочайше утвержден Устав общества Уральской горнозаводской железной дороги. Общество обязано окончить и открыть движение по дороге не позже чем через три года. Даруется абсолютная гарантия ежегодного дохода в размере 5 процентов и 0,1 процента погашения.

ПГВ, 1874, 13 февр.

1873, ноябрь

После длительного обсуждения Комитет министров утвердил составленный на основании правительственных изысканий 1871/1872 г., предварительный проект Уральской железной дороги в направлении от Екатеринбурга через Кушву и село Камасино до Перми с ветвями к Луньевским каменноугольным копям и Билимбаевскому заводу.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 87.

Глава 2. Строительство Уральской горнозаводской железной дороги (1874—1879)

Видели ли вы,
Как бежит по степям,
В туманах озерных кроясь,
Железной ноздрей храпя,
На лапах чугунных поезд?

Сергей Есенин

1874, 22 февраля

Государь Император высочайше соизволил утвердить Устав акционерного Общества Уральской горнозаводской железной дороги для сооружения и для эксплуатации железной дороги Пермь — Екатеринбург с ветвью к Луньевским копям и Билимбаевскому заводу.

Общество владеет железной дорогой в продолжение 81 года, считая от дня, назначенного для окончания постройки дороги, и потом дорога поступает безвозмездно в собственность правительства. Дорога должна быть окончена строительством и открыто движение поездов не позже четырех лет, считая с начала производства работ.

Половина всего количества паровозов, весь прочий подвижной состав, рельсовые скрепления и все телеграфные принадлежности должны быть русского производства.

Имущество Общества, составляющее принадлежность дороги, не может быть ни отчуждаемо, ни закладываемо без особого разрешения правительства.

Управление делами Общества возлагается на правление: из четырех директоров от акционеров с обновлением ежегодно по одному и одного члена правления, назначаемого Министерством путей сообщения. Кроме того, выбирается ежегодно четыре кандидата для замены в случае болезни и т. д. Не менее чем два директора должны быть русские подданные. Каждые 30 акций дают право одного голоса на собрании акционеров Общества.

Непосредственное заведование и управление технической частью вверяется главному инженеру, назначаемому министром путей сообщения.

Главный инженер несет непосредственную ответственность перед правительством, обществом и правлением за прочность, правильность и целесообразность в техническом отношении всех работ по сооружению дороги.

Непосредственное заведование и управление технической частью эксплуатации дороги и работ по дороге во время эксплуатации вверяется правлением управляющему дорогой.

Число иностранцев при дороге не должно быть более одной трети.

Работы по сооружению и эксплуатации дороги подчинены надзору Министерства путей сообщения, для чего учреждается правительственная инспекция.

Через 20 лет после окончания сооружения правительство может дорогу выкупить во всякое время.

Из свода действующих уставов железнодорожных обществ по 1 июля 1881 г.— СПб., 1881; ПГВ, № 25, 1874, 27 марта.

1874, 12—13 апреля

Спрос на акции Уральской горнозаводской железной дороги превосходил предложенное их количество в десятки раз. Из 64 684 акций 15 человек скупили 57 705 акций, а остальные 52 получили 6979 акций. П. Губонин с сыном завладели 11 310 акциями, В. Кокарев — 6510, В. Польский — 6540, И. Савич — 5437, Н. Бекман — 5202 акциями.

Мильман Э. М. История... С. 92.

1874, 28 апреля

Состоялось первое общее собрание акционеров, на котором выбрано правление Общей Уральской горнозаводской железной дороги. В правление вошли Губонин, Поляков, Генгрос и Кокарев. Кандидатами в директора избраны Свищев, Кениг, Фалевич и Мамонтов.

Там же. С. 94.

1874, 30 июня

Второе общее собрание акционеров Уральской горнозаводской железной дороги состоялось в С.-Петербурге в час пополудни на Английской набережной, 22. Присутствовало 46 акционеров, представляющих 6 132 500 руб. и имеющих право на 1517 голосов. Председателем собрания избран М. П. Козлянинов.

Собрание единогласно постановило:

Ввиду исключительности характера Уральской дороги, сопряженных с риском из-за трудности и отдаленности работ, утвердить предложение правления о сооружении дороги посредством сдачи работ оптовому подрядчику. Местопребыванием правления назначить город С.-Петербург.

Содержание директорам определено в 25 тыс. руб. в год.

ПГВ, № 60, 1874, 27 июля.

1874, 14 ноября

Министр путей сообщения дал распоряжение начать работы по сооружению Уральской горнозаводской железной дороги.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 98.

1875, март

На заседании Комитета министров министр путей сообщения К. Н. Посьет заявил, что сближение рудных богатств с дешевым топливом может быть достигнуто: устройством железнодорожного пути от Луньевских каменноугольных копей к верховьям Камы, соединением Перми с Нижнетагильским заводом «по местности более удобной» и проведением от него железнодорожных веток к северу и югу Уральского хребта вдоль заводов.

Бывший министр путей сообщения К. В. Чевкин предложил связать заводы с каменным углем по другому направлению, а именно: соединить Кушвинский завод с Луньевскими копями по северному водоразделу. Он предложил также разрешить строительство Кушвинско-Екатеринбургского участка с отклонением к Невьянскому заводу и с отменой Билимбаевской ветви.

После бурной дискуссии Комитет министров постановил: одобрить предложение об отклонении Кушвинско-Екатеринбургского участка к Невьянским заводам и отменить Билимбаевскую ветку; предоставить министру путей сообщения выяснить возможность и стоимость тех работ и сооружений, которые улучшили бы эксплуатационные условия Архиповско-Кушвинского участка и Луньевской ветви по утвержденному направлению.

Каменная выемка на 232-й версте Уральской горнозаводской железной дороги. 1878 г.

бщения К. Н. Посьет
может быть достигну-
енноугольных копей к
заводом «по местности
веток к северу и югу

ожил связать заводы с
ить Кушвинский завод
ожил также разрешить
онением к Невьянско-

л: одобрить предложе-
к Невьянским заводам
утей сообщения выяс-
которые улучшили бы
ка и Луньевской ветви

ой дороги. 1878 г.

Если же осуществление этих работ окажется невозможным или убыточным, то немедленно принять все меры к исследованию непосредственного соединения Кушвинского завода с Луньевскими и Кизеловскими угольными копями по северному водоразделу.

Там же. С. 102—103.

1875, 9 июля

Министр путей сообщения К. Н. Посьет распорядился «о начатии работ» на Кушвинско-Екатеринбургском участке и первых 45 верстах от Перми.

Там же. С. 104.

1875, 14 июля

Состоялось окончательное соглашение между Министерством путей сообщения и акционерным Обществом Уральской горнозаводской железной дороги. Общество обязывалось подчиняться следующим условиям.

Строительство главной линии от Перми до Екатеринбурга ведется по утвержденному в 1873 г. направлению, с изменением лишь Кушвинско-Екатеринбургского участка в направлении Невьянских заводов и с отменой Билимбаевской ветви.

На участке от Перми до Архиповки и от Кушвы до Екатеринбурга предельные уклоны не допускались круче 0,01, а на участке от Архиповки до Кушвы, хотя и составляли местами 0,015, но протяжение каждого из них не должно было превосходить 3,5 версты.

Вопрос же о Луньевской ветви остался пока открытым, и стоимость ее исключалась из основного капитала.

Акционерное общество «приступает неотлагательно» к производству работ по Кушвинско-Екатеринбургской линии на первых 45 верстах от Перми по направлению к Кушве. Строительство всей главной линии должно окончиться не позже 3 ноября 1878 г.

Там же. С. 104—105.

1876, вторая половина августа

Началось движение рабочих поездов от Перми до 25-й версты.

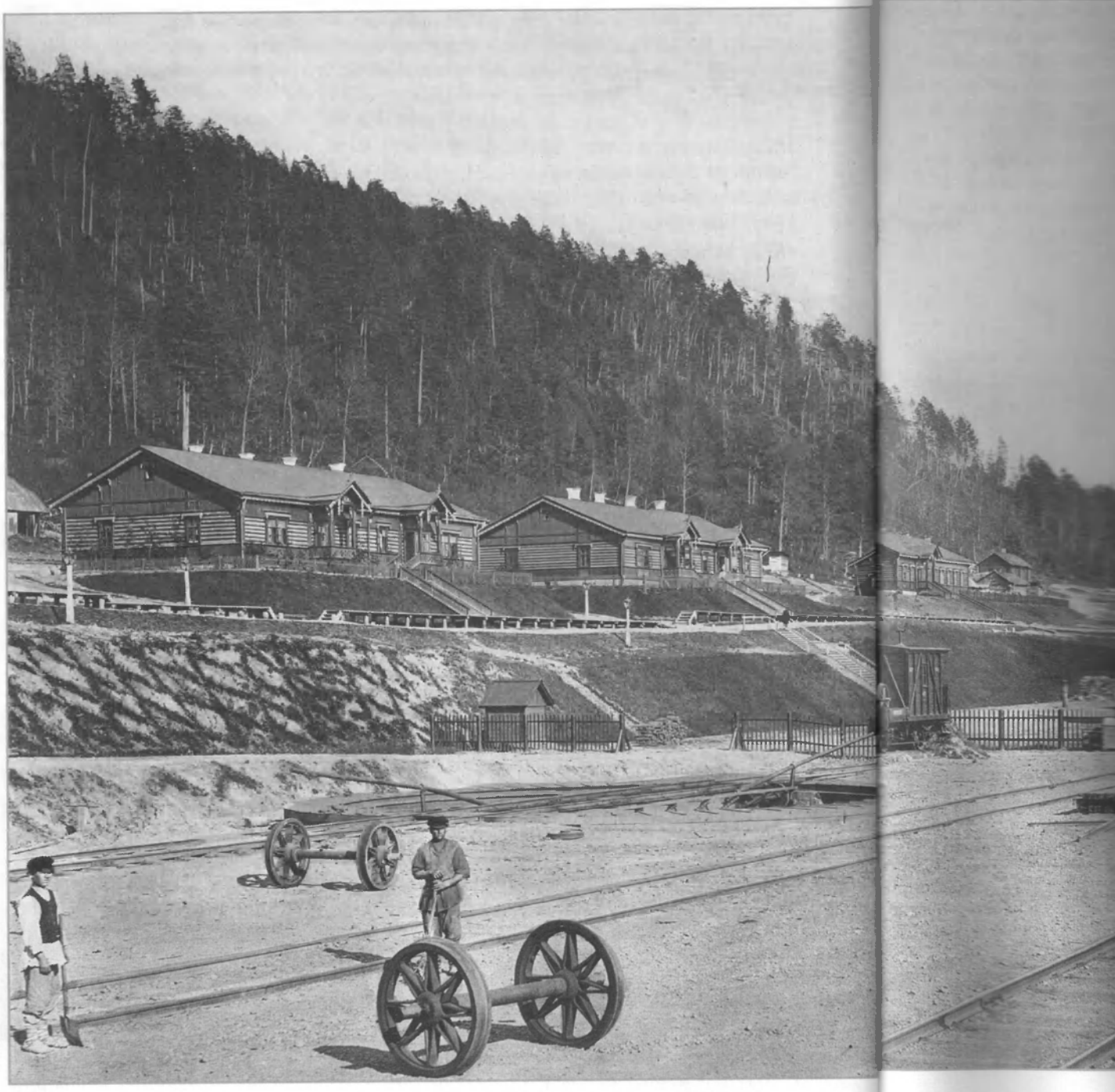
Там же. С. 106.

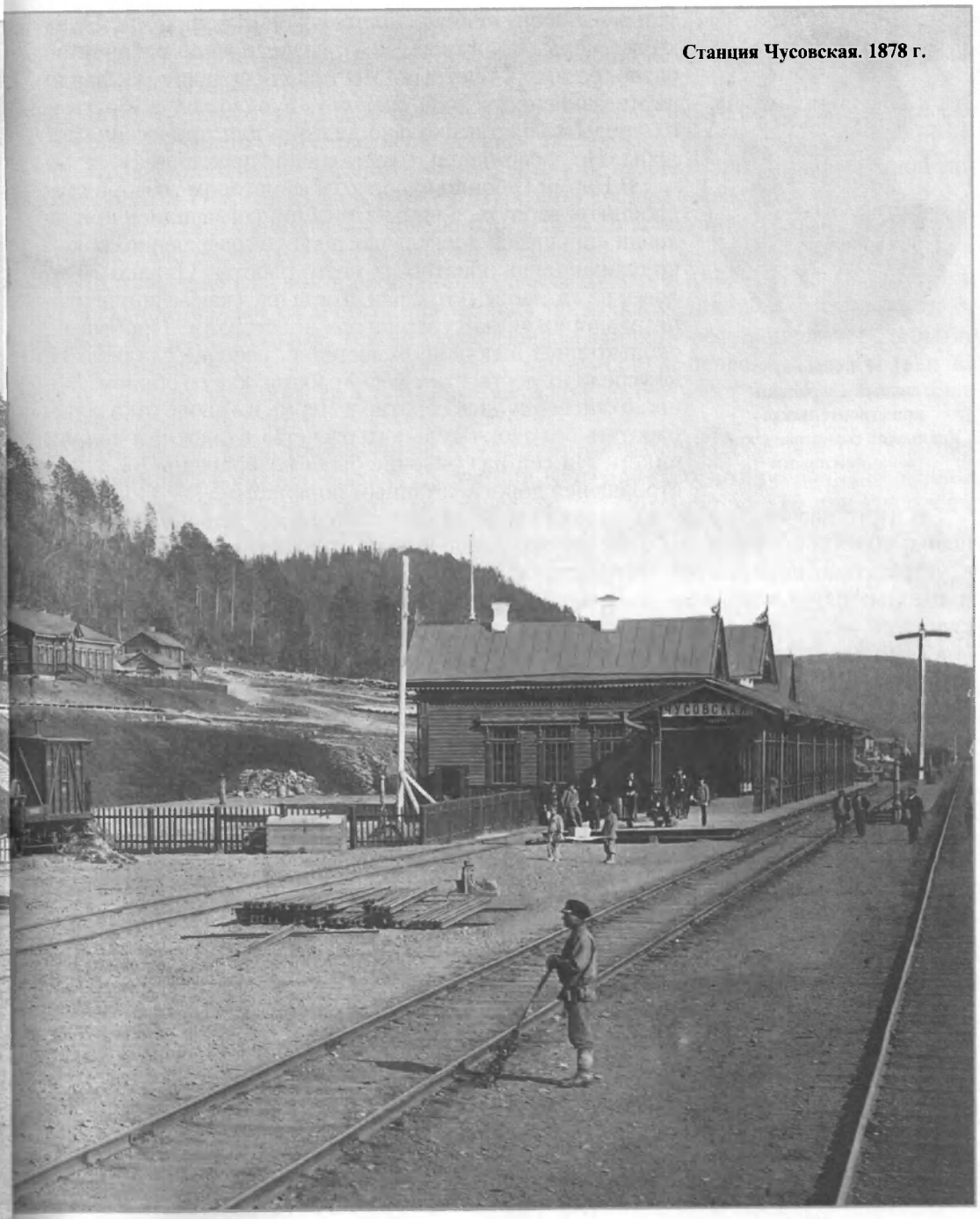
1877, 5—24 июля

578 рабочих, работавших на строительстве железной дороги у подрядчика Ольховского на Луньевской ветви, недалеко от Александровского завода А. Всеволожского, бросили работу и пошли к мировому судье с жалобой.

9 июля мировой судья 6-го участка Соликамского округа рассмотрел жалобу и нашел ее «неправильной и не заслуживающей уважения». Рабочим вручили исполнительный лист, по которому они должны были немедленно приступить к работе. Однако строители не подчинились решению судьи и 12 июля двинулись всей толпой в Пермь с коллективной жалобой к губернатору, «оказали сопротивление начальнику отделения дороги и исправнику, последнему угрожали палками, силой завладели паромом и ушли с работы».

Был вызван из Перми П. И. Губонин. «Для избежания беспорядков» он приказал кормить рабочих в дороге хлебом. На всем пути их следования были рас-





Станция Чусовская. 1878 г.

П. И. Губонин, главный подрядчик при строительстве Уральской горнозаводской железной дороги

ставлены вооруженные полицейские и жандармы. Однако все меры, принимаемые «к возвращению рабочих обратно, остались тщетны». Местный исправник, указав им на «незаконность хода скопом», предложил выбрать из их среды только несколько человек для принесения жалобы. Но забастовщики «остались непреклонны».

В Перми Губонин вместе с губернатором уговорил жалобщиков вернуться на работу. Они согласились при условии «прощения прогульных дней» и совершенно спокойно отправились обратно на место работы. Однако 70 человек не поддались уговорам. Тогда их, «как зачинщиков», по распоряжению губернатора арестовали. Пробыв несколько дней в тюремном застенке, рабочие сдались. Но не успели их доставить к месту работы, как со станции Левшино они вернулись обратно в Пермь и «вновь отказались работать без окончательного расчета» с прежним подрядчиком. На сей раз рабочие были возвращены на линию строящейся дороги «этапным порядком».

В итоге расчет с прежним подрядчиком не был произведен, однако были прощены прогульные дни, на участке назначен новый подрядчик, приняты меры к устранению неточностей контракта, так, например, «размер заработной платы и дневных работ определен по решению судебной власти». Ни один из рабочих, по существу, не был наказан.

Там же. С. 135–137.

1877, 22 декабря

Опубликовано Высочайшее царское повеление: именоваться инженерами путей сообщения могут только выпускники соответствующего института, которые состоят на службе по Министерству путей сообщения. Только они имеют право ношения формы установленного образца, а также те, кому такое право присвоено при увольнении.

ПГВ, 1878, 15 февр.

1878, 21 мая

Очередное общее собрание акционеров Уральской горнозаводской железной дороги в помещении правления на Конногвардейском бульваре, 3, в 2 часа пополудни.

Прочтен доклад правления. Закончено отчуждение земель. Земляные работы выполнены на 83%. Главная галерея тоннеля пробита во всю длину. Заканчивается сооружение искусственных сооружений. Рельсовый путь Пермь — Екатеринбург уложен, и на нем производится движение рабочих поездов. Станционные постройки и дома почти готовы, большие мастерские в Перми и малые в Нижнем Тагиле окончены, станки и машины могут быть пущены в ход. Открытие всей линии предполагается 1 сентября 1878 года.

ПГВ, 1878, 5 июля.

пицейские и жандармы. Одна-
к возвращению рабочих об-
Местный исправник, указав им
ном», предложил выбрать из
человек для принесения жа-
стались непреклонны».
е с губернатором уговорил жа-
ову. Они согласились при ус-
их дней» и совершенно спокой-
. место работы. Однако 70 че-
. Тогда их, «как зачинщиков»,
тора арестовали. Пробыв не-
астенке, рабочие сдались. Но
ту работы, как со станции Лев-
о в Пермь и «вновь отказались
о расчета» с прежним подряд-
были возвращены на линию
м порядком».
произведен, однако были про-
и подрядчик, приняты меры
- размер заработной платы
ли». Ни один из рабочих, по

именоваться инженерами пу-
вующего института, которые
ня. Только они имеют право
кому такое право присвоено

ой горнозаводской железной
м бульваре, 3, в 2 часа попо-

земель. Земляные работы вы-
всю длину. Заканчивается со-
ь Пермь — Екатеринбург уло-
ов. Станционные постройки и
алы в Нижнем Тагиле окон-
крытие всей линии предпола-

1878, первые числа августа

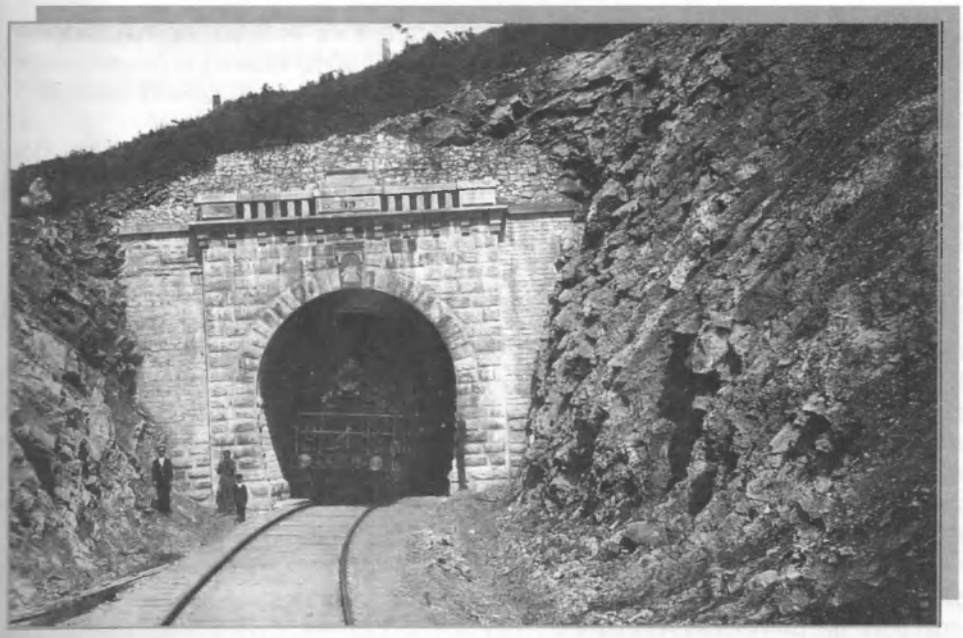
Правительственная комиссия приступила к приемке линии Уральской горнозаводской железной дороги.

В состав комиссии назначены инженеры: Ераков (председатель), Грачев и Селиванов-2-й (члены). В первых числах августа комиссия приступит к осмотру пути.

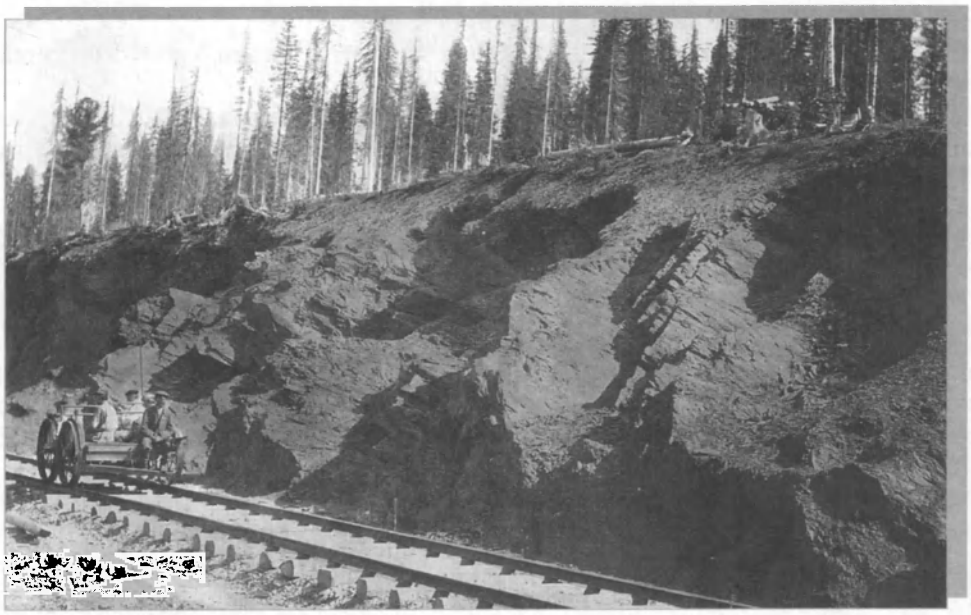
Правление предполагало открытие движения на некоторой части главной линии еще в 1877 г., но в связи с русско-турецкой войной было отвлечено от работ и призвано к отбыванию воинской повинности весьма значительное число людей. Это вызвало необходимость в продлении сроков.

Сооружение главной линии дороги производилось в 1877 г. безостановочно, и 27 февраля первый рабочий поезд прошел по главной линии на всем ее пути от Перми до Екатеринбурга. Тем не менее главная линия не вся окончена, и открытие движения последует в августе или даже в сентябре, и первоначально только на двух крайних участках: от Перми до Чусовской — 119 верст и от Кушвы до Екатеринбурга — 177 верст.

Что же касается промежуточного участка от станции Чусовская, то путь идет подъемом на Уральский хребет, до станции Кушва косогорами по долинам мелких горных речек и пересекая реки Архиповку, Койву, Подпору; подъем длится сплошь до 216-й версты, где переходит при отметке 22,6 саженей через Ураленок — один из западных отрогов главного Уральского хребта и спускается затем к реке Койве.



Туннель на 22-й версте Луньевской линии со стороны станции Чусовская. Главная галерея туннеля пробита во всю длину. 1879 г.



Каменная выемка на 236-й версте Уральской горнозаводской железной дороги. 1878 г.

Сооружение этого участка несколько замедлилось вследствие трудностей технических и местных условий; оно будет окончено постройкою в самом непродолжительном времени, и открытие движения последует в октябре или ноябре.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 111; ПГВ, № 64, 1878, 12 авг.

1878, 18 августа

Открытие участка Екатеринбург — Кушва, 177 верст. На другой день началось постоянное движение пассажирских и грузовых поездов.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 111; ПГВ, № 69, 1878, 30 авг.

1878, 24 августа

В 4 часа пополудни состоялось открытие участка Уральской горнозаводской железной дороги от Перми до станции Чусовской, на протяжении 119 верст.

В вокзале станции Пермь отслужен молебен с водосвятием. Кроме П. И. Губонина, строителя дороги, на молебне и при открытии присутствовал правительственный инспектор дороги инженер Измайлов-1-й и члены правительственной комиссии во главе с А. А. Ераковым.

25 августа по упомянутому участку уже началось правильное движение пассажирское и товарное для местных грузов.

Там же. С. 111.

1878, конец августа

СВИДЕТЕЛЬСТВО СОВРЕМЕННИКА.

Бывши в Екатеринбурге в конце августа, я вздумал прокатиться по новоиспеченной дороге до Невьянска (86 верст).

...й железной дороги. 1878 г.

...вследствие трудностей тех-
...стройкою в самом непродол-
...в октябре или ноябре.

...верст. На другой день нача-
...поездов.

...Уральской горнозаводской
...протяжении 119 верст.
...святием. Кроме П. И. Губо-
...присутствовал правитель-
...члены правительственной

...правильное движение пасса-

...ал прокатиться по новоиспе-

Станция Азиатская. 1878 г.

Конечно, пока машина работает по 20 верст в час, но и этого пока достаточно; зато на каждом шагу вы можете встретить изящное устройство вагонов и вокзалов.

Наводит только на неприятное настроение отзыв очевидцев о среднем пути Чусовская — Кушва, где, говорят, есть насыпи до 12 саженей вышиной.

К. Б. Л.

ПГВ, № 82, 1878, 14 окт.

1878, 1 октября

Открылось движение поездов по всей линии Уральской горнозаводской железной дороги от Перми до Екатеринбурга.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 111; ПГВ, № 84, 1878, 18 окт.

1878, 24 ноября

В 4 часа утра загорелось здание вагонных мастерских Уральской горнозаводской железной дороги. Пожар — от неизвестной причины. Внутри здания, по-видимому, было немало дерева, так как пламя вскоре достигло ужасающих размеров.

Несмотря на то, что железнодорожные постройки находятся на окраине города, под горою, вся Пермь была освещена почти дневным светом; в двух верстах от пожара можно было читать в комнате.

Быстро явившаяся пожарная команда под руководством полицмейстера сумела прекратить огонь. К рассвету пламени уже не было. Остался один голый остов здания.

ПГВ, № 94, 1878, 25 нояб.

Станция Чусовская. 1878 г.

1879, 2 мая

Строитель Уральской горнозаводской железной дороги, действительный статский советник П. И. Губонин передал на дела благотворительности, в распоряжение губернатора Валериана Александровича Енакиева, 6 тыс. руб.

ПГВ, № 35, 1879, 2 мая.

1879, июль

На Урал прибыла руководимая Барановым комиссия для исследования железнодорожного дела в России.

Обозрение строящейся Луньевской ветви не входило в программу комиссии. Однако Губонин решил воспользоваться случаем показать произведенные работы. Между тем, путь не был еще готов на протяжении 17 верст. Член комиссии Скальковский писал, что «это пространство было наскоро уложено в течение четырех дней... Работали день и ночь, и местами, за недостатком балласта, рельсы были временно подбиты дровами. Смычка пути произошла около станции Кизел».

1879, 11 августа

После проезда комиссии Баранова открыто движение рабочих поездов на линии Чусовская — Усолье.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 112.

1879, 23 сентября

Линия Чусовская — Усолье принята правительственной комиссией и сдана в эксплуатацию. Открыто правильное пассажирское и товарное движение поездов.

Там же. С. 112; ПГВ, 1879, 10 окт.

роги. действительный стат-
ерительности, в распоряже-
е. 6 тыс. руб.

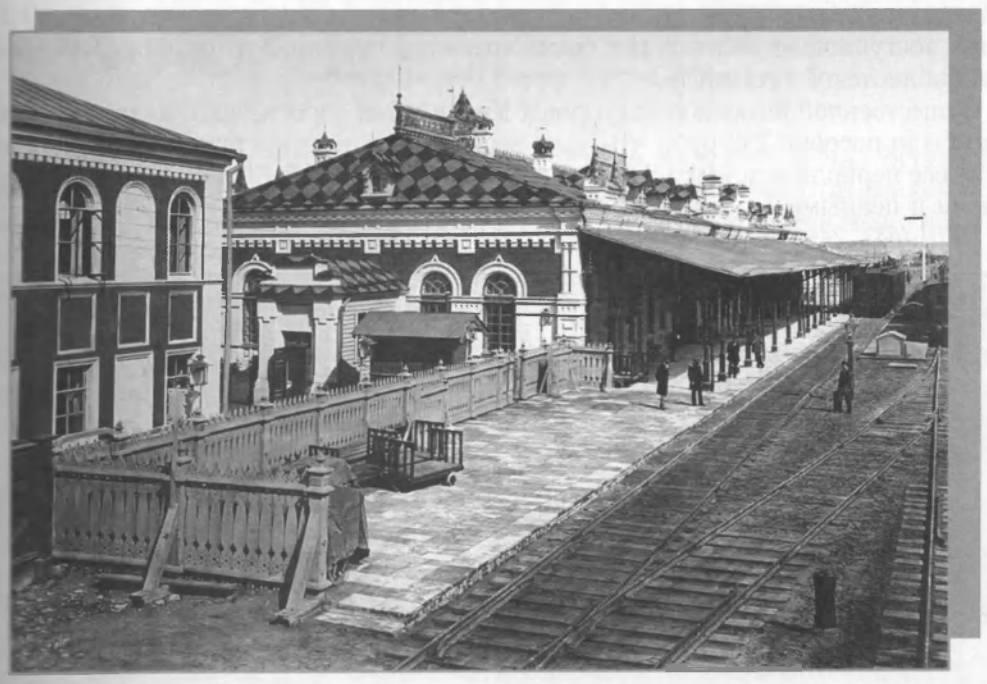
для исследования желез-

о в программу комиссии.
ть произведенные работы.
. Член комиссии Скаль-
ижено в течение четырех
ч балласта, рельсы были
ало станции Кизел».

рабочих поездов на ли-

нной комиссией и сдана в
варное движение поездов.

Станция Веретье. 1879 г.



Станция Пермь. 1878 г.

Глава 3. Дорога в частной собственности Акционерного общества (1879—1887)

Оглянись
и прислушайся к странному грому,
этот большой и забывчивый
век огляди.

