

АКТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ,
обосновывающий включение в Единый государственный реестр объектов
культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской
Федерации выявленного объекта культурного наследия:
«Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-
1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул.
Красноармейская, 101



г. Челябинск

2025 г.

Настоящий Акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 № 530, согласно требованиям, предусмотренным пунктом 19 данного положения.

1. **Дата начала проведения экспертизы:** 25 марта 2024 года
2. **Дата окончания проведения экспертизы:** 10 апреля 2025 года
3. **Место проведения экспертизы:** г. Челябинск
4. **Заказчик и исполнитель экспертизы:**

Сведения о заказчике экспертизы:

| | |
|--------------|--|
| Наименование | Общество с ограниченной ответственностью "АРХ-КУЛЬТ" |
| ИНН, ОГРН | ИНН 7415110998; ОГРН 1227400034267 |

Сведения об исполнителе экспертизы:

| | |
|---|---|
| Фамилия, имя и отчество | Николаева Вероника Николаевна |
| Образование | высшее |
| Специальность | архитектор |
| Ученая степень | нет |
| Стаж работы | 22 года |
| Место работы и должность | главный архитектор проекта ООО «АВЕРО ГРУП» |
| Решение уполномоченного органа по аттестации экспертов на проведение экспертизы с указанием объектов экспертизы | <p>приказ Министерства культуры Российской Федерации от 30.08.2023 № 2519:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;</u> • документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр; |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • документы, обосновывающие отнесение объекта культурного наследия к историко-культурным заповедникам, особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации либо объектам всемирного культурного и природного наследия; • проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия; • документация, обосновывающая границы защитной зоны объекта культурного наследия; • проекты зон охраны объекта культурного наследия. |
|--|---|

5. Информация о том, что в соответствии с законодательством Российской Федерации эксперты несут ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении:

Государственный эксперт несет ответственность за достоверность информации, изложенной в заключении экспертизы, в соответствии со статьей 29 Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», пунктом 17 «Положения о государственной историко-культурной экспертизе», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2004 № 530.

Отношения эксперта и заказчика экспертизы:

- Не имеют родственных связей с Заказчиком экспертизы (далее - Заказчик) (его должностными лицами, работниками).
- Не состоят в трудовых отношениях с Заказчиком;
- Не имеют долговых или иных имущественных обязательств перед Заказчиком;
- Не владеют ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных капиталах) Заказчика;
- Не заинтересованы в результатах исследований и решений, вытекающих из настоящего заключения экспертизы, с целью получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя или третьих лиц.

6. Правовые основания для проведения экспертизы:

- Федеральный закон от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»;
- Закон Челябинской области от 12 мая 2015 года N 168-ЗО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) в Челябинской области»
- Положение о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 № 530;
- Положение о едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, утвержденное приказом Министерства культуры Российской Федерации от 3 октября 2011 года № 954;
- Требования к составлению проектов границ территории объектов культурного наследия, утвержденные приказом Министерства культуры Российской Федерации от 4 июня 2015 года № 1745;
- Порядок проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, и государственному учету объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, утвержденный приказом Министерства культуры Российской Федерации от 2 июля 2015 года № 1905;
- Порядок определения предмета охраны объекта культурного наследия, включенного в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в соответствии со статьей 64 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», утвержденный приказом Министерства культуры Российской Федерации от 13 января 2016 года № 28.

7. Цель и объекты экспертизы:

Цель экспертизы:

- Обоснование включения выявленного объекта культурного наследия: «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101 (далее – Объект) в соответствии с решением о включении его в перечень выявленных объектов культурного наследия.

– Уточнение сведений о выявленном объекте культурного наследия: «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенном по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

Объект экспертизы:

– Документы, обосновывающие включение в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101;

– Выявленный объект культурного «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101, в целях обоснования целесообразности включения данного объекта в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».

8. Перечень документов, представленных заявителем (при значительном количестве документов их перечень приводится в приложении с соответствующим примечанием в тексте заключения).

Копия приказа Министерства Культуры Челябинской области № 7 от 18.01.2011 «Об утверждении списка выявленных объектов культурного наследия Челябинской области, представляющих историческую, художественную или иную культурную ценность».

9. Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы.

Обстоятельств, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы, не имеется. Дополнительных сведений, которые могли бы повлиять на процесс проведения и результаты экспертизы, не поступало.

10. Сведения о проведенных исследованиях с указанием примененных методов, объема и характера выполненных работ и их результатов.

- Сбор сведений о земельных участках и объектах недвижимости в границах исследуемой территории;
- Ознакомление с объектом экспертизы, изучение документов, представленных Заказчиком экспертизы;
- Визуальный осмотр (натурное обследование) и фотофиксация Объекта и его территории;
- Сбор и анализ архивных, библиографических, научно-исследовательских материалов по рассматриваемому объекту и прилегающей к нему территории;
- Анализ собранных сведений и материалов;
- Разработка предмета охраны рассматриваемого объекта;
- Разработка границ территории рассматриваемого объекта, разработка режимов использования земель и требований к градостроительным регламентам в границах территории рассматриваемого объекта;
- Консультирование с заказчиком экспертизы по содержательным вопросам относительно объекта экспертизы;
- Формулирование вывода экспертизы, составление заключения экспертизы в виде Акта государственной историко-культурной экспертизы.

11. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведенных исследований.

История исследования Объекта:

– Исторические сведения об истории города Челябинск

История становления Челябинска уходит своими корнями в XVIII век. Он был основан 13 сентября 1736 г. на реке Миасс как сторожевая крепость на пути из Зауралья в Оренбург. В 1743 г. Челябинск стал центром крупной Исетской провинции. В крепости находились Исетская провинциальная канцелярия, управление Исетскими казаками (с 1799 г. входили в состав Оренбургского казачьего войска), духовное правление, гостиный двор. В 1781 г. Челябинск получил статус уездного города.

В первой половине XIX века в среде горожан начинает формироваться торгово-ремесленная прослойка, которой будет суждено превратить его в крупный торгово-промышленный центр. Уже к середине XIX столетия Челябинск занял

прочное место в ярмарочной торговле Урала. Известность Челябинск приобрел в 1892 г. с окончанием строительства Самаро-Златоустовской железной дороги, когда было открыто движение из Москвы до Челябинска. В 1896 г. была запущена в эксплуатацию железная дорога на Екатеринбург. Челябинск стал важным промежуточным пунктом передвижения, своеобразными воротами Сибири.

В считанные годы он превратился в один из крупнейших торговых центров России и занял ведущие позиции по торговле хлебом, маслом, мясом и чаем. За несколько лет население города значительно выросло (1897 - около 20 тыс. человек, 1910 - более 60 тыс., 1917 - около 70 тыс.), а территория увеличилась на треть. Вокруг железнодорожной станции появилось много поселков.

Стремительно начали развиваться промышленность и образование. Открылись духовное училище (1830, в 1873-78 построено новое здание), женская прогимназия (1870), реальное училище (1902, с 1905 в собственном здании), торговая школа. Были построены Народный дом и Клуб железнодорожного собрания. Челябинск быстро входил во всероссийский и мировой рынок. В городе действовало около 1500 торгово-промышленных заведений с годовым оборотом до 30 млн. рублей. Открывались торговые конторы, агентства, представительства иностранных компаний по продаже машин и оборудования.

После октябрьской революции власть Советов рабочих и солдатских депутатов в Челябинске вводилась как мирным, так и вооруженным путем. Только во второй половине 1919 г. в городе были окончательно восстановлены органы власти: создан Революционный комитет, проведены выборы в партийные комитеты. В сентябре 1919 г. Челябинск стал центром созданной по решению ВЦИК самостоятельной Челябинской губернии, преобразованной в 1924 г. в Челябинский округ Уральской области. 17 января 1934 г. город стал областным центром Челябинской области.

В период первых советских пятилеток Челябинск превратился в один из крупнейших в стране промышленных центров. Если к 1919 г. в городе действовало лишь два предприятия, то с начала 1930-х начали свою работу тракторный, абразивный, ферросплавный, станкостроительный, цинковый заводы.

Важнейшую роль играл Челябинск во время Великой Отечественной войны

как тыловой город. Его население выросло с 270 до 650 тысяч человек. На базе эвакуированных предприятий, которые сливались с местными производствами, создавались гиганты индустрии - ЧКПЗ, ЧМК, ЧТПЗ. Уже в начале войны Челябинск обрел второе, неофициальное имя - Танкоград.

После соединения мощностей Челябинского тракторного завода с двумя эвакуированными предприятиями - ленинградским Кировским и Харьковским моторостроительным - вся эта громада переключилась на выпуск танков. За годы войны на заводе было произведено 18 тысяч боевых машин, что составляет пятую часть от всех выпущенных в стране. Челябинцы давали фронту танки Т-34, ставшие впоследствии известными всему миру. А на заводе им. Колющенко было освоено производство установки БМ-13 - знаменитых «Катюш».

В послевоенное время Челябинск также имел огромное значение для страны. Он стал поставщиком оборудования, техники, кадровых ресурсов для восстановления Сталинграда, Донбасса, Днепрогэса и других территорий СССР. Быстрыми темпами росла промышленность, город бурно строился, расширялись границы его территории. В начале 50-х гг. здесь еще преобладали одноэтажные жилища первых пятилеток. Но уже в 1947 г. был утвержден новый план развития, который предусматривал многоэтажную застройку центра города и районов, прилегающих к промышленным предприятиям.

Был окончательно сформирован промышленный потенциал, определивший структуру современной экономики Челябинска. На предприятиях активно внедрялась автоматизация, модернизировалось производство. Так, с 1954 г. машины с маркой завода Колющенко вышли на мировой рынок и поставлялись в 40 стран мира. На трубопрокатном заводе в 1956 г. введена в строй первая очередь крупнейшего в мире трубоэлектросварочного цеха. На металлургическом заводе за десятилетие вступило в строй 18 новых цехов, а в 1958 г. запущена доменная печь № 5 - завершена первая в Челябинске Всесоюзная ударная комсомольская стройка. В этот период ЧМЗ (сейчас - ЧМК) становится флагманом черной металлургии СССР.

– **Исторические сведения об Объекте.**

25 октября 1892 года на станцию Челябинск прибыл первый товаро-

пассажирский поезд из Москвы. 1 января 1893 года к Самаро-Златоустовской железной дороге была присоединена Оренбургская железная дорога. Управление дороги перевели из Самары в Челябинск. Самаро-Златоустовская железная дорога стала главным участком будущей Транссибирской магистрали.

Так было открыто движение поездов на первом участке Сибирской железной дороги протяженностью 746 верст, а в октябре 1896 года поезда пошли на всем направлении от Челябинска до Оби. После завершения в 1895 году строительства линии на Екатеринбург в Челябинске соединились три дороги: Уральская (впоследствии Пермская), Самаро-Златоустовская и Сибирская. Несмотря на низкие тарифы на перевозки, Транссибирская магистраль оказалась высокорентабельной. Достаточно сказать, что только первый отрезок - Самаро-Златоустовская дорога, - начиная с 1893 года, давал прибыль около 0,5 млн. руб. в год. С 1893 года по 1903 год пассажиропоток возрос в 2,25 раза, а доходы - в 3 раза, количество грузов, перевозимых большой скоростью, - в 11 раз, а малой скоростью - в 2,25 раза.

При проектировании железной дороги царское правительство не рассчитывало на большой грузооборот. Сразу же после пуска оказалось, что перевозить нужно в 3 раза больше грузов. Все это привело к необходимости усиления существующих линий путем замены рельсов на более тяжелые, деревянных мостов - на металлические, а также укладки вторых путей, которая началась уже в 1896 году и впоследствии осуществлялась постоянно. Благодаря этому перевозки грузов в 1914 году на Самаро-Златоустовской дороге достигли 5,9 млн тонн, а на Сибирской дороге - 5,4 млн тонн в год.

В первую мировую войну пришла в состояние полной запущенности и Транссибирская магистраль. После революции 1917 года и изгнания Колчака с Южного Урала для железнодорожников наступила трудная пора восстановления хозяйства транспорта. Как и на военных фронтах, рабочие железнодорожных узлов проявляли массовый трудовой героизм. В кратчайшие сроки в ходе массовых субботников ими были восстановлены не только подвижной состав и путь на Южном Урале, но и оказана помощь другим дорогам. Рабочие паровозного депо Челябинск восстановили и направили в Петроград и Тихвин 8 паровозов с бригадами. Одновременно этот же коллектив оборудовал для фронта бронепоезд

«Красный Сибиряк», который участвовал в боях за освобождение от белогвардейцев Кургана и других станций.

4 апреля 1920 года рабочие паровозного депо среднего ремонта станции Челябинск торжественно праздновали выпуск из ремонта паровоза «Коммунар» как свою первую победу в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте (ныне этот паровоз установлен на пьедестале у ДК железнодорожников в Челябинске). Лучшие машинисты депо за 4 дня провели эшелон с хлебом до столицы и были приняты Лениным. В то время поезда из Челябинска до Москвы шли обычно 12 суток. Трудовой подвиг южноуральцев лег в основу организации скоростных маршрутов с хлебом из Сибири.

Государственная политика по разукрупнению ряда железных дорог, проводимая в целях эффективного и грамотного управления советскими магистралями, и соответствующее постановление СНК от 13 декабря 1933 года выделило 1000-километровый участок Транссиба в состав Южно-Уральской дороги с управлением в Челябинске.

В то время со станции Челябинск отправляли 17 грузовых и 5 пассажирских поездов в сутки. Основным видом локомотивов были паровозы самых различных серий и только 38-40 % из них - новые, мощные для того времени паровозы серий Э, ЭУ, ЭМ в грузовом движении, С, СУ - в пассажирском движении. Сдерживали движение поездов жезловой телеграфный способ связи, и лишь на главном ходу от Кропачево до Челябинска была полуавтоматическая блокировка.

В предвоенные годы Южно-Уральская дорога получила вторые пути от Челябинска до Макушино, на всем главном ходу от Кропачево до Макушино была введена автоматическая блокировка, сданы в эксплуатацию более 900 км новых линий, освоены ремонт и эксплуатация мощных паровозов серий ФД и ИС. Длина пути на станциях была увеличена до 850 метров. В 1940 году появилась первая землеуборочная машина известного изобретателя нашей дороги Виктора Балашенко. Большую роль в улучшении работы транспорта сыграло стахановско-кривоносское движение, развернувшееся по всей стране. Первыми последователями Петра Кривоноса были машинисты тяжеловесники: Иван Блинов из Кургана, Петр Агафонов и Иван Мартынов из Челябинска, ставшие первыми

орденоносцами нашей дороги.

