

время нарратив об индустриальном наследии в Челябинской области, представленный на официальном туристическом сайте, воспринимается как более гармоничный и креативный, при этом содержащий необходимую туристам конкретику.

Алексеева Е. В., Быстрова Т. В. Индустриальное наследие: понятия, ценностный потенциал, организационные и правовые основы. Екатеринбург: TATLIN, 2021.

Бугров К. Д., Киселев М. А., Маштакова Л. В. Становление опорного края. Индустриальный Урал в мобилизационной культуре 1930–1940-х гг. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2022.

Запарий В. В. Индустриальное наследие (к вопросу о понимании данной концепции в России и за рубежом) // Экономическая история. Обзорение. Вып. 13. М.: Изд-во МГУ, 2007. С. 211–217.

Интернет в России в 2022–2023 годах. Состояние, тенденции и перспективы развития : отраслевой доклад. М.: Минцифры, 2023. URL: <https://digital.gov.ru/uploaded/files/internet-v-rossii-v-2022-2023-godah.pdf> (дата обращения: 07.07.2024).

Туризм в Челябинской области. URL: <https://www.chel.travel> (дата обращения: 07.07.2024).

Центр развития туризма Свердловской области. URL: <http://gotoural.com> (дата обращения: 07.07.2024).

УДК 908

К. В. Буланова,
Свердловский областной краеведческий музей
им. О. Е. Клера, г. Екатеринбург

ЖИЗНЬ ПОД СТУК КОЛЕС: ИСТОРИИ ДОМОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РАЙОНА г. ЕКАТЕРИНБУРГА

Улица Северная Железнодорожного района г. Екатеринбурга начала застраиваться деревянными домами с конца XIX в. Дальнейшим импульсом к развитию территории послужили появление железной дороги и строительство первого здания железнодорожного вокзала. Постепенно в районе появляется множество домов в разных архитектурных стилях, где работают и живут главным образом сотрудники железной дороги и организаций, связанных с железной дорогой. У микрорайона появляется своя история – история домов и людских судеб.

Ключевые слова: железная дорога, ул. Северная/Челюскинцев, неоклассика, сталинский классицизм, ветераны железной дороги.

Железнодорожный район г. Екатеринбурга как административно-территориальная единица был основан в 1938 г., однако формирование его началось значительно раньше. Планировка территории его

центральной части была определена «генеральным планом» г. Екатеринбурга 1845 г., а завершена к концу 1910-х гг.

В 1817 г. на речке Мельковке возникла золотопромышленная фабрика, образовался большой пруд, в результате застройки его берегов возникла Мельковская слобода. Затем, в 1878 г., были построены Уральская горнозаводская железная дорога, первое здание железнодорожного вокзала, в 1909 г. – здание Товарного двора.

В данной статье хочется представить наиболее, на наш взгляд, интересные здания микрорайона Вокзального.

Весьма интересна архитектура здания Управления Свердловской (изначально Пермской) железной дороги, построенного в 1928 г. на ул. Северной, 11 (ныне Челюскинцев, 11) (рис. 1) по проекту и под руководством архитектора К. Т. Бабыкина. В 1920-е гг., когда господствовал конструктивизм, К. Т. Бабыкин взял на себя смелость построить здание в формах и деталях неоклассики, что положило начало возрождению на Урале архитектурного классицизма, но в обновленной интерпретации. В основе архитектурно-планировочной композиции – принцип «каре»: протяженные 4-х-этажные корпуса замкнуты в виде квадрата с внутренним двором. Большая часть служебных помещений располагается у внешнего периметра здания, в результате чего рабочие кабинеты имеют хорошее естественное освещение. У внутреннего контура «каре» размещены коридоры. Здание построено с отступом от красной линии на 30 м, благодаря чему приобрело торжественно-монументальный вид и стало уникальным в застройке Екатеринбурга [Елагин, 2003]. Оно является памятником архитектуры первой половины XX в.



Рис. 1. Управление Свердловской железной дороги.

Примечателен также многоквартирный 5-этажный дом по адресу ул. Челюскинцев, 9 (рис. 2). Он был построен чуть раньше, в 1927 г., тоже с большим отступом от красной линии застройки, и стал одним из первых зданий г. Свердловска, в котором были выражены идеи и формы авангарда, а конструктивистской чертой является полукруглый фасад. В нем жили инженерно-технические работники железнодорожного узла. Здесь был жилой комбинат: в его первом и цокольном



Рис. 2. Дом 9 по ул. Челюскинцев.