Роберт Рождественский

1880

ПОДВИЖНАЯ БИБЛИОТЕКА ДОРОГИ

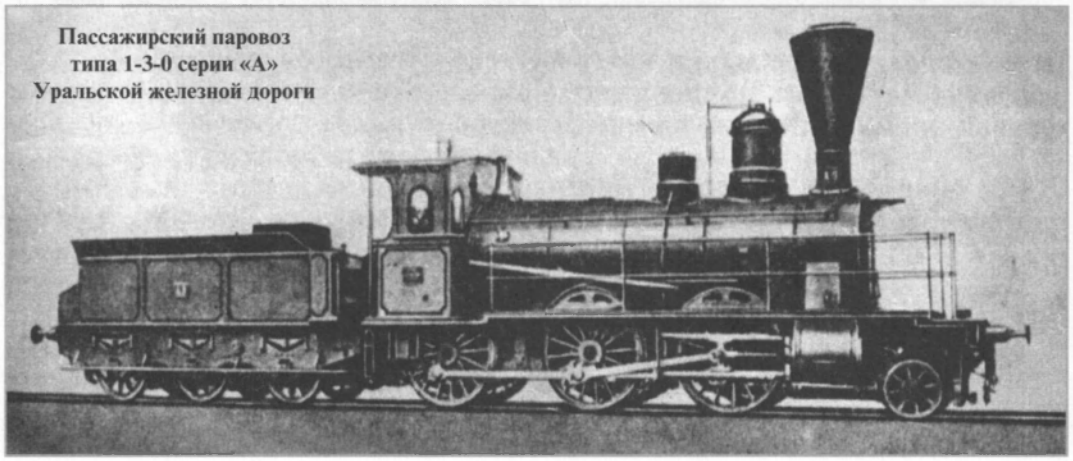
В начале года наблюдательный комитет подвижной библиотеки при управлении Уральской горнозаводской железной дороги состоял из трех членов: делопроизводителя службы подвижного состава и тяги А. Ф. Кониша, делопроизводителя службы движения Ф. С. Францева и старшего счетовода главной бухгалтерии А. И. Ганимедова. Заведующий библиотекою — П. Л. Свешников.

К 1 января отчетного года библиотека имела 278 подписчиков, пользовавшихся чтением, и состояла из 222 названий и 479 томов книг и периодических изданий, в том числе книг 189 названий в 277 томов.

Все требования подписчиков удовлетворялись по мере возможности. Лица, внесшие подписную плату в 1879-м, начали пользоваться книгами только в 1880 г. Вновь поступившие подписчики были преимущественно 3-го разряда (пользовались библиотекой бесплатно).

Существенной помощью со стороны Управления дороги, по примеру прошлого года, было пособие 250 руб., что дало возможность иметь в библиотеке не только почти все периодические издания, но и наполнять запас библиотеки книгами серьезными и ценными по своему содержанию.

ПГВ, 1882, 24 февр.



Пассажирский паровоз типа 1-3-0 серии «А» Уральской железной дороги

ственности
9—1887)

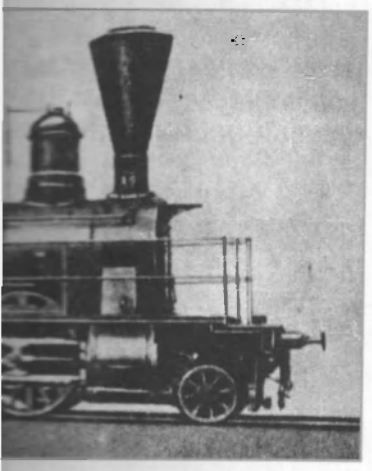
нись
прислушайся к странному грому,
от большой и забывчивый
век огляди.

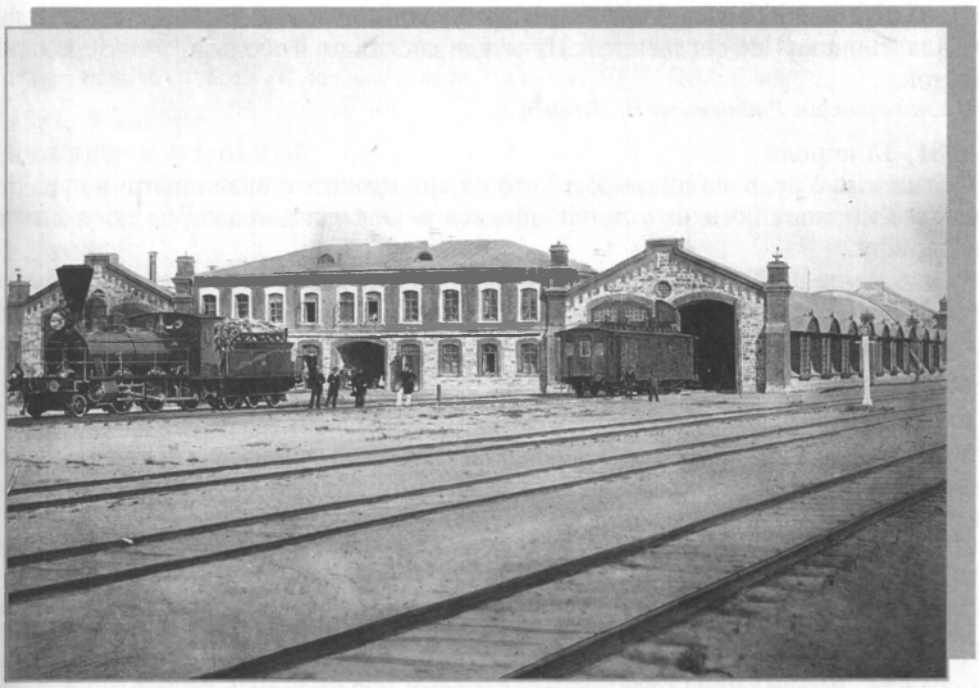
Роберт Рождественский

ой библиотеки при управле-
оял из трех членов: делопро-
Кониша, делопроизводите-
ет овода главной бухгалтерии
I. Свешников.
аписчиков, пользовавшихся
г и периодических изданий,

ере возможности. Лица, вне-
ся книгами только в 1880 г.
ано 3-го разряда (пользова-

ороп. по примеру прошлого
меть в библиотеке не только
ас библиотеки книгами серь-





Локомотивное депо станции Веретье. 1879 г.

1881, январь

«Слышали из верного источника, что здешняя железная дорога осталась настолько недовольной Луньевским углем, что ей пришлось уничтожить контракты на поставку такового. Теперь пробуют Кизеловский уголь княгини Абамелек-Лазаревой, которого дорога купила до 200 тысяч пудов».

Екатеринбургская неделя, 1881, 28 янв.

1881, 12 февраля

Писатель Владимир Галактионович Короленко прибыл в Пермь 22 сентября 1880 года. Первое время занялся сапожным ремеслом. Вскоре поступил табельщиком в железнодорожные мастерские. 12 февраля 1881 г. стал письмоводителем в Управлении железной дороги, с окладом 40 руб. в месяц. Общался с политическими ссыльными (в то время в городе отбывали политическую ссылку 13 человек).

1 марта 1881 г. народовольцами был убит царь Александр II. Служащие железной дороги принесли общую присягу новому царю Александру III. Среди служащих, принимавших общую присягу, был и писатель.

В. Г. Короленко

Однако к нему было предъявлено требование персональной присяги. Владимир Галактионович не согласился. Писателя сослали в Тобольск, а оттуда дальше на восток.

По материалам Рабиновича Я., Шарца А.

1881, 15 апреля

Объявлено Управлением дороги, что на три месяца, в виде опыта, в существующих уже местных поездах устанавливается перевозка пассажиров по уменьшенному тарифу.

То же самое на Александровской ветви дороги, между станцией Александровский завод и Луньевка, только в товарных поездах.

Екатеринбургская неделя, 1881, 1 апр.

1881, 16 мая

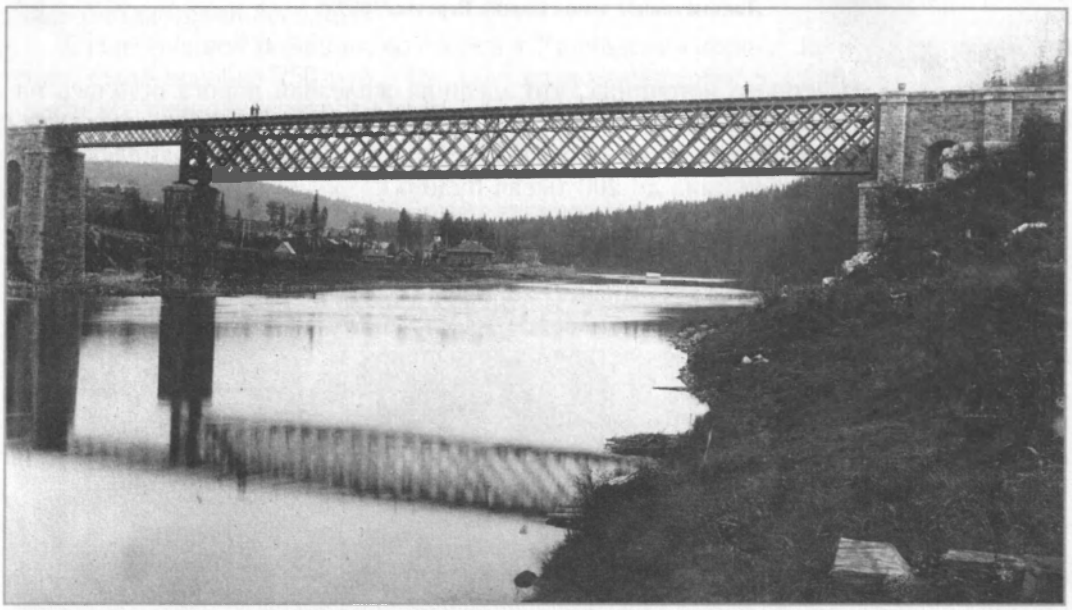
ПРИЕМНЫЙ ПОКОЙ

Управление Уральской горнозаводской железной дороги устроило врачебный приемный покой Пермского вокзала для оказания помощи от несчастных случаев, также и на воде, по возможности неотложно и безвозмездно.

ПГВ, 1981, 16 мая.

1881, 24 июня

Плата за перевозку переселенцев назначена по воинскому тарифу, то есть четверть цены по обыкновенному тарифу. Кроме того, отставшие от партии, по неимению средств, переселенцы отдельными семьями перевозились бесплатно.



Железнодорожный мост через реку Косьва. 1890-е гг. (Публикуется впервые)

В 1881 г. перевезено было переселенцев взрослых (свыше 10 лет) 3510 человек и 139 детей в возрасте от 5 до 10 лет, в том числе в мае — 2112 взрослых.

Из статьи А. Лобова «К вопросу о переселенцах». ПГВ, 1882, 6 янв.

1881, 8 ноября

УЧИЛИЩЕ В ЧУСОВСКОЙ

В присутствии инспектора народных училищ Шишонко, на пожертвования служащих Уральской горнозаводской железной дороги, открыто одноклассное училище в Чусовой.

Были закуплены для Чусовского училища в магазине О. Петровской: «Задачник» Валенсы, «География» Белоха, «Модели для черчения», «Метод и линейное черчение» Скино, «Черчение и рисование» Малинина, «Задачи» в двух частях Евтушевской, «Арифметика» Малинина, «Учение — свет», книга для чтения Блинова.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 2, л. 58—59; д. 1, л. 4, 56; д. 2, л. 66, 87.

1881, 11 ноября

Открыто Пермское техническое железнодорожное училище. Событие сопровождалось скромным домашним праздником.

Вновь открытое училище еще не вполне устроено, но в близком будущем по своему внешнему виду и внутренней организации, подобно Главным мастерским Уральской дороги, будет достопримечательностью города Перми.

В училище принимаются только российские поданные от 13 до 16 лет, не имеющие телесных недостатков, препятствующих железнодорожной службе. Плата 10 руб. в год, в случае же неимения средств должны быть представлены надлежащие удостоверения в этом.

Училище будет готовить второстепенных техников для железнодорожной службы.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 1, л. 1.

1882, 17 января

Никто из штатных служащих службы пути, в том числе дорожная стража и ремонтные рабочие (эти последние могут быть освидетельствуемы фельдшерами) не может быть принят без предварительного медицинского освидетельствования и удостоверения железнодорожного врача о способности к исполнению обязанностей.

За неосновательное принятие на службу виновные будут подвергаться взысканиям и имущественной ответственности за могущие быть ущербы Обществу дороги.

УГЖД. Свод приказов и циркуляров за 1882 и 1883 гг. — Пермь, 1886. С. 29.

1882, 15—18 февраля

В Пермском окружном суде в городе Соликамске значится дело, без участия присяжных заседателей, по обвинению начальника ремонта пути 7-го участка Уральской горнозаводской железной дороги гражданского инженера Якова Соломонова Шайкевич, его помощника Карла Петрова Петерс и дорожного мастера того же

участка Ивана Алексеева Безсонова в небрежном исполнении возложенных на них обязанностей, имевших последствием причинение увечья.

ПГВ, 1882, 10 февр.

1882, 7 мая

Установленные по службе тяги премии: за сбережение топлива и смазки паровозов, за сбережение смазки вагонов, за исправное движение вагонов в поездах способствовали понижению расходов, и весьма много.

УГЖД. Графики и чертежи, выставленные службою тяги. — Пермь, 1887.

1882, 4 декабря

Управление Уральской горнозаводской железной дороги доводит до общего сведения, что в существующих местных поездах между станциями Пермь и Мотовилиха перевозка пассажиров производится в следующих основаниях:

1. На местные товаро-пассажирские поезда, отправляемые между Пермью и Мотовилихой, принимаются только пассажиры 3-го и 4-го классов; билеты же 1-го и 2-го классов на эти поезда не выдаются.

2. Пассажиры 4-го класса перевозятся в особых, приспособленных товарных крытых вагонах.

3. Плата за проезд пассажирам 4-го класса по 5 коп. с пассажира, причем освобождаются от государственного сбора.

4. Дети до 5 лет при взрослых — бесплатно, 5—10 лет — по 2 коп. при пассажирах.

Станция Мотовилиха. 1878 г.

нии возложенных на них

е топлива и смазки иаро-
жение вагонов в поездах

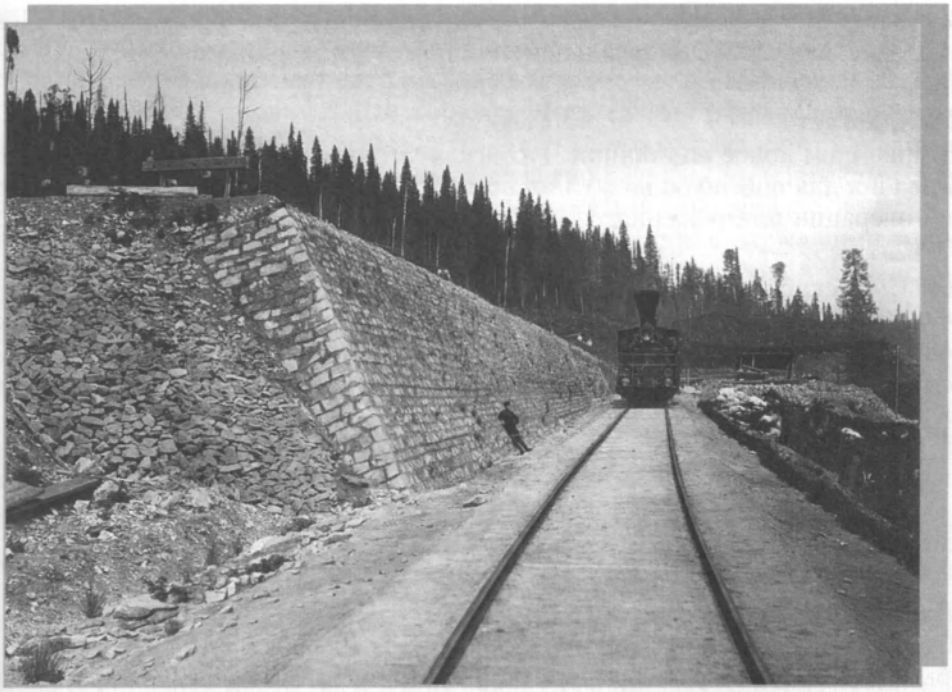
. — *Пермь, 1887.*

роги доводит до общего
станциями Пермь и Мото-
х основаниях:
ляемые между Пермью и
го классов; билеты же 1-го

способленных товарных

коп. с пассажира, причем

10 лет — по 2 коп. при



Подпорная стенка на 23-й версте Луньевской ветки. 1879 г.

5. Ученики всех учебных заведений в вагонах 4-го класса, невзирая на возраст, — по 2 коп., с условием предъявления именного свидетельства, билета или удостоверения от училищного начальства.

ПГВ, 1882, 4 дек.

1883, 5 января

Ныне отопление паровозов наполовину переведено на уголь.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 3, л. 1.

1883, 7 января

Пожар в главных мастерских Уральской горнозаводской железной дороги. Сгорел весь средний двухэтажный корпус, в котором помещался механический цех. Мастерские были лишены более полугода своего механического цеха. Из положения вышли благодаря весьма хорошему состоянию подвижного состава дороги.

Отчет правления Общества УГЖД за 1883 г. — СПб., 1884. С. 14; ПГВ, 1883, 12 янв.

1883, 1 мая

Каждый начальник участка или его помощник должен осмотреть паровоз со своего участка во время стоянки в главных мастерских дороги в ремонте не менее

двух раз, желательно присутствовать при гидравлической пробе котла. О недостатках заявлять словесно начальнику мастерских или сборному мастеру.

Там же. С. 34–35. Отчет правления Общества УГЖД за 1883 г.

1883, август

В приемном покое на станции Чусовская устроены три кровати непостоянного пользования для опасно больных или подлежащих изоляции в ожидании хирургической операции или рожениц.

Там же. С. 43.

1883, 4 декабря

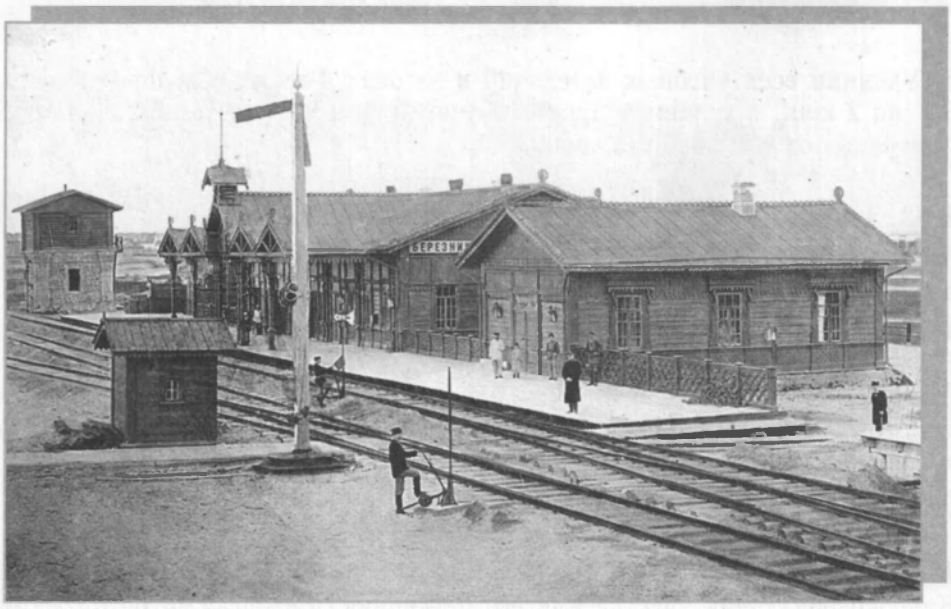
Жандармской полицией разгромлен революционно-демократический кружок в Мотовилихе и на железной дороге. Из 53 обвиняемых было 20 служащих, 14 учащихся и15 рабочих. Начало положил в 1880 г. студент Казанского университета В. Ф. Казаков.

В 1882–1883 гг. руководителем кружка стал В. А. Померанцев, в руководящее ядро входили железнодорожные служащие Е. Попов, А. Кузовников, А. Бахарев. Стояли на народнических позициях. Среди железнодорожных служащих вел агитацию А. Бахарев.

Рабинович Я. Пермские декабристы.

Из итогов 1983 года

Причина понижения выручки в 1883 г. в уменьшении транзитных товаров, так как был сильный неурожай в Пермской губернии и Западной Сибири. К числу



Станция Березники. 1878 г.

й пробе котла. О недо-
рному мастеру.
883 г.

кровати непостоянного
ии в ожидании хирурги-

мократический кружок в
о 20 служащих, 14 уча-
азанского университета

омеранцев, в руководя-
А. Кузовников, А. Баха-
орожных служащих вел

ранзитных товаров, так
адной Сибири. К числу

обстоятельств, неблагоприятно отразившихся на хозяйственной стороне, отнесен пожар в Главных мастерских дороги в январе.

Заготовление и пополнение материалов и другого имущества, как и в предыдущие годы, производилось главным образом через заказы разным поставщикам и лишь частью хозспособом, запасные части подвижного состава, изготовление которых прежние годы совершалось преимущественно главными мастерскими дороги, в этом году по случаю пожара поставлялись местными заводами.

На станции Сылва, в подвальном помещении, занятом служащими и весьма неудовлетворительно освещенном и сыром, переделаны все окна и в зависимости от этого переделана пассажирская платформа и вообще все окна, помещения подвального этажа приспособлены для жилья заново.

На станции Березники пассажирское здание приспособлено частью для помещения в нем квартир служащих, с целью иметь возможность перенести жилой дом, имеющийся на этой станции, на станцию Кизел, отличающуюся вообще крайней теснотой помещения служащих.

СЛУЖБА ПУТИ

Произошла замена на некоторых переездах сторожих сторожами ввиду увеличения значения этих переездов.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЛЬС НА 1 ЯНВАРЯ 1884 ГОДА

Рельсы железные. Всего 451 верст. Иностранные, за исключением 171 верст Нижне-салдинских, завода Демидова.

Рельсы стальные всего 217,6 в том числе — Демидова Нижне-салдинские — 87 верст, Брянского рельсопрокатного — 36 верст, Александровского — 24 верст, Путиловского — 25 верст, остальные иностранные.

Окончены работы по укреплению берега реки Сылва на 45-й версте Главной линии, подмываемого весенними водами. Работа не была предусмотрена сметой.

На станции Кизел произведен большой ремонт внутреннего помещения жилых домов.

По примеру прежних лет организовано снабжение служащих и рабочих важнейшими предметами довольствия, для чего было устроено 4 продовольственных склада.

ВРАЧЕБНАЯ ЧАСТЬ

Больницы: Пермская земская, Александровская, Веретийская общественная, Чусовской приемный покой с тремя непостоянными кроватями.

Приемные покои: Пермский, Лядовский, Чусовской, Бисер, Нагорный, Кизел, Веретийский при общественной больнице. Три штатных акушерки.

Поставлена на кредит счета П. И. Губонина, оптового строителя, сумма, причитающаяся ему за работы в каменистых грунтах, согласно постановления общего собрания акционеров 5 ноября 1881 г.,— 4 477 106 руб.

Вознаграждение директоров Правления составило 20 тыс. руб., вознаграждение правительственного директора — 5000 руб., окладное содержание управляющего дорогою — 15 тыс. руб.

Отчет правления Общества УГЖД за 1883 г.— СПб., 1884.

1884, 1 декабря

Станционные осмотрщики заменены поездными осмотрщиками. Упразднена должность смазчика, обязанности которого возложены на поездных осмотрщиков, состоящих в то же время тормозными кондукторами. Потребовалось снабжение их особыми переносными ящиками с набором поездных инструментов.

Отчет правления Общества УГЖД за 1885 г. — СПб., 1886. С. 148.

Из итогов 1884 года

Сосновые непропитанные шпалы в пути начинают укладывать с 1884 г., еловые — с самого начала. Будки на угольных вагонах для кондукторских бригад стали применять с 1884 г. До 1 января 1885 г. установлено 50 таких будок.

УГЖД. Графики и чертежи, выставленные службою тяги. — Пермь, 1887.

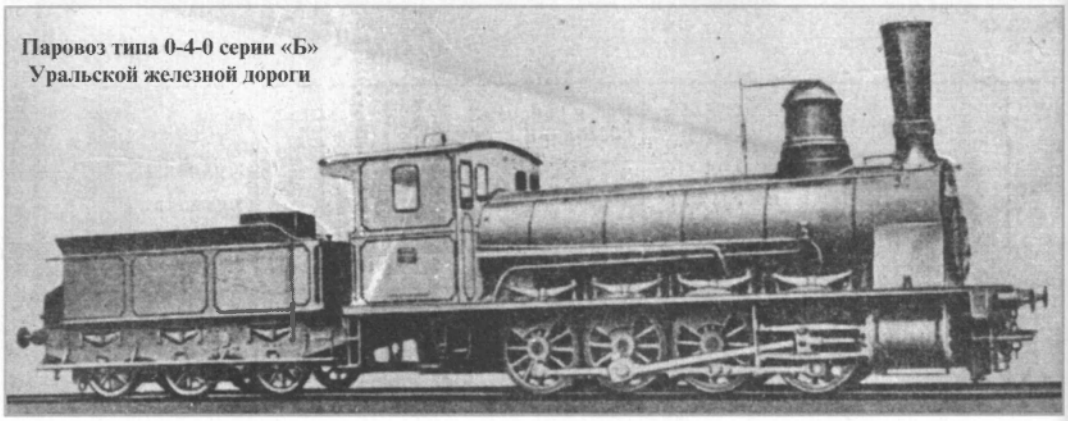
Из итогов 1885 года

Год был самым благоприятным.

Чистый доход увеличился главным образом за счет как уменьшения служащих дороги, так и совмещения должностей телеграфистов с должностью дежурного помощника начальника станции (на 8 станциях Луньевской линии отдельных должностей телеграфистов вовсе не имеется и на 16 станциях главной линии имеется только по одному телеграфисту). Работа уволенных перешла на оставшихся, а они остались при прежних жалованьях.

Почтово-пассажирские поезда отправлялись в 1885 г. по главной линии с 1 января по 15 октября ежедневно по одному в каждом направлении. С 15 октября по 1 января 1886 г. только 4 раза в неделю в каждое направление: воскресенье, вторник, четверг, суббота. В остальные дни отправлялись по тому же расписанию товаропассажирские поезда.

По Луньевской линии товаропассажирские поезда отправлялись три раза в неделю в каждое направление. Кроме того, по главной линии отправлялись товаропассажирские поезда по мере надобности для перевозки больших партий переселенцев и рабочих, возвращающихся со сплава по реке Чусовой. В 1885 г. было 6 таких поездов.



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

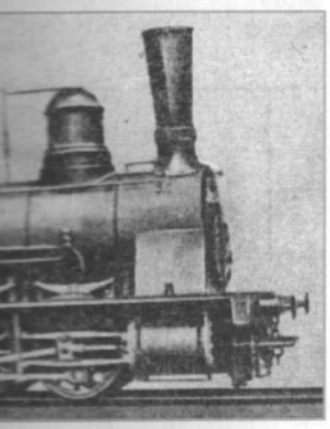
щиками. Упразднена дол-
ездных осмотрщиков, со-
ребовалось снабжение их
трументов.
6. С. 148.

кладывать с 1884 г., ело-
ля кондукторских бригад
но 50 таких будок.
— Пермь, 1887.

ак уменьшения служащих
олжностью дежурного по-
й линии отдельных долж-
вной линии имеется только
ставшихся, а они остались

85 г. по главной линии
направлении. С 15 октяб-
аправление: воскресенье,
ь по тому же расписанию

отправлялись три раза в
линии отправлялись това-
и больших партий пересе-
Чусовой. В 1885 г. было



Паровозы стали отапливаться исключительно каменным углем на главной линии — Губахинских копей Захаровского, на Луньевской — Кизеловским копей Абамелек-Лазаревой, что дало возможность остановиться на известных типах колосников, соответствующих качествам этих углей.

Кроме окладного содержания, паровозная прислуга пользуется поверстной платой и премиями за сбережение топлива и смазки и вагонной платой. За год добавка к годовому заработку составляет машинисту в порядке 600 руб., помощнику — 300 и 150 руб. — кочегару.

Отчет УГЖД за 1885 г. Графики и чертежи, выставленные службою тяги. — Пермь, 1887.

1886, 29 января

Блестящими были надежды на развитие и процветание Перми, на которое надеялись жители ввиду проведения Уральской горнозаводской железной дороги. Город, представляющий собой конечный пункт уральской дороги, мог бы расцвести и окрепнуть, могли бы возникнуть склады товаров, комиссионные и другие конторы и т. п.

На самом же деле этого нет. Город тот же, что был и до постройки железной дороги, разве прибавилось немного плохоньких домов, а сибирские товары так же лежат в Екатеринбурге и по другим местам, ожидая весны. Одною из причин этого служит то обстоятельство, что зимой движение товарных поездов, по распоряжению Управления дороги, почти прекращается.

Екатеринбургская неделя, 1886, 29 янв.

1886, 7 мая

На рассмотрение Комитета министров поступило предложение МПС, одобренное Министерством финансов и Госконтролем, о приобретении в казну Уральской горнозаводской железной дороги.

Всех частных долгов общества насчитывается около 8 млн. руб.

Вопрос окончательно решен 20 июня на чрезвычайном общем собрании акционеров, где предложение правительства было принято. Общество производит на днях вызов кредиторов.

Там же. 1886, 7 мая; 13 июля.

1886, 1—4 августа

Посещение Уральской горнозаводской и Екатеринбург—Тюменской железных дорог министром путей сообщения генерал-адъютантом К. Н. Посьет.

Проезжая вперед, министр ограничился лишь наружным осмотром Уральской горнозаводской железной дороги и только в Пермском вокзале провел несколько часов, разговаривая с управляющим дорогой и принимая депутации, а осмотр остальных станций отложил до обратного пути. Хотя перед этим дорога уже была подробно осмотрена специальной комиссией во главе с инспектором Российских железных дорог господином Шернвалем.

Осмотр начался от Екатеринбурга до Чусовой, на Луньевскую ветвь до станции Березники. Результаты осмотра вполне благоприятны для дороги. На некоторых станциях были подробно показаны разные усовершенствования, сделанные

Станция Усьва. 1879 г.

местными железнодорожными инженерами, чем его превосходительство остался весьма довольным.

По прибытию в Пермь в 4 часа утром господин министр подобно осматривал местные станционные постройки и сооружения, опять, с особенным вниманием, осматривал некоторые нововведения в мастерских дороги и на станции.

Была показана автоматическая стрелка для перехода поездов с одних рельс на другие, молот для клеймения рельс, поездной электрический звонок, дающий возможность пользоваться им во время хода поезда, особенно во время каких-либо происшествий и опасностей, замеченных из вагонов.

Нововведения эти, сделанные служащими на дороге, до такой степени показались ему заслуживающими внимания и распространения на других дорогах, что он распорядился о доставлении ему подробных чертежей и объяснений к ним.

В общем, господин министр нашел дорогу в прекрасном состоянии, равно как и ее подвижной состав, за что многократно и весьма радушно благодарил ее представителей.

Там же. 1886, 10 авг.; 24 авг.

1886

Решено с 1886 г. устанавливать постепенно на пассажирских и товарных паровозах закрытые со всех сторон будки для предохранения паровозной прислуги от

превосходительство остался
инистр подобно осматривал
ь. с особенным вниманием,
ги и на станции.
а поездов с одних рельс на
еский звонок, дающий воз-
бенно во время каких-либо

те. до такой степени показа-
я на других дорогах, что он
и объяснений к ним.
красном состоянии, равно
есьма радушно благодарил

пассажирских и товарных паро-
ния паровозной прислуги от

морозов, превосходящих часто 42 градусов. Пять таких будок уже находятся в употреблении.