В годы Великой Отечественной войны, когда значительная часть промышленных предприятий была перебазирована из западных районов на Урал и в Сибирь, резко возросли перевозки пассажиров и грузов. Необходимо было срочно решить вопрос резкого увеличения провозной и пропускной способности дороги. Несмотря на огромные трудности, испытываемые страной, Госкомитет обороны принял постановление перевести на электрическую тягу наиболее тяжелый горный участок Челябинск Кропачево протяженностью 320 километров. С Кировской железной дороги, находившейся в полосе боевых действий, были вывезены электрооборудование для 10 тяговых подстанций и инженерно-технический персонал. 2 ноября 1945 года машинист В.Н. Иванов на электровозе ВЛ19 провел первый грузовой поезд весом 1200 тонн по электрифицированному участку Челябинск - Златоуст. Так было положено начало электрификации Транссибирской магистрали.

Оценивая особую роль железнодорожного транспорта, правительство выделило на развитие дороги в годы войны 250 млн руб. Труженики дороги внесли весомый вклад в победу в Великой отечественной войне, проявляя образцы трудового подвига и мужества. Машинист локомотивного депо Челябинск Агафонов организовал паровозную колонну имени Госкомитета Обороны, которая за три года войны провела более 2000 тяжеловесных поездов и перевезла в них сверх нормы полтора млн тонн грузов, сэкономив около 5 тысяч тонн топлива. Такие же колонны были организованы машинистами Блиновым и Угрюмовым в депо Курган, Тефтелевым в Троицке и др. Особенно трудной была первая военная зима, когда многие железнодорожники добровольцами ушли на фронт. На транспорт пришли подростки, женщины, вернулись пенсионеры. Женщины встали к станкам, стали работать машинистами. За годы войны были изготовлены, снаряжены и отправлены на фронт 8 бронепоездов, 3 поезда бани, десятки санитарных поездов.

Значительное техническое оснащение Южно-Уральская дорога получила в послевоенное время. Основной курс был взят на электрификацию участков и перевод остальных участков с паровой тяги на тепловозную. В 1949 году был

электрифицирован участок Златоуст - Кропачево, в 1955 году - Бердяуш - Бакал, годом позже - Курган - Макушино, и в 1957 году - участок Челябинск-Курган. В 1961 году после присоединения к дороге Петропавловского отделения был электрифицирован последний замыкающий участок Макушино - Исилькуль длиной 272 км. Проведенная за годы послевоенных пятилеток реконструкция хозяйства дороги в сочетании с внедрением комплекса организационно-технических мер позволила из года в год наращивать объемы перевозок.

Сегодня Южно-Уральская дорога, развернутая протяженностью которой занимает свыше 7,5 тысяч километров, входит в число крупнейших железных дорог страны. Она обслуживает территории 7 субъектов Российской Федерации: Челябинскую, Курганскую, Оренбургскую, частично Куйбышевскую, Саратовскую, Свердловскую области, республику Башкортостан и Северный Казахстан.

Строительство комплекса зданий паровозного депо началось в 1892 году, как паровозные мастерские, которые разместили в каменном здании, где обслуживались маломощные трехосные паровозы, отапливаемые дровами, серий Ов, Од (для грузового движения) и А, Б и Ов (для пассажирского). Этим машинам были под силу поезда весом не более 250 т; скорость движения не превышала 20 км/ч.

В 1903 г. в цехе текущего ремонта паровозного депо возник подпольный кружок РСДРП. В депо хранилась целая библиотека нелегальной литературы. К. Егоров организовал в депо подпольную типографию. Рабочие железнодорожники были организаторами маёвок, сходок, собраний, забастовок среди рабочих других предприятий города. 31 мая 1905 г. по требованию созданного стачечного комитета рабочих уполномоченных за контролем над администрацией, возглавляемого В.С. Гавриловым, администрация вынуждена была удовлетворить требования рабочих: улучшить условия труда, повысить зарплату, выдать надбавки за сверхурочные работы. В период подготовки к декабрьскому вооружённому восстанию из рабочих завода «Столь и Ко» и рабочих железнодорожного узла была создана боевая дружина во главе с машинистом депо бывшим матросом Иваном Здобновым и общегородской стачечный комитет под руководством столяра железнодорожных мастерских Романа Матвеевича Пивкина. Рабочие депо первыми присоединились к октябрьской всероссийской политической стачке.

Из энциклопедии «Челябинск»: Пивкин Роман Матвеевич родился в 1888 году. Окончил 2-классное приходское училище и 3-классное городское училище в Челябинске. В 1901–1902 годы работал столяром в частной мастерской, познакомился со ссыльными социал-демократами. С 1903 года столяр в локомотивном депо. Принимал активное участие в революции 1905 года. В июле 1906 года был арестован в Троицке, в августе 1906 года выслан в Нарымский край Томской губернии под гласный надзор полиции, в июле 1907 года бежал. Арестован в Челябинске в декабре 1907 года, в октябре 1908 года Саратовской судебной палатой приговорен к 20 годам каторги, осенью 1909 – еще к 6 месяцам каторги за оскорбление судебной палаты. Каторгу отбывал в Тобольской тюрьме. Заболел тяжелой формой туберкулеза. Освобожден 12 марта 1917 года. Челябинский Совет рабочих и солдатских депутатов отправил его для лечения в Крым. Погиб при белогвардейском мятеже в Крыму в 1917 году.

После поражения декабрьского вооружённого восстания рабочие депо не прекратили борьбу. Они проводили в 1906-1908 годы маёвки, сходки, собрания, забастовки, которыми руководили Т.М. Орешкин и С.Д. Касьянов. В 1914-1916 годы революционная деятельность проявлялась в забастовках, маёвках, демонстрациях под руководством железнодорожников, ставших профессиональными революционерами (Г.Г. Морозов и др.). 8 марта 1917 г. начал работу Челябинский Совет рабочих и солдатских депутатов, в составе которого были представители рабочих железнодорожного узла - Т.М. Орешкин, С.Д. Касьянов, Г.Г. Морозов. Первый отряд Рабочей Красной Гвардии был создан В.И. Евтеевым, бывшим столяром железнодорожного узла. Штабом Красной Гвардии и местом хранения оружия, добытого при разоружении белоказаков и 109 полка, стало депо. 4 ноября 1918 г. в городе, находившемся под властью белых, было проведено в вагоне первого класса партийное собрание железнодорожников. Под видом ремонта вагона собралось 18 человек. На карауле стояли Я.М. Рослов и А.Н. Зыков. 7 ноября 1918 г. все рабочие после коротких митингов явились к табельным доскам, сняли свои марки и разошлись по домам. Это была демонстрация рабочей солидарности. В ночь на 24 июля 1919 г. рабочие железнодорожники вместе с рабочими завода «Столь и Ко» вышли на площадь у каланчи (район станции

Челябинск), атаковали станцию и захватили железнодорожный узел. Рабочие оказали помощь 242 Волжскому полку наступающей 5-й Красной Армии освободить город.

В 1930-х в депо вместо поворотного круга, на котором паровозы разворачивались вручную, был установлен «угольник», облегчивший эту операцию.

В военные годы силами локомотивного депо были построены 2 бронепоезда. Работники депо добровольцами на этих бронепоездах прошли с боями от Мценска (Орловская обл.) до Плоешти (Румыния).

В 1957 г. на фасаде здания установлена мемориальная доска с текстом: «Здесь, в паровозном депо станции Челябинск, с 1903 г. по 1919 год находился основной центр революционной деятельности челябинских рабочих». Позже доска была заменена на новую с аналогичной надписью. В настоящее время утрачена.

В 1977 г. была установлена еще одна мемориальная доска: «Здесь, в железнодорожных мастерских, 7 ноября 1918 года в условиях подполья и жесткой тирании белогвардейщины проведена однодневная политическая забастовка рабочих в честь первой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции».

В настоящий момент депо все еще принадлежит к объектам железнодорожной отрасли. В локомотивном депо эксплуатируются и ремонтируются локомотивы 7 серий, пассажирские электровагоны ЧС-7, электропоезда ЭР-2, ЭР-2Т, грузовые электровагоны ВЛ-10, маневровые (ЧМЭ-3) и магистральные (ТЭ10У) тепловозы. Общая протяженность участков обслуживания составляет 1781 км.

– **Современная градостроительная ситуация.**

Объект расположен в центральной части г. Челябинска, в центральной части квартала, ограниченного улицами Российская, Игуменка, просп. Ленина.

Окружающая застройка имеет низкую плотность. Этажность застройки в квартале варьируется от 1 до 3 этажей. Застройка в квартале преимущественно периметрального типа, представлена преимущественно учреждениями железнодорожной структуры, жилыми домами.

Прилегающие к рассматриваемому участку кварталы представлены общественными, жилыми, общеобразовательными зданиями. Застройка с

этажностью от 1 до 6 этажей. Застройка стремится к периметральной.

Транспортная ситуация на рассматриваемой территории достаточно благоприятная: рядом с объектом присутствуют остановки общественного транспорта на ул. Свободы. Остановка расположена в 400 м. от Объекта.

Инфраструктура исследуемой территории достаточно организована в плане городского благоустройства. На территории квартала присутствует современное благоустройство в виде пешеходных дорожек, организованного озеленения, уличного освещения.

Рельеф в квартале естественный, имеет спокойный характер.

Исследуемый квартал является элементом планировочной структуры г. Челябинск. Планировочная структура квартала сохранила исторические очертания и подлежит сохранению.

– **Визуальное восприятие объекта.**

Сохранность условий визуального восприятия объекта в его историко-градостроительной и природной среде обеспечивается пешеходными маршрутами зрительного восприятия в канале местного проезда, а также с прилегающей к Объекту территории.

Объект расположен на территории локомотивного депо. Восприятие Объекта обеспечивается архитектурно-планировочной структурой, которой выделяет рассматриваемый объект в композиции местного проезда.

– **Характеристика выявленного объекта культурного наследия:**

Объект представляет собой двухъярусное каменное прямоугольное в плане здание с двускатной крышей и фонарем. Общие габариты памятника: 22м x 54м.

Северный фасад решен в три оконные оси. Три центральные проема оформлены циркульными перемычками с упрощенными сандриками с замковым камнем. Между осями и на углах здания контрфорсы, прямоугольные в плане, переходящие в лопатки с пилястрами. На уровне треугольного ступенчатого фронтона над центральным проемом первого этажа три небольших оконных проема с циркульной перемычкой. Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами. Над карнизом более поздняя пристройка в виде фронтальной части светового фонаря. Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом.

Южный фасад решен треугольным ступенчатым фронтоном. Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами. Над карнизом более поздняя пристройка в виде фронтальной части светового фонаря. Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом.

Восточный фасад решен в 12 оконных проемов. На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем. Между 2-3,4-5,6-7,8-9,10-11 осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы. Ступенчатый карниз с дентикулами. На втором ярусе оконные проемы с прямоугольной перемычкой. На втором ярусе над контрфорсами лопатки. Венчающий ступенчатый карниз. Над карнизом цепочка оконных проемов светового фонаря.

Западный фасад решен в 12 оконных проемов. На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем. Между 2-3,4-5,6-7,8-9,10-11 осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы. Ступенчатый карниз с дентикулами. На втором ярусе оконные проемы с прямоугольной перемычкой. На втором ярусе над контрфорсами лопатки. Венчающий ступенчатый карниз. Над карнизом цепочка оконных проемов светового фонаря. К фасаду примыкает более поздняя двухэтажная кирпичная пристройка.

Здание оштукатурено. Цоколь прямоугольный оштукатуренный.

Сведения о наименовании Объекта:

«Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.».

Сведения о местонахождении Объекта:

Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

Сведения о категории историко-культурного значения Объекта:

Выявленный объект культурного наследия.

Время создания Объекта:

1892 г., 1903-1919 гг.

Сведения о виде Объекта:

Памятник.

Сведения о праве собственности земельного участка, на котором расположен выявленный объект культурного наследия:

Сведения о праве собственности отсутствуют.

Сведения об утвержденных границах территории Объекта:

Границы территории не утверждены; описание границ территории разработано в составе настоящей экспертизы и представлено в приложениях к настоящему акту экспертизы.

Фотографическое (графическое) изображение объекта:

Современная фотофиксация объекта представлена в приложении.

Фотофиксация выполнена в октябре-ноябре 2024 года.

Автор съемки: Карякина Е.А.

Съемка выполнена фотоаппаратом: Canon EOS 90D.

Методика исследования Объекта:

Перечень специальной, технической и справочной литературы, использованной при проведении экспертизы:

Методические пособия, включая законодательные и подзаконные акты:

- Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 55528-2013 «Состав и содержание научно-проектной документации по сохранению объектов культурного наследия. Памятники истории и культуры. Общие требования», утвержденный приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 августа 2013 года № 593-с;
- Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 56891.1 – 2016 Сохранение объектов культурного наследия. Термины и определения. Часть 1 Общие понятия, состав и содержание научно-проектной документации, утвержденным приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 марта 2016 года № 134-ст;
- Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 56891.2 – 2016 Сохранение объектов культурного наследия. Термины и определения. Часть 2 Памятники истории и культуры, утвержденным приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 марта 2016 года № 135-ст.

Список литературы:

- Пономаренко Е.В. Города Южного Урала. – Челябинск: Изд-во Челябинского областного комитета статистики, 2005. – Т.1, С. 294., Т.2, С. 362;
- Самигулов Г.Х. Из истории Челябинска. Кн.1. Крепость и провинциальный город с 1736 по 1781 год. Челябинск. 2015;
- Лотарева Р. М. Города-заводы России. XVII — первая половина XIX века. Екатеринбург: Сократ, 2011.
- Самигулов Г. Х. Перепланировка Челябинска XVIII — середины XIX века: некоторые аспекты // Город в зеркале Генплана: коллектив. моногр. / науч. ред. И. А. Бондаренко. Челябинск;
- Памятные доски города Челябинска (Советский район): путеводитель / под ред. В. Б. Феркеля. Челябинск, 2016. С. 94;
- Ласковский, Ф. Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России: в 3 ч. Ч. 1. Опыт исследования инженерного дела в 137 России до XVIII столетия / Ф. Ф. Ласковский. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1858. 315 с.;
- Общественный фонд Южный Урал. Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске - г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101. URL: <https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyutsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/> (дата обращения: 25.10.2024).

12. Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для нее специальной, технической и справочной литературы:

- Материалы фотофиксации Объекта (ноябрь 2024 г.);
- Выписка из Единого государственного реестра недвижимости;
- Приказ Министерства Культуры Челябинской области № 7 от 18.01.2011 «Об утверждении списка выявленных объектов культурного наследия Челябинской области, представляющих историческую, художественную или иную культурную ценность».

13. Обоснования вывода экспертизы.

Экспертное заключение подготовлено по изучению представленных на

экспертизу документов и проведения необходимых дополнительных исследований и оценок, основываясь на содержании Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

– Объем и содержание представленных заявителем (Заказчиком) документов достаточны для принятия решения и формулирования однозначного вывода настоящей экспертизы.

– Представленная на экспертизу документация обеспечивает достижение целей – обоснования включения объекта культурного наследия в реестр, определения категории историко-культурного значения объекта культурного наследия, в соответствии со статьей 28 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

– Вывод экспертизы формулируется в соответствии со статьей 20 (пункт а) Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 № 530.