этажах размещались молочная кухня, ясли, столовая, два небольших магазина и профилакторий. В этом доме в 1940-е гг. жил уважаемый екатеринбургский архитектор и публицист, ветеран Великой Отечественной войны, член Союза архитекторов России, ученик К. Т. Бабыкина Г. Н. Елагин (1928–2019). Квартира была коммунальной, и одну из комнат занимала семья Г. Э. Ялавы (рис. 3). Г. Н. Елагин вспоминал:

«Гуго Эрикович находился в нашем городе в эвакуации из Петрозаводска и возглавлял Бюро жалоб при начальнике Свердловской железной дороги. Он был исторической личностью. Финн по национальности, работал до революции паровозным машинистом. В ночь с 9 на 10 августа 1917 г. перевез на своем паровозе № 293 Ленина из России в Финляндию, а в канун революции, 7 октября, – обратно. Одно из совещаний по практическим вопросам проведения вооруженного восстания Ленин проводил 14 октября на конспиративной квартире Г. Ялавы...» [Елагин, 2011, с. 36–37].

На доме есть мемориальная доска: «В этом доме жил Герой Социалистического Труда, начальник Свердловской железной дороги Вячеслав Петрович Егоров». Эту должность он занимал в 1956–1972 гг.



Рис. 3. Г. Э. Ялава.

Был участником Великой Отечественной войны [Егоров Вячеслав Петрович].

В настоящее время в здании по адресу ул. Челюскинцев, 9, кроме жилых помещений, находятся санаторий-профилакторий «Мельковский» (изначально «Свердловск»), трехзвездочный отель и ресторан «Свой манер». Автору довелось взять интервью у главной медсестры санатория А. А. Булатовой. По ее словам, основан был санаторий-профилакторий не в 1927 г., как указано на уличном знаке, а в 1966 г.; в подвалах санатория были

казематы НКВД: при ремонте в подвале в 2004 г. был найден штык-нож. В 2015 г., после ремонта, санаторий стал «Мельковским». Собственником здания является Свердловская железная дорога, благодаря чему оно находится в хорошем состоянии. Сотрудникам железной дороги предоставляются скидки на медицинские услуги.

Соседний дом по адресу ул. Некрасова, 14 9-этажный и был построен в 1972 г. На нем также есть мемориальная доска, на которой указано, что в этом доме с 1972 г. по 2020 г. жил А. П. Радионов (1933–2020), Почетный железнодорожник, председатель Дорпрофсожа (1977–1999) и Совета ветеранов. Посвятил Свердловской железной дороге 47 лет. Именно он на Форуме социальных партнеров в 2016 г. предложил создать памятник-барельеф, известный сейчас как «Железные дороги в истории России» на ул. Печерской [Сабирова, 2023].

В этом же доме с 1979 по 2020 гг. проживал и еще один человек, судьба которого удивительна, но даже некоторые люди, жившие с ним по соседству, о нем не знают. Автору посчастливилось с ним познакомиться за 2,5 года до его кончины. В. Г. Безвершук (рис. 4) [Колесников, 2001, с. 102] родился в 1928 г. в пос. Турбов Винницкой области. В конце 1943 г. попал в фашистский плен и был угнан в Чехословакию. Там произошла его встреча с бывшим директором школы, руководителем партизанского соединения Ф. Ироушкой, в результате чего юный Безвершук стал бойцом Четвертого прапора – одного из отрядов полка им. чехословацкого патриота Людвига Свободы. Василий принимал участие во всех разведывательных и диверсионных операциях: благодаря ему партизаны уничтожили вражеский эшелон, взорвали аэродром.

В мае 1945 г. в Чехии началось народное восстание. Гитлеровцы получили приказ уничтожить Прагу.

Четвертому прапору было дано задание: в ночь с 4 на 5 мая не допустить ни одной германской машины к Праге. Десять бойцов от-

ряда направились в деревню Бела для пополнения боеприпасов, затем через поле – в лес, близ шоссе, которое шло через г. Луже на г. Скучеч. Дойдя до середины поля, партизаны услышали приближающийся шум военной техники. Немцы тоже заметили силуэты партизан и стали останавливать свои машины. Завязался неравный бой. Из десяти товарищей-партизан Безвершука только он невероятным образом остался жив, притворившись на несколько минут мертвым. Его несколько месяцев лечили в больнице городка Високе-Мито. Пулю из правого плеча так и не смогли извлечь – с ней В. Г. Безвершук прожил до конца. Местные жители предлагали юному герою остаться жить в Чехословакии, однако он твердо отказался, вернулся на родину на Украину.