УГЖД. Графики и чертежи, выставленные службою тяги. — Пермь, 1887.

1887

Казной выкуплена Уральская горнозаводская железная дорога.

Мильман Э. М. Указ. соч. С. 123.

Глава 4. Уральская казенная железная дорога в конце XIX века (1888—1900)

Самое прекрасное в мире нашем то, что создано трудом, умной человвеческой рукой.

М. Горький

1888, 1 января

Уральская горнозаводская железная дорога слита с Екатеринбург-Тюменской в одну Уральскую железную дорогу с Управлением дороги в городе Перми.

1889, 31 января

Циркуляр Управления железных дорог определил, что билетные и багажные кассы на главных станциях 1-го, 2-го и 3-го разрядов открываются за 1 час, а на остальных — за 30 мин. до отхода пассажирского поезда. В случае скопления пассажиров могут быть открыты и ранее.

Сист. сб. действ. на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства. Ч. 1. — СПб., 1889. С. 9.

1889, 8 июля

Прощальный обед начальника Уральской железной дороги Николая Степановича Островского в зале Пермского общественного собрания.

Присутствовали до 80 лиц, в том числе вице-губернатор М. П. Богданович, председатель Пермской губернской земской управы, грузоотправители, частные лица и все ближайшие сослуживцы Николая Степановича. Многие нарочно приехали с линии.

Был поднят бокал за здоровье «отъезжающего деятеля, память о котором не умрет на Урале». Потом привет-

Н. С. Островский, управляющий Уральской горнозаводской железной дорогой в 1878—1889 гг.

ствовал начальник службы движения дороги Н. А. фон Ренкуль: «В 1877 году, еще сосем молодым человеком, Вы заняли ответственный пост управляющего Уральской железной дорогой.

Вы пользовались властью с полной справедливостью. Не игнорировали нужд и потребностей сослуживцев, близко к сердцу принимали горести и нужды каждого. Отсюда — общее безграничное уважение к Вам, отсюда — любовь к Вам и почитание всех сослуживцев ваших, готовых за вас, как говорится, в огонь и в воду, а это — самое надежное основание дисциплины, высший залог порядка».

Встал Николай Степанович и произнес: «Милостивые государи! Почти 15 лет назад прибыл я в здешний край. Первый удар заступа и топора на железнодорожном пути в нашем крае совпал с первым звуком гласной речи в новом судопроизводстве, которое дополнило начатое земскими и городскими общественными учреждениями. Осветились общественным самосознанием многие забытые углы и темные стороны нашего Урала.

Мы желали добра, пользы, искали их, но и боялись наших немощей и ошибок. Позвольте же мне, по-русски, бить вам челом и благодарить за милость и ласку. Не судите, если не сделал лично для вас всего того, на что вы имеете право, но, пережив вместе со мной многие годы лихорадочной деятельности, я уверен, что в ней самой вы найдете мое оправдание».

Проводы начальника Уральской железной дороги Николая Степановича Островского. — Пермь, 1889.

Станция Бисер. 1879 г.

фон Ренкуль: «В 1877 году,
ли пост управляющего Урал-

тью. Не игнорировали нужд
мали горести и нужды
к Вам, отсюда — любовь
ых за вас, как говорится,
дисциплины, высший залог

вые государи! Почти 15 лет
а и топора на железнодорож-
ной речи в новом судопроиз-
одскими общественными уч-
ем многие забытые углы и

сь наших немощей и ошибок.
одарить за милость и ласку.
на что вы имеете право, но,
ятельности, я уверен, что в

ия Степановича Островского.—

Из итогов 1889 года

Понижен тариф на перевозку переселенцев в 2,5 раза с 0,75 коп. до 0,3 коп. с пассажиро-версты.

В Перми устроена телефонная сеть, соединяющая квартиры начальников служб пути и движения и заведующего столом техники движения с Управлением дороги и пассажирским зданием станции Пермь. Всего — 2,5 верст. На телефонной линии в Перми установлены микротелефонные аппараты системы Берлинер, фабрики Лаевского. Всего 5 телефонных аппаратов. Для них — 10 элементов Лекланше.

По службе тяги и подвижного состава произошли изменения деления линии в административном отношении. Существующие четыре участка тяги, имевшие в своем ведении по одному главному и оборотному депо (на 1-м участке два оборотных депо), — уничтожены. Главное депо со станции Кизел переведено на станцию Веретье. Главными стали депо Чусовая, Веретье. Оборотные — Кизел, Бисер.

Все пассажирские здания построены при сооружении дороги, за исключением станций Валежная, Кармак, Журавлик, Кусья, они построены уже при эксплуатации.

Для расширения помещения для рабочих артелей потребовалось перенести путевые будки, закрытые при прекращении ночного движения и упразднении путевой стражи, на новые места, соединив по две будки пристройкой в одно целое для образования казарм малого типа, по примеру 1888 г.

МПС. Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1889 г. Ч. 10. Отчет Управления УГЖД. — Пермь, 1890. С. 8.

1890, 23 марта

Приказом начальника Уральской железной дороги введено Общее положение «О служащих Уральской железной дороги».

Начальник дороги назначает и увольняет всех служащих, за исключением инженеров путей сообщения, начальников служб, их помощников, начальников отдельных частей и прочих лиц, входящих в состав Совета, которые назначаются министром путей сообщения или председателем Временного управления казенных железных дорог.

Все лица, состоящие на службе при дороге, обязаны:

Исполнять обязанности по службе, беспрекословно подчиняясь всем распоряжениям своего начальства как относительно рода занятий, так и места жительства.

Наблюдать порядок подчиненности.

По отношению к публике — должно внимательность, вежливость и предупредительность.

Быть или в форменной одежде или иметь на себе знак, установленный для его должности.

Когда одеты в форменную одежду и головной убор, обязаны отдавать честь:

• императорской фамилии и министру путей сообщения — остановиться за 3 шага во фронт, прикладывая правую руку к шляпе или козырьку фуражки;

• высшим, по служебному положению, лицам — лишь прикладывая руку к шляпе и козырьку фуражки.

Относительно получаемого содержания все служащие разделяются на восемь классов: 1-й класс с содержанием от 4801 руб. и более в год; 2-й — 3001—4800; 3-й — 150—3000; 4-й — 1201—1500; 5-й — 901—1200; 6-й — 601 — 900; 7-й — 301—600; 8-й — 100—300 руб. в год.

В случае болезни надо немедленно донести ближайшему начальнику и представить удостоверение одного из врачей, состоящих на службе при дороге. По выздоровлению и в конце каждого месяца при продолжающейся болезни нужно свидетельство врача.

Те, кто проработал не менее года, в случае болезни до одного месяца включительно сохраняют получаемое ими жалованье в полном размере, во 2-м месяце сохраняют только 50%, в 3-й месяц болезни они считаются только на службе и жалованья не получают, с началом 4-го месяца болезни увольняются от службы.

Служащие не вправе самовольно отлучаться, даже на самое короткое время, от должности и места жительства без особого на то разрешения начальства.

Начальники дороги имеют право предоставлять краткосрочные отпуска служащим 1—5-го класса за год не более 28 дней, 6—8-го классов — 10 дней в году.

Лица первых трех классов при командировках имеют право на билеты 1-го класса на железной дороге и пароходах, 4—7-го классов — на билеты 2-го класса, а 8-го класса — на билеты 3-го класса.

Желающий оставить службу обязан предупредить о том управление дороги: первые шесть классов — за два месяца, 7-го — за месяц, 8-го класса — за две недели. За проступок могут уволить без предупреждения.

Общее положение № 12 «О служащих Уральской железной дороги» введено приказом № 44 начальника Уральской железной дороги, взамен положения № 9 «Общие обязанности служащих и порядок служебных сношений» бывшей Уральской горнозаводской железной дороги.

Из итогов 1890 года

При большом ремонте вагонов поставлены на 23 вагонах железные буфера и на 12 вагонах поставлены кондукторские будки.

Устроено паровое отопление в вагонном цехе главных мастерских в Перми взамен отопления обыкновенными печами, ремонт парового отопления депо станции Чусовская.

Построен коровник на 5 отделений на станции Архиповка.

Произведены расходы на содержание, ремонт и возобновление вагончиков рабочих, ремонт дрезин, велосипедов. Приобретено саженцев боярышника для живой изгороди, ремонт и разведение садов и оранжерей, очистка и поливка садов по всем участкам пути.

Построены на станции Кизел из материалов, полученных от разборки построек на станции Веретье, вследствие перевода 3-го участка пути: мастерские участка, кузница и слесарная, кладовая, платформа и пристрой к кладовой, лесной склад.

Из отчета Управления Уральской железной дороги за 1890 г. С. 53, 229.

— лишь прикладывая руку

ащие разделяются на восемь
ее в год; 2-й — 3001—4800;
00; 6-й — 601 — 900; 7-й —

шему начальнику и предста-
ужбе при дороге. По выздо-
щейся болезни нужно свиде-

ш до одного месяца включи-
ном размере, во 2-м месяце
гаются только на службе и
ин увольняются от службы.
на самое короткое время, от
ешения начальства.
ткосрочные отпуска служа-
классов — 10 дней в году.
меют право на билеты 1-го
ов — на билеты 2-го класса,

ь о том управление дороги:
есяц. 8-го класса — за две
ния.

зной дороги» введено приказом
№ 9 «Общие обязанности слу-
ирьзаводской железной дороги.

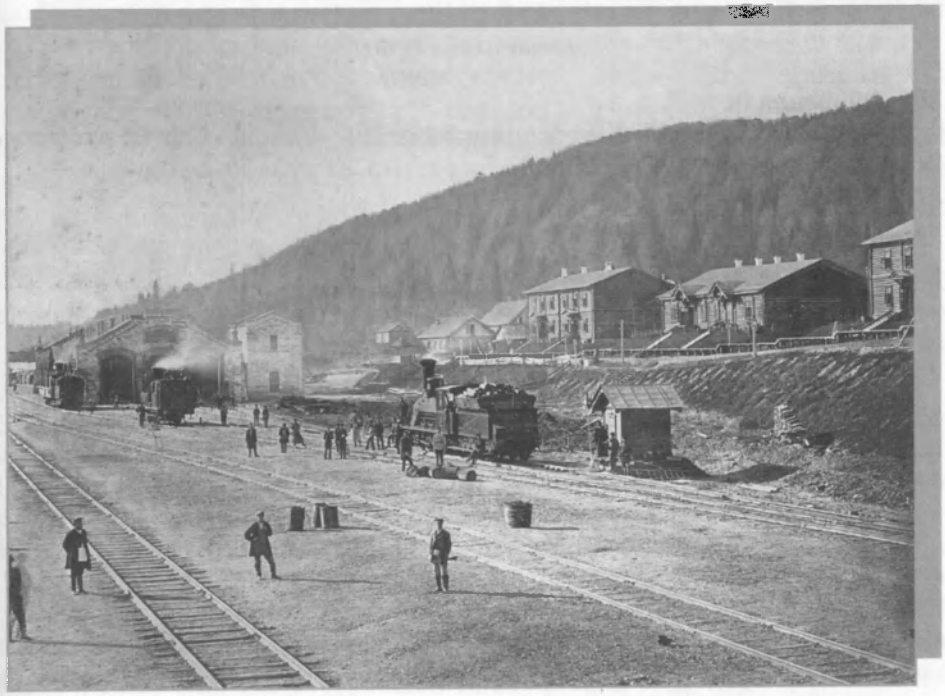
гонах железные буфера и на

авных мастерских в Перми
ового отопления депо стан-

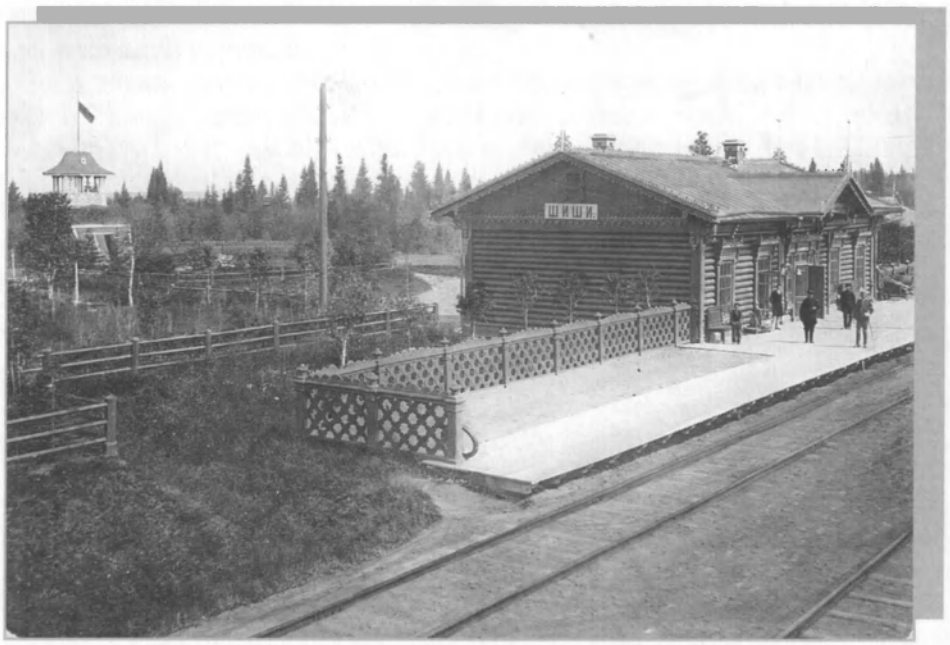
хиповка.
обновление вагончиков ра-
ещев боярышника для жи-
очистка и поливка садов по

ванных от разборки построек
а пути: мастерские участка,
й к кладовой, лесной склад.
90 г. С. 53, 229.

Станция Архиповка. 1879 г.



Вагонное депо станции Чусовская. 1879 г.



Станция Шиши. 1879 г.

1891, 20 февраля

Возобновились занятия в Бисерском начальном училище. Обучается учащихся 25 человек обоего пола. За право обучения плата 22 руб. 30 коп. в год.

ГАПО, ф. 556, оп. 16, д. 9, л. 1.

1891, 19 марта

Из приказа № 38 по дороге от 19 марта 1891 года.

Установлен предельный возраст для приема вновь поступающих на службу дороги лиц — 40 лет.

ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 20, л. 135.

1891, 27 июня

При ходатайстве на все должности в Управлении дороги и на должности с окладом свыше 30 руб. на линии, не давая утвердительного ответа, предлагают им явиться лично не позже следующего дня к местному начальнику жандармского отделения и предъявить свои паспорт или виды на жительство. Затем через 10 дней явиться в управление дороги за ответом.

Начальствующее лицо сообщает начальнику жандармского управления и отделения о просителе все сведения. В течение 10 дней начальник отделения жандармского управления уведомляет службу или отдел о своем согласии или несогласии, и соответственно проситель определяется на службу или ему отказывается, но не объясняя причины отказа.

Те, у кого ок
такая же процедура.

Постоянные и по
работе более двух н
районе проживания. Р
от рельсового пути. З
своей подписью. гара

Отчет Уральск

1891, 28 сент
СОВЕТ УПРАВ

Пермская губер
щие, получающие н
нуждаются в пособиях
ходимости.

Поэтому Совет у
свыше 50 руб. в м
ежемесячным отчисл
ная с 1 октября сего г

Получающим ж
ющь пожертвованиям
ра пожертвований
ется в виду раз в м

Ввиду того, что
Пермской губернии
губернскую земскую у
упомянутых трех уез

18 февраля 1892 г
Вычеты были прекра

ГАПО, ф. 556.

1892, 27 июня

Открыта желе

Отчет Уральск

1892, 4 июля
НА СТАНЦИИ ЧУСО

По случаю быстро
МПС построены на
лиха, Чусовская. Бисе
студенты, кончившие
поезде; остальные у

Там же. С. 27; Ве

ище. Обучается учащихся
. 30 коп. в год.

поступающих на службу

дороги и на должности
ьного ответа, предлагают
му начальнику жандарм-
жительство. Затем через

ского управления и отде-
ьник отделения жандарм-
согласии или несогласии,
ему отказывается, но не

Те, у кого оклад ниже 30 руб., могут работать до истечения 10 дней, а затем такая же процедура.

Постоянные и поденные рабочие из местных жителей, которые остаются на работе более двух недель, предъявляют паспорта жандармскому унтер-офицеру в районе проживания. Рабочим, нанятым из ближайших селений, не далее 30 верст от рельсового пути, заведующие лица на них представляют именной список со своей подписью, гарантирующей, что лица эти им известны.

Отчет Уральской железной дороги за 1892 г. С. 27.

1891, 28 сентября

СОВЕТ УПРАВЛЕНИЯ УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПОСТАНОВИЛ:

Пермская губерния принадлежит к числу пострадавших от неурожая. Служащие, получающие низкие оклады, не только не могут прийти на помощь, но и сами нуждаются в пособиях, вследствие сильного вздорожания предметов первой необходимости.

Поэтому Совет управления предложил служащим, получающим содержание свыше 50 руб. в месяц, оказать посильное участие пострадавшим от неурожая ежемесячным отчислением по желанию два или один процент с жалованья, начиная с 1 октября сего года в течение последующих десяти месяцев.

Получающим жалованье менее 50 руб. предоставлена возможность оказать помощь пожертвованиями: при уплате жалованья выставить особые кружки для сбора пожертвований на больших станциях, в мастерских и в кассе управления. Имеется в виду раз в месяц вскрывать эти кружки.

Ввиду того, что Шадринский, Камышловский и Екатеринбургский уезды Пермской губернии принадлежат к пострадавшим, передать сбор в Пермскую губернскую земскую управу, в которой сосредоточен сбор пожертвований в пользу упомянутых трех уездов.

18 февраля 1892 г. в земство Пермской губернии внесено 523 руб. 45 коп. Вычеты были прекращены 1 июня 1892 г.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 8, л. 1, 10–16, 19–20, 38, 47.

1892, 27 июня

Открыта железнодорожная больница на станции Чусовская на 30 кроватей.

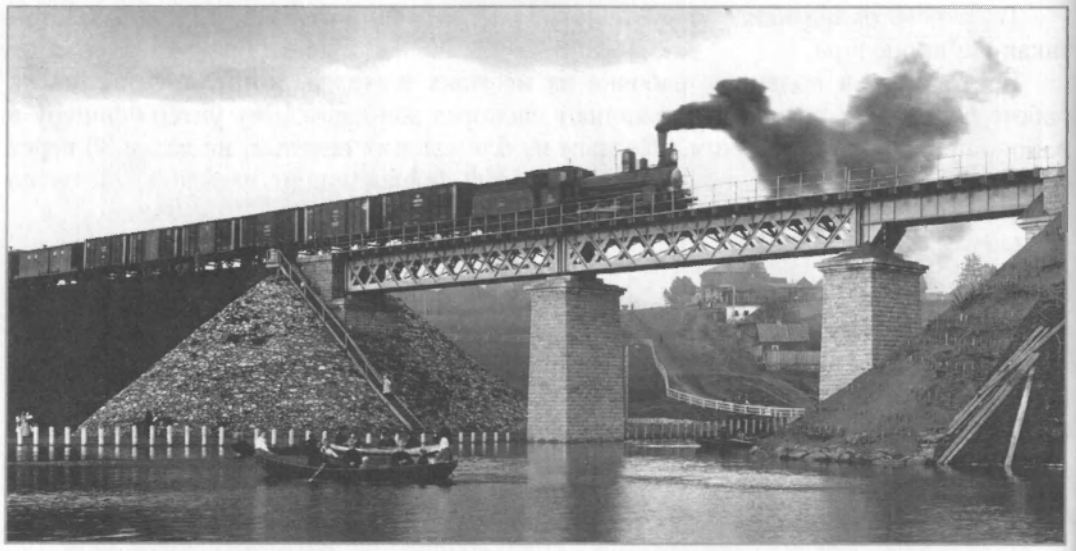
Отчет Уральской железной дороги за 1892 г. С. 27.

1892, 4 июля

НА СТАНЦИИ ЧУСОВСКОЙ – ПЕРВЫЙ СЛУЧАЙ ЗАБОЛЕВАНИЯ ХОЛЕРОЙ

По случаю быстрого движения холерной эпидемии по Волге и Каме по приказу МПС построены на линии 8 бараков по 10 кроватей каждый: на станции Мотовилиха, Чусовская, Бисер, Александровская. Бараками на станции Бисер заведовали студенты, кончившие курс. Из 13 умерших пассажиров только один скончался в поезде; остальные умерли в холерных бараках.

Там же. С. 27; Верхоланцев В. Летопись г. Перми с 1890 по 1912 г.– Пермь, 1913. С. 16.



Железнодорожный мост через реку Данилиху. Конец XIX века. (Публикуется впервые)

1892, 8 августа

Польза железных дорог единогласно была признана в России. Правительство наметило проект целой сети железных дорог, долженствовавших соединять главнейшие пункты нашего Отечества.

Россия пользовалась результатами опыта других стран. Особенно много мы обязаны в этом Франции. От нее заимствовали мы способы постройки и эксплуатации железных дорог. Но этот опыт для нас уже недостаточен. Значительное протяжение наших железных дорог и разнообразие условий, в которых им приходится действовать, наталкивают наших инженеров на путь изыскания новых методов и на усовершенствование уже существующих.

Из речи управляющего Министерством путей сообщения графа С. Ю. Витте на торжественном открытии четвертой сессии Международного железнодорожного конгресса в Санкт-Петербурге.

Гудок, 1989, 21 мая.

Из отчета 1892 года

Из отчета Уральской железной дороги за 1892 год.

Далеко не все служащие занимают казенные квартиры, около 50% живет на окраине города или завода.

Больница железнодорожная построена только в Чусовской. Остальные лечились в Пермской земской, Тагильской земской, Екатеринбургской городской, Кизеловской заводской, Камышловской земской, Тюменской городской, Тюменском приемном покое. Амбулаторное лечение — в приемных покоях Пермском, Кизеловском, Веретийском, Чусовском, Бисерском.

(Публикуется впервые)

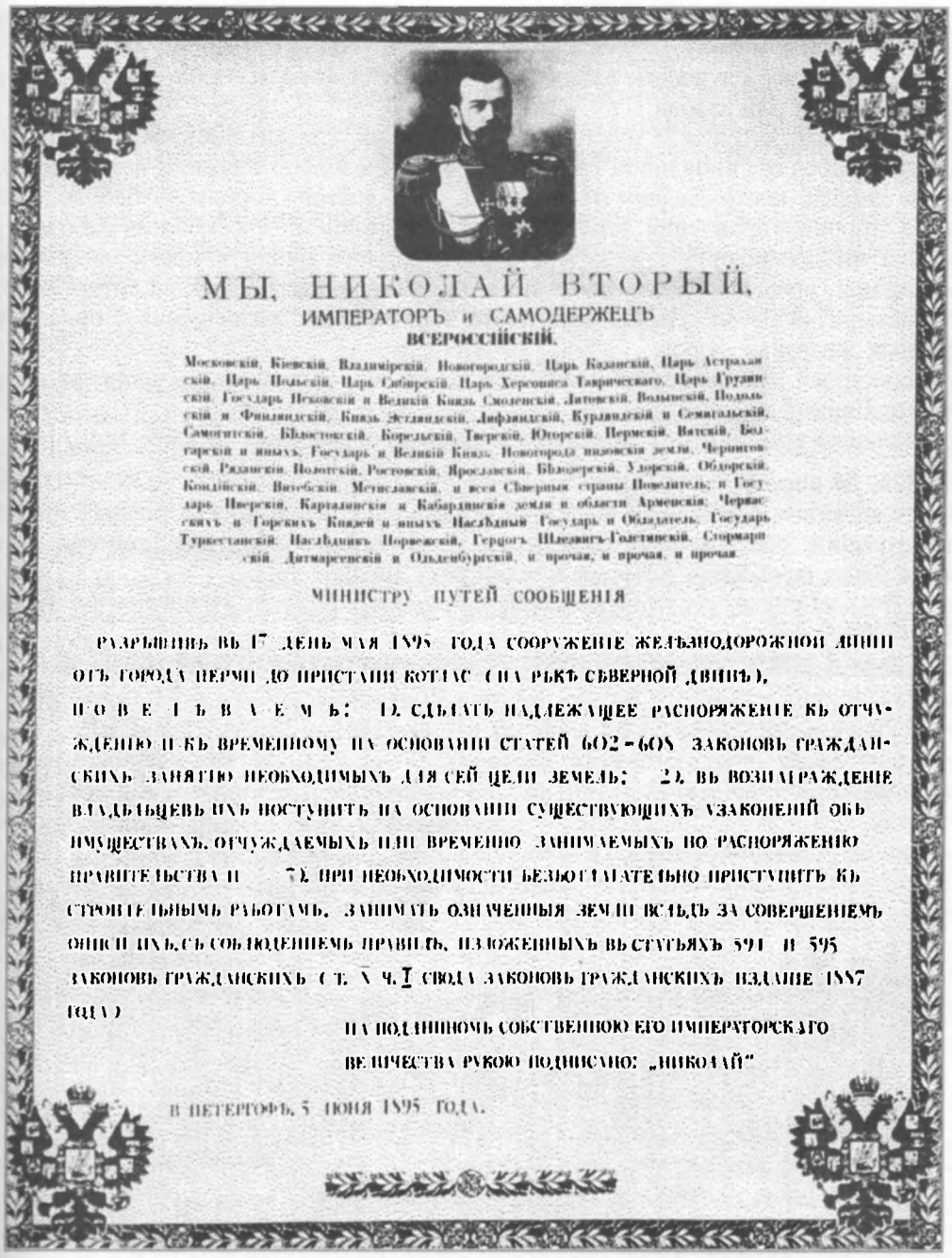
России. Правительство
авших соединять глав-

. Особенно много мы
постройки и эксплуата-
. Значительное протя-
которых им приходится
ания новых методов и

графа С. Ю. Витте на
железнодорожного кон-

. около 50% живет на

кой. Остальные лечи-
бургской городской, Ки-
городской, Тюменском
покоях Пермском, Кизе-



МЫ, НИКОЛАЙ ВТОРЫЙ,
ИМПЕРАТОРЪ и САМОДЕРЖЕЦЪ
ВСЕРОССІЙСКІЙ.

Московскій, Кіевскій, Владимірскій, Новогородскій, Царь Казанскій, Царь Астраханскій, Царь Польскій, Царь Сибирскій, Царь Херсониса Таврическаго, Царь Грузинскій, Государь Псковскій и Великій Князь Смоленскій, Литовскій, Волынскій, Подольскій и Финляндскій, Князь Эстляндскій, Лифляндскій, Курляндскій и Семигальскій, Самогитскій, Бѣлостокскій, Корельскій, Тверскій, Югорскій, Пермскій, Вятскій, Болгарскій и иныхъ, Государь и Великій Князь Новогорода низовскія земли, Черниговскій, Рязанскій, Полотскій, Ростовскій, Ярославскій, Бѣлозерскій, Удорскій, Обдорскій, Кондійскій, Витебскій, Мстиславскій, и всея Сѣверныя страны Повелитель; и Государь Иверскія, Карталинскія и Кабардинскія земли и области Армянскія; Черкасскихъ и Горскихъ Князей и иныхъ Наслѣдный Государь и Обладатель, Государь Туркестанскій, Наслѣдникъ Норвежскій, Герцогъ Шлезвигъ-Голстинскій, Стормарнскій, Дитмарсенскій и Ольденбургскій, и прочая, и прочая, и прочая.

МИНИСТРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

РАЗРѢШИВЪ ВЪ 17 ДЕНЬ МАЯ 1895 ГОДА СООРУЖЕНІЕ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНІИ ОТЪ ГОРОДА ПЕРМИ ДО ПРИСТАНИ КОТЛАС (НА РѢКѢ СѢВЕРНОЙ ДВИНѢ),

ПОВЕЛѢВАЕМЪ: 1). СДѢЛАТЬ НАДЛЕЖАЩЕЕ РАСПОРЯЖЕНІЕ КЪ ОТЧУЖДЕНІЮ И КЪ ВРЕМЕННОМУ ПО ОСНОВАНІИ СТАТЕЙ 602—608 ЗАКОНОВЪ ГРАЖДАНСКИХЪ ЗАНЯТІЮ НЕОБХОДИМЫХЪ ДЛЯ СЕЙ ЦѢЛИ ЗЕМЕЛЬ; 2). ВЪ ВОЗНАГРАЖДЕНІЕ ВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ИХЪ ПОСТУПИТЬ ПО ОСНОВАНІИ СУЩЕСТВУЮЩИХЪ УЗАКОНЕНІЙ ОБЪ ИМУЩЕСТВАХЪ, ОТЧУЖДАЕМЫХЪ ИЛИ ВРЕМЕННО ЗАНИМАЕМЫХЪ ПО РАСПОРЯЖЕНІЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА И 3). ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ БЕЗПОСРЕДСТВЕННО ПРИСТУПИТЬ КЪ СТРОИТЕЛЬНЫМЪ РАБОТАМЪ, ЗАНИМАТЬ ОЗНАЧЕННЫЯ ЗЕМЛИ ВСЛѢДЪ ЗА СОВЕРШЕНІЕМЪ ОПИСИ ИХЪ, СЪ СОБЛЮДЕНІЕМЪ ПРАВИЛЪ, ИЗЛОЖЕННЫХЪ ВЪ СТАТЬЯХЪ 591 И 595 ЗАКОНОВЪ ГРАЖДАНСКИХЪ (Т. X Ч. I СВОДА ЗАКОНОВЪ ГРАЖДАНСКИХЪ ИЗДАНІЕ 1887 ГОДА).

НА ПОДЛИННОМЪ СОБСТВЕННОЮ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА РУКОЮ ПОДПИСАНО: „НИКОЛАЙ"

В ПЕТЕРГОФѢ, 5 ІЮНЯ 1895 ГОДА.

Царский указ о строительстве Пермь-Котласской железной дороги. 5 июня 1895 г.

Оплачены материалы, употребленные на работы при постройке церкви на станции Чусовская.

Далеко не все служащие занимают казенные квартиры, около 50% живет на окраине города или завода.

Перерасход по службе пути, с одной стороны, связан с общим повышением зарплаты рабочим, вызванной существованием чрезмерно высоких цен на хлеб в районе дороги, пострадавшем от неурожая. А, с другой стороны, — необходимостью со стороны управления дороги прийти на помощь многосемейным рабочим — выдачей им добавочной зарплаты в размере одного рубля в месяц на каждого члена семьи, превышающего собою численность семьи (средней), за которую принято четыре человека. Добавочная плата выдавалась с разрешения Управления казенных железных дорог.

Перестроен заново деревянный мост через реку Егошиху на товарном дворе станции Пермь.

Окончена пристройка к дому управления, произведенная в 1891 году.

1896, 30 апреля

Управлением Сибирской железной дороги утвержден проект речных пролетных строений, составленный инженером Е. Н. Ададуровым, для применения на мостах через реку Каму у Перми и через реку Вятку.

Надпись на проекте Камского железнодорожного моста, подтвержденная актом обследования моста в 1947 г.

Урал. Граница между Европой и Азией. 1878 г.