– Целесообразность включения объекта в реестр обоснована его историко-культурной ценностью, в соответствии со статьей 18 (п. 2, 3, 4), статьей 32 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

– Историко-культурная ценность соответствует особенностям объекта (предмета охраны), послужившим (принимаемым настоящей экспертизой) основаниями для включения объекта в государственный реестр объектов культурного наследия, в соответствии со статьей 18 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

– Определение историко-культурной ценности объекта:

Приоритетными в отношении исследуемого Объекта являются критерии историко-мемориальной ценности.

Градостроительная ценность объекта определяется исходя из его роли в структуре застройки города, взаимодействия с историко-архитектурным окружением, сохранения его градоформирующего значения на прилегающей

территории, принадлежности к ансамблю или комплексу.

Объект обладает градостроительной ценностью как часть исторической среды г. Челябинск. Объект расположен в центральной части г. Челябинск, в центральной части квартала, ограниченного улицами Российская, Игуменка, просп. Ленина.

Архитектурно-художественная ценность определяется по критериям времени создания объекта, особенностей его архитектурного решения, отражающих типичные, характерные или индивидуальные черты, сохранности его исторического облика.

Объект обладает архитектурной и художественной ценностью, связанной с его архитектурно-пространственным решением в виде двухэтажного кирпичного прямоугольного в плане здания с двускатной крышей.

Объект обладает исторической и мемориальной ценностью, как подлинное здание 1892 г., являющегося центром революционного движения в Челябинске в 1903-1919 г.

Таким образом, Объект обладает достаточными ценностными характеристиками для включения в Единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации.

– Наименование объекта: «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.» экспертом определяется в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», а также на основании проведенных комплексных историко-культурных исследований.

– Время создания (возникновения) объекта и (или) дата связанного с ним исторического события: 1892 г., 1903-1919 гг., экспертом определяется в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», а также на основании проведенных историко-архивных и библиографических исследований.

– Адрес (местонахождение) объекта: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101, экспертом определяется в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках

истории и культуры) народов Российской Федерации», а также на основании выписки из Единого государственного реестра недвижимости об объекте недвижимости, а также на основании проведенного натурного обследования объекта.

– Категория историко-культурного значения объекта культурного наследия экспертом определяется в соответствии со статьей 4 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»: «объекты культурного наследия местного (муниципального) значения - объекты, обладающие историко-архитектурной, художественной, научной и мемориальной ценностью, имеющие особое значение для истории и культуры муниципального образования».

Данный объект обладает градостроительной, архитектурной и исторической ценностью для культуры и истории Челябинска.

Вид объекта: памятник градостроительства и архитектуры экспертом определяется в соответствии со статьей 3 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»: «объекты культурного наследия в соответствии с настоящим Федеральным законом подразделяются на следующие виды: памятники - отдельные постройки, здания и сооружения с исторически сложившимися территориями; мемориальные квартиры; мавзолеи, отдельные захоронения; произведения монументального искусства; объекты науки и техники, включая военные; объекты археологического наследия», а также на основании проведенных комплексных историко-культурных исследований.

– Границы территории объекта (включая текстовое и графическое описание местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ), определены в ходе настоящей экспертизы с учетом особенностей объекта культурного наследия, включая степень его сохранности и этапы развития, и соответствуют ст. 3.1 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ.

– Предмет охраны объекта определен в ходе настоящей экспертизы с учетом особенностей объекта культурного наследия, включая степень его сохранности и

этапы развития, на основании проведенных комплексных историко-культурных исследований и соответствуют Федеральному закону от 25.06.2002 № 73-ФЗ.

14. Вывод экспертизы.

Включение в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации Объекта «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101, является обоснованным (положительное заключение), так как данный объект обладает историко-культурной ценностью и особенностями (предметом охраны), являющимися основанием для включения его в реестр, и соответствует критериям объекта культурного наследия, установленным Федеральным законом от 25.06.2002 г. №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

Объект «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101, подлежит включению в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в установленном порядке со следующими сведениями, представленными в соответствии с п. 2 ст. 18 Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»:

- 1) Наименование объекта: **«Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.»**
- 2) Время возникновения, дата создания Объекта, даты основных изменений (перестроек) объекта, даты связанных с ним исторических событий: **1892 г., 1903-1919 гг.**
- 3) Местонахождение объекта: **Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101**
- 4) Категория историко-культурного значения: **Объект культурного наследия местного (муниципального) значения.**
- 5) Вид объекта: **Памятник (памятник истории и архитектуры)**

б) **Предмет охраны:** в соответствии с проектом, представленным в приложении:

Градостроительные характеристики

Историческое местоположение объекта в градостроительной среде - объект расположен в центральной части г. Челябинска, в центральной части квартала, ограниченного улицами Российская, Игуменка, просп. Ленина.

Композиционная значимость – часть рядовой застройки территории локомотивного депо г. Челябинск.

Объемно-планировочное решение

Конфигурация и габаритные размеры.

Двухъярусное каменное прямоугольное в плане здание с двускатной крышей.

Общие габариты памятника: 22м x 54м.

Архитектурные и конструктивные характеристики

Северный фасад.

- Решен в три оконные оси.
- Три центральные проема оформлены циркульными перемычками с упрощенными сандриками с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания контрфорсы, прямоугольные в плане, переходящие в лопатки с пилястрами.
- На уровне треугольного ступенчатого фронтона над центральным проемом первого этажа три небольших оконных проема с циркульной перемычкой.
- Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами.

Южный фасад.

- Решен треугольным ступенчатым фронтоном.
- Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами.
- Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом.

Восточный фасад.

- Решен в 12 оконных проемов.
- На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы.
- Ступенчатый карниз с дентикулами.

- На втором ярусе над контрфорсами лопатки.
- Венчающий ступенчатый карниз.
- Расстекловка деревянных оконных блоков.

Западный фасад.

- Решен в 12 оконных проемов.
- На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы.
- Ступенчатый карниз с дентикулами.
- На втором ярусе над контрфорсами лопатки.
- Венчающий ступенчатый карниз.
- Расстекловка деревянных оконных блоков.

Материалы

- Гранитный камень.
- Металлическая фальцевая кровля.
- Деревянное заполнение оконных проемов.

Цветовое решение

- фасад облицован камнем без оштукатуривания.

Секторы и направления видовых раскрытий, визуальные связи памятника

- точка наилучшего визуального восприятия объекта культурного наследия в южном направлении.
- точка наилучшего визуального восприятия объекта культурного наследия в западном направлении.

7) **Границы территории:** в соответствии с проектом, представленным в приложении.

8) **Фотографическое изображение объекта**



15. Перечень приложений к заключению экспертизы:

- Материалы, предоставленные заказчиком государственной историко-культурной экспертизы объекта.
- Выписка из Единого государственного реестра недвижимости.
- Картографические и исторические по объекту экспертизы.
- Материалы современной фотофиксации (ноябрь 2024 г.).
- Проект предмета охраны объекта культурного наследия.
- Проект границ территории объекта культурного наследия.

Эксперт государственной
историко-культурной экспертизы

В.Н. Николаева

*Дата оформления Акта государственной историко-культурной
экспертизы: 10.04.2025 г.*

ПРИЛОЖЕНИЕ к АКТУ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ,
обосновывающее включение в Единый государственный реестр объектов
культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской
Федерации выявленного объекта культурного наследия:
«Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-
1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул.
Красноармейская, 101

Материалы, предоставленные заказчиком государственной историко-культурной экспертизы объекта культурного значения



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

П Р И К А З

18.01.2011

Челябинск

№ 4

«Об утверждении списка выявленных объектов культурного наследия Челябинской области, представляющих историческую, художественную или иную культурную ценность»

Во исполнение ст. 64 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ и с учетом изменений и дополнений сформирован Список выявленных объектов культурного наследия Челябинской области, представляющих историческую, художественную или иную культурную ценность, 2011 года,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить «Список № 1 выявленных объектов культурного наследия Челябинской области, представляющих историческую, художественную или иную культурную ценность» (список прилагается).

2. По объектам культурного наследия Челябинской области, включенным в Список выявленных объектов культурного наследия Челябинской области, представляющих историческую, художественную или иную культурную ценность, организовать работу по включению их в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

3. Контроль за исполнением приказа оставляю за собой.

Министр культуры

А.В. Бетехтин

| | | | | | | | | | | | |
|------|--|-------|---------------|----------------------|---|-----------------------------|-----------------|-----|---|-------|----|
| 1741 | Лавка каменная | | 19 век | памятник архитектуры | фотостудия "Киви", магазин "Мир детских колясок" | Челябинский городской округ | Красноармейская | 166 | список №13 12.01.94г ист-арх. опорный план | | |
| 1742 | Особняк промышленника Башева | | 1914 | памятник архитектуры | Маг-ритуальные услуги; ООО "Стэлс"- науч.-исслед. лаборатория судебной экспертизы | Челябинский городской округ | Красноармейская | 89 | список №13 12.01.94г ист-арх. опорный план | | |
| 1743 | Дом одноэтажный | жилой | 19-20 вв. | памятник архитектуры | | Челябинский городской округ | Красноармейская | 31 | список № 13а 14.01.95г. ист-арх. опорный план | | |
| 1744 | Дом одноэтажный | жилой | к. 19-н. 20в. | памятник архитектуры | разрушен | Челябинский городской округ | Красноармейская | 37 | список № 13а 14.01.95г. ист-арх. опорный план | | |
| 1745 | Дом одноэтажный | жилой | сер. 19в. | памятник архитектуры | | Челябинский городской округ | Красноармейская | 45 | список № 13а 14.01.95г. ист-арх. опорный план | | |
| 1746 | Дом двухэтажный | жилой | 19 век | памятник архитектуры | ООО "Уралремснаб-2", ЗАО "Универсальное оборудование", ООО "УралДорСнаб" | Челябинский городской округ | Красноармейская | 53а | список № 13а 14.01.95г. ист-арх. опорный план | | |
| 1747 | Здание общественного назначения | | 19 век | памятник архитектуры | | Челябинский городской округ | Красноармейская | 55 | список № 13а 14.01.95г. ист-арх. опорный план | Труда | 50 |
| 1748 | Локомотивное депо - центр революционного движения города | | 1882 | памятник истории | локомотивное депо | Челябинский городской округ | Красноармейская | 101 | список №2 11.11.92 | | |

1 Пт
ВВ
8

2.3 № 1.53.1

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР * ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР (недвижимые)
 РСФСР Министерство культуры. Главное управление (индекс)
 СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА реставрации и использования памятников
 (наименование республиканского органа охраны)
 АДРЕС Челябинская обл. г. Челябинск, Советский р-н, ул. Красноармейская, 101
 (АССР, край, область, район, автономная обл., национальный округ, населенный пункт)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА Локомотивное депо
 Центр революционного движения в Челябинске

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА
 II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

| | | | |
|---------------------|------------------|----------------------|-------------------------|
| памятник археологии | памятник истории | памятник архитектуры | памятник монумент ис-ва |
| | 3 | | |

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА
 IV. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

1903-1919г

| | | | | | | |
|-------------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------|---------------|-----------------|
| по первоначальному назначению | культурно-просветительное | туристско-экскурсионное | лечебно-оздоровительное | жилищные помещения | хозяйственное | не используется |
| + | | + | | | | |

V. ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

| | | | |
|---------|---------|--------|-----------|
| хорошее | среднее | плохое | аварийное |
| | + | | |

VI. КАТЕГОРИЯ ОХРАНЫ

| | | | |
|---------|----------|---------|------------|
| союзная | республ. | местная | не состоит |
| | | | + |

наличие утвержденной охранной зоны

| | |
|----|-----|
| да | нет |
| | + |

VII. НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

| | | | |
|---------|------------|--------|-------------------------|
| паспорт | фотография | обмеры | реставрацион. материалы |
| + | + | + | |

546

место хранения документов
 Дата составления карточки
 10 апреля 1981г.

| | | | | | |
|---------------|--------------|---------|-----------------------|---------|------------------|
| органы охраны | | | реставрац. мастерские | | музей, архив НИИ |
| союзный | республикан. | местный | республикан. | местные | |
| + | + | + | | | |

Составитель М. Петярева В. М. историк
 (ф. и. о., должность или профессия, подпись)
 Инспектор по охране памятников Лисов
 (ф. и. о., должность или профессия, подпись)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА (оборотная сторона)

Фото или схематический план



Краткое описание

Одно-двухэтажное кирпичное здание Локомотивного депо построено в 1892г. Архитектор не известен. 5 ноября 1935г. на стене этого здания установлена мемориальная доска с текстом: "Здесь, в паровозном депо станции Челябинск с 1903 по 1919г. ходил основной центр революционной деятельности Челябинских рабочих". Доска из мрамора. Размеры: 1,00x0,80м

7 ноября 1977г. на стене у входа в это здание установлена мемориальная доска с текстом: "Здесь, в железнодорожных мастерских 7 ноября 1918г. в условиях подполья и жестокой тирании белогвардейщины проведена однодневная политическая забастовка рабочих в честь первой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Доска из мрамора. Размеры: 1,00 x 0,80м"

XI. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Table with 4 columns: состояние (хорошее, среднее, плохое, аварийное) and 2 rows of technical condition descriptions.

X. СИСТЕМА ОХРАНЫ

Table with 4 columns: категория охраны (общая, респуб., местная, не состоит) and 1 row of data.

б) дата и № документа о принятии под охрану

в) границы охранной зоны и зоны регулирования застройки

нет

г) базисная принадлежность и конкретное использование

а) дата и № охранного документа

Дата составления паспорта

Составитель

Инспектор по охране памятников

М.П.

VI. ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ

Table with 2 columns: для памятников археологии, для памятников истории, для памятников архитектуры.