Рис. 4. В. Г. Безвершук.

Работал на сахарном комбинате, ремонтировал машины. Но ему открыто давали понять, что он «человек третьего сорта», ибо был за границей, а главное – в плену.

В начале 1947 г. он увидел объявление о том, что требуются рабочие на Урал, и уехал в Свердловск. Устроился работать кочегаром паровоза, одновременно заканчивал среднюю школу. Получил специальность помощника машиниста, дослужился до машиниста I класса.

Памятуя о том, как отнеслись к нему на родине после возвращения, в Свердловске о своем прошлом он почти никому не рассказывал.

«Рассекретила» В. Г. Безвершука чехословацкая радиостанция, вышедшая в эфир Всесоюзного радио. Передали, что разыскивают В. Безвершука. И в 1960 г. он с женой впервые поехал в места своей партизанской юности. На встречу с ним собралось много людей. С тех пор Безвершук бывал в Чехословакии неоднократно.

Машинистом электровоза проработал 30 лет, а всего на Свердловской железной дороге – 56 лет. Кроме того, он вел активную общественную деятельность [Память будет жить..., 2020].

О В. Г. Безвершуке Н. Г. Дубининым написана книга «Разведчик Четвертого прапора» [Дубинин, 1984], а также снят документальный фильм «Партизан Василь».

Следует упомянуть и о некоторых уже не существующих домах. В начале XX в. ул. Северная являлась окраиной города и основную часть застройки на ней и к северу от нее составляли одноэтажные деревянные дома. Здесь была болотистая местность. Несомненно, строительство здания Управления железной дороги на ул. Северной явилось значимым фактором дальнейшего развития данной территории, появления регулярной застройки. Однако «первенцем» каменного строительства стал дом по адресу ул. Некрасова, 8 (рис. 5), снесенный в 2021 г. по инициативе девелоперской компании «Брусника». Он возник в результате объединения двух 2-х-этажных домов, построенных в 1924 г. В 1950-е гг. эти два дома объединили, надстроив третий этаж. В доме было пять подъездов и 30 квартир. Так начал строиться поселок Октябрьский.



Рис. 5. Дом 8 по ул. Некрасова.

По свидетельству Г. Н. Елагина, этот поселок возник в 1928 г. [Елагин, 2012, с. 105]. Улица Некрасова изначально называлась Советской. Толчок развитию поселка дало строительство здания Управления железной дороги и визит в г. Свердловск в 1934 г. делегации участников экспедиции парохода «Челюскин», сразу после чего улица и получила современное название.

Рядом с бывшим зданием дома на ул. Некрасова, 8 стояли четыре дома на ул. Печерской. Они имели номера 4, 4А, 6 и 6А. В доме № 6А жила семья автора.

По данным краеведа Д. Киряева, ул. Печерская появилась, скорее всего, в 1940-е гг. и была названа в честь открывшейся в то время Печорской железной дороги [Киряев]. По свидетельствам членов

моей семьи, когда-то она называлась Линейным переулком и Ключевской. В начале 1950-х гг. именно на ул. Печорской (ныне Печерской) на возвышенности, именуемой Печерская горка, появился квартал 3-х-этажных кирпичных домов в стиле сталинского неоклассицизма для работников организаций, связанных с железной дорогой, таких как «Уралгипротранс» и «Уралстройпуть». Дома №№ 4 и 4А были построены в 1951 г., а дома №№ 6 и 6А – в 1953 г. Все они имели чердаки. Строительством занимались пленные немцы. Дом № 6А (рис. 6) являлся ведомственным домом проектного института «Уралгипротранс», в нем с 1953 г. жил и начальник этого учреждения в 1952–1962 гг. К. В. Рождественский.



Рис. 6. Дом 6А по ул. Некрасова.

Высота потолков во всех вышеперечисленных домах была 295 см. В домах сперва стояли кирпичные печи, затем газовые; вначале готовили на керосиновых плитках, затем на керогазе. После этого использовали газовые баллоны, в начале 1980-х гг. был проведен природный газ. В ваннных изначально стояли колонки для нагрева воды. Отопление до начала 1960-х гг. производилось от котельной, располагавшейся в доме № 4А. Дома были огорожены невысокими деревянными заборами с калитками; во дворе находились сараи-дровники (рис. 7), распилкой дров на козлах занимались сами жильцы. Затем во дворе дома № 6А находилась волейбольная площадка, впоследствии детская площадка. До начала 1990-х гг. во дворе также стояла деревянная беседка.