1896, 9 июля

Из приказа № 68

Государь Императ
державною волею коет
в России, по всеподда
леть изволил:

Установить ежего
Николая I всеми цен
лезными дорогами в Р

Гудок, 1999, 30 июл

1896, 15 октября

Открыт для эксп
ток Екатеринбург —
Златоустовскую доро

Отчет Уральской ж

1896, 29 декабря

Темной ночью на ж
хиповка Уральской ж
нин Волков, переезжа
ную больницу на ста

Протасова только
ление своих обязанно
лезненным ребенком.
ездом Волкова не зап
себя, постоянно вста

На суде выяснило
рожного переезда бы
лям, так как последн
он, совершенно осно

Суд приговорил
семьи Волкова в сум
менно.

ПГВ, 1897, 25 июл

1897, 15 января

Кессонные работ
роги через реку Кам
Установка другого к

На берегу Камы,
ром господином Бер
материал для моста,

остройке церкви на стан-

ры, около 50% живет на

н с общим повышением
высоких цен на хлеб в
тороны, — необходимос-
огосемейным рабочим —
ля в месяц на каждого
едней), за которую при-
разрешения Управления

ниху на товарном дворе

ная в 1891 году.

проект речных пролет-
ым, для применения на

вержденная актом обследо-

1896, 9 июля

Из приказа № 68 по Министерству путей сообщения.

Государь Император, во ознаменование дня рождения Императора Николая I, державною волею коего положено начало сооружения эксплуатации железных дорог в России, по всеподданейшему докладу моему, 28 июня сего года Высочайше повелеть изволил:

Установить ежегодное празднование годовщины дня рождения Императора Николая I всеми центральными и местными учреждениями, заведывающими железными дорогами в России.

Министр путей сообщения князь М. Хилков.

Гудок, 1999, 30 июля.

1896, 15 октября

Открыт для эксплуатации и присоединен к Уральской железной дороге участок Екатеринбург — Челябинск Уральская дорога получила выход через Самаро-Златоустовскую дорогу на общероссийскую сеть железных дорог.

Отчет Уральской железной дороги за 1896 год. Приложение. С. 27.

1896, 29 декабря

Темной ночью на железнодорожном переезде между станциями Всесвятской и Архиповка Уральской железной дороги локомотивом поезда был изуродован крестьянин Волков, переезжавший через переезд на санях. Доставленный в железнодорожную больницу на станции Чусовскую, Волков через некоторое время скончался.

Протасова только что оправилась от родов и в день события вступила в отправление своих обязанностей сторожихи, от которых была постоянно отвлекаема болезненным ребенком. На суде она не отрицала, что шлагбаум на замок перед проездом Волкова не заперла, но виновной себя не признавала и энергично отстаивала себя, постоянно вставляла свои замечания.

На суде выяснилось, что положение сторожа и сторожихи глухого железнодорожного переезда бывает, можно сказать, боевое по отношению к местным жителям, так как последние не стесняются и при случае поколачивают сторожа, если он, совершенно основательно, не пускает их через переезд.

Суд приговорил Протасову к трем неделям ареста и удовлетворил иск в пользу семьи Волкова в сумме 2 тыс. руб. уплатой Уральской железной дорогой одновременно.

ПГВ, 1897, 25 июля.

1897, 15 января

Кессонные работы на месте постройки моста Пермь-Котласской железной дороги через реку Каму производятся только в одном месте у левого берега Камы. Установка другого кессона весом 80 тысяч пудов будет произведена сегодня.

На берегу Камы, по эту сторону железнодорожной насыпи, построены инженером господином Березиным мастерские, в которых заготовляется весь железный материал для моста, работает в этих мастерских до 250 человек.

По другую сторону насыпи вдоль берега выросло целое селение из новеньких маленьких домов и тут же, неподалеку, стоят казармы для рабочего люда.

Телеграфное и телефонное сообщение по Пермь-Котласской железной дороге имеется на протяжении 250 верст до станции Чепца.

ПГВ, 1897, 15 янв.

1897, 16 января

16 января, в первом часу дня, господин начальник губернии П. Г. Погодин с семейством ездил осматривать кессонные работы по сооружению грандиозного моста через Каму. Его превосходительство подробно осмотрел эти чрезвычайно интересные работы. Объяснения давал строитель моста инженер А. И. Малешевский.

ПГВ, 1897, 17 янв.

1897, 15 марта

Разломка домов господина Попова и графини Стенбок-Фермер, что по Монастырской улице, на пути строящейся Пермь-Котласской железной дороги, окончены почти вполне.

Говорят, что на их месте будет построено управление железной дороги.

ПГВ, 1897, 15 марта.

1897, 23 марта

УВЕЧЬЕ

В 7 часов 25 минут дня, на 248-й версте от Перми, на станции Европейская, на переезде № 80 пострадал исполняющий дела переездного сторожа поденный рабочий, крестьянин Гавриил Владимирович Широких, 38 лет. Ранен в голову и отдавило правую ступню и пальцы на левой ноге.

Раненый отправлен в Бисер с поездом № 25 в сопровождении двух рабочих и жандарма станции Европейская. На станции Бисер ему оказана первая помощь фельдшером Загоскиным, и затем из Бисера (начальник станции Соминич) отправлен в Чусовскую с вспомогательным поездом в 11 час. 15 мин. вечера в сопровождении фельдшера Загоскина и двух рабочих и затем помещен в больницу на станции Чусовская. Ампутирована средняя и верхняя треть правой голени.

Из объяснения машиниста Фомы Свифта:

— Приближаясь к станции Европейская, я должен был еще до зеленого диска уменьшить скорость до 15 верст в час, ввиду сырых рельс и буксования паровоза. К самой стрелке подошел не более 7 верст, видал, что стрелка стоит правильно на 2-й путь и около же находился стрелочник.

О том, что на переезде зарезало поездом сторожа, я узнал от кондуктора после остановки. Велев зажечь после этого факел, я вместе с подошедшим к паровозу начальником станции (начальник станции Европейская — Кудрин) и жандармом приступил к тщательному осмотру паровоза и поезда.

Из объяснения д

— Гавриил Шир

переездного сторожа

в течение дня он обя

ные, и пассажирские

ских и товаропассаж

В день происшес

его выпившим, хотя

знал службу, тем бо

Пострадавший Г

— Выйдя на пе

стрелочником Рыко

тех пор, я не помню

тельно не могу при

в то время довольно

Вместо подписи

Из архива автора

лое селение из новеньких
ля рабочего люда.
ласской железной дороге

убернии П. Г. Погодин с
ению грандиозного моста
ти чрезвычайно интерес-
ер А. И. Малешевский.

-Фермер, что по Монас-
елезной дороги, оконче-

железной дороги.

танции Европейская, на
сторожа поденный рабо-
. Ранен в голову и отда-

ждении двух рабочих и
оказана первая помощь
станции Соминич) от-
15 мин. вечера в сопро-
помещен в больницу на
ь правой голени.

и еще до зеленого диска
и буксования паровоза.
лка стоит правильно на

ал от кондуктора после
одошедшим к паровозу
Кудрин) и жандармом

Из объяснения дорожного мастера 19-го околотка Ивана Вашурина:

— Гавриил Широких, поденно рабочий, был назначен исполнять обязанности переездного сторожа с 4 марта этого года. Ему было объяснено при этом, что в течение дня он обязан встречать на переезде все без исключения поезда, и товарные, и пассажирские, ночью же должен выходить только для пропуска пассажирских и товаропассажирских.

В день происшествия Широких был совершенно трезв и вообще я не замечал его выпившим, хотя знаю его 13—14 лет. По службе он был исправен и хорошо знал службу, тем более что ранее много раз заменял линейного сторожа.

Пострадавший Гавриил Владимирович Широких:

— Выйдя на переезд, я поговорил о домашности со стоявшим при стрелке стрелочником Рыковым, а потом стал ждать поезда. Сколько времени прошло с тех пор, я не помню. Не знаю, как со мной случилось несчастие, и вообще решительно не могу припомнить ничего, что было перед несчастием и после него. Было в то время довольно темно. Очувствовался я уже в больнице.

Вместо подписи поставил три креста.

Записали ревизор движения Вал. Захаров
и жандармский унтер-офицер станции Чусовская Останин.

Из архива автора.

Станция Европейская. 1879 г.

1897, 28 марта

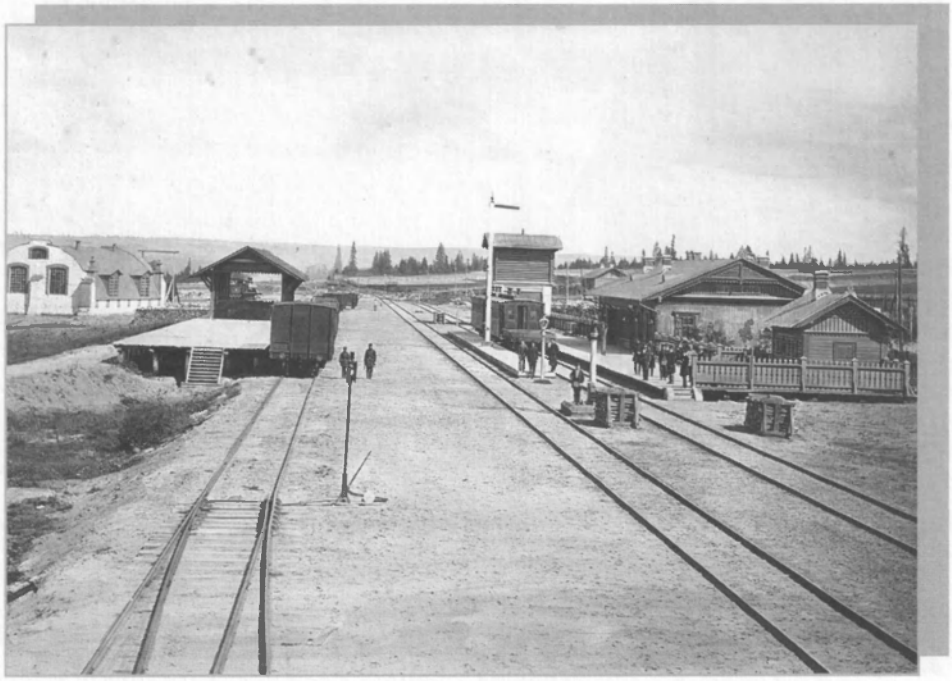
В последнее время как никогда службы и Управление железной дороги осаждаются всевозможным людом, ищущим себе занятий по так называемой письменной части и счетоводству.

Среди нуждающихся очень много и женщин. Но им еще труднее. Управлением казенных железных дорог процент женщин допускается незначительный. Счастливым исключением для них представляется железнодорожный контроль, но и он в последнее время переполнен женщинами совершенно.

1897, 2 апреля

На заседании Пермской городской думы обсуждался доклад управы об устройстве железнодорожной ветви по пристаням реки Камы. Предлагается Думе уполномочить городского голову пригласить специалистов для производства изысканий, для чего ассигновать 5 тыс. руб., возбудить ходатайство об утверждении проекта и о постройке этих веток на счет правительства.

За необходимость проведения этих работ стояли многие гласные. Господин Воропай заявил, что город чуть было не лишился выгод от проведения Пермь-Котласской железной дороги, когда конкурентами его явились левшинские крестьяне, которые оказались настолько умными, что предлагали казне землю даром.



Станция Левшино. 1878 г.

Явись тогда город мен
Левшино.

Господин Мешков
земли от тех усадеб. по
безвозмездно как для

Председатель выра
Каменские, Курбатовы

Предложение при
Ковалевского.

ПГВ, 1897, 6 апр.

1897, 8 апреля

Пермский вокзал У
и для строящейся Пер
вокзала мало даже и
часть каменных лабаз
дому «Бр. Каменские»
вокзал новой пристро

В новой пристройк
почтово-телеграфное
кой. В нынешнем же по
для выдачи билетов
настоящее его помещен
ного отделения.

ПГВ, 1897, 8 апр.

1897, 23 апреля

Продовольственный
кащих. Отдел существ
щие и рабочие дороги
предметы необходимо
но для служащего и
нья по книжкам.

За год существова
наград служащим общ
каждому потребителю
сти этого процента пра
четом части процента

ПГВ, 1897, 23 апр.

1897, 25 апреля

Земляные работы
на городской стороне р
вились.

ение железной дороги осаж-
ю так называемой письмен-

м еще труднее. Управлением
ся незначительный. Счастли-
рожный контроль, но и он в

ся доклад управы об устрой-
ы. Предлагается Думе упол-
е для производства изыска-
тайство об утверждении про-

и многие гласные. Господин
ыгод от проведения Пермь-
явились левшинские кресть-
лагали казне землю даром.

Явись тогда город менее сговорчивым, и центр действий дороги очутился бы в Левшино.

Господин Мешков предложил сделать оговорку: если понадобится прирезка земли от тех усадеб, по которым линии пройдут, то владельцы уступают таковую безвозмездно как для дороги, так и для расширения улиц.

Председатель выразил уверенность, что владельцы усадьб (господа Любимов, Каменские, Курбатовы) ничего не будут иметь против прирезки.

Предложение принято всеми гласными, за исключением одного господина Ковалевского.

ПГВ, 1897, 6 апр.

1897, 8 апреля

Пермский вокзал Уральской железной дороги будет служить также вокзалом и для строящейся Пермь-Котласской железной дороги, но так как помещение вокзала мало даже и для одной дороги, то его хотят увеличить. С этой целью часть каменных лабазов, прилегающая к вокзалу и принадлежащая торговому дому «Бр. Каменские», уже разобрана. В эту сторону предположено удлинить вокзал новой пристройкой к нему почти на 19 сажен длины.

В новой пристройке будет помещаться зал 3-го класса, а также вокзальное почтово-телеграфное отделение, канцелярия начальника станции и приемный покой. В нынешнем же помещении зала 3-го класса будет багажное отделение и касса для выдачи билетов пассажирам; помещение же зала 1-го и 2-го классов займет настоящее его помещение с прибавкой комнаты, которая теперь служит для багажного отделения.

ПГВ, 1897, 8 апр.

1897, 23 апреля

Продовольственный отдел дороги преобразован в Общество потребителей служащих. Отдел существовал с основания Уральской железной дороги. Все служащие и рабочие дороги могли получать здесь съестные припасы и продукты, разные предметы необходимости, ношебное платье и обувь, — одним словом, все, что нужно для служащего или рабочего. Получалось все это потребителями в счет жалованья по книжкам.

За год существования правление общества из чистого дохода, помимо больших наград служащим общества потребителей, обещает дать 20—25% с одного рубля каждому потребителю за целый год внесенного им капитала. В виду значительности этого процента правление общества потребителей намерено уменьшить его вычетом части процента на усиление основного капитала общества.

ПГВ, 1897, 23 апр.

1897, 25 апреля

Земляные работы по устройству насыпи Пермь-Котласской железной дороги на городской стороне реки Камы, у моста через нее, с наступившей весны возобновились.

Насыпь незаметно растет. Маленькие вагоны-тачки, нагруженные песком, целой вереницей, образуя поезд, быстро мчатся от реки Данилихи к берегу Камы, благодаря маленькому здесь уклону пути, и также быстро опоражниваются, а назад уже возвращаются при помощи лошадей.

ПГВ, 1897, 25 апр.

1897, 1 мая

По решению департамента железных дорог, станция Уральская Уральской железной дороги переименована в станцию Хребет Уральский.

ПГВ, 1897, 26 февр.

1897, 11 мая

Переселенческое движение через Пермь в Сибирь можно наблюдать и ныне, хотя и в очень ограниченных размерах.

Переселенческий барак, что у вокзала Уральской железной дороги, открыт еще в конце апреля. В четверг, 8 мая, мы застали в переселенческом бараке две семьи переселенцев (13 душ).

Эта небольшая партия переселенцев из Вельского уезда Вологодской губернии прибыла в Пермь через Вятку, где и села на пароход. Переселенцы желают в Томскую губернию, но там отказываются: уже тесновато.

ПГВ, 1897, 11 мая.

Станция Уральская. 1878 г.

1897, 29 мая

Земляные работы по
участке от пристани Ржев
рабочие только копают зем
берега и сваливают зем

ПГВ, 1897, 29 мая.

1897, 15 июля

В Екатеринбурге имее

При открытии съезда
горных заводов П. П. Б
причинах, по которым у
ние в удовлетворении н

С проведением Сиб
промышленная жизнь
уда. Множество

На обоих съездах
тях. В них нуждают
Пермь – Екатеринбург –
стей. Гужевой перевозк
платить 3 коп. с пуда.

Съезд горнозаводчи

ПГВ, 1897, 19 июля.

1897, 20 июля

На путепроводе Пер
очий, – расшибся и м
ало мужику обе ноги. У

Взгляните с Камы
и вы скажете, что
ть техником строите
атывающиеся с бешен
емли. Удивляться нуж

ПГВ, 1897, 20 июля.

1897, 22 июля

Железнодорожный
ению к воротам здан
скую улицу.

Выйдя из ворот,
рек Соликамской у
ицы, повернув ее в
Мешкова.

Затем рельсовый пут

ачки. нагруженные песком,
т реки Данилихи к берегу
также быстро опоражнива-
дей.

ия Уральская Уральской же-
льский

ь можно наблюдать и ныне,

елезной дороги, открыт еще
еленческом бараке две семьи

уезда Вологодской губернии
Переселенцы желают в Том-

1897, 29 мая

Земляные работы по приспособлению откоса берега реки Камы начались на участке от пристани Ржевина до перевоза. Здесь работает до тысячи человек. Пока рабочие только копают землю по намеченному лагами и колышками пути, по откосу берега и сваливают землю тут же к стороне Камы.

ПГВ, 1897, 29 мая.

1897, 15 июля

В Екатеринбурге имеет быть V съезд горнопромышленников Урала.

При открытии съезда господин председатель (главный начальник Уральских горных заводов П. П. Боклевский) доложил: остался без разрешения вопрос о причинах, по которым уральские горные заводы принимают слишком слабое участие в удовлетворении нужд железных дорог.

С проведением Сибирской железной дороги и нескольких линий по Уралу промышленная жизнь снова стала проявляться. Но и теперь Уралу пока двинуться некуда. Множество его заводов и рудников остаются вне сети железных дорог.

На обоих съездах одним из самых жгучих сделался вопрос о подъездных путях. В них нуждаются все заводские округа. Существующая кривая линия Пермь—Екатеринбург—Челябинск — это спинной хребет без ребер и конечностей. Гужевой перевозке до станции железной дороги за 10 верст приходится платить 3 коп. с пуда, не считая перегрузки.

Съезд горнозаводчиков наметил 2326 верст необходимых путей.

ПГВ, 1897, 19 июня; 22 июля; 7 сент.

1897, 20 июля

На путепроводе Пермь-Котласской железной дороги, над Камой, сорвался рабочий,— расшибся и умер. На линии Уральской железной дороги паровозом отрезало мужику обе ноги. Ужасный обмен симпатий.

Взгляните с Камы на пресловутый откос и на неряшливую обстановку работ на нем и вы скажете, что откос не может не скашивать рабочих с лица земли. Не надо быть техником строителем, чтобы с содроганием сердца взирать на беспрерывно скатывающиеся с бешеной крутизны земляные и каменные глыбы и массы мелкой земли. Удивляться нужно, что пока погиб только один рабочий.

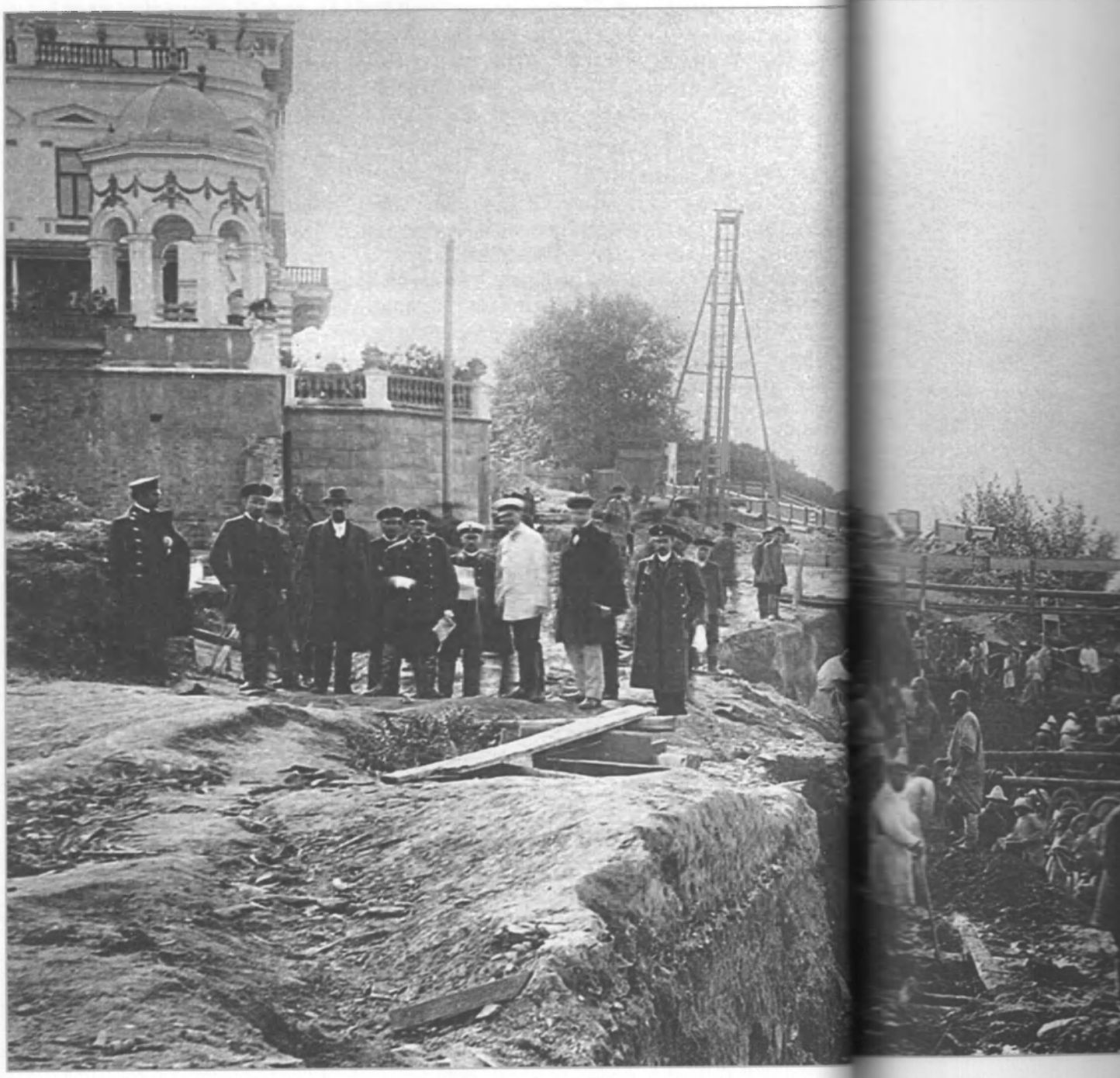
ПГВ, 1897, 20 июля.

1897, 22 июля

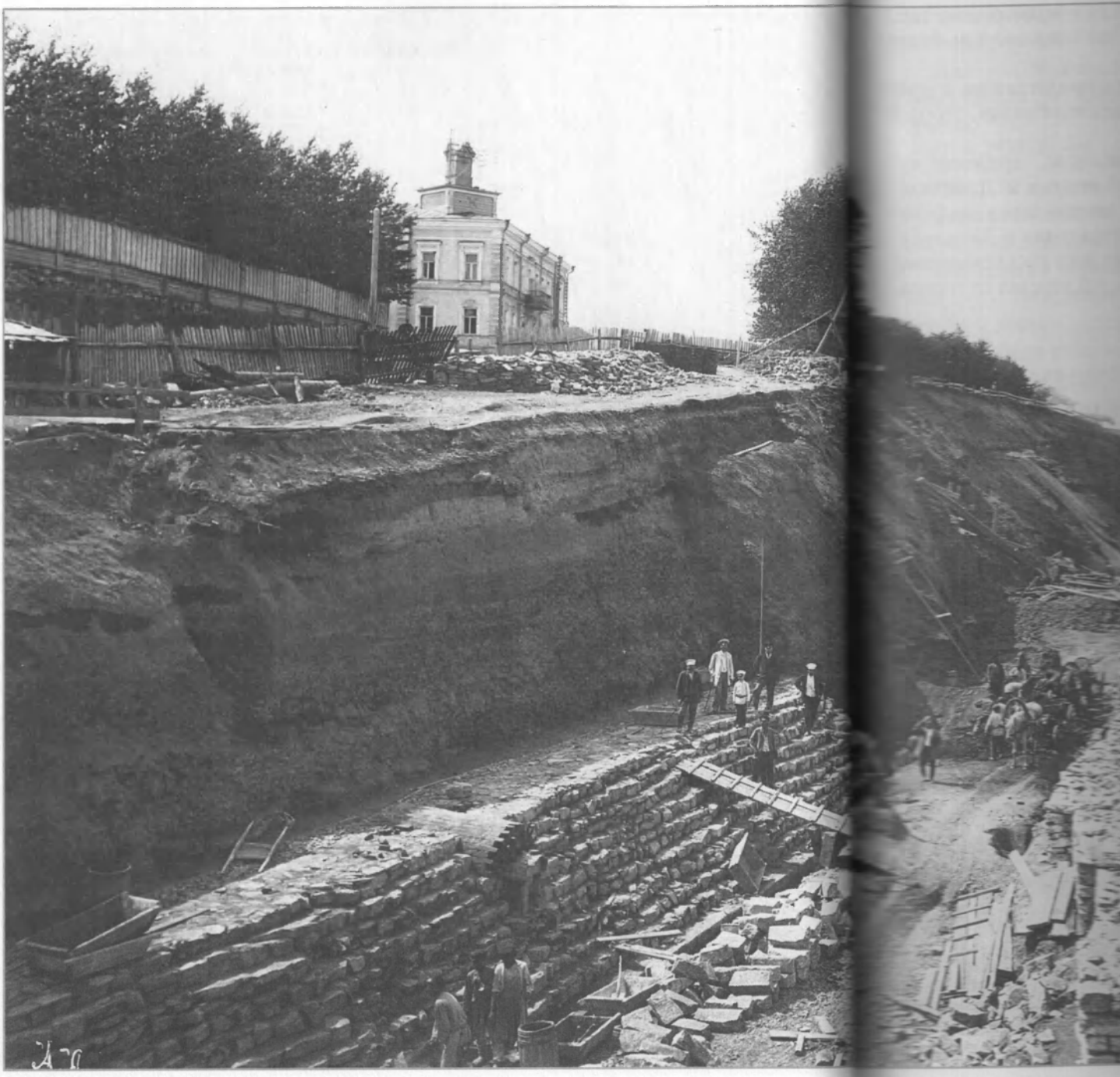
Железнодорожный путь от пассажирской станции будет продолжен по направлению к воротам здания Управления железной дороги, выходящему на Соликамскую улицу.

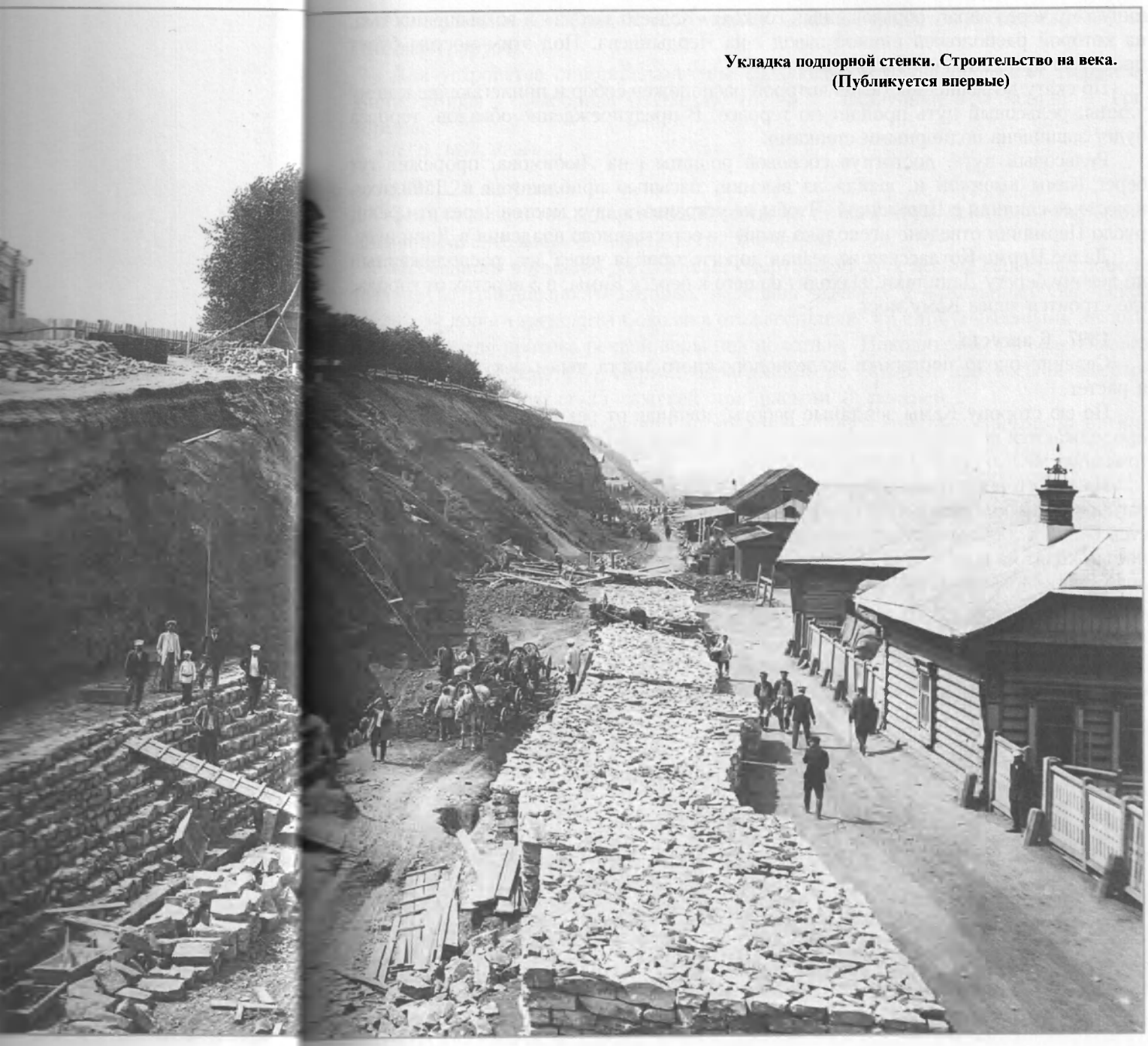
Выйдя из ворот, рельсовый путь будет проложен по выемке, сделанной поперек Соликамской улицы. Эта выемка изменит направление конца Соликамской улицы, повернув ее влево для соединения с Монастырской улицей у дома господина Мешкова.

Затем рельсовый путь направится по склону «Козьего загона» по мосту, пере-



Строительство перегона Пермь — Заимка у дома Мешкова. 1896—1899 гг.





Укладка подпорной стенки. Строительство на века.
(Публикуется впервые)

кинутому через овраг, образованный горкою «Козьего загона» и возвышенностью, на которой расположен пивной завод г-на Чердынцева. Под этим мостом будет проезд на пристань г-на Ржевина.

По скату возвышенности, на которой расположен собор и прилегающие к нему улицы, рельсовый путь пройдет по террасе. В предупреждение обвалов, терраса будет защищена подпорными стенками.

Рельсовый путь, достигнув сосновой рощицы г-на Любимова, прорежет тут берег Камы выемкой и, выйдя из выемки, насыпью приблизится к Данилихе, в месте ее слияния с Пермянкой. Чтобы не устраивать двух мостов через эти реки, русло Пермянки отведено несколько выше ее естественного впадения в Данилиху.