В 1923 году в результате строительства Транссибирской железной дороги, проходившей через Челябинск, железнодорожный узел собрал много рабочих в железнодорожные мастерские, служащих на телеграф. Район станции Челябинск оказался наиболее пролетарским в городе: железнодорожный узел обслуживали около двух тысяч рабочих. Кроме того, политические ссылки, как правило, приходили к железнодорожникам. В 1906 г. в ходе текущего ремонта депо паровозов из числа передовых рабочих возник подпольный кружок РСДРП. Через проводников вагонов челябинские подпольщики поддерживали связь с революционерами других городов. Эти же люди доставляли в Челябинск социал-демократическую литературу. В депо хранилась целая библиотека нелегальной литературы. В этом рабочем университете железнодорожники постигали революционную грамоту. В депо К. Егоров организовал подпольную типографию. Рабочие железнодорожники были организаторами проведения митингов, сходок, собраний, забастовок среди рабочих других предприятий города. 31 мая 1907 г. по требованию возникшего стачечного комитета рабочих уполномоченных для контроля за административной властью вместо В. С. Гавриловича, администрация вынуждена была удовлетворить требования рабочих: улучшить условия труда, повысить зарплату, выдать надбавки за сверхурочные работы, уволить ненавистного мастера заводского. В период подготовки и декабрьскому вооруженному восстанию из рабочих завода "Сталь и К" и рабочих железнодорожного узла, создана боевая дружина во главе с машинистом депо бывшим матросом Иваном Эдновым и общегородской стачечный комитет под руководством столара железнодорожных мастерских Р. И. Пилипкин. Рабочие депо первыми присоединились к Октябрьской Всероссийской политической стачке. После победы декабрьского вооруженного восстания железнодорожники Челябинска не прекратили борьбу. Они проводили (в 1906 - 1908 гг.) митинги, сходки, собрания, забастовки, которыми руководили Т. М. Орешкин, С. Д. Касьянов. В годы первой империалистической войны опорным пунктом большевиков в их влиянии на массы были железнодорожные мастерские, завод "Сталь и К" и типография. Революционная деятельность проявлялась в проводимых митингах, демонстрациях, забастовках (1914-1916 гг.) под руководством железнодорожников, стевших профессиональными революционерами - Г. Г. Морозова и других. После февральской революции 1917 года в восстании из союзов и тюрем многие революционеры и в своей революционной борьбе они опирались на рабочих железнодорожного узла. 8 марта 1917 г. начал работу Челябинский Совет рабочих и солдатских депутатов. В его составе были от рабочих железнодорожного узла - Т. М. Орешкин, Д. С. Касьянов, Г. Г. Морозов и другие. Рабочие депо активно претворяли в жизнь решения Городского комитета РСДРП(б) о создании боевых рабочих дружин для защиты Советской власти. Первый отряд рабочих Красной Гвардии был создан В. И. Бутеевым, бывшим столаром железнодорожного узла. Штабом Красной Гвардии и местом хранения оружия, добытого при разоружении офицеров белоказаков и 109 полка, стало депо. 4 ноября 1918 г. когда в городе находились под властью белых, свирепствовал белогвардейский террор, было проведено партийное собрание железнодорожников в вагоне первого класса. Под видом ремонта вагонов а его ремонтировали и стояли на карауле большевистско-подпольщики Я. М. Рослов, Д. И. Сыков, собралось 18 чел. - представители всех служб узла. Решено было в день первой годовщины Октябрьской революции провести забастовку. 7 ноября все рабочие носили коротких митингов явились к

Здание подвергалось реконструкции неоднократно и в результате были утрачены многие детали архитектурного облика.

а) реставрационные работы (общая характеристика, время, автор, место хранения документации)

ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР (недвижимые)

СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА РСФСР. Министерство культуры. Главное управление охраны, реставрации и использования памятников (наименование республиканского органа охраны памятников)

ПАСПОРТ

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА Локомотивное депо-центр революционного движения в Челябинске.

Table with 4 columns: памятник археологии, памятник истории, памятник архитектуры, памятник монумент. иск-ва.

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА (или дата исторического события, с которым связано возникновение памятника - для памятников истории) 1902-1919 гг.

IV. АДРЕС (местонахождение) ПАМЯТНИКА Челябинская область, г. Челябинск Советский район, ул. Красноармейская, 101. Локомотивное депо

Table with 7 columns: по первонач. назначению, культурно-просветит., туристско-экскурсион., лечебно-оздоровит.- лечеб., жилые помещения, монументально-художеств., не используется.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

- Фото общего вида - I
Фото фрагментов -
Генплан - I
Очерки: план -
фасад -
разрез -
Сметный план охранной зоны -

VII. ОПИСАНИЕ ПАМЯТНИКА

Table with 2 columns: для памятников археологии, для памятников истории, для памятников архитектуры, для памятников монум. иск-ва.

Одно-двухэтажное кирпичное здание промышленного типа построено в 1892 году. Архитектор не известен. Здание с фронтоном, оформленным карнизом с модульонами. Здание структурно. Освещение здания осуществляется прямоугольными окнами и по центру стеклянным фонарем. В соответствии с планом здания расположены входные двери. Крыша 2-х скатная железная. Цоколь прямоугольный ступенчатый.

5 ноября 1935 года на здании установлена мемориальная доска с текстом: "Здесь в паровозном депо станции Челябинск с 1903 по 1919 года находился основной центр революционной деятельности рабочих". Доска мраморная. Размеры: 1,00х0,80 м.

7 ноября 1977 г. установлена мемориальная доска с текстом: "Здесь в железнодорожных мастерских 7 ноября 1918 года в условиях подполья и жестокой тираннии белогвардейским проведена односторонняя политическая забастовка рабочих в честь первой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции". Доска из мрамора. Размеры: 1,00х0,80 м.

б) общая оценка общественной, научно-исторической и художественной значимости памятника

В честь рабочих-железнодорожников Челябинска, борцов за Советскую власть

I. Темский, Госаркиж, ф. 215, оп. 9, д. 17; Е. Маневич. Из истории локомотивного депо. ИЖИ. 1975; В. Сымов, Памятник. Челябинск, 1968 стр. 13-16; С. П. Осеев, 1905 г. в Челябинске. Челябинск, 1936

VIII. ОСНОВНАЯ БИБЛИОГРАФИЯ, АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ, ИКОНОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ

Продолжение.

VI. тасельным доскам, сняли свои марки и смело разошлись по домам. Это была демонстрация рабочей солидарности и единства.

В июне 1919 года железнодорожники и помогли наступающей на Колчаке 5-й Красной Армии освободить Челябинск.

В ночь на 24 июля 1919 года рабочие железнодорожники вместе с рабочими завода "Столь и К" вышли на площадь у Геланчи (район станции Челябинск), атаковали станцию и захватили железнодорожный узел.

Босставшие рабочие оказали помощь 242 Волжскому полку освободить город. Утром 24 июля 1919 года над городом взвилось Красное Знамя.



Картографические и исторические материалы по объекту экспертизы

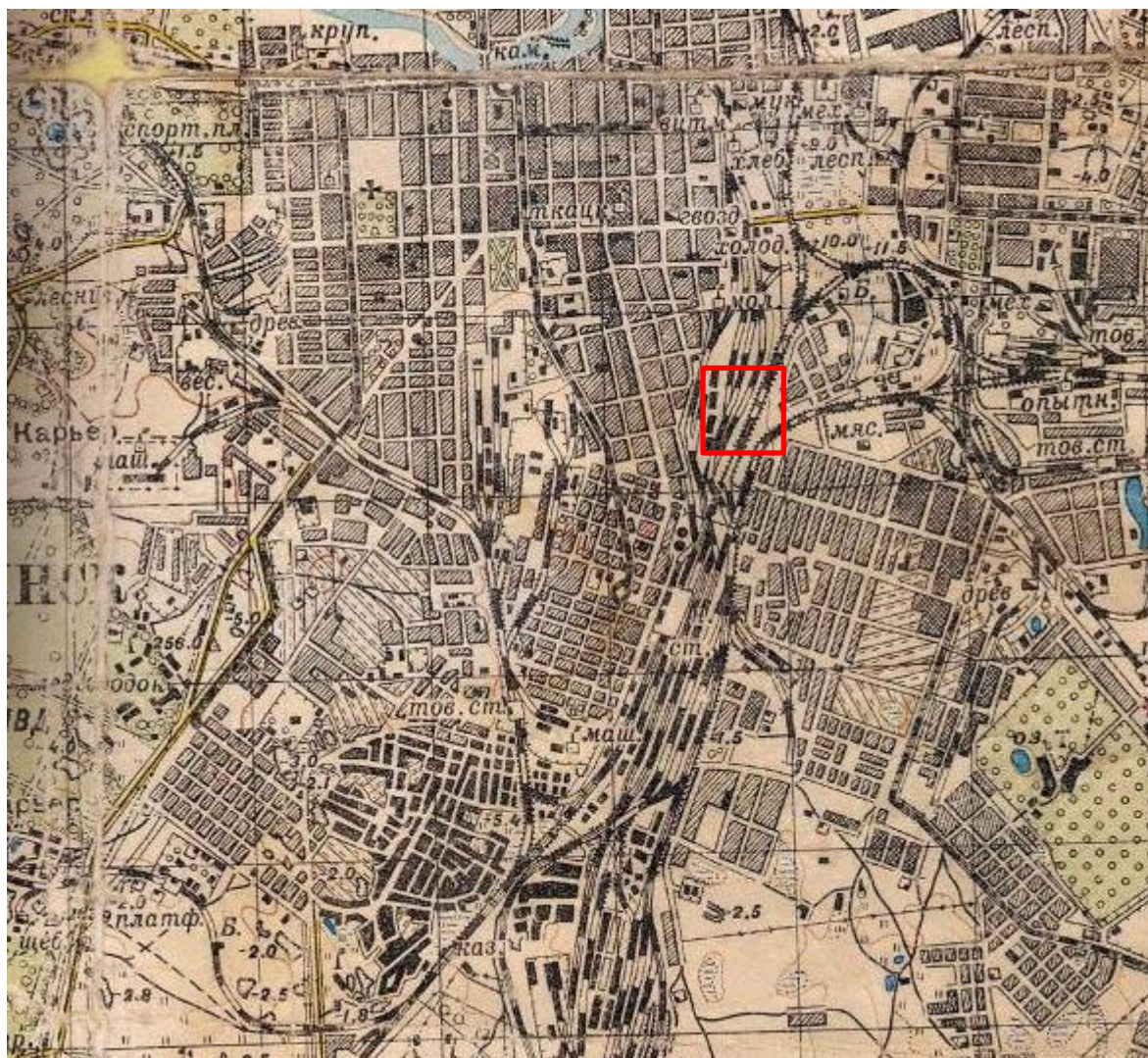


Фото 1. Фрагмент плана г. Челябинска, 1948 г.



Расположение рассматриваемого объекта



Фото 2. Фрагмент плана г. Челябинска, 1967 г.



Расположение рассматриваемого объекта

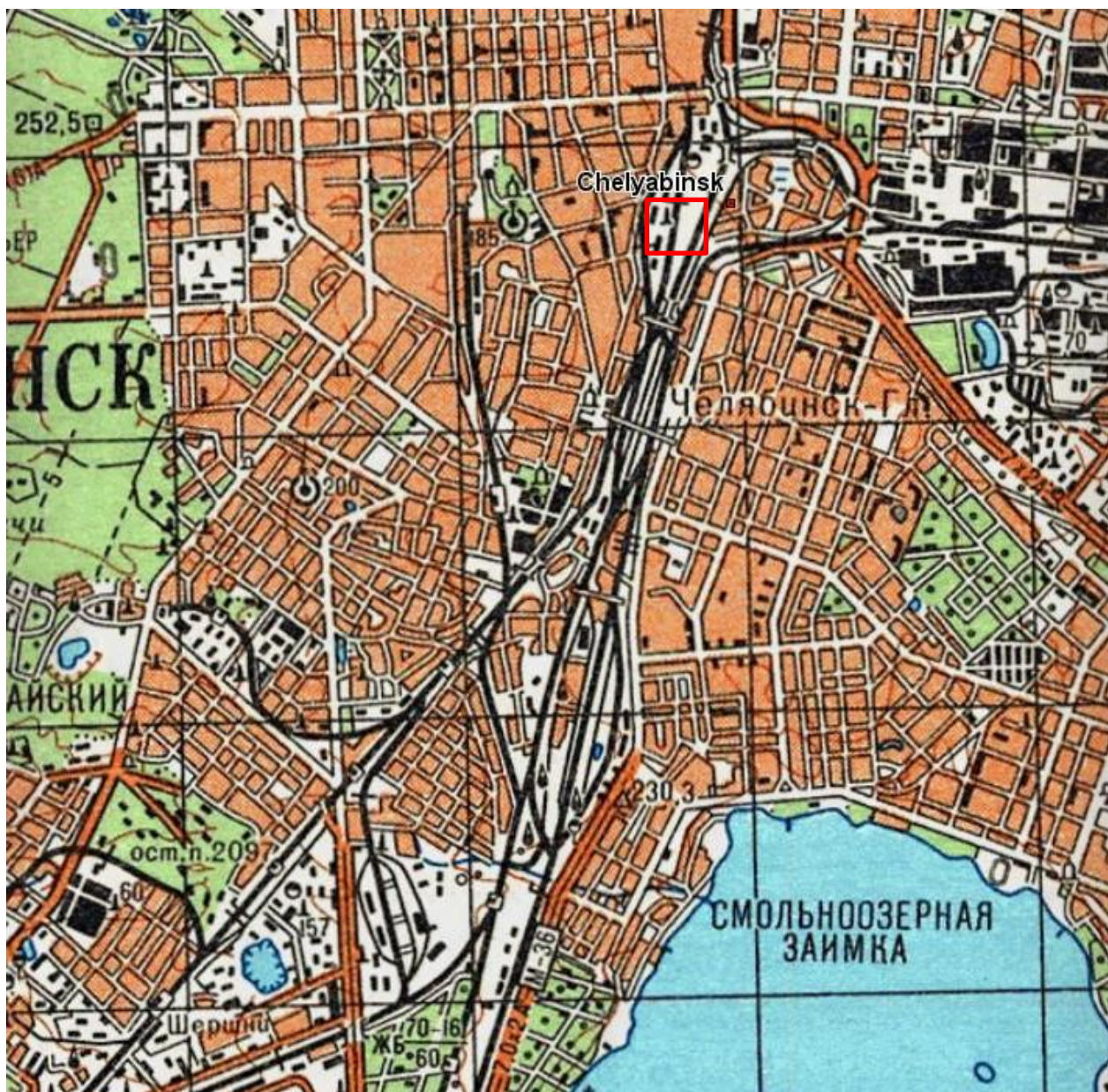


Фото 3. Фрагмент плана г. Челябинска, 1985 г.



Расположение рассматриваемого объекта



Фото 4. Спутниковый снимок, 2024 г.