В середине июля 1986 г. на чердаке дома № 6А произошел пожар. Сгорела только крыша, ее быстро восстановили.



Рис. 7. Сарай-дровники. Май 2020 г.

Во дворе четырех домов на ул. Печерской росли яблони, сирень, черемуха. Прилетали снегيري, слышалось пение соловья. Дома были уникальны для жилого района Центрального, но, к сожалению, не имели статуса памятников архитектуры.

Все четыре дома были признаны аварийными, хотя в действительности износ дома № 6А составлял только 38 %. Снос домов начался в октябре 2019 г. и продолжался до октября 2020 г. по мере расселения жильцов. Последним был снесен дом №6А, при том, что в 2016 г. в нем был произведен капремонт.

Интересен 5-этажный дом по адресу ул. Печерская, 2 (рис. 8). Он был построен для сотрудников «Уралгипротранса» в 1955 г. по проекту архитектора Г. Н. Балабанова также в стиле сталинского классицизма [Город железных дорог...], украшен лепным декором. Высота потолков 320 см. В доме два подъезда и 24 квартиры. В 1980–1990-х гг. в нем были детские ясли, райсобес; сейчас помимо квартир в доме находится hostel «Стори», сауна «Паровозов» и офис компании «Фобос-М».

Ныне на месте снесенных на ул. Печерской четырех 3-х-этажных домов компания «Брусника» возводит жилой квартал «На Некрасова», он состоит из 4-х домов от 7 до 25 этажей. Интересно то, что раньше на его месте стояли дома, построенные пленными немцами, и то, что нынешний проект разработан немецким архитектурным бюро в стиле неоклассики [На Некрасова].

В 2022 г. построен 18-этажный кирпичный 5-подъездный дом на 208 квартир, имеющий адрес ул. Печерская, 4, с бесплатной парковкой. Его внешний вид гармонирует с обликом Управления железной дороги, так как дом также стилизован под классику.



Рис. 8. Дом 2 по ул. Печерской.

Проходят годы и десятилетия, сменяются поколения, меняется застройка территории. Однако сохранение исторической памяти о городских объектах является важной задачей для формирования культурного наследия и ценностей в нашем обществе.

Город железных дорог, тенистых парков и богатой горнозаводской цивилизации. Чем интересен район за Макаровским мостом // E1.ru. URL: <https://www.e1.ru/text/longread/2022/10/27/71770715/> (дата обращения: 24.09.2024).

Дубинин Н. Г. Разведчик Четвертого прапора: документальная повесть. Свердловск: Ср.-Урал. кн. изд-во, 1984.

Елагин Г. В классическом стиле // Гудок. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=771394> (дата обращения: 10.09.2024).

Елагин Г. Н. Жизнь посвящая городу. Екатеринбург: TATLIN, 2011.

Елагин Г. Н. Хроника строительства Екатеринбурга, 1702–2012. Екатеринбург: TATLIN, 2012.

Егоров Вячеслав Петрович. 1908 // РЖД. Книга Памяти. URL: <https://xn---6kcknacavg0ajjihs1akr4re3d.xn--p1ai/kniga/tproduct/314375192-645130212071-egorov-vyacheslav-petrovich> (дата обращения: 29.09.2024).

Кириев Д. Микрорайон Вокзальный. Исторический лонгрид // Семь районов. URL: <https://ekb7.ru/vokzalnyj> (дата обращения: 10.09.2024).

Колесников Б. И. Размышления под стук колес. Екатеринбург: СВ-96, 2001.

На Некрасова. Квартал в центре города // Компания Брусника. URL: ekaterinburg.brusnika.ru (дата обращения: 29.09.2024).

Память будет жить в наших сердцах // Железнодорожный Екатеринбург. URL: <https://xn--d1abacdeqluciba1a2o.xn--80acgfbsl1azdqr.xn--p1ai/novosti/131261> (дата обращения: 29.09.2024).

Сабирова А. Пример порядочности и человечности // Гудок. URL: https://gudok.ru/zdr/181/?page_print_=Y&ID=1645293 (дата обращения: 29.09.2024).