Далее Пермь-Котласская железная дороги, пройдя через лес, расположенный по левому берегу Данилихи, выходит из него к берегу Камы, в 5 верстах от города, где строится через Каму мост.

1897, 6 августа

Селение около постройки железнодорожного моста через реку Каму растет и растет.

По сю сторону Камы земляные работы, начиная от реки Данилихи до моста, продолжаются по уширению насыпи. В мастерских деятельно идет работа по изготовлению железного материала для моста.

На той стороне Камы давно уже ходят поезда в составе нескольких товарных вагонов, а по большей части платформ, на которые с 10-й версты дороги нагружается балласт для насыпи: земля, камень, шпалы и т. п. В настоящее время такие поезда ходят на расстоянии 58 верст по уложенному пути. Телеграфное сообщение доведено вплоть до самой Вятки.

ПГВ, 1897, 6 авг.

1897, 22 августа

По линии Пермь-Котласской железной дороги на протяжении до села Григорьевского через речки и ручьи построены деревянные мосты. Устоями для них слу-

Станция Заимки. Конец XIX в.

жат построенные из
называют, трубы.

Для устройства
Кама, вторая — Забо
горьево.

ПГВ, 1897, 22 авг.

1897, 28 августа

Земляное пол
щих приблизительно

Особенного вн
ных труб, грандиозн
железной дороги госпо
Это трубы для пр
на 60-й и 58-й версте
в 11 саженей, другая

Высота труб с одн
трубами закончены.

С проходом этого
ся уложить рельсы до

ПГВ, 1897, 28 авг.

загона» и возвышенностью,
ва. Под этим мостом будет

обор и прилегающие к нему
преждение обвалов, терраса

а Любимова, прорежет тут
приблизится к Данилихе,
двух мостов через эти реки,
нного впадения в Данилиху.
через лес, расположенный
амы. в 5 верстах от города,

та через реку Каму растет

от реки Данилихи до моста,
тельно идет работа по изго-

оставе нескольких товарных
0-й версты дороги нагружа-
. В настоящее время такие
ти. Телеграфное сообщение

протяжении до села Григорь-
сты. Устоями для них слу-

жат построенные из облицовочного камня, залитые цементом своды или, как их называют, трубы.

Для устройства станций намечены следующие пункты: первая от Перми — Кама, вторая — Заборная (разъезд), третья — Шабуничи и четвертая — Григорьево.

ПГВ, 1897, 22 авг.

1897, 28 августа

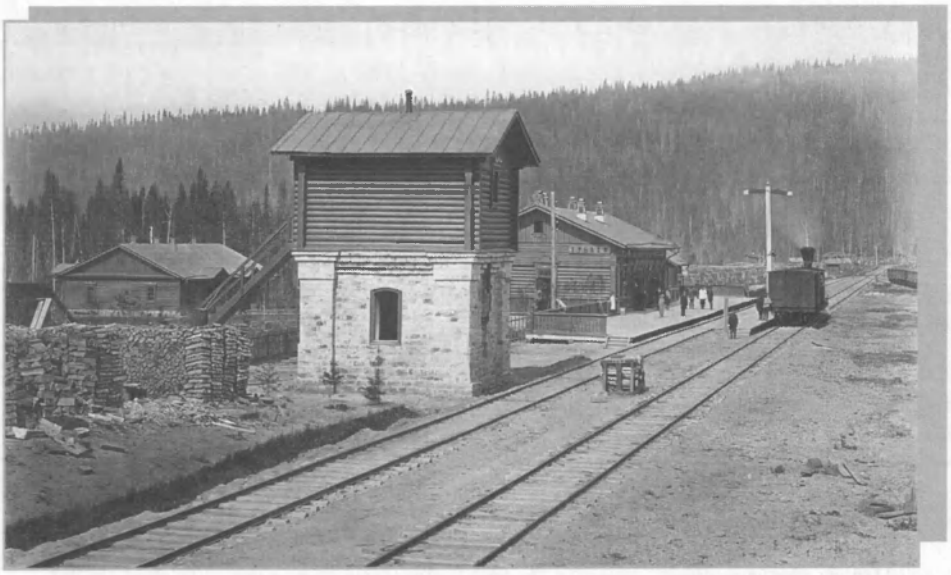
Земляное полотно и деревянные мосты на первых двух участках, охватывающих приблизительно 200 верст, почти закончены.

Особенного внимания заслуживает сооружение двух весьма серьезных каменных труб, грандиозность которых невольно вызвала у начальника Сибирской железной дороги господина Соколова отождествление их с триумфальными арками. Это трубы для протока речной воды под полотном. Находятся они в селе Ивашах на 60-й и 58-й версте от Перми, одна длиной 35 саженей при насыпи высотой в 11 саженей, другая 25 саженей при насыпи 8 саженей.

Высота труб с одним бычком посередине — двухсаженная. Насыпи над этими трубами закончены, и на днях над ними уже будет проложен рельсовый путь.

С проходом этого пункта укладка будет продолжаться, до зимы предполагается уложить рельсы до 150-й версты от Перми.

ПГВ, 1897, 28 авг.



Станция Губаха. 1879 г.

1897, 28 августа

На обоих берегах Камы каким-то чудом выросли в полном своем гигантском виде высокие насыпи, которые тянутся три с половиной версты и высотой до 10 саженей. Ввиду болотистого места на разливе Камы пришлось ввозить для этой насыпи на расстояние до двух верст около 70 тысяч кубов земли.

Из работ на берегу Камы особенной красотой отличаются каменные стенки, подпирающие косогор: они довольно резко отличаются от таких стенок при других железных дорогах.

ПГВ, 1897, 28 авг.

1897, 3 сентября

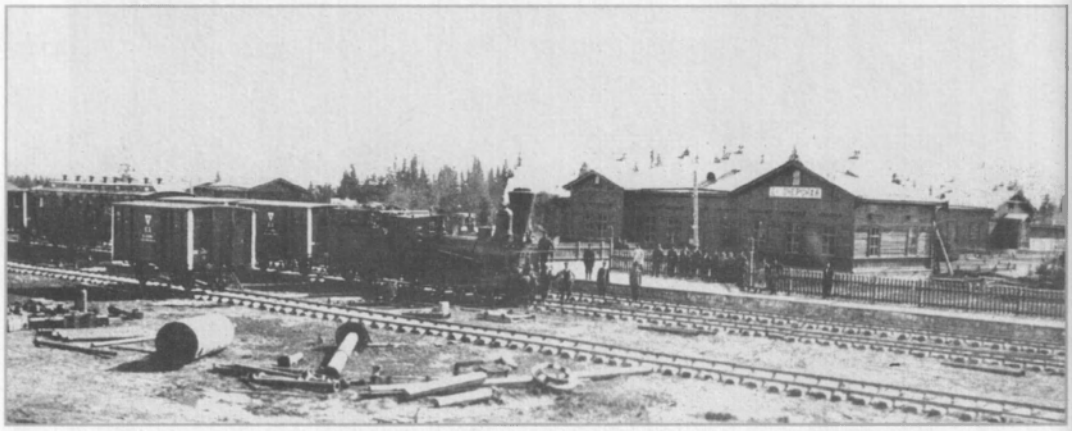
Чтобы устранить неудобства для пешеходов и колесного передвижения, Соликамская улица отведена теперь к самому дому Мешкова.

От этого места через Монастырскую улицу устраивается косой путепровод (вроде тоннеля) глубиной до четырех саженей, длиной 35 саженей. Путепровод перекрывается железными фермами (балками), поверх их слой песку 0,1 сажени и утрамбовывается таким же слоем каменного щебня; боковые стенки путепровода — каменные, толщиною внизу 2,55 сажени, а вверху 0,95 сажени.

В 30 саженях от моста, перекинутого через Данилиху, уложена чугунная труба, которая пропускает воду реки Светлушки к кожевенному заводу Алафузова.

Разъезды устроены на 17-й версте близ деревни Заборная и на 52-й версте близ деревни Сафроны. Станции 4-го класса на 5-й версте — Заимки, на 40-й — Шабуничи, на 66-й версте — Григорьевская. На правом берегу Камы до станции Григорьевская уложен уже рельсовый путь, по которому движутся балластные и материальные поезда.

ПГВ, 1897, 3 сент.



Первое здание станции Очерская (позднее — Вознесенская, затем — Верещагино). Конец XIX века

1897, 19 сентября

На запасном жел
ной дороги стоит не
Они переделаны
дверцы, какие сущ
заканчиваются пло
вагонами поезда. По
ювенном классном
Новые вагоны
еще не в ходу.

ПГВ, 1897, 19 сент.

1897, 24 сентяб

Спуск на реку Ка
оры влево от реки М
будка. Здесь будет ш

ПГВ, 1897, 24 сент.

1897, 16 октябр

До сих пор телегр
ской дороги дохо
Камы» телеграммы
сети (правительствен
насыпи) передавал

Уже приступл
до конторы 1-го уч
ему. Теперь же пр
Кроме телеграфа,
ено много телефон

ПГВ, 1897, 19 окт.

1897, 28 ноябр

На Камском мост
ыков для сборки мо
Укладка рельсов
ена до станции Гу

ПГВ, 1897, 28 нояб.

1897, 20 декабря

Плотничьи работ
между 2-м и 3-м быка
города очень хорошо
ойка.

полном своем гигантском
ной версты и высотой до
ы пришлось ввозить для
тысяч кубов земли.
чаются каменные стенки,
т таких стенок при других

ого передвижения, Соли-

я косой путепровод (вроде
ей. Путепровод перекры-
ческу 0,1 сажени и утрам-
тенки путепровода — ка-
жени.
у, уложена чугунная тру-
ному заводу Алафузова.
ная и на 52-й версте близ
Заимки, на 40-й — Шабу-
Камы до станции Григо-
тся балластные и матери-

ем — Верещагино).

1897, 19 сентября

На запасном железнодорожном пути около станции Пермь Уральской железной дороги стоит несколько вагонов 4-го класса нового типа.

Они переделаны из товарных. Вход в них сбоку, через какие-то маленькие дверцы, какие существуют у обыкновенных классных вагонов. Другие дверцы заканчиваются площадками и сделаны с обеих сторон для сообщения с соседними вагонами поезда. По длине вагоны меньше классных, на 32 человека (в обыкновенном классном 48 человек). Отопление такое же — водяное.

Новые вагоны нисколько не уступят вагонам 3-го класса по удобствам, но они еще не в ходу.

ПГВ, 1897, 19 сент.

1897, 24 сентября

Спуск на реку Каму к пристани господина Ржевина принял новый вид. Часть горы влево от реки Медведки убрана, и на площадке построена железнодорожная будка. Здесь будет шлагбаум.

ПГВ, 1897, 24 сент.

1897, 16 октября

До сих пор телеграфное сообщение между Пермью и Вяткой по линии Котласской дороги доходило только до правого берега Камы. С пункта «Правый берег Камы» телеграммы перевозились в лодке через реку Каму и уже по телефонной сети (правительственной) со станции Кама (на левом берегу реки, у подошвы насыпи) передавались в контору 1-го участка Пермь-Котласской железной дороги.

Уже приступлено к постановке столбов по линии дороги от левого берега Камы до конторы 1-го участка. Когда мост будет готов, телеграфные провода пройдут по нему. Теперь же провода пройдут на столбах по льду реки.

Кроме телеграфа, между Пермью и Вяткой по линии Котласской дороги устроено много телефонов.

ПГВ, 1897, 19 окт.

1897, 28 ноября

На Камском мосту работают более сотни плотников, строят подмости 2—3-го быков для сборки моста.

Укладка рельсов на 1-м и 2-м участке Пермь-Котласской железной дороги доведена до станции Губаново, на 2-м уже участке, и приостановлена на зиму.

ПГВ, 1897, 28 нояб.

1897, 20 декабря

Плотничьи работы по устройству деревянных подмостей для сборки пролета между 2-м и 3-м быками Камского железнодорожного моста почти окончены, и из города очень хорошо видна эта грандиозная и вместе с тем легкая, ажурная постройка.

Подмости между 3-м и 4-м быками доведены до половины. Мы слышали, что опустили на дно Камы кессон № 5 (предпоследний).

...Министерства финансов (инженер Владимир Денисович Ордынский)

ПГВ, 1897, 20 дек.

1898, 19 июня

Открыто единовременное движение по Пермь-Котласской железной дороге. Специально для министра. Через Пермь проехал министр путей сообщения князь М. И. Хилков.

Верхоланцев В. Указ. соч. С. 31, 32.

1898, 3 июля

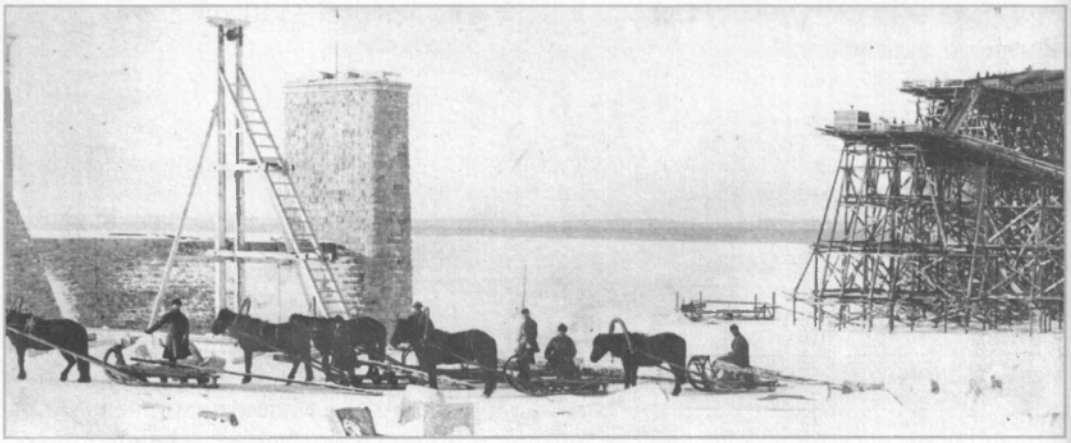
Объявлены нормы на выдачу единовременных пособий железнодорожным служащим.

Пособие на погребение самого служащего — в размере от полумесячного до месячного оклада служащего, членов семьи — не свыше полумесячного и только тем, кто получает не больше 1800 руб. жалованья в год.

Пособие на лечение болезни самих служащих выдаются от полумесячного до четырехмесячного оклада, жен служащих, получающих до 360 руб. содержания, — от полумесячного до месячного оклада.

Пособия по случаю истребления имущества служащих от пожара или наводнения — только низшим служащим, получающим до 1800 руб., в размере от полумесячного до полугодового жалованья служащего при условии, если пожар последовал в казенном помещении, а не в собственном доме служащего или в наемной квартире.

Пособия по случаю увольнения от службы по болезни, при потере служащим способности к труду вообще — в размере полного месячного оклада за год службы, при



«Механизация» при строительстве моста. 1897 г.

назначении принимается в расчет только последняя непрерывная служба, но не более годового.

Пособия по случаю смерти служащего: вдове бездетной или имеющей совершеннолетних или достаточно обеспеченных детей — половину суммы, если бы он оставил службу по болезни при потере способности к труду; вдове с несовершеннолетними детьми на каждого ребенка — треть половины оставшегося пособия, при трех детях и более — вся сумма пособия.

Нормы пособий могут быть ограничены, если служба служащего не отличалась полной безупречностью. Лица, уволенные от службы по собственному желанию или за проступок, права на получение пособий не имеют.

ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 5, л. 60—62.

1898, 17 июля

Петербург, Департамент железных дорог

ТЕЛЕГРАММА

Дорога работает полной пропускной способностью участка Бисер — Чусовская. Из Тюмени и Туры за 15 дней июля отправлено 2288 вагонов. В среднем — 152 ежедневно. Более ничего предоставить нельзя, так как даже хозяйственные перевозки приостановлены, а наличные паровозы со сменными бригадами делают свыше 4000 верст в месяц.

Начальник дороги Повалишин.

Из архива автора.

1898, 25 ноября

Открыто временное движение поездов на участке Глазов — Кама, Вятка — Загарский перевоз (левый берег реки Вятки).

Пермская железная дорога. Проект сметы доходов на 1905 г.— Пермь, 1904.

1899, 1 января

Управление постройки Пермь-Котласской железной дороги доводит до сведения, что с 1 января 1899 г. устанавливается перевозка пассажиров, багажа и грузов от станции Вятка до станции Котлас.

Пассажиры из Перми, желающие ехать в Котлас, должны выезжать со станции Кама в понедельник с поездом № 5 в 4 час. 30 мин. дня.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 18, л. 98.

1899, 27 января

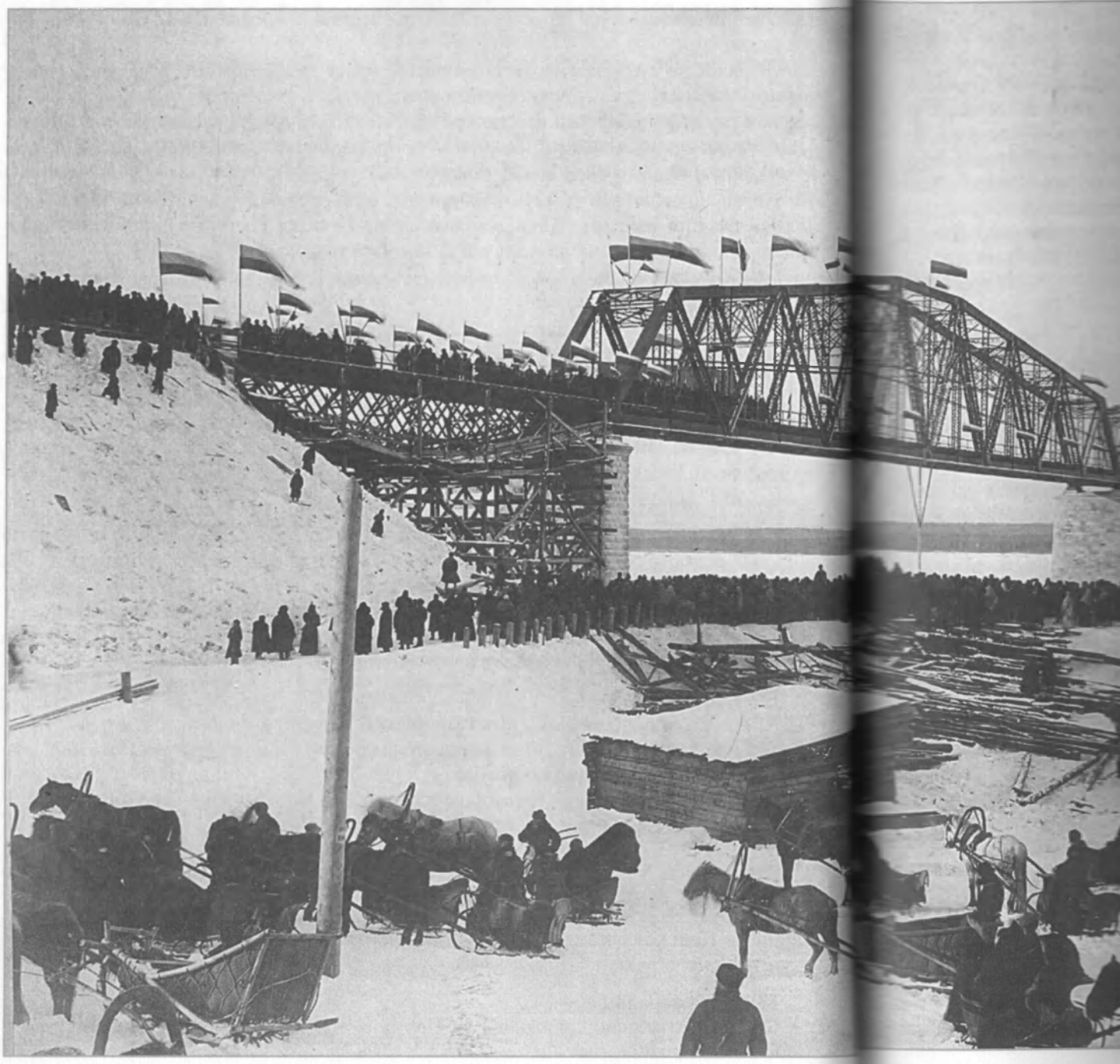
Епископом Петром совершено торжественное молебствие перед открытием движения по Камскому мосту, после чего по нему прошел первый поезд.

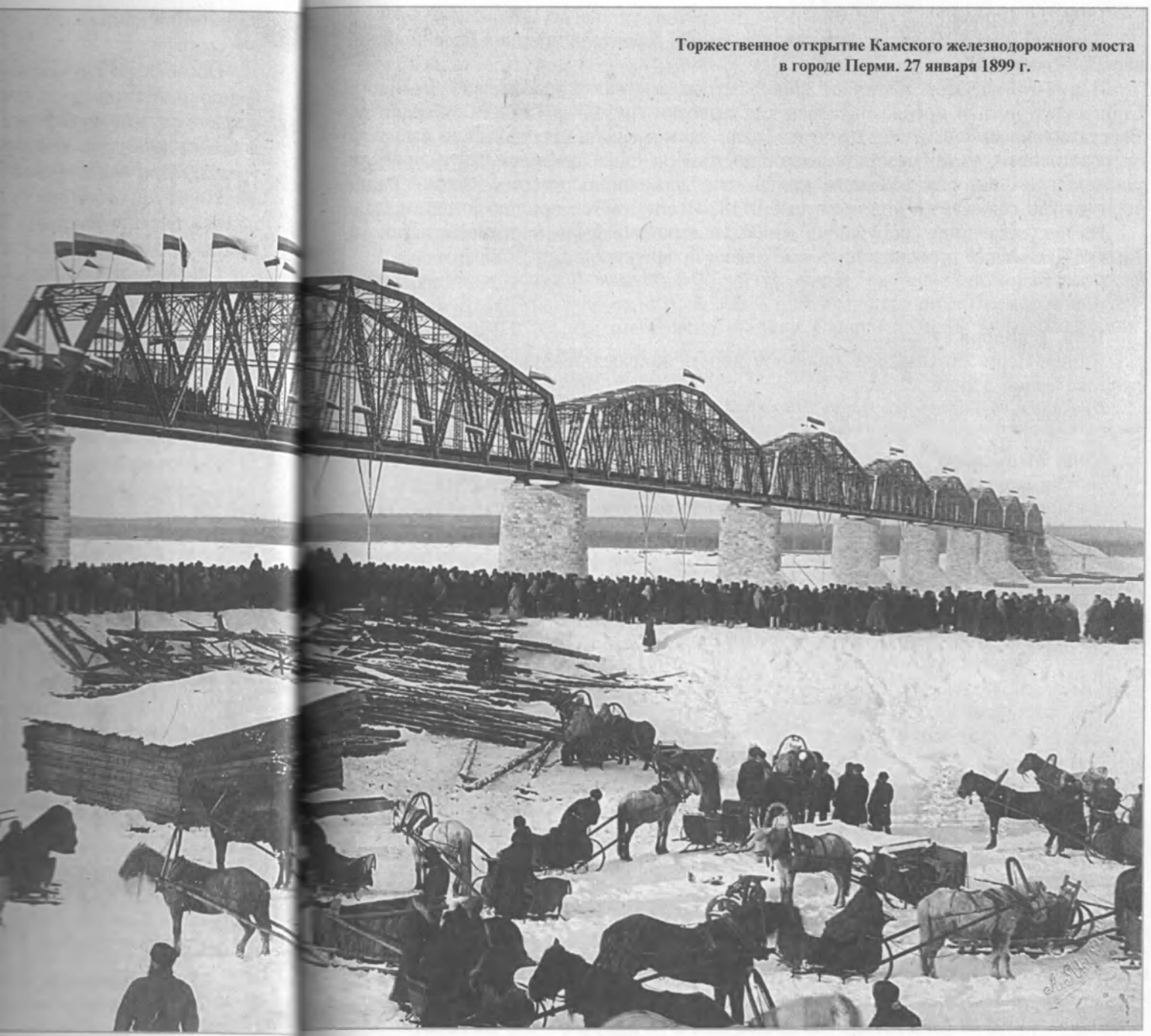
Верхоланцев В. Указ. соч. С. 33.

1899, 1 февраля

Открыто временное движение на Пермь-Котласской железной дороге.

Сб. тарифов 1022. Изв. 4944. — ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 18, л. 112.





Торжественное открытие Камского железнодорожного моста в городе Перми. 27 января 1899 г.

1899, 11 апреля

Камский мост в Перми осматривал известный строитель мостов в России инженер Белелюбский.

Пермь-Котласская железная дорога строилась как продолжение Великого Сибирского пути и предназначалась для вывозки грузов из Сибири за границу. Верста обошлась около 50 тыс. руб. Такая невысокая стоимость линии зависела от облегченных технических условий постройки: так, например, рельсы были уложены 18-фунтовые, большое количество деревянных мостов, кривые радиусом до 250 саженей, а подъемы до 0,0113. После многое пришлось переделать.

Из искусственных сооружений наиболее дорогими были мосты через Каму и Вятку. Пролетные строения спроектированы профессором Белелюбским.

Верхоланцев В. Указ. соч. — Пермь, 1913. С. 34; Вестник Пермской железной дороги, 1925, № 5.

1899, 1 ноября

Линия Пермь-Котласской железной дороги присоединяется к Пермь-Тюменской железной дороге.

Приказ № 66 Управления Пермь-Тюменской железной дороги от 28—30 окт. 1899 г. на основании распоряжения Управления железных дорог. Депеша № 3887 от 27 окт. 1899 г.

1899, 31 декабря

При вторичном представлении докладной наблюдательного комитета подвижной библиотеки служащих Пермь-Тюменской железной дороги, начальником дороги утвержден состав наблюдательного комитета.

Члены комитета — Высотин, Ададуров, Матвеев.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 27, л. 3, 2.

1899

ИЗ ПРАВИЛ ЛИЧНОГО НАЙМА НА РАБОТУ И СЛУЖБЫ

Несовершеннолетние без позволения родителей и опекунов, жены без позволения мужа наниматься на работу не могут.

Рабочие могут быть уволены: неявка на работу более 3 дней сряду или 6 дней в месяц по неуважительной причине, более двух неделей по уважительной причине, дерзости или дурного поведения. Рабочий расторгает договор при нанесении ему побоев или дурного обращения, нарушении условий снабжения пищей и помещением, смерти мужа и жены (кормильца), поступлении на военную службу.

Для рабочих, занятых исключительно в дневное время, рабочее время не должно превышать 11,5 час. в сутки, а по субботам и в канун двунадесятых праздников — 10 час. В канун Рождества Христова работы должны быть окончены не позже полудня. Для рабочих, занятых хотя бы отчасти в ночное время, рабочее время не должно превышать 10 час. в сутки.

Работы обязательно прекращаются во все воскресенья и праздничные дни: 1 и 6 января, 25 марта, 6 и 15 августа, 8 сентября, 25 и 26 декабря, пятницу и субботу Страстной недели, понедельник и вторник Пасхальной недели, день Вознесения Господня и второй день праздника Сошествия Святого Духа.

В рабочее время не вх

В воскресные и праздн

Абрамов Я. В. Личный

аз. «Знамя Октября», пер

СТАНЦИЯ МЕНДЕЛЕЕВО

Станция Савино была

Летом 1899 г. Д. И.

работой заводов, рудник

горной промышленности. В

железоделательная пром

Только в 1912 г. нед

опытное поле «Оханское

дня смерти Д. И. Менде

обратилось в МПС о пер

запрос: «Кто такой Мен

И только в 1919 г. за ста

Абрамов Я. В. Личный

азете «Знамя Октября

тель мостов в России ниже-

ак продолжение Великого
зов из Сибири за границу.
и стоимость линии зависела
к, например, рельсы были
ных мостов, кривые ради-
ногое пришлось переделать.
и были мосты через Каму и
ром Белелюбским.
ик *Пермской железной дороги,*

елиняется к Пермь-Тюмен-

роги *от 28—30 окт. 1899 г. на*
и № *3887 от 27 окт. 1899 г.*

тельного комитета подвиж-
і дороги, начальником доро-

ысотнн. Ададуров, Матвеев.

шекунов, жены без позволе-

ее 3 дней сряду или 6 дней
ней по уважительной причи-
гает договор при нанесении
ии снабжения пищей и поме-
нин на военную службу.
ремя. рабочее время не дол-
ыуи двунадесятых праздни-
должны быть окончены не
ти в ночное время, рабочее

ньи и праздничные дни: 1 и
декабря, пятницу и субботу
ои недели, день Вознесения
о Духа.

В рабочее время не входят свободные перерывы.

В воскресные и праздничные дни отдых не менее 24 часа.

Абрамов Я. В. Личный наем и служба. — СПб., 1899. С. 37, 45, 47; из статьи А. Шарц в газ. «Знамя Октября», перепечатка в газ. «Приобский край», 1999, 12 июня.

СТАНЦИЯ МЕНДЕЛЕЕВО

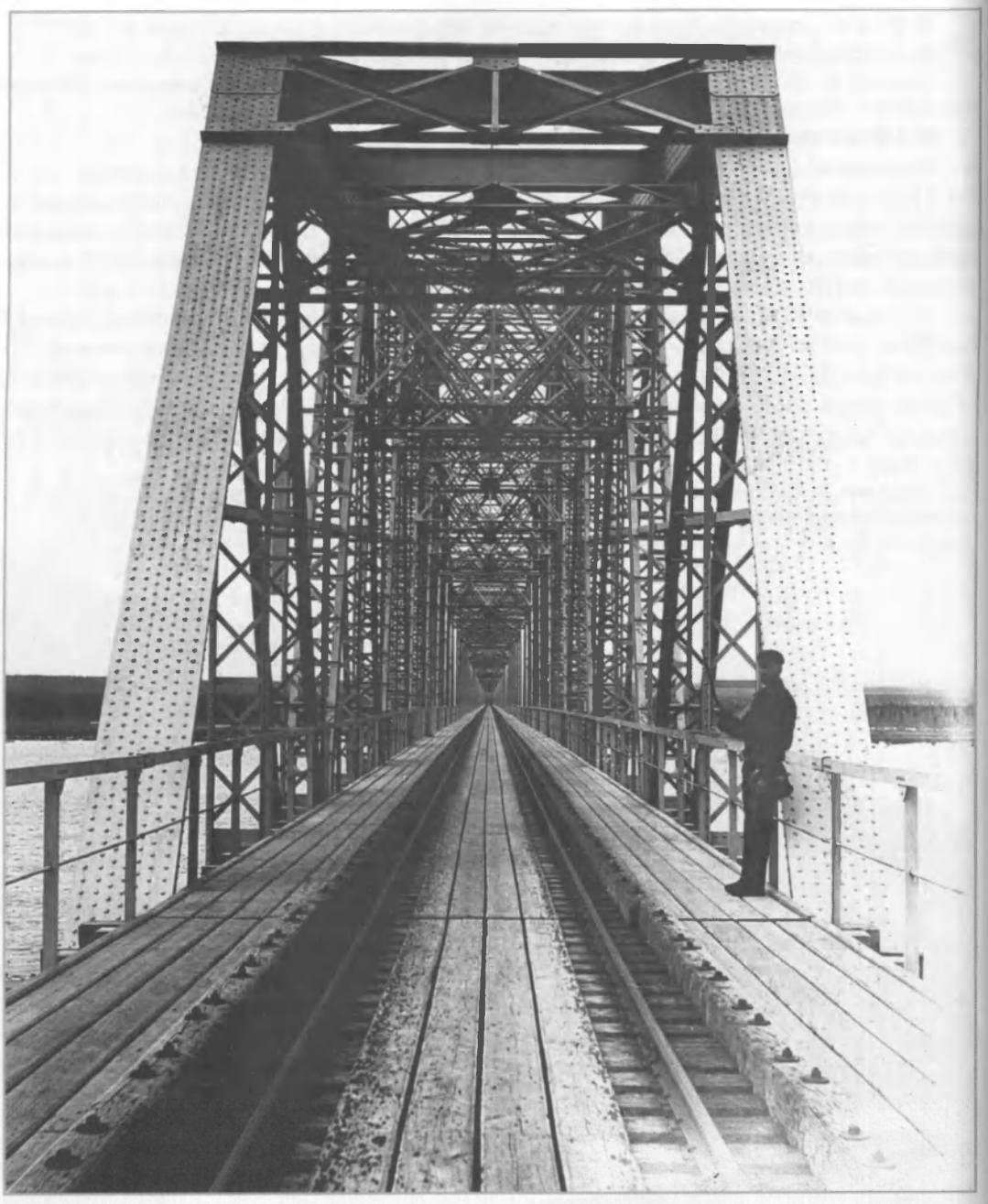
Станция Савино была названа по имени недалеко находящейся деревни.