Расположение рассматриваемого объекта

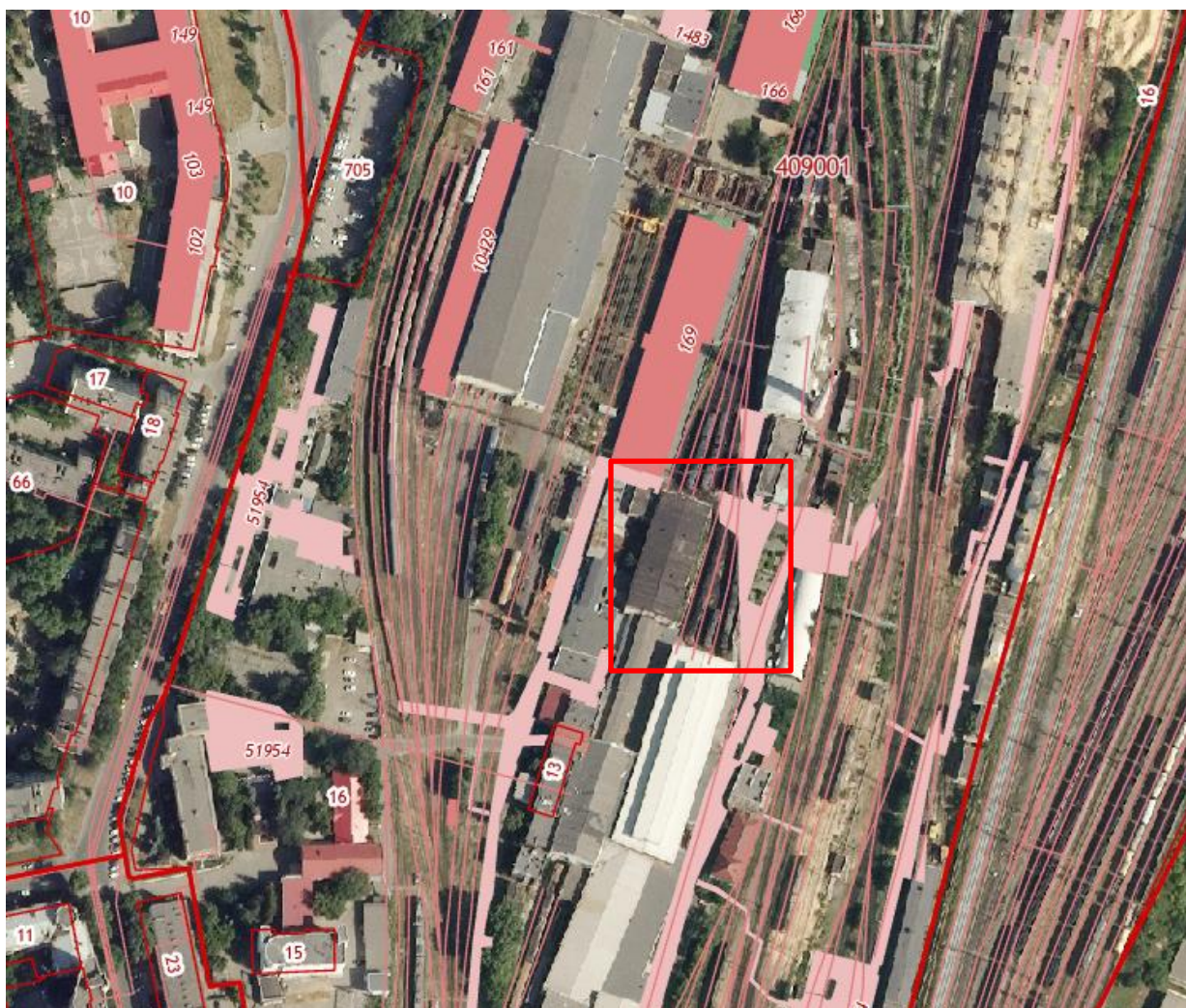


Фото 5. Выкопировка из кадастровой карты, 2023 г.



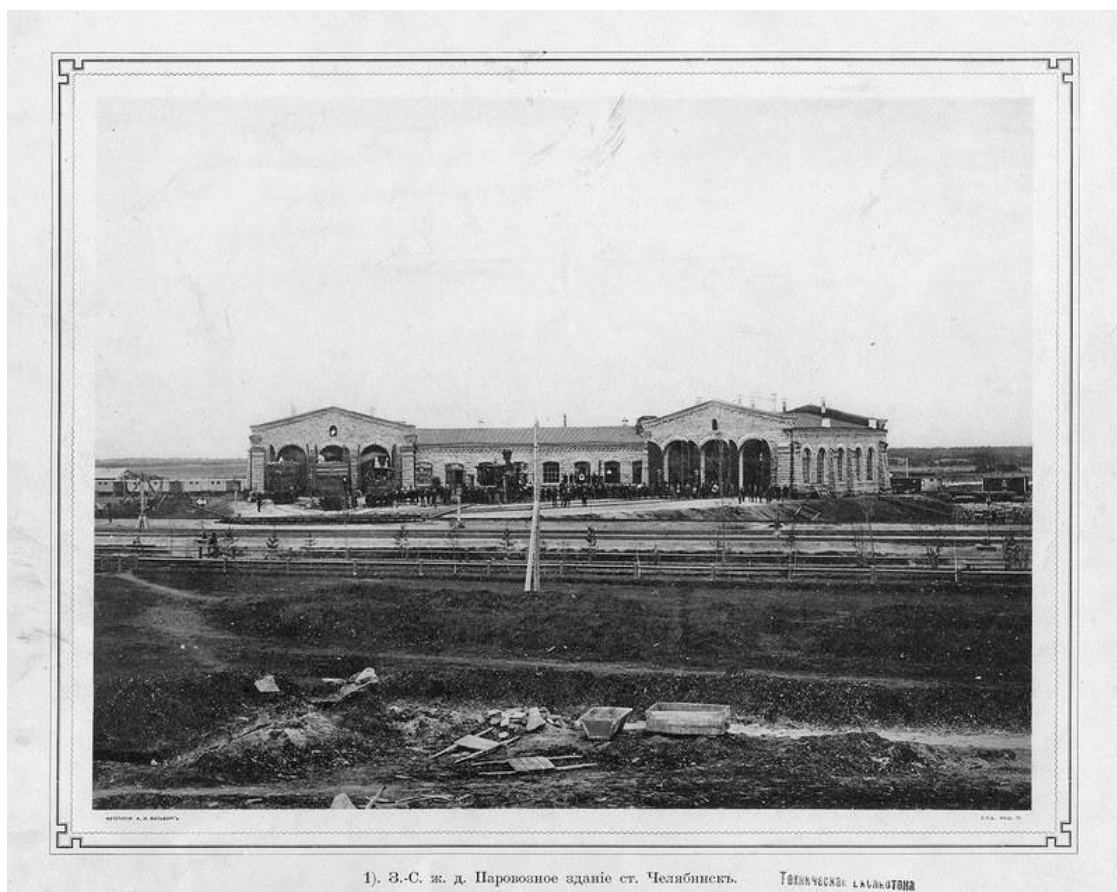
Расположение рассматриваемого объекта.
Кадастровый номер участка 74:36:0409001:16



Фото 6. Историческое фото объекта, 1982 г. Источник:
<https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyuetsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/>
 (дата обращения: 02.10.24)



Фото 7. Историческое фото объекта, 1994 г. Источник:
<https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyuetsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/>
 (дата обращения: 02.10.24)

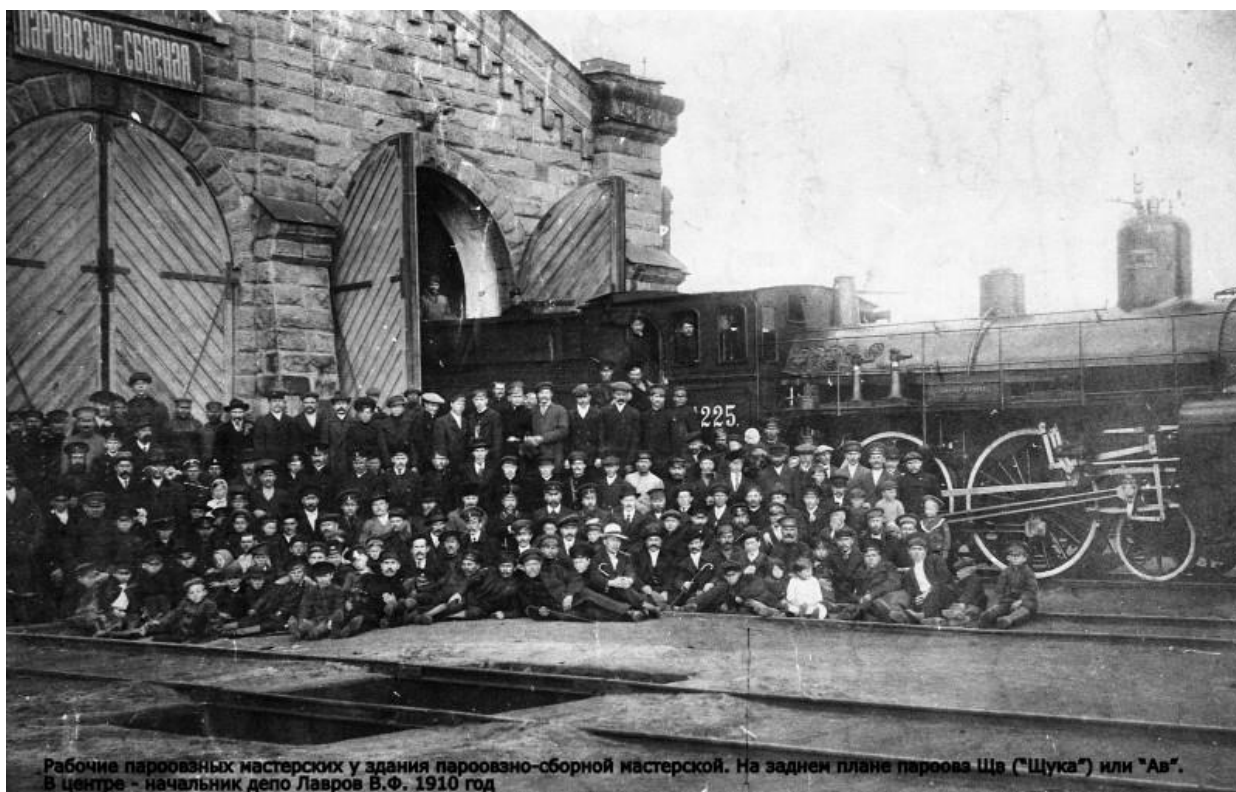


1). З.-С. ж. д. Паровозное здание ст. Челябинскъ. ТОВАРИЩЕСКОЕ СЪОБЩЕНИЕ

Фото 8. Историческое фото объекта. Источник:
<https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyutsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/>
 (дата обращения: 02.10.24)



Фото 9. Историческое фото объекта. Источник:
<https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyutsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/>
 (дата обращения: 02.10.24)



Рабочие паровозных мастерских у здания паровозно-сборной мастерской. На заднем плане паровоз Ща ("Щука") или "Ав". В центре - начальник депо Лавров В.Ф. 1910 год

Фото 1. Историческое фото объекта. Источник:
<https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyuetsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/>
 (дата обращения: 02.10.24)



Фото 1. Историческое фото объекта. Источник:
<https://pik174.ru/catalog/pamyatniki-arkhitektury/lokomotivnoe-depo-tsentr-revolyuetsionnogo-dvizheniya-v-chelyabinske-g-chelyabinsk-ul-krasnoarmeyskaya/>
 (дата обращения: 02.10.24)

Материалы современной фотофиксации

Общие данные

Фотофиксация выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101, выполнена в ноябре 2024 года.

Фотофиксация проводилась цифровой фотокамерой Canon в светлое время суток. Фотофиксация выполнена Карякиной Е.А.

В фотофиксации объекта представлены:

- общие виды выявленного объекта культурного наследия;
- элементы композиции выявленного объекта культурного наследия;
- интерьер выявленного объекта культурного наследия.

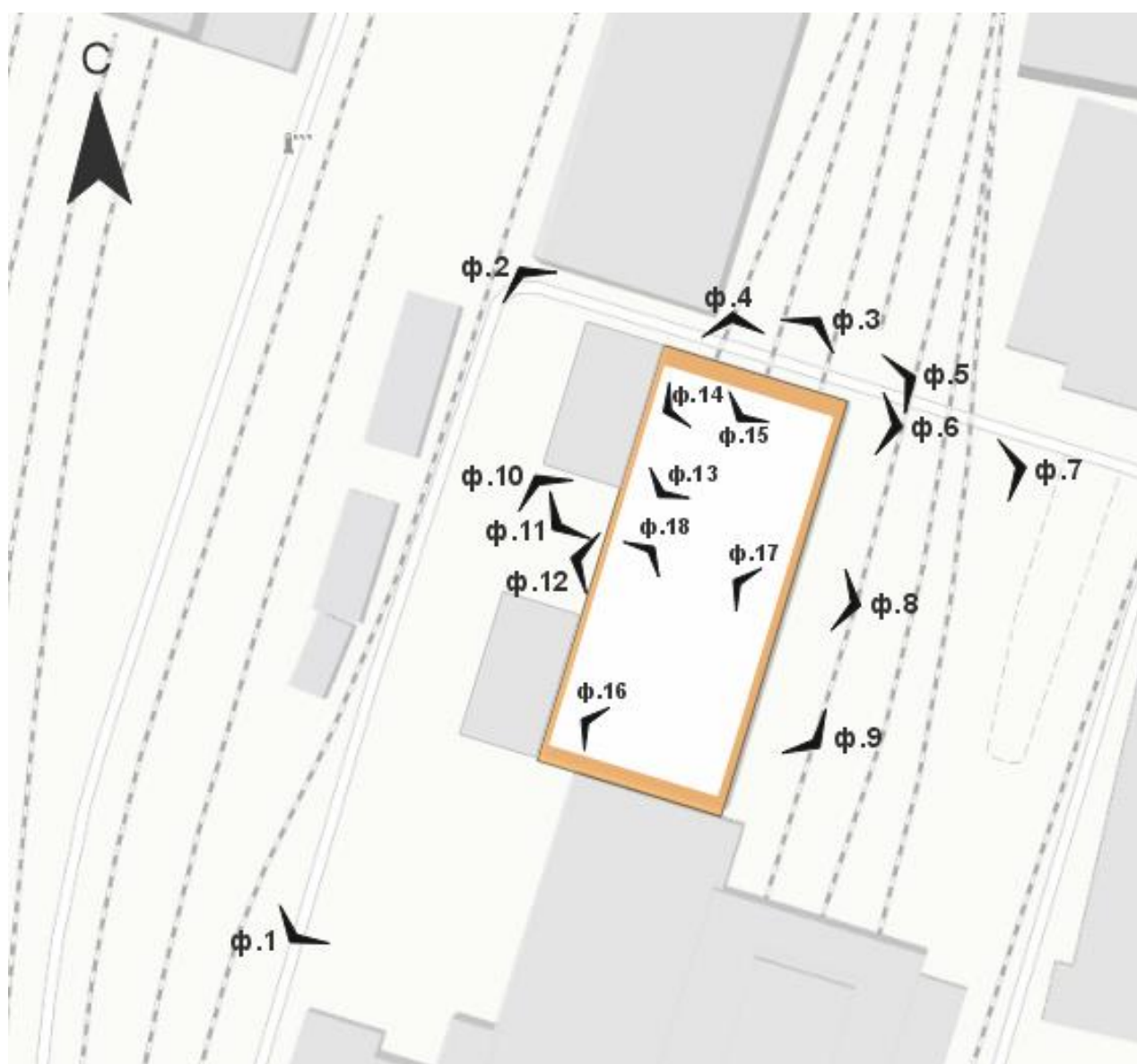




Фото 1. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 2. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