Летом 1899 г. Д. И. Менделеев совершил поездку по Уралу, ознакомился с работой заводов, рудников, шахт, чтобы установить причину застоя уральской горной промышленности. В результате этой поездки вышла его работа «Уральская железоделательная промышленность в 1899 году».

Только в 1912 г. недалеко от Савино было создано небольшое по размеру опытное поле «Оханское» в поселке Узлос. В том же году исполнилось пять лет со дня смерти Д. И. Менделеева, и полю было присвоено его имя. Пермское земство обратилось в МПС о переименовании станции Савино в Менделеево. Получили запрос: «Кто такой Менделеев, именем которого собираетесь назвать станцию?» И только в 1919 г. за станцией закрепилось название Менделеево.

Абрамов Я. В. Личный наем и служба. СПб., 1899. С. 37, 45, 47; из статьи Шварц А. в газете «Знамя Октября», перепечатанной газетой «Приобский край», 1999, 12 июля.

Первый локомотив. 1890-е гг.



Железнодорожный мост через реку Каму. 1900 г.
(Публикуется впервые)

Раздел

Г.

1900, 1 января

На основании вы
Пермь-Тюменской ж
ней с 1 января 1
дороги.

ГАПО, ф. 556, оп.

1901, 1 января

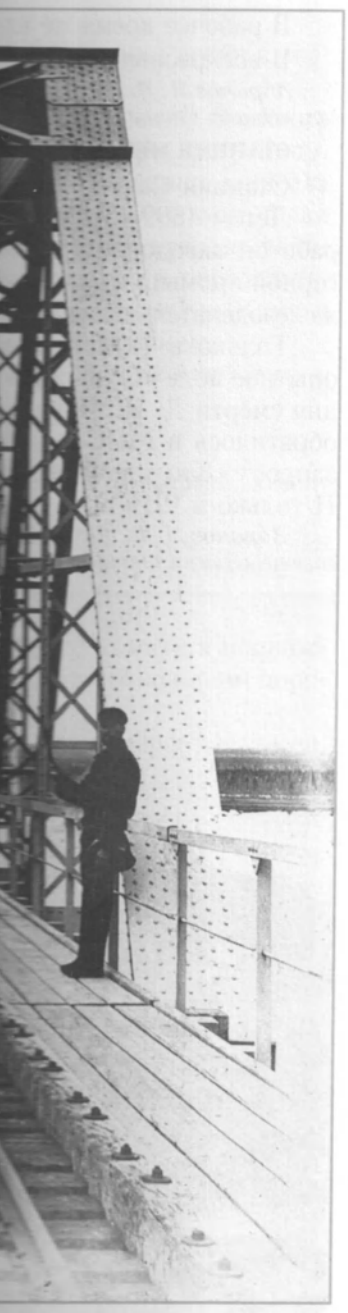
Открыто товарное
т. Калино) до станц
на особый капитал п
15 марта открыто

ГАПО, ф. 556, оп. 1

1901, 4 апреля

В течение зимы
кения на станции Б
ая во внимание ва
водоприемного колод
труба.

ГАПО, ф. 556, оп. 1



00 г.

Раздел 2. БУРНОЕ НАЧАЛО XX ВЕКА

Глава 5. В канун грозы (1900—1914)

Веками длится бой упорный...
Не раз мятежною рукой
Народ платил за гнет позорный
И разрушал за строем строй...

Из народной песни

1900, 1 января

На основании высочайшего соизволения, последовавшего 5 ноября 1899 г., Пермь-Тюменской железной дороге в соединении с Пермь-Котласской линией с 1 января 1900 г. присваивается наименование Пермской железной дороги.

ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 5, л. 356.

1901, 1 января

Открыто товарное движение на Лысьвенской ветви, от станции Лысьва (ныне ст. Калино) до станции Лысьвенский завод (ныне ст. Лысьва). Строилась ветвь на особый капитал графа Шувалова, с возмещением за счет провозной платы.

15 марта открыто пассажирское движение поездов.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 50, л. 18.

1901, 4 апреля

В течение зимы выяснилось, что особенно ненадежен источник водоснабжения на станции Бисер. Станции грозила остановка водоснабжения. Принимая во внимание важное значение этой станции, приступлено к углублению водоприемного колодца и части пруда, по которой проложена водоприемная труба.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33, л. 124.

1900, май — июнь

В Правилах технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ) установлен предельный возраст для поступления на штатную должность на службу дороги — 50 лет.

ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 20, л. 135.

1901, 12 июля

Недопустимо беспрерывное 24-часовое дежурство. Продолжительность очередного дежурства стрелочников на постах с бойким движением, когда требуется безотлучное пребывание стрелочника на посту, должно быть не более 8 час., с не меньшим беспрерывным отдыхом после дежурства, и через два дня в третий отдыха в течение суток.

На постах же с малым движением, когда не требуется безотлучного пребывания стрелочника на посту, продолжительность дежурства может быть допущена до 12 час.

Стрелочникам не дозволяется входить между собою в частные соглашения по дежурству и дежурить за другого.

Из архива автора.

1901, 8 августа

Из определения Совета Управления Пермской железной дороги на прошение Паулины Львовны Хенах, вдовы машиниста паровоза депо Очер Ицка Зунделевича Хенах.

Покойный Хенах служил на дороге с 1879 г. по 13 июня 1901 г., скончался в Чусовской больнице от порока сердца в возрасте 51 год. Зарекомендовал себя безукоризненным и полезным тружеником, здоровье потерял на службе. Жалованье в последнее время 50 руб. и премия в среднем 49,92 руб. в месяц. Остались больная вдова, два сына 9 и 7 лет и три дочери 14, 13 и 1 года. Две дочери учатся в гимназии, а сын в реальном училище.

В пенсии отказано по неимению к тому законных оснований. Из средств пенсионной кассы выданы взносы покойного в сумме 492 руб. 34 коп. Выдано за службу мужа единовременное пособие в размере годового оклада 1199 руб. — половина вдове и половина опекунам над детьми.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 29, л. 2, 232–237.

1901, 29 октября

В ночь на 30 октября сильным ветром сорвало крыши на депо № 1 станции Чусовая — 5 кв. саженей и на будке № 94 на 159-й версте главной линии — 14 кв. саженей, а всего 19 сажень.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33, л. 3.

1901/1902 учебный год

Общежитие учеников при Пермском техническом железнодорожном училище было открыто в 1885 г. В 1898 г. перешло в непосредственное заведование попечительства о недостаточных учениках при училище.

В общежитии содер
родственников железно
в месяц с сыновей посто
с сыновей железнодоро
Сыновьям железно
в том числе от управле
00 руб. и из стипендиа
ание общежития за уче
ГАПО, ф. 556, оп. 1. д.

1902, 8 января

Из докладной запис
щения. Его сиятельству
В высших правите
провести линии: от ста
через Кунгур до Екате
разделение грузов Сиби
ли Омске.
Спрямление во всех
ии Пермь — Екатери
до Кунгура, по густо на
до Екатеринбурга с
ГАПО, ф. 556, оп. 1. д.

1902, 1 марта

Сгорела часть мастер
йка 475 кв. саженей н
ГАПО, ф. 556, оп. 1. д.

1902, 23 марта

Из доклада исполн
тава Г. Барбатенко на
Котел водокачки ста
треннем осмотре оказа
я. Котел этот работал с
Запросы с условиями
ному обществу Густав
обществу в Харькове и о
угунолитейного завода
Бари предлагает во
ого и опытного ухода и
фирм Лист и Харьковск
1305 руб. В опись ар
тательный вентиль. Р

В общежитии содержится 41 пансионер, в том числе 25 сыновей и ближайших родственников железнодорожных служащих. Плата за общежитие — 10 руб. в месяц с сыновей посторонних лиц и 15% получаемого родителями жалованья с сыновей железнодорожных служащих, но не более 10 руб. в месяц.

Сыновьям железнодорожных служащих оказана помощь на сумму 1680 руб., в том числе от управления дороги 600 руб., Общества потребителей служащих 600 руб. и из стипендиальных сумм училища — 480 руб. Общий расход на содержание общежития за учебный год составил 5382,07 руб., приход 4336,50 руб.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 50, л. 26—27.

1902, 8 января

Из докладной записки Екатеринбургской городской думы министру путей сообщения, Его сиятельству князю М. И. Хилкову.

В высших правительственных установлениях существуют предположения провести линии: от станции Чепца на станцию Кыштым или от города Перми через Кунгур до Екатеринбурга и от Тюмени до Омска. Таким образом, разделение грузов Сибирской железной дороги предполагается в Челябинске или Омске.

Спрямление во всех случаях представляется необходимым только в направлении Пермь — Екатеринбург, захватывая промышленный город Кунгур: от Перми до Кунгура, по густо населенной и промышленной местности; от Бисертского завода до Екатеринбурга с выходом к главной линии.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 40, л. 1—3.

1902, 1 марта

Сгорела часть мастерских станции Пермь, сгорело здание. Необходимо постройка 475 кв. саженей новых мастерских, вместо такой же площади сгоревших.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33, л. 219.

1902, 23 марта

Из доклада исполняющего обязанности начальника службы тяги и подвижного состава Г. Барбатенко на Совете Управления Пермской железной дороги.

Котел водокачки станции Всесвятской, поступивший в большой ремонт, при внутреннем осмотре оказался в таком состоянии, что требует полного возобновления. Котел этот работал с постройки дороги.

Запросы с условиями на поставку котла были посланы инженеру Бари, Акционерному обществу Густав Лист, Русскому паровозостроительному и механическому обществу в Харькове и обществу Рязанского машиностроительного, котельного и чугунолитейного завода.

Бари предлагает водотрубный котел Шухова, который требует более тщательного и опытного ухода и более значительного расхода на ремонт. Из остальных фирм Лист и Харьковский завод заявили почти одну и ту же цену — 1365 руб. и 1305 руб. В опись арматуры Листа входят трубки и краны к инжектору и питательный вентиль. Рязанский завод заявил более высокую цену — 1480 руб.

Докладывая все вышеизложенное, я имею честь просить разрешить передать заказ фирме господина Листа, изделия которой, получаемые до сих пор, всегда оказывались прекрасного качества.

Постановление Совета Управления дороги:

Принимая во внимание, что заказ котла специальной конструкции на стороне обходится дешевле изготовления в мастерских дороги, выдать заказ Харьковскому заводу на котел системы Лешанель, как более производительный в работе, по заявленной цене 1305 руб.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33, л. 360.

1902, 26 апреля

Циркуляром Управления железных дорог приостановлено зачисление поденных рабочих и мастеровых в штатные служащие.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 59, л. 67 об.

1902, 29 апреля

КРУШЕНИЕ ПОЕЗДА № 12 НА 54-Й ВЕРСТЕ ЛУНЬЕВСКОЙ ЛИНИИ

Товарный поезд шел под уклон по довольно высокой (около 6 сажен) насыпи вдоль горного откоса, когда паровозная бригада заметила снежную лавину, сползавшую с горы на путь. Поезд остановить вполне не удалось, но паровозная бригада успела затормозить паровоз и спрыгнула с него в безопасном месте.

Лавина столкнула поезд с насыпи, причем были убиты два кондуктора, а третий получил сильный ушиб доской по голове и множественные более легкие ушибы по всему телу. Ушибы вскоре зажили.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33, л. 249–250.

1902, 26 ноября

На Совете Управления дороги рассмотрено ходатайство заместителя начальника службы тяги Г. Барбатенко об увеличении оклада начальника депо Чусовская Добровольского.

С развитием деятельности Пермской дороги вообще, и, в частности, основного депо Чусовская, работающего в три направления и пропускающего в сутки до 64 поездов, количество ремонтных работ в означенном депо настолько возросло. Начальник депо, при одном помощнике, будучи занят в течение целого дня или в конторе, или ремонтом подвижного состава, или разъездах по своему участку для осмотра водоснабжения, не может иметь надлежащего отдыха.

Причем труд его оплачивается значительно ниже, нежели труд начальников других основных депо Пермской железной дороги с меньшим движением.

Служба просит об увеличении оклада начальника депо Чусовская Добровольского на 300 руб. путем лично присвоенных. Он служит на дороге беспрерывно с 1 января 1886 г., в настоящей должности с 10 августа 1895 г. без всякого поощрения. Предшественник же его господин Теплых получал те же 2700 и 360 добавочных за заведование ремонтом подвижного состава, число паровозов и размеры движения были вдвое меньше.

Решение Совета Управ

Принимая во вни
Чусовская лишь 7 лет. куд
ходатайство о лично присв

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33

1902/1903 УЧЕБНЫЙ ГОД

Предметы и количест

1-й класс: арифм
ский — 1, черчение — 8.
— 3, пение — 1.

2-й класс: черчени
— 2, механика — 4.
— 2, слесарное ремес

3-й класс: счетная
дорожное дело — 6.
рева — 2, слесарное
ние — 1.

Учебная деятельность
стерских по слесарному
классное учение и занятия
сентября и закончились
продолжались до 8 мая.

Занятия, не предусм
роительному искусству.
е богослужения в залу
ственных дней, экскурс
рактические занятия по

На ученической даче
ков в течение 17 рабочих
4 сажени на 3 сажени

В свободное время
ментах под руководством
ика дороги А. М. По
для хорового пения. По
в и гитаристов. В бу
посещали городской каток.

В августе 1903 года
ли приняты по резуль
здоровья — 19. Оставш
вших училище был В
ными часами.

Решение Совета Управления:

Принимая во внимание, что господин Добровольский служит начальником депо Чусовская лишь 7 лет, куда переведен с повышением, Совет полагает возбуждать ходатайство о лично присвоенных преждевременным.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 33, л. 376.

1902/1903 УЧЕБНЫЙ ГОД В ПЕРМСКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ УЧИЛИЩЕ

Предметы и количество недельных уроков:

1-й класс: арифметика — 4, геометрия — 3, физика — 4, Закон Божий — 1, черчение — 8, столярное ремесло — 14, чистописание — 4, гимнастика — 3, пение — 1.

2-й класс: черчени по механике — 6, арифметика — 1, геометрия — 2, физика — 2, механика — 4, Закон Божий — 1, железнодорожное дело — 6, черчение — 2, слесарное ремесло — 14, гимнастика — 3, пение — 2.

3-й класс: счетная линейка — 1, счетоводство — 1, Закон Божий — 1, железнодорожное дело — 6, паровая механика — 4, черчение — 6, обработка металла и дерева — 2, слесарное ремесло — 14, упражнения на телеграфном аппарате — 2, пение — 1.

Учебная деятельность началась 1 августа сплошными занятиями в учебных мастерских по слесарному и кузнечному ремеслам и продолжалась до 1 сентября. Классное учение и занятия в учебных мастерских начались в первом полугодии 2 сентября и закончились 21 декабря; во втором полугодии — начались 7 января и продолжались до 8 мая.

Занятия, не предусмотренные инструкцией: летние практические занятия по строительному искусству, летние практические занятия по землемерию, всенощные богослужения в зале училища накануне некоторых праздничных и высокоторжественных дней, экскурсии в Пермские железнодорожные мастерские, летние практические занятия по плотничному ремеслу.

На ученической даче в Усть-Курье по плотничьему ремеслу работало 30 учеников в течение 17 рабочих дней. Цельные работы — постройка деревянного домика (4 сажени на 3 сажени) для помещения 10 учеников.

В свободное время желающие из учеников обучались игре на духовых инструментах под руководством одного из учеников за счет расходов попечителя, начальника дороги А. М. Повалишина, в зале заседаний училища ученики собирались для хорового пения. По инициативе учеников сформировался оркестр балалаечников и гитаристов. В будни от 6 до 7 вечера и в праздники некоторые ученики посещали городской каток.

В августе 1903 года было допущено к приему 79, принято было 24, не были приняты по результатам вступительных экзаменов — 36 и по состоянию здоровья — 19. Оставлено на второй год было 10 учеников. Первым из окончивших училище был Василий Склемин, начальник дороги наградил его серебряными часами.

1903, 23 января

ОЧЕРКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЖИЗНИ

...Почему же так скоро изнашивается маленькая шестеренка — «мелкая сошка»? Невольно приходят на память слова одного наблюдателя: «Кто меньше получает, тот больше работает». И «мелкая сошка» работает, работает за себя, работает и за тех, кто совсем не работает, потому что много получает.

Счетовод Ш. чуть не с 6 часов утра приходил на службу, сидел до четырех; с 6—7 вновь приходил и сидел до 12 ночи. И так изо дня в день. Чрезмерная работа, постоянное напряжение, убийственное помещение сделали свое дело: стала побаливать грудь, показалась горлом кровь.

Вечерами иногда наступал упадок сил... Пришлось лечь в больницу, — начальство недовольно. Чтобы не остаться без хлеба, пришлось выписаться из больницы. Новый большой надрыв сил. Отказ в отдыхе, в переводе на юг. Новое лежание в больнице... и в результате: «Умер в полном расцвете лет. Семья осталась без всяких средств».

Спасибо хоть сослуживцам, таким же беднякам, подписали кто 15 копеек, кто 20 копеек и на это похоронили умершего.

Пермский край, 1903, 23 янв.

1903, 14 марта

Электрическое освещение обходится в 2 раза дороже керосинового освещения и для уменьшения расхода предлагается на станции Пермь переделать включение дуговых фонарей с таким расчетом, чтобы фонари эти можно было зажигать не все сразу, а сериями по 4 фонаря.

Из архива автора.

1903, 17 марта

Согласно положения о выдаче больничных денег поденно рабочим и мастеровым, холостому за дни лечения в больнице пособия не полагается.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 38, л. 28.

1903, 19 июля

ИЗ СТАТЬИ «НЕЧТО О ПОСТРОЙКАХ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ОБЩЕСТВЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ»

На станции Чусовской первый раз за все время существования общества происходила приемка вновь выстроенного продовольственного железнодорожного склада. Склад потребовал почти ничем пока не объяснимого громадного перерасхода против ассигнований на то сметы: примерно на 500 руб. Склад большой, не соразмерный обороту товаров, с окнами на манер магазинов по Сибирской улице в Перми.

Бисерский склад уже строится несколько лет. Начали строить в одном месте, дошли до фундамента и остановились. Перешли на другое место. Завели склад величиной с Чусовской при обороте товаров вдвое меньшем и вот строят, строят третий год.

В Перми еще в 1901
ширение складочных по
(осенью прошлого года)
в октябре во время моро
кладки сомнительна, кры

Пермский край, 1903, 2

1903, 27 августа

Из сообщения газет.

Были арестованы и с
нию на три года служащ
П. А. Матвеев и Л. М. Б
Воскресенский, Кузьмин

1903, июль—август

Из сообщения в газет

На станции Левшин
крыт буфет с продажей
гается и продажа пива. П
дочь начальника названы
и буфет, и чай, и предпо
что помощниками приказ
и даже бутылок из погре
жа, которые и без того об
нии своих прямых обязан

Из рапорта начальни

Честь имею доложить
ная в газете заметка о пр
твердилась, за что начал
говор.

Пермский край, 1903, 22

1903, 24 сентября

На Пермской дороге
го в особой путевой буд
в год, переездного сторож

Служба стрелочника
исполнительности и труда

Таким образом, высо
тем, что часть стрелочни
остальные же 56% не пол
при крайне продолжитель
го люда весьма ощутителе
частных квартирах, уплач

В Перми еще в 1901 г. собранием уполномоченных разрешено произвести расширение складочных помещений, но до сих пор могли выстроить только лабаз (осенью прошлого года) для склада муки с перерасходом на 200%. Лабаз строился в октябре во время морозов (раньше такого никогда не было), так что прочность кладки сомнительна, крыша течет, смачивая мешки с мукой.

Пермский край, 1903, 22 июля.

1903, 27 августа

Из сообщения газет.

Были арестованы и сосланы в Архангельскую губернию на три года служащие Пермской железной дороги П. А. Матвеев и Л. М. Еленев. Были также арестованы Воскресенский, Кузьминых, Глухих, Валеев.

П. А. Матвеев, один из создателей первых марксистских кружков в Перми

1903, июль—август

Из сообщения в газете.

На станции Левшино с разрешения начальства открыт буфет с продажей чая и фруктовых вод, предполагается и продажа пива. Приказчицей при буфете состоит дочь начальника названной станции. Все это хорошо — и буфет, и чай, и предполагаемое пиво, но одно плохо, что помощниками приказчице при подаче самовара, воды и даже бутылок из погреба, состоят станционные сторожа, которые и без того обременены работой при исполнении своих прямых обязанностей.

Из рапорта начальника службы движения.

Честь имею доложить, что, согласно произведенного расследования, помещенная в газете заметка о прислуживании сторожей в буфете станции Левшино подтвердилась, за что начальнику станции Левшино Иванишеву объявлен мною выговор.

Пермский край, 1903, 22 июля.

1903, 24 сентября

На Пермской дороге средний оклад штатного путевого сторожа, проживающего в особой путевой будке с казенным отоплением, составляет 153 руб. 34 кон. в год, переездного сторожа — 156 руб. 25 коп.

Служба стрелочника требует более напряженного внимания, расторопности, исполнительности и труда, поэтому оплата сих агентов выше на 20 руб. в год.

Таким образом, высокий средний оклад стрелочника в 195 руб. объясняется тем, что часть стрелочников пользуются квартирой, отоплением и освещением, остальные же 56% не пользуются ни квартирой, ни освещением, ни отоплением, а при крайне продолжительной зиме на Урале расход на дрова и керосин для бедного люда весьма ощутителен. Именно по этой причине и стрелочникам, живущим на частных квартирах, уплачивается высший оклад жалованья.

Означенный порядок на Пермской дороге существует издавна, причем стрелочники принимаются на наинизший оклад, а засим последовательно по мере продолжительности их службы оклад их увеличивается, или они переводятся в кондуктора. Благодаря именно такому порядку на дороге и поныне служат стрелочники с 1879 года, то есть 24 года, и именно благодаря такому общему режиму число несчастных случаев на дороге сравнительно столь незначительно.

Из архива автора.

1903, 7 октября

Из решения Комитета Управления железных дорог МПС.

Ввиду словесного заявления начальника Пермской железной дороги о действительно затруднительном материальном положении графа Лубенского, обремененного многочисленным семейством (жена, три сына и три дочери) и не имеющего возможности предпринять лечение продолжительной и серьезной его болезни, разрешить начальнику Пермской железной дороги выдать графу Лубенскому пособие на лечение в сумме 650 руб.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 49, л. 179.

1903, 6 ноября

Его превосходительству,
господину начальнику Пермской железной дороги,
действительному статскому советнику
Алексею Михайловичу Повалишину

Ваше превосходительство, милостивый государь!

20 сентября, в 2 часа 30 минут утра, на 9-й версте от Екатеринбурга по направлению к Тюмени произошло крушение железнодорожного поезда.

Товаропассажирский поезд № 26, состоявший из 41 вагона, в числе коих было 7 пассажирских, наполненных публикою, шедший полным ходом при довольно значительном уклоне, потерпел страшное крушение. Ужасная паника охватила пассажиров, но по неизреченной милости Божьей дело обошлось без человеческих жертв, только немногие пассажиры получили легкие ушибы.

Пассажиры спаслись прямо чудом, ибо, судя по картине разрушения и при полном ходе поезда, несчастье могло бы принять ужасающие размеры. Ехавшие в поезде пассажиры свое чудесное спасение приписывают небесному представительству преподобного Серафима Саровского чудотворца, икону которого вез в одном из вагонов 4-го класса в церковь села Маминского старец, монах Белогорского монастыря.

Рассказывают, что этот монах вел в это время с пассажирами вагона беседу о жизни преподобного Серафима. Один из пассажиров этого вагона на площадке пред самым моментом крушения вернулся в вагон, дабы послушать беседу старца-монаха. Едва он вошел в вагон, как раздался треск и та площадка, на которой он стоял, была совершенно разрушена, весь же вагон и сидевшие в нем пассажиры не потерпели никаких повреждений, без сомнения, сохраненные от опасности небес-

ным представительством
в вагоне беседу.

Известно также, что
ном вагоне находилась в
рую две женщины везли

На месте крушения
Серафима, по прибытию
нею причтом села Белоя

Предлагаю ознамено
устройством, на доброхо
добного Серафима Саро
тельство разрешить устр
оказать мне в этом деле
помощь.

Призываю на Вас и д
покорнейшим слугою. Н

Резолюция:

Для выбора места д

Из архива автора.

1903

ПРАВА ЖЕЛЕЗНОДОРО

- получение двухне
- получение пособи
- получение в течени

ни;

- пользование кварт

езду.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д.

1904, 1 января

Введено в действие
лезных дорог», утвержл

Предназначено для в
сы и их семьям. Обязат
чие, которым присвоены
ется при оставлении слу

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д.

1904, февраль

На станции Вознесен
вице-адмирала Степана
суток.

ным представительством преподобного Серафима, об иконе которого путники вели в вагоне беседу.

Известно также, что в первом, следовавшем за пассажирским вагоном, товарном вагоне находилась в закупоренном виде другая икона Божией Матери, которую две женщины везли в церковь села Троицкого Камышловского уезда.

На месте крушения пассажиры горячо молились перед иконою преподобного Серафима, по прибытию на станцию Баженово по их желанию был совершен пред нею причтом села Белоярского благодарственный молебен.

Предлагаю ознаменовать такое чудесное сохранение жизни многих путников устройством, на доброхотные даяния, на месте крушения часовни в честь преподобного Серафима Саровского чудотворца. Покорнейше прошу Ваше превосходительство разрешить устройство часовни на месте крушения в полосе отчуждения и оказать мне в этом деле Ваше любезное содействие и возможную материальную помощь.

Призываю на Вас и дела Ваши благословение Божие и честь имею быть Вашим покорнейшим слугою. Никанор, епископ Екатеринбургский и Ирбитский.

Резолюция:

Для выбора места для часовни.

Повалишин.

Из архива автора.

1903

ПРАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СЛУЖАЩИХ:

- получение двухнедельных отпусков с сохранением содержания;
- получение пособий за службу при увольнении по болезни;
- получение в течение четырех месяцев полностью содержания во время болезни;
- пользование квартирными деньгами; расширение льгот по бесплатному проезду.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 1, л. 59.

1904, 1 января

Введено в действие «Положение о пенсионной кассе служащих казенных железных дорог», утвержденное Государем Императором 2 июня 1903 года.

Предназначено для выдачи пенсий и единовременных пособий участникам кассы и их семьям. Обязательными участниками кассы являются служащие и рабочие, которым присвоены годовые оклады содержания. Участие в кассе прекращается при оставлении службы на железной дороге.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 511, л. 107–128.

1904, февраль

На станции Вознесенская из-за неисправности был отцеплен служебный вагон вице-адмирала Степана Осиповича Макарова. Ремонт продолжался около двух суток.

У вокзала размещался воинский призывной пункт, стояли солдатские теплушки. Бородатый седой человек в овчинном полушубке рисовал мобилизованных местных крестьян. Это был знаменитый художник-баталист Василий Васильевич Верещагин, ехавший вместе с адмиралом Макаровым на фронт русско-японской войны.

(31 марта художник и вице-адмирал погибли на броненосце «Петропавловск» в районе Порт-Артура, подорвавшись на японской мине.)

1904, 2 марта

Начальнику Пермской железной дороги из МПС

Увольнение от службы нижних чинов запаса связано с назначением их в войска и только хорошим поведением и полезною службой они могут быть освобождены от призыва.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 59, л. 20.

1904, 14 июля

Из отчета по постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги 1905–1911 гг.

В особом совещании под личным Его Императорского Величества председательством было принято решение в 1905 году приступить к постройке распоряжением и средствами казны железнодорожной линии Пермь – Кунгур – Екатеринбург – Курган.

СПб., 1911. С. 9.

1904, 11 ноября

Из заявления председателя комитета временной больницы на пожертвования служащих для больных и раненых русских воинов, начальника дороги Матренинского.

Наша временная больница, приготовленная к принятию больных и раненых русских воинов еще в августе, остается до сего времени не используемой, как пустуют в большинстве и другие лазареты, устроенные в Перми для той же цели.

Мы должны сейчас послать нуждающимся воинам обувь, белье, платье и подарки для больных солдат вроде кисетов с табаком, спичками, мылом. Подарки могли бы попасть на границу Маньчжурии к празднику Рождества Христова.

* * *

Господину начальнику Пермской железной дороги

Ныне нам стало известно, что служащие дороги образовали особую организацию по заведованию лазаретом, но мы, служащие Общества потребителей, ни выборных записок, ни приглашений на заседания не получали.

Так как участие наше в организации лазарета отвергнуто или игнорируется, то мы имеем честь покорнейше просить Вашего распоряжения о возврате удержанных с нас денег.

19 подписей служащих Общества потребителей
Пермской железной дороги.

Резолюция:
Попрошу С. Ю. Ш

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д

1904, 20 ноября

Ст

Узнал, что железно
предметы для воинов и
послать и мои сто рубле

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д

Глава

1905, 9 января

Кровавое воскресен
рабочих от заводов горо

1905, 13 января

В Управлении Пер
служб тяги железных д
работ в железнодорожн

Председатель совещ
ствительный статский со
ки мастеровых и рабочи
нодорожных мастерских
шинстве позаимствована
литического значения,

На первом месте во
лым помещением при н
особых колоний для ра
жилищ, с целью создан
тингента мастеровых и

Второй существенн
прав штатных служащ

Резолюция:

Попрошу С. Ю. Шпмановского переговорить. Что за странные претензии!

Начальник дороги Матренинский.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 51, л. 58—59, 151.

1904, 20 ноября

Старшему врачу Пермской железной дороги А. И. Губовичу

Многоуважаемый Алексей Иванович.

Узнал, что железнодорожные служащие отправляют в Маньчжурию разные предметы для воинов и, находя это весьма симпатичным, покорнейше прошу Вас послать и мои сто рублей.

Преданный Вам Николай Васильевич Мешков.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 51, л. 129.

Глава 6. В революции 1905—1907 годов

Наш поезд несется, мы едем вперед,
Обратно разобраны рельсы...

Сергей Ляховой

1905, 9 января

Кровавое воскресенье. В Петербурге расстреляна многотысячная депутация рабочих от заводов города, пришедших к Зимнему дворцу с петицией к царю.

1905, 13 января

В Управлении Пермской дороги поступил протокол совещания начальников служб тяги железных дорог, примыкающих к Петербургу, по поводу прекращения работ в железнодорожных мастерских.