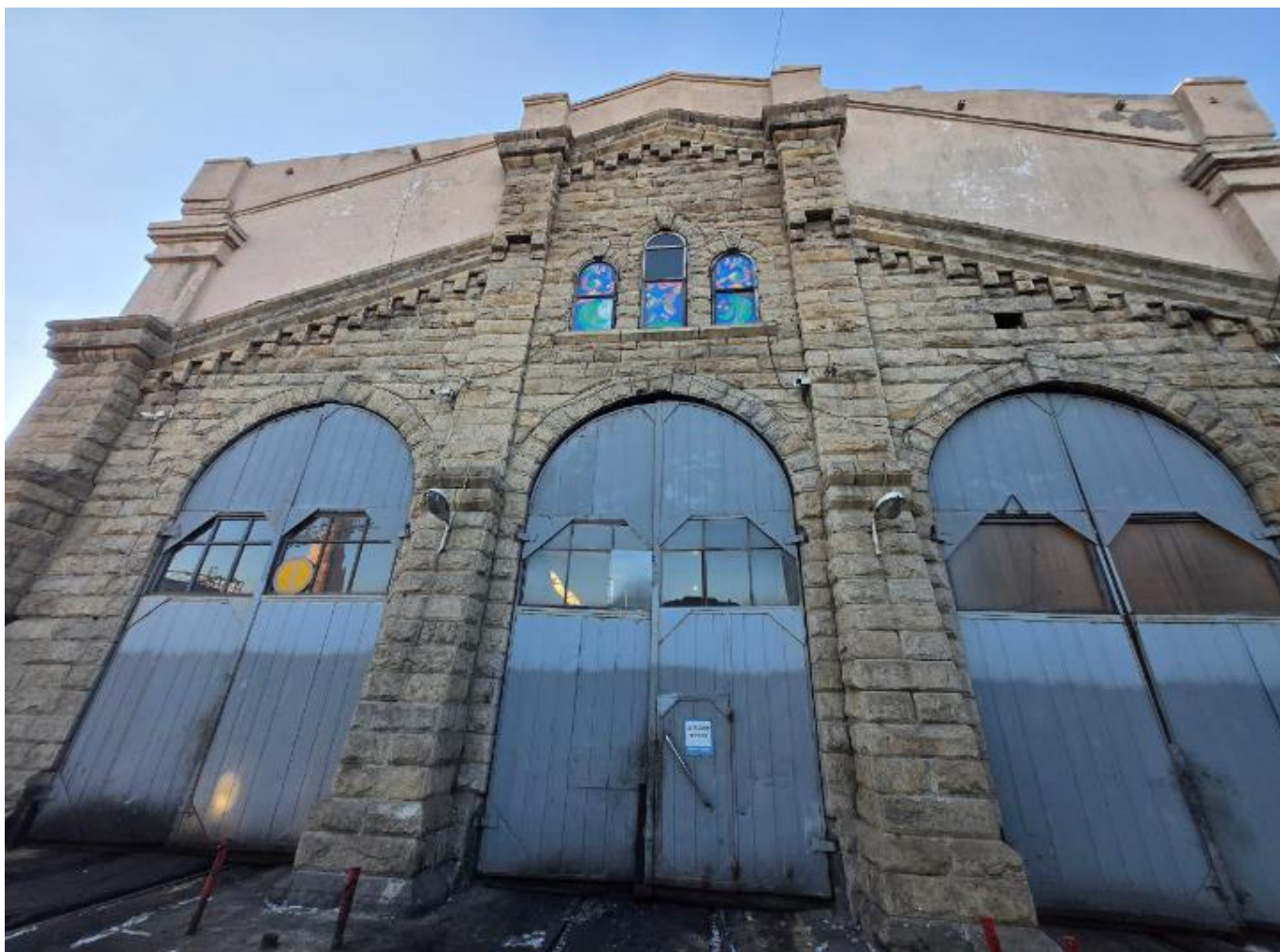


Фото 3. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 4. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 5. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 6. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 7. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 8. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 9. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 10. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 11. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 12. Вид на выявленный объект культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

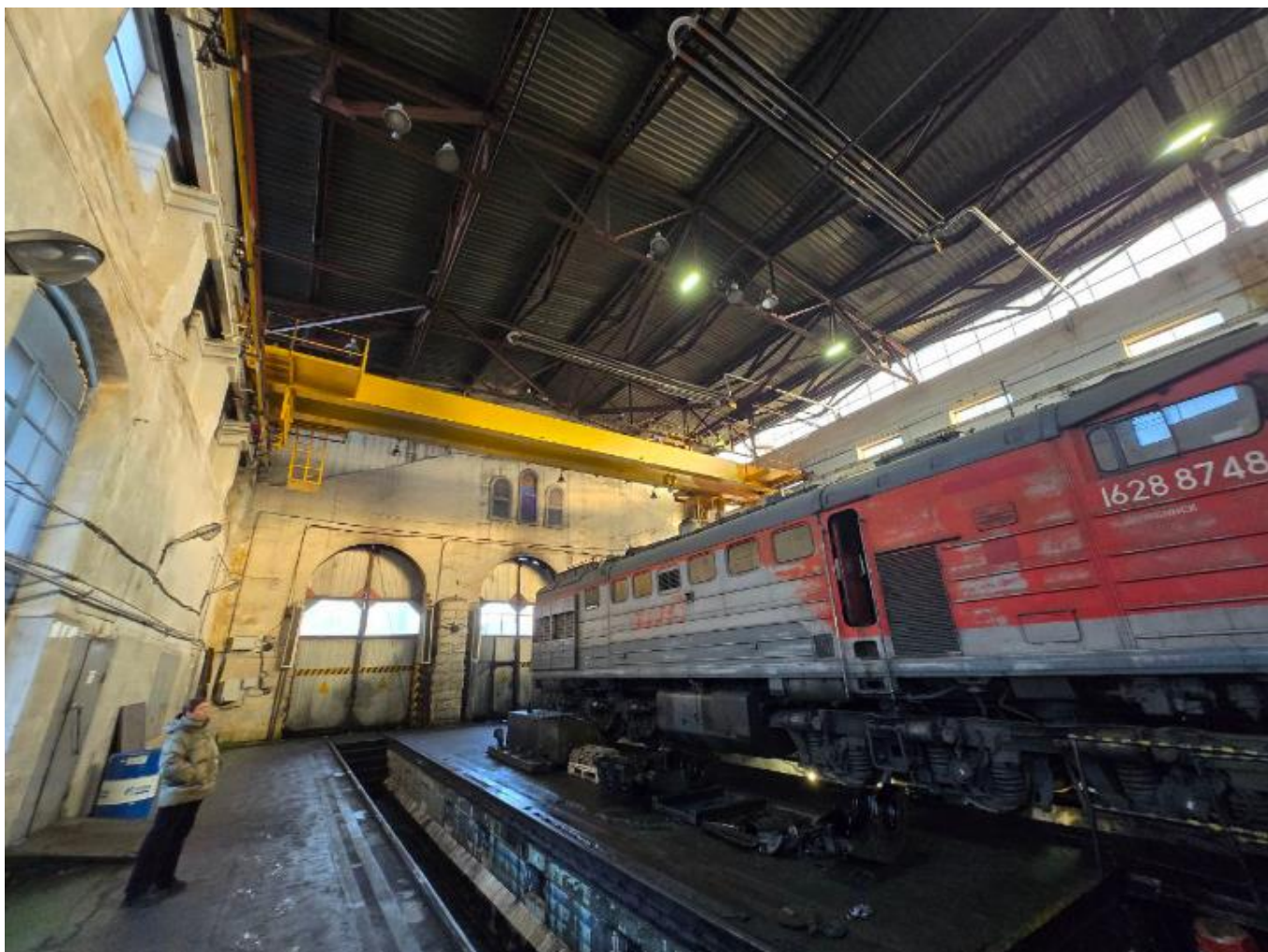


Фото 13. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 14. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 15. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 16. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.