Председатель совещания, начальник Управления железных дорог МПС, действительный статский советник П. Н. Думитрашко указал, что, под влиянием стачки мастеровых и рабочих в фабричных заведениях, прекращены работы в железнодорожных мастерских трех дорог. Заявлены требования, сущность коих в большинстве позаимствована из требований рабочих других заводов, даже пункты политического значения, вовсе не подлежащие рассмотрению здесь.

На первом месте вопрос об удовлетворении рабочих дешевым и удобным жилым помещением при недоступности существующих цен на квартиры. Устройство особых колоний для рабочих, чтобы заинтересовать их сделаться собственниками жилищ, с целью создания оседлого, дорожащего своими рабочими местами контингента мастеровых и рабочих.

Второй существенный вопрос — о распространении на поденных служащих прав штатных служащих. С 20 августа 1903 г. разрешено присваивать право

штатных служащих рабочим, кои прослужили на данной железной дороге не менее 10 лет и по своим знаниям и нравственным качествам будут признаны заслуживающими этой льготы. Совещание ходатайствует о сокращении срока до 5 лет.

По закону 10 июня 1903 г., старостам дано право заботиться и пещись о нуждах и ходатайствах рабочих по условиям найма, а в состав условий найма рабочих входит определение размера задельной платы.

Председатель высказал предположение о возможности допущения выборных старост от рабочих в установлении расценок на сдельные работы при утверждении их начальством мастерских. Применить такой порядок только по отношению постоянных типовых работ.

В остальном, и особенно в паровозных депо, оставить существующий на практике порядок по отдельным бюллетеням, в которых обозначается количество работы и плата за оную по обоюдному соглашению рабочего или бригадира со старшим мастером.

Фактически, соглашение между нанимателем и рабочим существует на практике и в настоящее время. Перед назначением сдельных цен, мастера цехов уговариваются с бригадирами или отдельными рабочими относительно стоимости работ. Проектируемый порядок будет отличаться только тем, что соглашение с отдельными бригадирами и рабочими будет заменено соглашением с выборными от рабочих старостами.

Это означает лишь обязательство выслушивать эти заявления и затем принять их или отвергнуть. А администрация имеет возможность парализовать такое намерение переходом на поденный расчет заработной платы.

Часть членов совещания не согласилась и нашла, что это вызовет значительное увеличение расходов: «Для администрации железнодорожных мастерских будет затруднительна и даже непосильна борьба с организованным представительством рабочих» (начальник службы тяги Пермской железной дороги подчеркнул фразу и написал на полях: «Да».— **Ред.**), ввиду домогательства со стороны старост к искусственному повышению цен.

Установление расценок — дело весьма сложное, живое, требующее регулировки, в зависимости от массы факторов, в правильном учете которых всегда больше компетентен мастер, нежели рабочий и на почве несогласий могут возникать недоразумения и поводы к забастовкам еще в большей степени, нежели теперь (надпись начальника службы тяги Пермской дороги: «Вполне присоединяюсь»).

Совещание признало возможным допустить только заявление старостами претензий ходатайств рабочих к администрации, но не участие в разборе этих претензий; то же и при увольнении рабочих от службы.

В ситуациях, когда могут иметь место пристрастное отношение мастеров к отдельным рабочим и при существующем известном соотношении величины поденной платы и сдельным заработком, желательно участие старост по урегулированию взаимных отношений между администрацией и рабочими.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 59, л. 104—113.

1905, 8 февраля

Перм

С Высочайшего со
временно разрешается
мастерских при паровоз
до 9 час. в сутки; допуст
ников; допустить учреж
нуждах и ходатайствах;
более старых и опытных
выбору мастеровых, при
ком дороги; привести за
условиями и ценами на
ным, то повысить плату
о моей полной уверенно
оказанных им милостей

1905, 11 февраля

Сегодня, в три часа
несмотря на увещевания
увеличения платы черно
всякие штрафы, выдава
выхода рабочего только
плату как проработавше

от ра
по об

Мы, рабочие, просю
нормального числа рабо
Установить 8-часово
время поденной платы.
Устанавливать цену
Увеличить плату чер
Лечить нас внимате
Вменить в обязанно
наблюдалось до сих пор
ность мастера сборного
Устроить мастерские
опасности: не должно бы

1905, 8 февраля

Пермь, 9 февр.; копии разосланы в депо и мастерские 11 февр.

ТЕЛЕГРАММА

С Высочайшего соизволения, последовавшего по докладу моему 7 февраля, временно разрешается применение следующих изменений в главных мастерских и мастерских при паровозных депо: сократить продолжительность рабочего времени до 9 час. в сутки; допустить сокращение продолжительности работ на канун праздников; допустить учреждение особо выборных от рабочих для заявления о своих нуждах и ходатайствах; допустить при расценке на сдельные работы экспертов из более старых и опытных мастеровых, частью по выбору администрации, частью по выбору мастеровых, при условии окончательного утверждения расценок начальником дороги; привести заработную плату чернорабочих в соответствие с местными условиями и ценами на предметы первой необходимости и, если окажется нужным, то повысить плату; объявить рабочим о даруемой им высочайшей милости и о моей полной уверенности, что мастеровые и рабочие пожелают быть достойными оказанных им милостей и доверия.

Министр путей сообщения князь Хилков.

1905, 11 февраля

Петербург, Министерство путей сообщения

ТЕЛЕГРАММА

Сегодня, в три часа дня, мастеровые Пермских мастерских прекратили работу, несмотря на увещевания, и спокойно разошлись. Требуют 8-часового рабочего дня, увеличения платы чернорабочим до 80 коп. в день, отменить вычеты за прогулы и всякие штрафы, выдавать половину поденной платы за время болезни и, в случае выхода рабочего только с обеда и если останется вечеровать, отмечать полуторную плату как проработавшему целый день.

Сериков.

ЗАЯВЛЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
от рабочих Пермских главных мастерских
по объявлению им телеграммы от министра:

Мы, рабочие, просим показать нам подлинник Высочайшего указа о введении нормального числа рабочих часов в сутки. Просим вывесить эту телеграмму.

Установить 8-часовой рабочий день без убавки получаемой нами в настоящее время поденной платы.

Устанавливать цену на нашу работу вместе с нами и с нашего согласия.

Увеличить плату чернорабочего за его труд до 80 коп. в день.

Лечить нас внимательно и без оскорблений.

Вменить в обязанность мастерам более гуманное отношение к рабочим, чем это наблюдалось до сих пор; это должно относиться особенно к исполняющему должность мастера сборного цеха.

Устроить мастерские так, чтобы в них рабочие не подвергали свое здоровье опасности: не должно быть дыма при продувке паровозов, течи в ненастную пого-

ду, оберегать работающих от сквозняков, для чего ворота мастерских должны открывать только при перерывах в работе.

Необходимо устроить по указанию рабочих некоторые приспособления при исполнении работ: при пригонке к цилиндру золотника ввиду тяжести последнего необходимы подъемные средства для облегчения тяжести этой работы.

Отменить вычеты за прогулы, вызванные частной жизнью рабочего, и штрафы.

Установленную в случае болезни рабочего половинную поденную плату выдавать рабочему и в том случае, если бы он болел не четыре с половиной дня, а и менее этого срока, т. е. хотя бы только один день.

Просим ввести в обязанность, чтобы были поставлены умывальники во всех цехах.

Добавить цены на работу; цены очень низкие, как поденные, так и задельные.

Примечание к тексту.

Написано на отдельном белом листе. Требования были написаны заранее, быстрее всего человеком грамотным, затем бумага была свернута вчетверо и была в кармане промасленной одежды. Последние три пункта были дописаны потом торопливо и небрежно. Заголовок написан рукой начальника мастерских или зам. начальника дороги.

ОБЪЯВЛЕНИЕ В ПЕРМСКИХ ГЛАВНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ

Из прекращения мастеровыми работ в Пермских мастерских я усматриваю, что ими, к сожалению, не понята и не оценена как следует высочайше дарованная им милость по улучшению быта.

Правительство само заботится об улучшении быта мастеровых и рабочих. Не прекращая работ, мастеровые могут чрез выборных заявлять о своих нуждах и желаниях. Правила, устанавливающие порядок производства выборов, ожидаются.

Предлагаю всем благомыслящим мастеровым и рабочим, желающим возобновить работы, приступить к таковым. Не желающих продолжать работу прошу заявить об этом и получить расчет.

За начальника дороги Сериков.

* * *

Господину начальнику службы подвижного состава и тяги

Мастеровые и рабочие депо Вознесенская, проникнутые чувством глубочайшей любви и благодарности к своему монарху, покорнейше просят Вас не отказать в ходатайстве, что они всей душой постараются оправдать столь великую для них милость монарха.

Вместе с тем осмеливаются почтительнейше просить его сиятельство, господина министра путей сообщения повергнуть к стопам возлюбленного монарха их верноподданнические чувства и беспредельную любовь.

Начальник депо Вознесенская Климов.

Справка канцелярии начальника дороги.

Давать хода сему представлению едва ли возможно, так как нет подлинного заявления рабочих за их подписями об изъявлении чувства благодарности.

ЦГИА, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 1; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 59, л. 11, 12, 13, 15, 24 об., 43.

1905, 18 февраля

ОБЪЯВЛ

Вежливое и справедл
зательное, гарантируется.

Умывальники по цехам

Вентиляция в мастерск
зволяют местные условия.

Прошу мастеровых и р
получения утвержденных

Сегодня в Пермских ма

1905, 18 февраля

Вчера, в 10 час. утра, н
хов Пермских мастерских
прекращалась. Двое главн

Оценка события.

Из письма Пермской

В конце февраля, как о
ческого характера в Перм
Пермской организации РС
пространением листка с тр
слабой политической мотив
улучшения рабочих невозм
ное собрание и т. д.

Плохо организованная с

ЦГИА, ф. 273, оп. 12. д. 3
материалы. — Молотов, 1955.

1905, 2 марта

Мастеровые, рабочие Пе
рянное время при прекраще
стерских. Полагал бы возмо
шим в мастерские, но не раб

та мастерских должны от-

торые приспособления при
а ввиду тяжести последнего
сти этой работы.
знью рабочего, и штрафы.
ную поденную плату выда-
тыре с половиной дня, а и

лены умывальники во всех

поденные, так и задельные.

я были написаны заранее,
была свернута вчетверо и
три пункта были дописаны
он начальника мастерских

ОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ

мастерских я усматриваю,
дует высочайше дарованная

стеровых и рабочих. Не пре-
ить о своих нуждах и жела-
а выборов, ожидаются.
бочим, желающим возобно-
продолжать работу прошу

чальника дороги Сериков.

подвижного состава и тяги
тые чувством глубочайшей
е просят Вас не отказать в
ать столь великую для них

ть его сиятельство, господи-
юбленного монарха их вер-

депо Вознесенская Климов.

но, так как нет подлинного
вства благодарности.
. 59. л. 11, 12, 13, 15, 24 об., 43.

1905, 18 февраля

ОБЪЯВЛЕНИЕ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ

Вежливое и справедливое отношение к рабочим, их труду и нуждам, как обязательное, гарантируется.

Умывальники по цехам будут сделаны.

Вентиляция в мастерских будет по возможности улучшена, насколько это позволяют местные условия.

Прошу мастеровых и рабочих приняться за работу немедленно и сейчас после получения утвержденных правил...

Жандармский полковник Свет.

* * *

Петербург, министру путей сообщения

ТЕЛЕГРАММА

Сегодня в Пермских мастерских работает полная дневная смена рабочих.

Сериков.

1905, 18 февраля

Петербург, начальнику Управления железных дорог

ТЕЛЕГРАММА

Вчера, в 10 час. утра, небольшая часть рабочих кузнечного и механического цехов Пермских мастерских вывела мастера механического цеха Жукова. Работа не прекращалась. Двое главных виновников уволены. Расследование продолжается.

Сериков.

Оценка события.

Из письма Пермской партийной организации в ЦК РСДРП 20 июня 1905 года.

В конце февраля, как отголосок общего движения, возникла стачка экономического характера в Пермских железнодорожных мастерских. При слабых связях Пермской организации РСДРП пришлось ограничиться только выпуском и распространением листка с требованиями рабочих железнодорожных мастерских со слабой политической мотивировкой и листка с разъяснениями, что экономические улучшения рабочих невозможны без политической свободы, требуйте учредительное собрание и т. д.

Плохо организованная стачка кончилась через три дня неудачно.

ЦГИА, ф. 273, оп. 12, д. 390, л. 11; Революция 1905—1907 гг. в Прикамье: Документы и материалы. — Молотов, 1955. С. 68.

1905, 2 марта

Начальнику Управления железных дорог

Мастеровые, рабочие Пермских мастерских просили меня об уплате им за потерянное время при прекращении работ с 11 до 15 февраля вследствие волнений в мастерских. Полагал бы возможным для успокоения рабочих заплатить всем приходившим в мастерские, но не работавшим, как больным, т. е. половину поденной платы.

Начальник Пермской дороги Матренинский.

Ответ:

Разрешение этого пособия мотивировалось на других дорогах прекращением работ под внешним влиянием и угрозы.

Уплачено по 50% поденной платы с добавлением сверх того 25%.

1905, 3 марта

Ввиду постоянно повторяющихся жалоб рабочих на невнимательное и невежливое обращение с ними врачебного персонала, его сиятельство господин министр путей сообщения, признавая эту ненормальность заслуживающей порицания, приказал:

Воспретить во всех случаях обращение к мастеровым и рабочим на «ты».

Строго взыскивать с виновных за заявления о грубом обращении.

Вместе с тем, не должно быть стеснений мастеровых и рабочих на приглашение к больным частных врачей, врачей-специалистов, акушерок и фельдшеров за счет дороги, когда помощь не может быть оказана железнодорожным врачебным персоналом, в случае прописки медикаментов, не имеющихся в железнодорожной аптеке, таковые должны быть приобретаемы в счет дороги. Взимание с рабочих платы за лекарство в таких случаях должно быть отменено.

Начвальник дороги Матренинский.

1905, 17 марта

В Управление железных дорог

РАПОРТ

Имею честь доложить, что «Временные правила о выборных от мастеровых и рабочих для заявления своих нужд» не распространены мною лишь в малых оборотных депо вверенной мне дороги: Кизел, Бисер, Балезино, Вятка и Пинюг, в коих наличный штат мастеровых и рабочих всего от 5 до 11 человек, и на главное депо Зуевка, в которых мастеровые и рабочие отказались от выборов, — мало старослужащих.

Во всех прочих депо и главных мастерских выбор старост произошел. Временная инструкция о порядке заявления и направления ходатайств выборными от мастеровых и рабочих и об участии их в комиссиях при мастерских и депо Пермской железной дороги выработана и утверждена мною.

И. о. начальника дороги.

ЦГИА, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 13.

1905, 22 марта

Из Перми отправлен на станцию Маньчжурия вагон: 110 пудов 12 фунтов с разными вещами для подарков больным и раненым русским воинам от Комитета по устройству временной больницы в Перми на пожертвования служащих Пермской железной дороги.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 51, л. 186—189.

1905, 2 апреля

В службу пути поступили бумаги о недопущении на работы японцев и китайцев.

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 6, л. 2.

1905, 20—21 апреля

Съезд представителей ж
Всероссийского союза желе

1905, 22 мая

Бисерского
станци

Предъявитель сего удост
Емшанов Александр успе
По Закону Божию — 5.
5, арифметике — 5, отечеств
5, чистописанию — 5. пени
ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 61.

1905, 27 мая

Из рапорта начальника
После 10 час. утра рабо
кой в соседнем Мотовили
ких заявлений, разошлись п
ние рабочими, незадолго до
По распоряжению моем
рерыва, были вывешены на
объявления, предупреждая.
вильной работы в 7 час.
На другой день работы
ЦГИА, ф. 273, оп. 12, д. 389

1905, 17 июня

Первый из четырех дет
двухклассное железнодорож
Но далее продолжать его
ние технического железнодо
нуть под Ваше покровитель
келезнодорожное училище
калованья за право учения

Резолюция председате

Так как отец получает с
училище показал настолько
было бы крайне жаль, если
недостатка средств.

тных дорогах прекращением

верх того 25%.

на невнимательное и невеж-
тельство господин министр
живающей порицания, при-

м и рабочим на «ты».
ом обращении.
х и рабочих на приглаше-
акушерок и фельдшеров за
лезнодорожным врачебным
ошихся в железнодорожной
роги. Взимание с рабочих
ено.
ник дороги Матренинский.

правление железных дорог

выборных от мастеровых и
ы мною лишь в малых обо-
алезино, Вятка и Пинюг, в
о 11 человек, и на главное
ись от выборов, — мало ста-

старост произошел. Времен-
ходатайств выборными от
и мастерских и депо Перм-

И. о. начальника дороги.

он: 110 пудов 12 фунтов с
ским воинам от Комитета
отвования служащих Перм-

работы японцев и китайцев.

1905, 20—21 апреля

Съезд представителей десяти дорог в Москве, который высказался за создание Всероссийского союза железнодорожников.

1905, 22 мая

Бисерского железнодорожного двухклассного училища станции Бисер Пермской железной дороги

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Предъявитель сего удостоверения ученик Бисерского двухклассного училища Емшанов Александр успешно окончил ныне курс, показав успехи:

По Закону Божию — 5, русскому языку — 5, церковно-славянскому языку — 5, арифметике — 5, отечественной истории — 5, географии — 5, естествознанию — 5, чистописанию — 5, пению — 5, черчению — 5.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 61, л. 18.

1905, 27 мая

Из рапорта начальника дороги в МПС.

После 10 час. утра рабочие Пермских мастерских, очевидно в связи с забастовкой в соседнем Мотовилихинском заводе, приостановили работы, не сделав никаких заявлений, разошлись по свисткам, данным ворвавшимися в машинное отделение рабочими, незадолго до обеденного перерыва.

По распоряжению моему, когда не явились рабочие после обеденного перерыва, были вывешены на станции и на ограде мастерских, а также раздавались объявления, предупреждая, что будет в случае, если рабочие не начнут правильной работы в 7 час. утра 28 мая.

На другой день работы возобновились.

ЦГИА, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 22.

1905, 17 июня

Начальнику 4-го участка службы пути
от кандидата на старшего рабочего 19-го околотка
Ивана Емшанова

Покорнейшее прошение

Первый из четырех детей Александр, 14 лет, с успехом окончил Бисерское двухклассное железнодорожное училище.

Но далее продолжать его обучение я не имею средств, но желаю дать образование технического железнодорожного училища, а потому и осмеливаюсь прибегнуть под Ваше покровительство о принятии моего сына в Пермское техническое железнодорожное училище хотя бы с небольшим ежемесячным вычетом из моего жалованья за право учения и содержание его.

Резолюция председателя попечительского совета Бисерского училища:

Так как отец получает слишком незначительное жалованье, а сын в Бисерском училище показал настолько хорошие успехи в связи с примерным поведением, было бы крайне жаль, если б ему не удалось пройти техническое училище из-за недостатка средств.

Резолюция начальника дороги:

Со своей стороны всячески помогу, пусть подает прошение и приступает к проверочным экзаменам.

Матренинский.

1905, 23 августа

Подписан мирный договор с Японией.

1905, 5 сентября

Из приказа № 109 начальника дороги от 5 сентября 1905 года.

Начальником дороги определено, что по окончанию укладки 2-го пути на перегоне Пермь – Мотовилиха движение поездов, начиная с полуночи с 18 на 19 сентября 1905 г., должно совершаться по двум путям.

19 сентября первый на дороге двухпутный участок на перегоне Пермь – Мотовилиха открыт.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 54, л. 37.

1905, 8 октября

Петербург,
его сиятельству г-ну министру путей сообщения

ТЕЛЕГРАММА

Телеграмма, имеющая уже более 250 подписей делегатскому железнодорожному съезду, следующего содержания: «Служащие Пермской дороги приветствуют съезд и шлют горячую благодарность делегатам, решившим твердо отстаивать права человека и гражданина», задержана по доносу счетовода Баканина заместителем начальника дороги Сериковым.

44 подписи.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 30–31.

1905, 12 октября

Петербург,
начальнику Пермской дороги Матренинскому

ТЕЛЕГРАММА

Все младшие телеграфисты станции Пермь отказались работать, заменены старшими телеграфистами, механиками и надсмотрщиками. На остальных станциях положение сомнительное.

Сериков.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 32–33.

1905, 14 октября

Петербург,
начальнику Пермской ж. д. Матренинскому,
начальнику Управления железных дорог

13 октября толпа забастовавшей части служащих управления и телеграфистов в числе 300 человек заставили прекратить занятия во всем управлении. Сегодня занятий не было.

На завтра разрешено со
указаний.

В 5 час. состоялось соб
Просить администрацию
10 руб., на похороны 8 руб.
рабочего – 20 руб., матери
убыток платить рабочему до
Во все царские и табель
нением работ не по вине раб
день.
Все лица, проработавш
штатных служащих без иск
бы только дровами и керос
Увеличить чернорабочим
до 99 коп.
При поступлении мальч
27 коп. Делать желающим д
во многих продуктах не уло
Устроить во всех цехах
Утром после общей мол
го технического железнодоро
вились в зал училища. куда
Здесь из толпы ученико
сложенный лист бумаги. про
ния изложенных в нем требо
Мы, ученики Пермского
ше просим Ваше высокоро
1. Урегулирование врем
часов в сутки.
2. Упразднение экзамено
3. Уменьшить время пра
до 20 дней.
4. Увеличить плату по о
5. Дать право на поступ
6. Предоставить право по
сообщения.

ет прошение и приступает

Матренинский.

бря 1905 года.

укладки 2-го пути на пере-
чная с полуночи с 18 на
тям.

к на перегоне Пермь — Мо-

Петербург,

у министру путей сообщения

негатскому железнодорожно-
рмской дороги приветствуют
вшим твердо отстаивать пра-
товода Баканина заместите-

44 подписи.

Петербург,

ской дороги Матренинскому

ись работать, заменены стар-
ли. На остальных станциях

Сериков.

Петербург,

мской ж. д. Матренинскому,
Управления железных дорог
управления и телеграфистов
о всем управлении. Сегодня

На завтра разрешено собрание служащих для обсуждения своих нужд. Прошу указаний.

Сериков.

* * *

В 5 час. состоялось собрание всех цехов и приняло следующее решение:

Просить администрацию главных мастерских выдавать на крестины ребенка 10 руб., на похороны 8 руб., на похороны самого рабочего выдавать 25 руб., жены рабочего — 20 руб., матери — 15 руб., за пожар и наводнение, за причиненный убыток платить рабочему до 50 руб.

Во все царские и табельные дни работать до двух часов. В случае за неисполнением работ не по вине рабочего платить поденную плату за каждый прогульный день.

Все лица, проработавшие на дороге более трех лет, пользовались бы правами штатных служащих без исключений, а не проработавшие трех лет пользовались бы только дровами и керосином.

Увеличить чернорабочим поденную плату до 81 коп. в день, а молотобойцам до 99 коп.

При поступлении мальчиков работать была бы поденная плата не менее как 27 коп. Делать желающим денежную выписку, так как продовольственный склад во многих продуктах не удовлетворяет.

Устроить во всех цехах вентиляцию.

Выборные от рабочих: П. Старцев, Ляпин, Шабунин,
А. Егоров, Богатырев, Аксенов, Лифанов.

* * *

Утром после общей молитвы перед звонком на первый урок ученики Пермского технического железнодорожного училища 2-го, а за ними и 1-го класса, направились в зал училища, куда был вызван начальник училища.

Здесь из толпы учеников выделился ученик 2-го класса Бобылев, и, подавая сложенный лист бумаги, просил начальника училища принять его для рассмотрения изложенных в нем требований.

Петиция

Мы, ученики Пермского технического железнодорожного училища, покорнейше просим Ваше высокородие удовлетворить нижеследующие наши требования:

1. Урегулирование времени, потребляемого на занятия в мастерских, до двух часов в сутки.
2. Упразднение экзаменов при переходе из класса в класс.
3. Уменьшить время практики на Курье: в первом классе до 10, во втором — до 20 дней.
4. Увеличить плату по окончании курса до 30 руб. минимум.
5. Дать право на поступление в средние учебные заведения.
6. Предоставить право по окончанию курса держать экзамен на техника путей сообщения.

7. Сменить надзирателя пансиона.
9. Вежливое обращение.
10. Введение общеобразовательных предметов.
11. Ученики не должны исполнять обязанности сторожей.
12. Предоставить бесплатные квартиры при училище для беднейших учеников.
13. Позволить носить теплую одежду.
16. Разрешить собираться в училище для обсуждения своих вопросов.
17. Увольнение учеников из училища только по объявлению ученикам причин, заставивших педсовет исключить этих учеников.
18. Ученики, выбранные для подачи петиции, не должны быть увольняемы из училища.

Надеемся, что указанные нами требования будут удовлетворены.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 383, л. 34—35; ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5, л. 1—2; д. 61, л. 52—53, 55.

1905, 16 октября

Его сиятельству,
господину министру путей сообщения

ТЕЛЕГРАММА

Собрание забастовавших служащих Пермской дороги, оказавшихся налицо в Перми, постановило требовать в свое распоряжение специальный поезд для доставки депутатов от забастовавших линейных служащих для совместной выработки требований. Инженер Сериков на это ответил отказом.

Поэтому собрание доводит до сведения Вашего сиятельства, что оно слагает с себя ответственность за продолжительность забастовки и могущее возникнуть недовольство прилегающего к дороге населения. Собрание просит распоряжения дать требуемый поезд.

По поручению собрания Иван Попов.

Резолюция:

Господину начальнику Управлений железных дорог

На основании словесных указаний Вашего превосходительства мною дана заместителю моему инженеру Серикову следующая депеша:

«Отдельные поезда выборным линий разрешать нельзя. Правила свободы собраний опубликованы, справиться у губернатора».

Матренинский.

ЦГИА СССР, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 41, 43.

1905, 17 октября

Мы, мастеровые и рабочие Пермских главных железнодорожных мастерских, выработали следующие требования, как экономические, так и политические:

- 8-часовой рабочий день;
- повышение расценок на задельные работы на 25 процентов;
- отменить вычеты за опоздания в двойном размере;

- выдавать жалованье
- все лица, проработав
служащих;
- платить полную пол
полного выздоровления:
- выдавать проездные
раз, билеты по чужим доро
причин;
- безусловно, вежливо
ского персонала;
- устройство библиотек
- прием и увольнение р
рабочих и цены назначатьс
- лица, уволенные под
или по случаю ареста. долж
- до введения государ
при неспособности к труду
без всякого судебного иска

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5.

1905, 18 октября

Из представления про
ную палату.

18 октября в городе Пе
ные служащие большою то

О цели движения этой
чальника железной дороги
бернии, который, узнав о д
пу не задерживать, а пропу

Железнодорожники во пре

торожей.
ие для беднейших учеников.

ния своих вопросов.
бъявлению ученикам причин,

должны быть увольняемы из

удовлетворены.
оп. 2, д. 5, л. 1—2; д. 61, л. 52—

Его сиятельству,
министру путей сообщения

роги, оказавшихся налицо в
специальный поезд для до-
ных для совместной выработ-
азом.
ятельства, что оно слагает с
ки и могущее возникнуть не-
е просит распоряжения дать

ению собрания Иван Попов.

Управлений железных дорог
сходительства мною дана за-
веша:
ельзя. Правила свободы со-

Матренинский.

елезнодорожных мастерских,
ие, так и политические:

5 процентов;
ере:

- выдавать жалованье два раза в месяц;
- все лица, проработавшие более трех лет, пользовались бы правами штатных служащих;
- платить полную поденную плату за каждый день болезни или увечья до полного выздоровления;
- выдавать проездные билеты на протяжении 100 верст неограниченное число раз, билеты по чужим дорогам должны выдаваться без требования уважительных причин;
- безусловно, вежливое обращение администрации и аккуратность медицинского персонала;
- устройство библиотеки-читальни, воскресной школы и столовой;
- прием и увольнение рабочих должно производиться с согласия выборных от рабочих и цены назначаться с согласия экспертов от рабочих;
- лица, уволенные под давлением администрации за агитацию, за забастовку или по случаю ареста, должны быть принимаемы обратно без препятствия;
- до введения государственного страхования, за увечье и смерть рабочего и при неспособности к труду должны выдавать пособие по соглашению от рабочих без всякого судебного иска.

Председатель собрания П. Старцев.

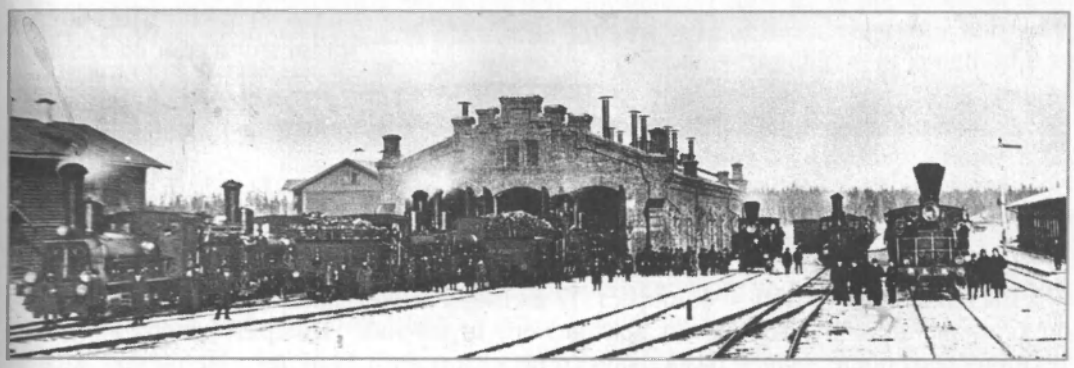
ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5, л. 4—5; д. 72, л. 83.

1905, 18 октября

Из представления прокурора Пермского окружного суда в Казанскую судебную палату.

18 октября в городе Перми, узнав о высочайшем Манифесте, железнодорожные служащие большою толпою отправились в собор, чтобы отслужить молебен.

О цели движения этой толпы полиция уведомлена не была, а заместитель начальника железной дороги Сериков своевременно не предупредил начальника губернии, который, узнав о движении толпы, по телефону дал приказ полиции толпу не задерживать, а пропускать свободно.



Железнодорожники во время Всероссийской забастовки. Станция Бисер, октябрь 1905 г.

Такое распоряжение запоздало, так как в это время уже помощник пристава Иванов дал приказ казакам, находившимся во дворе полиции, разгонять толпу, проходившую мимо. Произошла схватка. Точная цифра пострадавших более или менее серьезно не установлена, по слухам, их человек до 30, убитых нет.

Узнав о происшествии, губернатор немедленно прибыл на место, успокоил толпу, требовавшую выдать им для расправы помощника пристава Иванова и казачьего есаула, и отослал войска по домам.

Под давлением толпы губернатор вынужден был отдать распоряжение об освобождении из тюрьмы политических заключенных.

После освобождения политических заключенных толпа после этого ходила до поздней ночи. В театре произносились речи. В них обсуждался инцидент утреннего столкновения казаков с толпою, причем господа инженеры, служащие на Пермской железной дороге, во всем обвиняли губернатора, позволяя себе публично произносить на эту тему речи.

В числе пострадавших при столкновении с казаками был и инженер Филонов, которому казак нанес удар плетью по шее.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 61, л. 49–50; «1905 год в Пермской области». С. 137–138.

1905, 19 октября

Исполняющему дела Пермского губернатора

ТЕЛЕГРАММА

Делегаты забастовавших железнодорожных служащих разъезжают по некоторым линиям на самовольно составляемых поездах [с] целью поддерживать по линии забастовку, произнося на станциях агитационные речи.