Фото 17. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

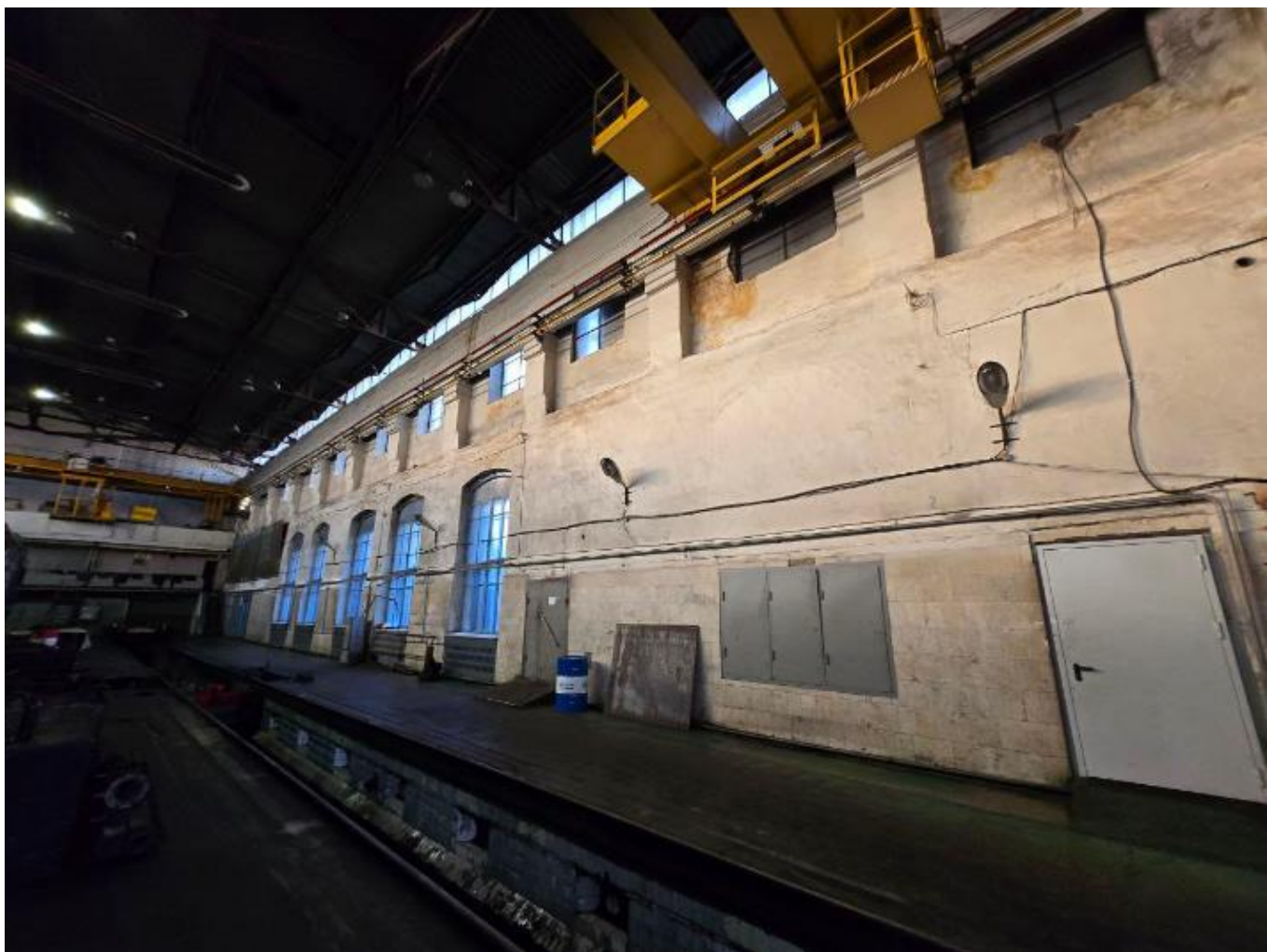


Фото 18. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

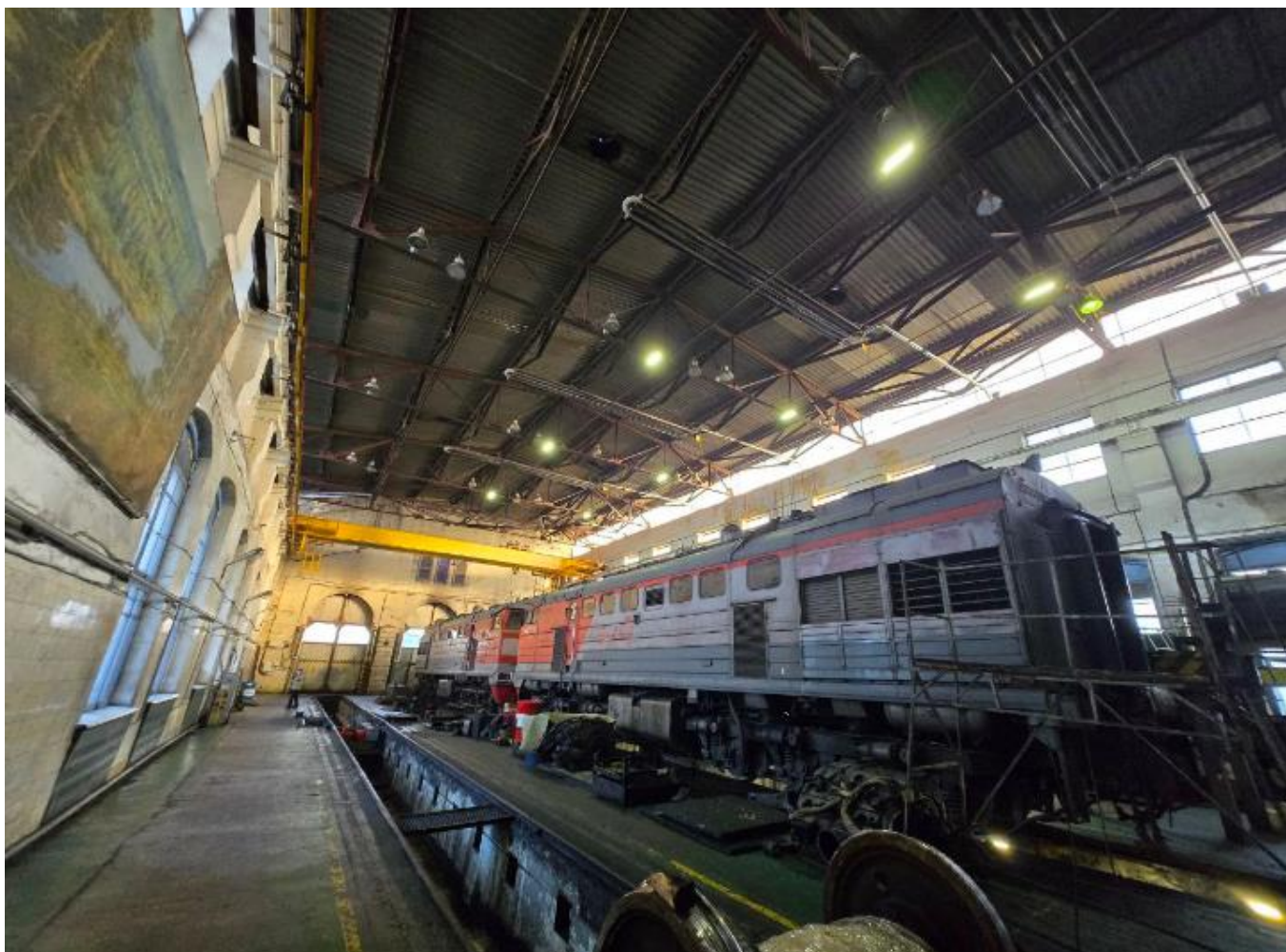


Фото 19. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

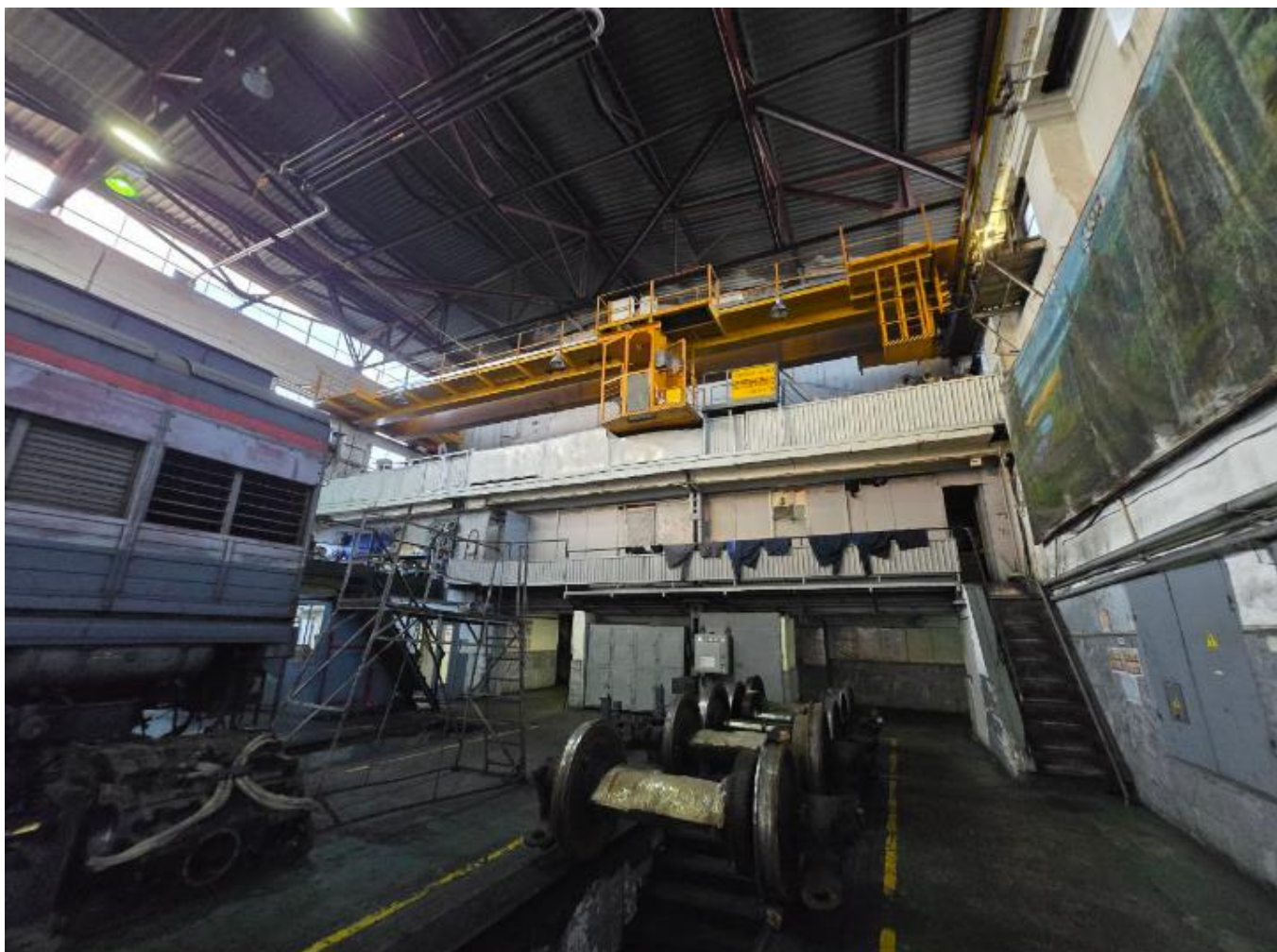


Фото 20. Интерьер выявленного объекта культурного наследия «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101.

ПРОЕКТ

предмета охраны объекта культурного наследия местного (муниципального) значения «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101

1. Описание объекта

История становления Челябинска уходит своими корнями в XVIII век. Он был основан 13 сентября 1736 г. на реке Миасс как сторожевая крепость на пути из Зауралья в Оренбург. В 1743 г. Челябинск стал центром крупной Исетской провинции. В крепости находились Исетская провинциальная канцелярия, управление Исетскими казаками (с 1799 г. входили в состав Оренбургского казачьего войска), духовное правление, гостиный двор. В 1781 г. Челябинск получил статус уездного города.

В первой половине XIX века в среде горожан начинает формироваться торгово-ремесленная прослойка, которой будет суждено превратить его в крупный торгово-промышленный центр. Уже к середине XIX столетия Челябинск занял прочное место в ярмарочной торговле Урала. Известность Челябинск приобрел в 1892 г. с окончанием строительства Самаро-Златоустовской железной дороги, когда было открыто движение из Москвы до Челябинска. В 1896 г. была запущена в эксплуатацию железная дорога на Екатеринбург. Челябинск стал важным промежуточным пунктом передвижения, своеобразными воротами Сибири.

В считанные годы он превратился в один из крупнейших торговых центров России и занял ведущие позиции по торговле хлебом, маслом, мясом и чаем. За несколько лет население города значительно выросло (1897 - около 20 тыс. человек, 1910 - более 60 тыс., 1917 - около 70 тыс.), а территория увеличилась на треть. Вокруг железнодорожной станции появилось много поселков.

Стремительно начали развиваться промышленность и образование. Открылись духовное училище (1830, в 1873-78 построено новое здание), женская прогимназия (1870), реальное училище (1902, с 1905 в собственном здании), торговая школа. Были построены Народный дом и Клуб железнодорожного собрания. Челябинск быстро входил во всероссийский и мировой рынок. В городе

действовало около 1500 торгово-промышленных заведений с годовым оборотом до 30 млн. рублей. Открывались торговые конторы, агентства, представительства иностранных компаний по продаже машин и оборудования.

После октябрьской революции власть Советов рабочих и солдатских депутатов в Челябинске вводилась как мирным, так и вооруженным путем. Только во второй половине 1919 г. в городе были окончательно восстановлены органы власти: создан Революционный комитет, проведены выборы в партийные комитеты. В сентябре 1919 г. Челябинск стал центром созданной по решению ВЦИК самостоятельной Челябинской губернии, преобразованной в 1924 г. в Челябинский округ Уральской области. 17 января 1934 г. город стал областным центром Челябинской области.

В период первых советских пятилеток Челябинск превратился в один из крупнейших в стране промышленных центров. Если к 1919 г. в городе действовало лишь два предприятия, то с начала 1930-х начали свою работу тракторный, абразивный, ферросплавный, станкостроительный, цинковый заводы.

Важнейшую роль играл Челябинск во время Великой Отечественной войны как тыловой город. Его население выросло с 270 до 650 тысяч человек. На базе эвакуированных предприятий, которые сливались с местными производствами, создавались гиганты индустрии - ЧКПЗ, ЧМК, ЧТПЗ. Уже в начале войны Челябинск обрел второе, неофициальное имя - Танкоград.

После соединения мощностей Челябинского тракторного завода с двумя эвакуированными предприятиями - ленинградским Кировским и Харьковским моторостроительным - вся эта громада переключилась на выпуск танков. За годы войны на заводе было произведено 18 тысяч боевых машин, что составляет пятую часть от всех выпущенных в стране. Челябинцы давали фронту танки Т-34, ставшие впоследствии известными всему миру. А на заводе им. Коллющенко было освоено производство установки БМ-13 - знаменитых «Катюш».

В послевоенное время Челябинск также имел огромное значение для страны. Он стал поставщиком оборудования, техники, кадровых ресурсов для восстановления Сталинграда, Донбасса, Днепрогэса и других территорий СССР. Быстрыми темпами росла промышленность, город бурно строился, расширялись

границы его территории. В начале 50-х гг. здесь еще преобладали одноэтажные жилища первых пятилеток. Но уже в 1947 г. был утвержден новый план развития, который предусматривал многоэтажную застройку центра города и районов, прилегающих к промышленным предприятиям.

Был окончательно сформирован промышленный потенциал, определивший структуру современной экономики Челябинска. На предприятиях активно внедрялась автоматизация, модернизировалось производство. Так, с 1954 г. машины с маркой завода Колющенко вышли на мировой рынок и поставлялись в 40 стран мира. На трубопрокатном заводе в 1956 г. введена в строй первая очередь крупнейшего в мире трубоэлектросварочного цеха. На металлургическом заводе за десятилетие вступило в строй 18 новых цехов, а в 1958 г. запущена доменная печь № 5 - завершена первая в Челябинске Всесоюзная ударная комсомольская стройка. В этот период ЧМЗ (сейчас - ЧМК) становится флагманом черной металлургии СССР.

25 октября 1892 года на станцию Челябинск прибыл первый товаро-пассажирский поезд из Москвы. 1 января 1893 года к Самаро-Златоустовской железной дороге была присоединена Оренбургская железная дорога. Управление дороги перевели из Самары в Челябинск. Самаро-Златоустовская железная дорога стала главным участком будущей Транссибирской магистрали.

Так было открыто движение поездов на первом участке Сибирской железной дороги протяженностью 746 верст, а в октябре 1896 года поезда пошли на всем направлении от Челябинска до Оби. После завершения в 1895 году строительства линии на Екатеринбург в Челябинске соединились три дороги: Уральская (впоследствии Пермская), Самаро-Златоустовская и Сибирская. Несмотря на низкие тарифы на перевозки, Транссибирская магистраль оказалась высокорентабельной. Достаточно сказать, что только первый отрезок - Самаро-Златоустовская дорога, - начиная с 1893 года, давал прибыль около 0,5 млн. руб. в год. С 1893 года по 1903 год пассажиропоток возрос в 2,25 раза, а доходы - в 3 раза, количество грузов, перевозимых большой скоростью, - в 11 раз, а малой скоростью - в 2,25 раза.

При проектировании железной дороги царское правительство не рассчитывало на большой грузооборот. Сразу же после пуска оказалось, что

перевозить нужно в 3 раза больше грузов. Все это привело к необходимости усиления существующих линий путем замены рельсов на более тяжелые, деревянных мостов - на металлические, а также укладки вторых путей, которая началась уже в 1896 году и впоследствии осуществлялась постоянно. Благодаря этому перевозки грузов в 1914 году на Самаро-Златоустовской дороге достигли 5,9 млн тонн, а на Сибирской дороге - 5,4 млн тонн в год.

В первую мировую войну пришла в состояние полной запущенности и Транссибирская магистраль. После революции 1917 года и изгнания Колчака с Южного Урала для железнодорожников наступила трудная пора восстановления хозяйства транспорта. Как и на военных фронтах, рабочие железнодорожных узлов проявляли массовый трудовой героизм. В кратчайшие сроки в ходе массовых субботников ими были восстановлены не только подвижной состав и путь на Южном Урале, но и оказана помощь другим дорогам. Рабочие паровозного депо Челябинск восстановили и направили в Петроград и Тихвин 8 паровозов с бригадами. Одновременно этот же коллектив оборудовал для фронта бронепоезд «Красный Сибиряк», который участвовал в боях за освобождение от белогвардейцев Кургана и других станций.

4 апреля 1920 года рабочие паровозного депо среднего ремонта станции Челябинск торжественно праздновали выпуск из ремонта паровоза «Коммунар» как свою первую победу в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте (ныне этот паровоз установлен на пьедестале у ДК железнодорожников в Челябинске). Лучшие машинисты депо за 4 дня провели эшелон с хлебом до столицы и были приняты Лениным. В то время поезда из Челябинска до Москвы шли обычно 12 суток. Трудовой подвиг южноуральцев лег в основу организации скоростных маршрутов с хлебом из Сибири.

Государственная политика по разукрупнению ряда железных дорог, проводимая в целях эффективного и грамотного управления советскими магистралями, и соответствующее постановление СНК от 13 декабря 1933 года выделило 1000-километровый участок Транссиба в состав Южно-Уральской дороги с управлением в Челябинске.

В то время со станции Челябинск отправляли 17 грузовых и 5 пассажирских

поездов в сутки. Основным видом локомотивов были паровозы самых различных серий и только 38-40 % из них - новые, мощные для того времени паровозы серий Э, ЭУ, ЭМ в грузовом движении, С, СУ - в пассажирском движении. Сдерживали движение поездов жезловой телеграфный способ связи, и лишь на главном ходу от Кропачево до Челябинска была полуавтоматическая блокировка.

В предвоенные годы Южно-Уральская дорога получила вторые пути от Челябинска до Макушино, на всем главном ходу от Кропачево до Макушино была введена автоматическая блокировка, сданы в эксплуатацию более 900 км новых линий, освоены ремонт и эксплуатация мощных паровозов серий ФД и ИС. Длина пути на станциях была увеличена до 850 метров. В 1940 году появилась первая землеуборочная машина известного изобретателя нашей дороги Виктора Балашенко. Большую роль в улучшении работы транспорта сыграло стахановско-кривоносское движение, развернувшееся по всей стране. Первыми последователями Петра Кривоноса были машинисты тяжеловесники: Иван Блинов из Кургана, Петр Агафонов и Иван Мартынов из Челябинска, ставшие первыми орденосцами нашей дороги.

В годы Великой Отечественной войны, когда значительная часть промышленных предприятий была перебазирована из западных районов на Урал и в Сибирь, резко возросли перевозки пассажиров и грузов. Необходимо было срочно решить вопрос резкого увеличения провозной и пропускной способности дороги. Несмотря на огромные трудности, испытываемые страной, Госкомитет обороны принял постановление перевести на электрическую тягу наиболее тяжелый горный участок Челябинск Кропачево протяженностью 320 километров. С Кировской железной дороги, находившейся в полосе боевых действий, были вывезены электрооборудование для 10 тяговых подстанций и инженерно-технический персонал. 2 ноября 1945 года машинист В.Н. Иванов на электровозе ВЛ19 провел первый грузовой поезд весом 1200 тонн по электрифицированному участку Челябинск - Златоуст. Так было положено начало электрификации Транссибирской магистрали.

Оценивая особую роль железнодорожного транспорта, правительство выделило на развитие дороги в годы войны 250 млн руб. Труженики дороги внесли

весомый вклад в победу в Великой отечественной войне, проявляя образцы трудового подвига и мужества. Машинист локомотивного депо Челябинск Агафонов организовал паровозную колонну имени Госкомитета Обороны, которая за три года войны провела более 2000 тяжеловесных поездов и перевезла в них сверх нормы полтора млн тонн грузов, сэкономив около 5 тысяч тонн топлива. Такие же колонны были организованы машинистами Блиновым и Угрюмовым в депо Курган, Тефтелевым в Троицке и др. Особенно трудной была первая военная зима, когда многие железнодорожники добровольцами ушли на фронт. На транспорт пришли подростки, женщины, вернулись пенсионеры. Женщины встали к станкам, стали работать машинистами. За годы войны были изготовлены, снаряжены и отправлены на фронт 8 бронепоездов, 3 поезда бани, десятки санитарных поездов.