Прошу сего не допускать, ни под каким видом. В случае же появления таких агитаторов на местах, подвергать их аресту и привлекать к законной ответственности.

Товарищ министра внутренних дел Трепов.

* * *

Петербург,
министру путей сообщения

ТЕЛЕГРАММА

Движение восстановлено, занятия управления возобновлены.

Сериков.

1905 год в Пермской губернии: Сборник документов. С. 130; ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 389, л. 51.

1905, 15 ноября

Выдержки из статьи «Манифест 17 октября и железнодорожная забастовка» опубликованного в «Вестнике Саратовского отделения Императорского Русского технического общества» и разосланного по участкам и станциям Пермской железной дороги.

К ЧЕМУ ТЕПЕРЬ ЗАБАСТ

Экономические требо
нечно, удовлетворены. М
путем устройства союзов
всех граждан.

Мы только что пере
ное потрясение в стране
замешательстве, рабочий
вздорожали.

Бастовать железнодор
ние перед Родиной, насел
Страна жаждет успокоени
цом не своего личного сча

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д.

1905, ноябрь

На собрании выборны
тан был ряд мер, которые

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12.

1905, 3 декабря

Опубликован Высс
по взаимному соглашени
участие в сообществе. на
и рабочих железных доро

Из листка для сл

Листок разослан 10

Ввиду происходящих
щихся призывов к прекр
сутствие Управления Пе
закона, где разъяснено.
страны и наказуемым.

Признавая, что разно
товке, парализуют прави
сутствие просит не забыва
ное озлобление между раз
чих не прерывать занятия

Несмотря на запрещен
щих, а именно митинги с

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д.

К ЧЕМУ ТЕПЕРЬ ЗАБАСТОВКА?

Экономические требования в ближайшем будущем будут рассмотрены и, конечно, удовлетворены. Манифестом обещаны улучшения путем свободного слова, путем устройства союзов, ожидается распространение избирательного права на всех граждан.

Мы только что пережили железнодорожную забастовку, вызвавшую страшное потрясение в стране. Торговля в расстройстве, промышленность в полном замешательстве, рабочий люд оказался без заработка, жизненные припасы вздорожали.

Бастовать железнодорожникам при настоящих условиях — тяжкое преступление перед Родиной, население призвало бы железную дорогу к страшному ответу. Страна жаждет успокоения и мира. Каждый гражданин должен быть теперь кузнецом не своего личного счастья, а высшего блага Родины.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 58, л. 4.

1905, ноябрь

На собрании выборных от служащих и рабочих в Перми 5—14 ноября выработан был ряд мер, которые служащие считали необходимыми для улучшения их быта.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 289—390, л. 160—166.

1905, 3 декабря

ТЕЛЕГРАММА ИЗ МПС

Опубликован Высочайший Указ сенату, которым воспрещается самовольное, по взаимному соглашению, прекращение работ на железной дороге. Воспрещается участие в сообществе, направившем свою деятельность к возбуждению служащих и рабочих железных дорог к забастовке.

МПС Немешаев.

Из листка для служащих и рабочих Пермской железной дороги.

Листок разослан 10 декабря 1905 года.

Ввиду происходящих в среде служащих и рабочих дороги волнений и раздающихся призывов к прекращению движения поездов и работ на дороге, общее присутствие Управления Пермской железной дороги просит прислушаться к голосу закона, где разъяснено, что всякое участие в забастовках признается вредным для страны и наказуемым.

Признавая, что разнообразные слухи, распространяемые о предстоящей забастовке, парализуют правильное отношение служащих к своему долгу, общее присутствие просит не забывать, что от забастовки страдает вся страна и растет взаимное озлобление между различными классами населения. Просит служащих и рабочих не прерывать занятий.

Несмотря на запрещение, в мастерских состоялись не частные собрания служащих, а именно митинги с не причастными к железной дороге ораторами.

Начальник дороги Матренинский.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 58, л. 9.

1905, 8 декабря

Из прошения члена ЦК Союза дороги Павла Николаевича Михаэлис.

8 декабря 1905 года пришло распоряжение от Центральной организации Союза из Москвы — объявить политическую забастовку.

Центральный комитет Союза служащих и рабочих Пермской дороги сначала преследовал исключительно экономические интересы своих товарищей-сослуживцев, требуя от администрации того или другого улучшения их быта. Начальник дороги Д. А. Матренинский принимал депутации от комитета, выслушивал их, и многое требуемое исполнялось.

С одной стороны, требование избирателей подчиняться центральному органу; с другой — нежелание вести какую-либо политическую борьбу. После долгих размышлений и под влиянием текущей печати, обещавшей многое с победой в этой борьбе, я в конце концов решился подписать решение ЦК Союза служащих и рабочих дороги о забастовке.

Из листка для служащих и рабочих Пермской железной дороги, изданной частью членов ЦК Союза выступивших против забастовки.

Сегодня часть служащих управления, а также некоторые из депо занятия самовольно прекратили. Но, одновременно, часть служащих с линии и группа служащих в управлении заявили о нежелании подчиняться призыву к общей железнодорожной забастовке.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 58, л. 10, д. 5, л. 18; ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 289—390, л. 160—166; ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5, л. 33.

1905, 10 декабря

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Вследствие самовольного прекращения работ мастеровыми с 8 декабря, Пермские мастерские закрываются впредь до особого распоряжения

За начальника службы подвижного состава и тяги Барбатенко.

* * *

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНИЕ

В течение последнего времени служащими, мастеровыми и рабочими на железных дорогах был представлен ряд заявлений, которые указывали на необходимость неотлагательного улучшения материального их положения. Заявления находят свое оправдание в действительно трудном материальном и правовом положении железнодорожных служащих в России.

Министерством путей сообщения уже приступлено к разработке законопроектов, определяющих права, обязанности и ответственность железнодорожных служащих, а равно устанавливающих нормы рабочего времени.

Приступлено к проектированию мер, направленных к улучшению материального положения и быта служащих, к обеспечению их квартирами и иным довольствием, улучшению школьного дела и положения о врачебной части.

Полное осуществлен
что может быть произве
Признано к немедле
• увеличение низши
• частичное улучше
графистов, составителей
• для оплаты тех,
отпусках, и тем самым
пуска,
• некоторое улучше
нейшего удержания их
• причисление к шт
Дополнение:
Совет министров 11
министерства 16 млн. р
ГАПО, ф. 556, оп. 2,

1905, 13 декабря

Все машинисты Чуо
с пассажирами вследств
рода, сочувствующей з
нижними чинами или п

Из рапорта начальн
Узнал случайно, что
то самозванного местно
о забастовке служащих
Все служащие движ
не покидали.
Революция 1905—1907

1905, 14 декабря

На железных дорога
стве путей сообщения —
особый комитет по охр
дороги.
Ерошкин Н. П. Истор
социалистической революц

Полное осуществление улучшений потребовало бы настолько крупных затрат, что может быть произведено лишь последовательно по определенному плану.

Признано к немедленному удовлетворению:

- увеличение низшим служащим окладов,
- частичное улучшение квартирного довольствия для низших служащих: телеграфистов, составителей, сцепщиков и стрелочников,
- для оплаты тех, кто будет замещать железнодорожных служащих при их отпусках, и тем самым дать труженикам возможность пользоваться правом на отпуска,
- некоторое улучшение материального положения старослужащих в целях дальнейшего удержания их при исполнении хорошо им знакомых обязанностей,
- причисление к штатным служащим старослужащих мастеровых.

Дополнение:

Совет министров 11 ноября меры одобрил и включил в дополнительную смету министерства 16 млн. руб.

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5, л. 24; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 58, л. 12.

1905, 13 декабря

Начальнику Пермской железной дороги

ТЕЛЕГРАММА

Все машинисты Чусовского депо отказываются от сопровождения поезда № 4 с пассажирами вследствие заявленной забастовки и поступающих угроз толпы народа, сочувствующей забастовке. Соглашаются сопровождать поезда с запасными нижними чинами или порожними вагонами для них.

Начальник Чусовского депо.

* * *

Из рапорта начальника станции Бисер Неволина.

Узнал случайно, что конторщик Здорнов, именуя себя председателем какого-то самозванного местного комитета, дал за своей подписью депешу в Пермский ЦК о забастовке служащих и рабочих станции Бисер.

Все служащие движения на своих местах и ни на минуту своих обязанностей не покидали.

Революция 1905—1907 гг. в Прикамье. С. 157; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 58, л. 17.

1905, 14 декабря

На железных дорогах введены правила чрезвычайной охраны, при Министерстве путей сообщения — главный комитет по охране железных дорог, на местах — особый комитет по охране железной дороги под председательством начальника дороги.

Ерошкин Н. П. История государственных учреждений России до Великой Октябрьской социалистической революции. — М., 1965.

1905, 15 декабря

Из открытого письма сослуживцам и рабочим.

Откликаясь на призыв общего присутствия Управления дороги защищать свои права и свое материальное благополучие исключительно законным путем, мы обращаемся ко всем сослуживцам с просьбой присоединиться к нам против тех, которые хотят посредством насилия и насильственных забастовок сделать вас участниками гибели нашей Родины и восстановить против всей железнодорожной семьи простой народ.

Мы признаем, что улучшение нашего быта зависит не от местного начальства и не от министров, а только от решения выборных от всего народа русского, от Государственной Думы. Мы должны содействовать скорейшему созыву наших выборных в Государственную Думу, только Дума вправе распоряжаться казенными деньгами.

Всякие забастовки препятствуют созыву выборных от народа в Государственную Думу. Люди, которые насильственно привлекают нас к забастовкам, угрожая револьверами и кулаками, являются противниками гражданской свободы, возвещенной Манифестом 17 октября.

А потому каждый из нас путем убеждения постарается отвлечь нерешительных или трусливых своих товарищей от увеличения рядов людей, сеющих смуту.

Группа служащих в отделах и службах
Управления Пермской железной дороги.

Из доноса.

Поездной кочегар Дружинин Иван Андреевич принимал участие в настойчивом требовании об отцепке вагонов от поезда № 21 на станции Вознесенская.

А на другой день поездной кочегар Дружинин Иван Андреевич принимал участие в контролировании поезда № 3 на станции Вознесенская.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 58, л. 13; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 72, л. 83.

1905, 19 декабря

Из обвинительного заключения Казанской судебной палаты.

В Чусовском заводе были разбросаны прокламации, призывающие рабочих явиться в 11 час. утра в депо и вместе с железнодорожными рабочими остановить движение поездов. Около 11 час. утра в механический цех Чусовского завода явились: бывший лесничий завода Алексей Николев, сын мещанина Владимир Якубов и машинист Чусовского депо Александр Крылов.

Когда рабочие перед уходом на обед стали собираться в цехе, Николев обратился к ним с речью, в которой призывал присоединиться к всеобщей политической забастовке, с целью добиться созыва Учредительного Собрания, и приглашал идти на станцию Чусовская, помочь железнодорожным рабочим прекратить работы в депо и приостановить движение поездов.

После Николева так
лем машинистов железн
рожникам устроить пол
Под влиянием этих
Якубова и Крылова, на
Крылов приказал ос
кеевым. Затем те же Н
призывом сплотиться, и
станцию и прогнать слу
В это время дежури
вом 2-го стана, что толп
толпе разойтись по дома
часть их начала расходи
и Крылова.
Николев стал вновь
говоря: «Тогда все буде
цию остановить движен
заодно».
Возбужденная слова
дармы старались ее не д
не могли; когда же на
часть толпы повернула
Якубов, стоявший в
из револьвера, причини
шина. Затем из толпы п
Горшков.
Жандармы, в свою
после чего толпа, отстре
ведено от 40 до 50 вы
стрелочника Байдина,
стороне, хочет броситьс
ЦГА ТАССР, ф. 51 оп.

1905, 23 декабря

С 23 декабря пассаж
дороги восстановлено, р
Пермских мастерских.

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д

После Николева такую же речь произнес Крылов и, называя себя представителем машинистов железной дороги, просил заводских рабочих помочь железнодорожникам устроить политическую забастовку.

Под влиянием этих речей часть заводских рабочих, имея во главе Николева, Якубова и Крылова, направились к станции Чусовая и ворвались в депо.

Крылов приказал остановить машины, что и было исполнено машинистом Пяткеевым. Затем те же Николев, Якубов и Крылов обратились к рабочим депо с призывом сплотиться, идти на станцию, остановить движение поездов, разгромить станцию и прогнать служащих.

В это время дежурившие на станции Чусовая жандармы, извещенные приставом 2-го стана, что толпа направилась к станции, явились в депо и предложили толпе разойтись по домам. Рабочие с криком «Долой жандармов!» вышли из депо, часть их начала расходиться, часть же сгруппировалась около Николева, Якубова и Крылова.

Николев стал вновь уговаривать толпу сплотиться, напрячь последние усилия, говоря: «Тогда все будет за нами». Крылов же, подстрекая рабочих идти на станцию остановить движение, кричал: «Я с вами, товарищи, я с вами буду бастовать заодно».

Возбужденная словами Николева и Крылова, толпа двинулась к станции, жандармы старались ее не допускать, но, ввиду своей малочисленности, остановить ее не могли; когда же на помощь жандармам стали подходить ремонтные рабочие, часть толпы повернула обратно в депо.

Якубов, стоявший в нескольких шагах от жандарма Кислова, выстрелил в него из револьвера, причинив рану ноги. Выстрелил Николев — ранил жандарма Ярушина. Затем из толпы последовали выстрелы, одним из коих ранен был жандарм Горшков.

Жандармы, в свою очередь, открыли ответный огонь, сделав 13 выстрелов, после чего толпа, отстреливаясь, стала разбегаться; всего со стороны толпы произведено от 40 до 50 выстрелов. Во время перестрелки Крылов ударил по лицу стрелочника Байдина, крикнувшего жандармам, что часть рабочих, стоявших в стороне, хочет броситься на них.

ЦГА ТАССР, ф. 51 оп. 13, д. 153, л. 2—4.

1905, 23 декабря

Петербург, Управление железных дорог

ТЕЛЕГРАММА

С 23 декабря пассажирское и товарное движение на всех участках Пермской дороги восстановлено, работы в депо и мастерских восстановлены, за исключением Пермских мастерских.

Матренинский.

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5, л. 44.

1905, 28 декабря

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Пермские главные мастерские с утра 28 декабря открываются.

Начальник дороги Матренинский.

Начальник службы подвижного состава и тяги Славинский.

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 5, л. 28.

1905, 30 декабря

Пермь, Екатеринбург, Вятка, Зуевка, Вознесенская, Чусовская, Н. Тагил, Камышлов, Тюмень

Не явившихся на работу мастеровых и рабочих прошу рассчитать. Принимать вновь на службу можно лишь по особому их ходатайству и Вашему решению.

Славинский.

ГАПО, ф. 556, оп. 2, д. 4, л. 116.

1905, декабрь

Из рапортов начальника Пермской дороги в Управление железных дорог.

Забастовка на дороге началась 8 декабря по объявлению «центральным комитетом» служащих дороги телеграммы из Москвы от 6 декабря от имени Конференции депутатов от 29 железных дорог и Центрального бюро Всероссийского железнодорожного союза.

На линии Луньевской забастовка вовсе не начиналась, на линии Пермь — Екатеринбург и Котласской имела характер частичный, при пропуске пассажирских поездов, с затруднениями перевозки пассажиров и почты, а также перевозки грузов.

Забастовка в последующие дни после объявления местами усиливалась, местами ослабевала, а, начавши распадаться по участкам, фактически прекратилась 22 декабря.

Центральный комитет Союза рабочих и служащих Пермской железной дороги в заседании 23 декабря постановил забастовку прекратить.

Не возобновлены были до 23 декабря работы только в главных Пермских мастерских.

Неотправление пассажирских поездов и неотправление и отцепка почтовых вагонов явились следствием противодействия установленным порядкам забастовавшей части служащих и рабочих, незаконной деятельности присвоивших себе власть комитетов и отдельных лиц, которые производили контроль поездов и позволяли себе удалять платных пассажиров из поездов, а в нескольких случаях выдавать разрешительные записки на право проезда.

Управлением дороги делались несколько раз распоряжения о прекращении продажи билетов при отмене поездов, о возврате денег пассажирам при большой и неопределенной сразу задержке поездов и, наконец, о выдаче харчевых денег пассажирам, задержанным на станциях по разным случаям.

Одновременно, больш
вращавшиеся с Дальнего
непристойно вели себя,
первого класса, вытесня
участвовали в отцепке п
станциях.

Считаю необходимым
сооружений и имущества
грузов проявлено не был
чих, ни со стороны мест
погромах передавались и
служащих. Были случаи.

Покушения толпы зав
на станции Мотовилиха с
удаления со станции нача

Нападения толпы зав
станции Чусовая 19 декаб
рестрелку с десятью стан

На четвертой версте от
на нахождение на паровоз
в тысячу с лишним челове
стрелке разобраны были
ем с поста стрелочника. В
ми казаки, быстро прибыв
стрелки, замене машинист
вернулась в Пермь.

На другой день 13 дек
беспорядков в заводе губер
казаки и пехота, причем
ных отдельных групп раб
поселке и в черте заводск
убитые и раненые. Почтов
день станцию Мотовилиху

С 14 декабря никаких

Общее руководство з
организаций, как выясни
нию существующего госу
и железнодорожники, по
скую забастовку.

При отсутствии охран
Перми растерялись и мест
ния на служащих.

Одновременно, большие неприятности при проезде пассажирам делали возвращавшиеся с Дальнего Востока запасные нижние чины, которые буйно и непристойно вели себя, вторгались во все классные вагоны, не исключая купе первого класса, вытесняя пассажиров; вместе с забастовавшими служащими участвовали в отцепке почтовых и товарных вагонов, в задержке поездов на станциях.

Считаю необходимым отметить, что насильственных действий к разрушению сооружений и имущества дороге, к расхищению или уничтожению имущества и грузов проявлено не было ни со стороны забастовавшей части служащих и рабочих, ни со стороны местного населения. Хотя угрозы о нападениях, поджогах, погромах передавались и раздавались часто, вызывая смуту и нервность среди служащих. Были случаи:

Покушения толпы заводских рабочих и посторонних на повреждение стрелки на станции Мотовилиха с целью задержать почтовый поезд из Перми 12 декабря и удаления со станции начальника станции и его помощников;

Нападения толпы заводских рабочих и посторонних лиц на депо и здания станции Чусовая 19 декабря с целью остановки движения поездов, вызвавшее перестрелку с десятью станционными жандармами.

На четвертой версте от Перми, в Мотовилихе, где проходящий поезд, несмотря на нахождение на паровозе и тормозах вооруженных солдат, был задержан толпой в тысячу с лишним человек. Снят был с паровоза машинист и уведен в завод, а на стрелке разобраны были переводной механизм и тяги, с насильственным удалением с поста стрелочника. Вызванные начальником жандармского отделения из Перми казаки, быстро прибывшие в Мотовилиху, разогнали толпу. А по исправлении стрелки, замене машиниста, поезд был отправлен далее, хотя часть пассажиров вернулась в Пермь.

На другой день 13 декабря ввиду ожидавшегося нового нападения на поезд и беспорядков в заводе губернской администрацией были отправлены в Мотовилиху казаки и пехота, причем произошли серьезные столкновения толпы и вооруженных отдельных групп рабочих и пришедших в заводе агитаторов с войсками в поселке и в черте заводских построек, но не на станционной территории. Были убитые и раненые. Почтовые и другие (пассажирские) поезда проходили в этот день станцию Мотовилиху безостановочно, а местные поезда были отменены.

С 14 декабря никаких препятствий движения поездов более не было.

Общее руководство забастовкой было вне Пермской железной дороги от организаций, как выяснилось, направивших свою деятельность к ниспровержению существующего государственного строя, орудием для чего были избраны и железнодорожники, показавшие удивительное единство действий в октябрьскую забастовку.

При отсутствии охраны и силы для поддержания порядка в Екатеринбурге и Перми растерялись и местные начальствующие, не имевшие, как оказалось, влияния на служащих.

Жандармские нижние чины сосредоточены были на участковых станциях главным образом в Перми, Чусовской, Екатеринбурге и Вятке, где, находясь во все время забастовки, непрерывно несли усиленную службу, по возможности охраняя должный порядок. На других же станциях полиция почти отсутствовала и бездействовала.

По случаю замешательства в движении поездов, были произведены некоторые экстраординарные расходы. Как-то: по выдаче кормовых денег оставшимся на станциях пассажирам, а также охранявшим некоторые станции воинским командирам и жандармским нижним чинам; суточных паровозным и поездным бригадам и другим агентам дороги, оставшимся на станциях случайно по случаю прекращения движения поездов.

После возникновения забастовки были арестованы: в Бисере — агитатор конторщик Здорнов, в Вознесенской — агитаторы, принявшие на себя распорядительную власть, машинист Третьяков и конторщик-техник Нестеров.

Губернской жандармской полицией в Перми арестованы: члены ЦК, служащие в Управлении дорогою, — ревизор станционного счетоводства Преображенский и конторщики службы сборов Лебедев и Мальцев, а также телеграфист станции Пермь Толстоухов, распространитель прокламаций среди солдат канцелярский служитель в службе сборов Боровков.

В Екатеринбурге арестованы товарный кассир Чашков, помощник начальника 6-го участка пути инженер Елькин...

В службе движения Пермской железной дороги учреждены два отделения: Пермское отделение службы движения и Екатеринбургское отделение службы движения.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 289–390, л. 160–166; ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 72, л. 180–183.

1906, 4 января

Заключен договор о сдаче в аренду площадей земли, отводе земли по 150 квадратных саженей для постройки жилых домов при станции Чусовская служащим депо Чусовская: кочегарам Юферову и Завалихину, помощнику машиниста Хайдукову и меднику Мотовилову.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 30.

1906, январь

Из рапорта начальника Пермской железной дороги в Управление железных дорог от 18 января 1906 года.

Бывшая на Пермской дороге с 13 по 18 октября 1905 г. забастовка прошла почти при полном сочувствии служащих и прекратилась по объявлении Манифеста 17 октября.

Служащие пришли к заключению, что ввиду открывшейся для них возможности добиваться улучшения своего положения законным порядком продолжение забастовки не имеет смысла.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 289–390, л. 160–166.

1906, январь

Из рапорта начальника Пермской железной дороги в Управление железных дорог от 18 января 1906 года.

Выборы представителей кассы в августе вызвали бо шению их материального п этому вопросу.

Положение, создавшееся по пересмотру Устава Пенс железнодорожных служащи юза и призыв к участию в не служащих дороги, с укрепл нодорожных служащих.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12. д.

1906, 23 января

Из рапорта начальника

Расследование об участ

Сейчас затруднительно о лия прилагали все начальст ных начальников на линии.

Позволю себе здесь осо успокоения на дороге — начальника дороги Серико

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12. д.

1906, 25 января

Прошение буфетосодерж дении от взноса квартирной помещение, которое ей пред

При вздорожании проду ла буфет, и неизменных очень мал, предоставленное ставляет скорее кладовую из нужды.

Совет Управления дорог есть 7 руб. 50 коп.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, ф. 68.

1906, 1 февраля

За период с 1 октября 19 беспорядках и забастовках

участковых станциях глав-
ятке, где, находясь во все
г. по возможности охраняя
ти отсутствовала и бездей-

ли произведены некоторые
к денег оставшимся на стан-
ции воинским командирам
поездным бригадам и дру-
о по случаю прекращения

в Бисере — агитатор кон-
ше на себя распорядитель-
Нестеров.
аны: члены ЦК, служащие
дства Преображенский и
ке телеграфист станции
ред и солдат канцелярский

ков, помощник начальника

учреждены два отделения:
кое отделение службы дви-

556. оп. 1, д. 72, л. 180—183.

земли, отводе земли по
в при станции Чусовская
малихину, помощнику ма-

Управление железных

1905 г. забастовка прошла
ь по объявлении Манифес-

вшейся для них возможно-
м порядком продолжение

1906, январь

Из рапорта начальника Пермской дороги в Управление железных дорог МПС от 18 января 1906 года.

Выборы представителей от дороги на съезд по пересмотру Устава Пенсионной кассы в августе вызвали большие и многосторонние суждения служащих по улучшению их материального положения, при объединении служащих и рабочих по этому вопросу.

Положение, создавшееся на Петербургском съезде выборных представителей по пересмотру Устава Пенсионной кассы, объявившем себя делегатским съездом железнодорожных служащих, образование Всероссийского железнодорожного союза и призыв к участию в нем служащих и рабочих сильно приподняли настроение служащих дороги, с укреплением и расширением начавшегося объединения железнодорожных служащих.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 289—390, л. 160—166.

1906, 23 января

Из рапорта начальника дороги Матренинского.

Господину начальнику Управления железных дорог

Расследование об участии агентов дороги в забастовке еще не закончено.

Сейчас затруднительно составить список отличившихся, так как большие усилия прилагали все начальствующие в управлении дорогою и большая часть местных начальников на линии.

Позволю себе здесь особо назвать помощников моих в деле достижения успокоения на дороге — начальника службы пути Колмогорова, помощника начальника дороги Серикова.

ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 289—390, л. 160—166.

1906, 25 января

Прошение буфетосодержательницы станции Чусовской Ячевской об освобождении от взноса квартирной платы в 1906 году в размере 15 руб. 90 коп. в месяц за помещение, которое ей предоставлено для жилья.

При вздорожании продуктов почти вдвое против 80-х годов, когда она взяла буфет, и неизменных ценах прейскуранта, заработок с буфета становится очень мал, предоставленное ей для жилья подвальное сырое помещение представляет скорее кладовую при кухне, чем жилое помещение, и занимается ею из нужды.

Совет Управления дороги согласился на уменьшение платы наполовину, то есть 7 руб. 50 коп.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, ф. 68, д. 246, л. 89.

1906, 1 февраля

За период с 1 октября 1905 года по 1 февраля 1906 года уволены за участие в беспорядках и забастовках всего по дороге.

Мастеровых и рабочих в мастерских и депо: по требованию администрации — 2, по требованию жандармской полиции и особого комитета — 26, ввиду ареста — 25, за невыход на работу — 50.

Служащих в Управлении дороги уволено за невыход на работу — 9.

Служащих на линии уволено по требованию жандармской полиции и особого комитета — 9, ввиду ареста — 7, за невыход на работу — 20.

* * *

В списке служащих и рабочих Пермской железной дороги, уволенных от службы за участие в забастовке, 230 человек. Из числа этих уволенных служащих некоторые, по соглашению с начальником жандармского полицейского Управления железных дорог, вновь приняты на службу дороги.

* * *

Список железнодорожных служащих, принимавших более или менее активное участие в октябрьской и ноябрьской железнодорожных забастовках,— 292 человека.

1906, 8 февраля

Доклад начальника коммерческой службы Совету Управления дороги о возобновлении договора с товариществом «Братья Нобель» на аренду участка земли № 1 при станции Левшино-пристань с находящимися на нем двумя железными баками для нефтяных продуктов сроком на два года.

Начальник материальной службы уведомил Совет, что на отдачу земли в аренду препятствий не встречается. Советом проект договора одобрен.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 115.

1906, 1 марта

В нескольких районах дороги во время декабрьской забастовки и происходивших беспорядков возбужден вопрос об организации вооруженных дружин по образцу вооруженных дружин земской стражи. Последовало разрешение на организацию таковой дружины, с подчинением ее жандармской железнодорожной полиции.

Эти вооруженные дружины начали организоваться на дороге в декабре. Количество стражи было определено в 200 человек, а именно: в Перми — 25, Вятке — 50, Чусовской — 25, Гороблагодатской — 25, Екатеринбурге — 50, Тюмени — 25 с содержанием по 25 руб. в месяц каждому.

За неимением для размещения их свободных казарменных помещений, принадлежащих дороге, наняты помещения в домах частных лиц при означенных станциях. Содержание этих дружин с расходами по найму и содержанию помещений и другими мелкими расходами выражается в сумме около 6000 руб. в месяц.

По постановлению Совета Управления дороги расход отнесен на непредвиденные и случайные расходы.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 150.

1906, 26 марта

На станции Пермь сост
ких заключенных.

Поскребышев В. С. Желез

1906, 8 апреля

От начальника 8-го уча
рабочими 3-й артели 54-го

15 апреля был прислан
жений разрешить работать

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68

1906, 19 апреля

Гавриил Вахнин, стор
9 декабря 1905 г. (2 года 3
ных 3 руб. в месяц. Был
смерти Вахнина осталась б

Вахнина уже неоднокр
Ввиду того, что покойны
счетов умерших холостых
не было выдано ни пенс
только пособие на похоро

Ныне Вахнина вновь о
указала, что во время октяб
дуктора, был выброшен из
чай этот подтверждается ж

Вахнин пострадал не по

Ходатайство о пособии

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68

1906, 22 апреля

В службу пути поступи
служащих к возможному в

ГАПО, 1906, ф. 556. оп. 2.

1906, 26 апреля

Высочайше утвержде
1906 г. о расценочной с
бургской железной дороги
стоимостью одной версты 9

Из отчета по постройке
СПб, 1911. С. 9.

1906, 27 апреля

В Зимнем дворце — то

1906, 26 марта

На станции Пермь состоялась демонстрация рабочих при отправке политических заключенных.

Поскребышев В. С. Железнодорожные рабочие Урала. С. 27.

1906, 8 апреля

От начальника 8-го участка службы пути пришла бумага о прекращении работ рабочими 3-й артели 54-го околотка, требуют 9-часового рабочего дня.

15 апреля был прислан ответ из службы пути, что впредь до особых распоряжений разрешить работать в участковых мастерских по 9 час.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 244.

1906, 19 апреля

Гавриил Вахнин, сторож станции Пермь, служил с 1 сентября 1903 г. по 9 декабря 1905 г. (2 года 3 месяца). Жалованья получал 12 руб. 50 коп. и квартирных 3 руб. в месяц. Был холост, на иждивении престарелая мать, которая по смерти Вахнина осталась без всяких средств к существованию.

Вахнина уже неоднократно обращалась с ходатайствами о выдаче пособия. Ввиду того, что покойный состоял участником пенсионной кассы, а суммы со счетов умерших холостых участников кассы никому не выдаются, то и Вахниной не было выдано ни пенсионных денег, ни пособия за службу сына, выдано только пособие на похороны в сумме 15 руб.

Ныне Вахнина вновь обратилась с ходатайством о пособии и, между прочим, указала, что во время октябрьской забастовки Вахнин, сопровождая поезд за кондуктора, был выброшен из вагона неизвестными людьми и получил ушибы. Случай этот подтверждается жандармским протоколом.

Вахнин пострадал не по вине Управления дороги и ее агентов.

Ходатайство о пособии отклонено.

ГАПО, ф. 556, оп. 1, д. 68, л. 244.

1906, 22 апреля

В службу пути поступили бумаги о принятии мер наблюдения за настроением служащих к возможному возникновению беспорядков в начале мая.

ГАПО, 1906, ф. 556, оп. 2, д. 6, л. 9.

1906, 26 апреля

Высочайше утвержден журнал Государственного Совета от 16 марта 1906 г. о расценочной стоимости строительства Пермь-Кунгур-Екатеринбургской железной дороги в сумме 34 622 149 руб., протяженностью 367 верст и стоимостью одной версты 94 338 руб. 28 коп.

Из отчета по постройке Пермь-Екатеринбургской железной дороги (1905—1911 гг.). СПб, 1911. С. 9.

1906, 27 апреля

В Зимнем дворце — торжественное открытие I Государственной Думы.