Значительное техническое оснащение Южно-Уральская дорога получила в послевоенное время. Основной курс был взят на электрификацию участков и перевод остальных участков с паровой тяги на тепловозную. В 1949 году был электрифицирован участок Златоуст - Кропачево, в 1955 году - Бердяуш - Бакал, годом позже - Курган - Макушино, и в 1957 году - участок Челябинск-Курган. В 1961 году после присоединения к дороге Петропавловского отделения был электрифицирован последний замыкающий участок Макушино - Исилькуль длиной 272 км. Проведенная за годы послевоенных пятилеток реконструкция хозяйства дороги в сочетании с внедрением комплекса организационно-технических мер позволила из года в год наращивать объемы перевозок.

Сегодня Южно-Уральская дорога, развернутая протяженность которой занимает свыше 7,5 тысяч километров, входит в число крупнейших железных дорог страны. Она обслуживает территории 7 субъектов Российской Федерации: Челябинскую, Курганскую, Оренбургскую, частично Куйбышевскую, Саратовскую, Свердловскую области, республику Башкортостан и Северный Казахстан.

Строительство комплекса зданий паровозного депо началось в 1892 году, как паровозные мастерские, которые разместили в каменном здании, где обслуживались маломощные трехосные паровозы, отапливаемые дровами, серий Ов, Од (для грузового движения) и А, Б и Ов (для пассажирского). Этим машинам были под

силу поезда весом не более 250 т; скорость движения не превышала 20 км/ч.

В 1903 г. в цехе текущего ремонта паровозного депо возник подпольный кружок РСДРП. В депо хранилась целая библиотека нелегальной литературы. К. Егоров организовал в депо подпольную типографию. Рабочие железнодорожники были организаторами маёвок, сходок, собраний, забастовок среди рабочих других предприятий города. 31 мая 1905 г. по требованию созданного стачечного комитета рабочих уполномоченных за контролем над администрацией, возглавляемого В.С. Гавриловым, администрация вынуждена была удовлетворить требования рабочих: улучшить условия труда, повысить зарплату, выдать надбавки за сверхурочные работы. В период подготовки к декабрьскому вооружённому восстанию из рабочих завода «Столь и Ко» и рабочих железнодорожного узла была создана боевая дружина во главе с машинистом депо бывшим матросом Иваном Здобновым и общегородской стачечный комитет под руководством столяра железнодорожных мастерских Романа Матвеевича Пивкина. Рабочие депо первыми присоединились к октябрьской всероссийской политической стачке.

Из энциклопедии «Челябинск»: Пивкин Роман Матвеевич родился в 1888 году. Окончил 2-классное приходское училище и 3-классное городское училище в Челябинске. В 1901–1902 годы работал столяром в частной мастерской, познакомился со ссыльными социал-демократами. С 1903 года столяр в локомотивном депо. Принимал активное участие в революции 1905 года. В июле 1906 года был арестован в Троицке, в августе 1906 года выслан в Нарымский край Томской губернии под гласный надзор полиции, в июле 1907 года бежал. Арестован в Челябинске в декабре 1907 года, в октябре 1908 года Саратовской судебной палатой приговорен к 20 годам каторги, осенью 1909 – еще к 6 месяцам каторги за оскорбление судебной палаты. Каторгу отбывал в Тобольской тюрьме. Заболел тяжелой формой туберкулеза. Освобожден 12 марта 1917 года. Челябинский Совет рабочих и солдатских депутатов отправил его для лечения в Крым. Погиб при белогвардейском мятеже в Крыму в 1917 году.

После поражения декабрьского вооружённого восстания рабочие депо не прекратили борьбу. Они проводили в 1906-1908 годы маёвки, сходки, собрания, забастовки, которыми руководили Т.М. Орешкин и С.Д. Касьянов. В 1914-1916

годы революционная деятельность проявлялась в забастовках, маёвках, демонстрациях под руководством железнодорожников, ставших профессиональными революционерами (Г.Г. Морозов и др.). 8 марта 1917 г. начал работу Челябинский Совет рабочих и солдатских депутатов, в составе которого были представители рабочих железнодорожного узла - Т.М. Орешкин, С.Д. Касьянов, Г.Г. Морозов. Первый отряд Рабочей Красной Гвардии был создан В.И. Евтеевым, бывшим столяром железнодорожного узла. Штабом Красной Гвардии и местом хранения оружия, добытого при разоружении белоказаков и 109 полка, стало депо. 4 ноября 1918 г. в городе, находившемся под властью белых, было проведено в вагоне первого класса партийное собрание железнодорожников. Под видом ремонта вагона собралось 18 человек. На карауле стояли Я.М. Рослов и А.Н. Зыков. 7 ноября 1918 г. все рабочие после коротких митингов явились к табельным доскам, сняли свои марки и разошлись по домам. Это была демонстрация рабочей солидарности. В ночь на 24 июля 1919 г. рабочие железнодорожники вместе с рабочими завода «Столь и Ко» вышли на площадь у каланчи (район станции Челябинск), атаковали станцию и захватили железнодорожный узел. Рабочие оказали помощь 242 Волжскому полку наступающей 5-й Красной Армии освободить город.

В 1930-х в депо вместо поворотного круга, на котором паровозы разворачивались вручную, был установлен «угольник», облегчивший эту операцию.

В военные годы силами локомотивного депо были построены 2 бронепоезда. Работники депо добровольцами на этих бронепоездах прошли с боями от Мценска (Орловская обл.) до Плоешти (Румыния).

В 1957 г. на фасаде здания установлена мемориальная доска с текстом: «Здесь, в паровозном депо станции Челябинск, с 1903 г. по 1919 год находился основной центр революционной деятельности челябинских рабочих». Позже доска была заменена на новую с аналогичной надписью. В настоящее время утрачена.

В 1977 г. была установлена еще одна мемориальная доска: «Здесь, в железнодорожных мастерских, 7 ноября 1918 года в условиях подполья и жесткой тирании белогвардейщины проведена однодневная политическая забастовка рабочих в честь первой годовщины Великой Октябрьской социалистической

революции».

В настоящий момент депо все еще принадлежит к объектам железнодорожной отрасли. В локомотивном депо эксплуатируются и ремонтируются локомотивы 7 серий, пассажирские электровозы ЧС-7, электропоезда ЭР-2, ЭР-2Т, грузовые электровозы ВЛ-10, маневровые (ЧМЭ-3) и магистральные (ТЭ10У) тепловозы. Общая протяженность участков обслуживания составляет 1781 км.

Объект представляет собой двухъярусное каменное прямоугольное в плане здание с двускатной крышей и фонарем. Общие габариты памятника: 22м x 54м.

Северный фасад решен в три оконные оси. Три центральные проема оформлены циркульными перемычками с упрощенными сандриками с замковым камнем. Между осями и на углах здания контрфорсы, прямоугольные в плане, переходящие в лопатки с пилястрами. На уровне треугольного ступенчатого фронтона над центральным проемом первого этажа три небольших оконных проема с циркульной перемычкой. Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами. Над карнизом более поздняя пристройка в виде фронтальной части светового фонаря. Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом.

Южный фасад решен треугольным ступенчатым фронтоном. Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами. Над карнизом более поздняя пристройка в виде фронтальной части светового фонаря. Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом.

Восточный фасад решен в 12 оконных проемов. На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем. Между 2-3,4-5,6-7,8-9,10-11 осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы. Ступенчатый карниз с дентикулами. На втором ярусе оконные проемы с прямоугольной перемычкой. На втором ярусе над контрфорсами лопатки. Венчающий ступенчатый карниз. Над карнизом цепочка оконных проемов светового фонаря.

Западный фасад решен в 12 оконных проемов. На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем. Между 2-3,4-5,6-7,8-9,10-11 осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы. Ступенчатый карниз с дентикулами. На втором ярусе оконные проемы с

прямоугольной перемычкой. На втором ярусе над контрфорсами лопатки. Венчающий ступенчатый карниз. Над карнизом цепочка оконных проемов светового фонаря. К фасаду примыкает более поздняя двухэтажная кирпичная пристройка.

Здание оштукатурено. Цоколь прямоугольный оштукатуренный.

2. Анализ современной градостроительной ситуации

Объект расположен в центральной части г. Челябинска, в центральной части квартала, ограниченного улицами Российская, Игуменка, просп. Ленина.

Окружающая застройка имеет низкую плотность. Этажность застройки в квартале варьируется от 1 до 3 этажей. Застройка в квартале преимущественно периметрального типа, представлена преимущественно учреждениями железнодорожной структуры, жилыми домами.

Прилегающие к рассматриваемому участку кварталы представлены общественными, жилыми, общеобразовательными зданиями. Застройка с этажностью от 1 до 6 этажей. Застройка стремится к периметральной.

Транспортная ситуация на рассматриваемой территории достаточно благоприятная: рядом с объектом присутствуют остановки общественного транспорта на ул. Свободы. Остановка расположена в 400 м. от Объекта.

Инфраструктура исследуемой территории достаточно организована в плане городского благоустройства. На территории квартала присутствует современное благоустройство в виде пешеходных дорожек, организованного озеленения, уличного освещения.

Рельеф в квартале естественный, имеет спокойный характер.

Исследуемый квартал является элементом планировочной структуры г. Челябинск. Планировочная структура квартала сохранила исторические очертания и подлежит сохранению.

3. Выводы по результатам комплексных исследований

Сохранность условий визуального восприятия объекта в его историко-градостроительной и природной среде обеспечивается пешеходными маршрутами зрительного восприятия в канале местного проезда, а также с прилегающей к Объекту территории.

Объект расположен на территории локомотивного депо. Восприятие Объекта обеспечивается архитектурно-планировочной структурой, которой выделяет рассматриваемый объект в композиции местного проезда.

Таким образом, на основании проведенных комплексных исследований в предмет охраны объекта культурного наследия рекомендуется включить:

Градостроительные характеристики

Историческое местоположение объекта в градостроительной среде - объект расположен в центральной части г. Челябинска, в центральной части квартала, ограниченного улицами Российская, Игуменка, просп. Ленина.

Композиционная значимость – часть рядовой застройки территории локомотивного депо г. Челябинск.

Объемно-планировочное решение

Конфигурация и габаритные размеры.

Двухъярусное каменное прямоугольное в плане здание с двускатной крышей.

Общие габариты памятника: 22м x 54м.

Архитектурные и конструктивные характеристики

Северный фасад.

- Решен в три оконные оси.
- Три центральные проема оформлены циркульными перемычками с упрощенными сандриками с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания контрфорсы, прямоугольные в плане, переходящие в лопатки с пилястрами.
- На уровне треугольного ступенчатого фронтона над центральным проемом первого этажа три небольших оконных проема с циркульной перемычкой.
- Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами.

Южный фасад.

- Решен треугольным ступенчатым фронтоном.
- Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами.
- Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом.

Восточный фасад.

- Решен в 12 оконных проемов.

- На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы.
- Ступенчатый карниз с дентикулами.
- На втором ярусе над контрфорсами лопатки.
- Венчающий ступенчатый карниз.
- Расстекловка деревянных оконных блоков.

Западный фасад.

- Решен в 12 оконных проемов.
- На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы.
- Ступенчатый карниз с дентикулами.
- На втором ярусе над контрфорсами лопатки.
- Венчающий ступенчатый карниз.
- Расстекловка деревянных оконных блоков.

Материалы

- Гранитный камень.
- Металлическая фальцевая кровля.
- Деревянное заполнение оконных проемов.

Цветовое решение

- фасад облицован камнем без оштукатуривания.

Секторы и направления видовых раскрытий, визуальные связи памятника

- точка наилучшего визуального восприятия объекта культурного наследия в южном направлении.
- точка наилучшего визуального восприятия объекта культурного наследия в западном направлении.

| <p align="center">Утверждаемая часть предмета охраны объекта культурного наследия местного (муниципального) значения «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101</p> | | | |
|---|--|---|--|
| № п/п | Видовая принадлежность предмета охраны | Предмет охраны | Фотофиксация |
| 1 | Градостроительные характеристики. | <p>Историческое местоположение объекта в градостроительной среде - объект расположен в центральной части г. Челябинска, в центральной части квартала, ограниченного улицами Российская, Игуменка, просп. Ленина.</p> <p>Композиционная значимость – часть рядовой застройки территории локомотивного депо г. Челябинск.</p> |  |
| 2 | Объемно-планировочное решение | <p>Конфигурация и габаритные размеры.</p> <p>Двухъярусное каменное прямоугольное в плане здание с двускатной крышей.</p> <p>Общие габариты памятника: 22м x 54м.</p> |  |



3.1



Архитектурные и
конструктивные
характеристики

Северный фасад.


- Решен в три оконные оси.
- Три центральные проема оформлены циркульными перемычками с упрощенными сандриками с замковым камнем.
- Между осями и на углах здания контрфорсы, прямоугольные в плане, переходящие в лопатки с пилястрами.
- На уровне треугольного ступенчатого фронтона над центральным проемом первого этажа три небольших оконных проема с циркульной перемычкой.
- Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами.



| | | | |
|-----|--|---|--|
| 3.2 | | <p>Южный фасад.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Решен треугольным ступенчатым фронтоном. – Венчающий ступенчатый карниз с дентикулами. – Венчающая часть оформлена ступенчатым карнизом. |  |
| 3.3 | | <p>Восточный фасад.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Решен в 12 оконных проемов. – На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем. – Между осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы. – Ступенчатый карниз с дентикулами. – На втором ярусе над контрфорсами лопатки. – Венчающий ступенчатый карниз. – Расстекловка деревянных оконных блоков. |  |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | | |  |
| 3.4 | | <p>Западный фасад.</p> <ul style="list-style-type: none">– Решен в 12 оконных проемов.– На первом этаже оконные проемы с лучковым навершием, сандриком с замковым камнем.– Между осями и на углах здания прямоугольные в плане контрфорсы.– Ступенчатый карниз с дентикулами.– На втором ярусе над контрфорсами лопатки.– Венчающий ступенчатый карниз.– Расстекловка деревянных оконных блоков. |  |

| | | | |
|----|-----------|---------------------------------------|--|
| | | |  |
| 4. | Материалы | металлическая фальцевая кровля |  |
| | | гранитный камень |  |
| | | деревянное заполнение оконных проемов |  |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 5. | Цветовое решение | фасад облицован камнем без оштукатуривания |  A close-up photograph of a stone facade. The stone is light-colored and has a rough, textured appearance. There are four arched windows with dark frames, arranged horizontally. The lighting is warm, suggesting late afternoon or early morning. |
| 6. | Секторы и направления видовых раскрытий, визуальные связи памятника | точка наилучшего визуального восприятия объекта культурного наследия в южном направлении. |  A photograph of a stone building facade. The stone is light-colored and has a rough, textured appearance. There are three large arched openings, each with a dark frame. Above the central arch is a small, narrow window with a colorful stained-glass design. The sky is clear and blue. |

точка наилучшего визуального восприятия объекта культурного наследия в западном направлении.



Предмет охраны объекта культурного наследия может быть уточнен в процессе иных исследований объекта культурного наследия и при производстве работ по сохранению объекта культурного наследия.

ПРОЕКТ

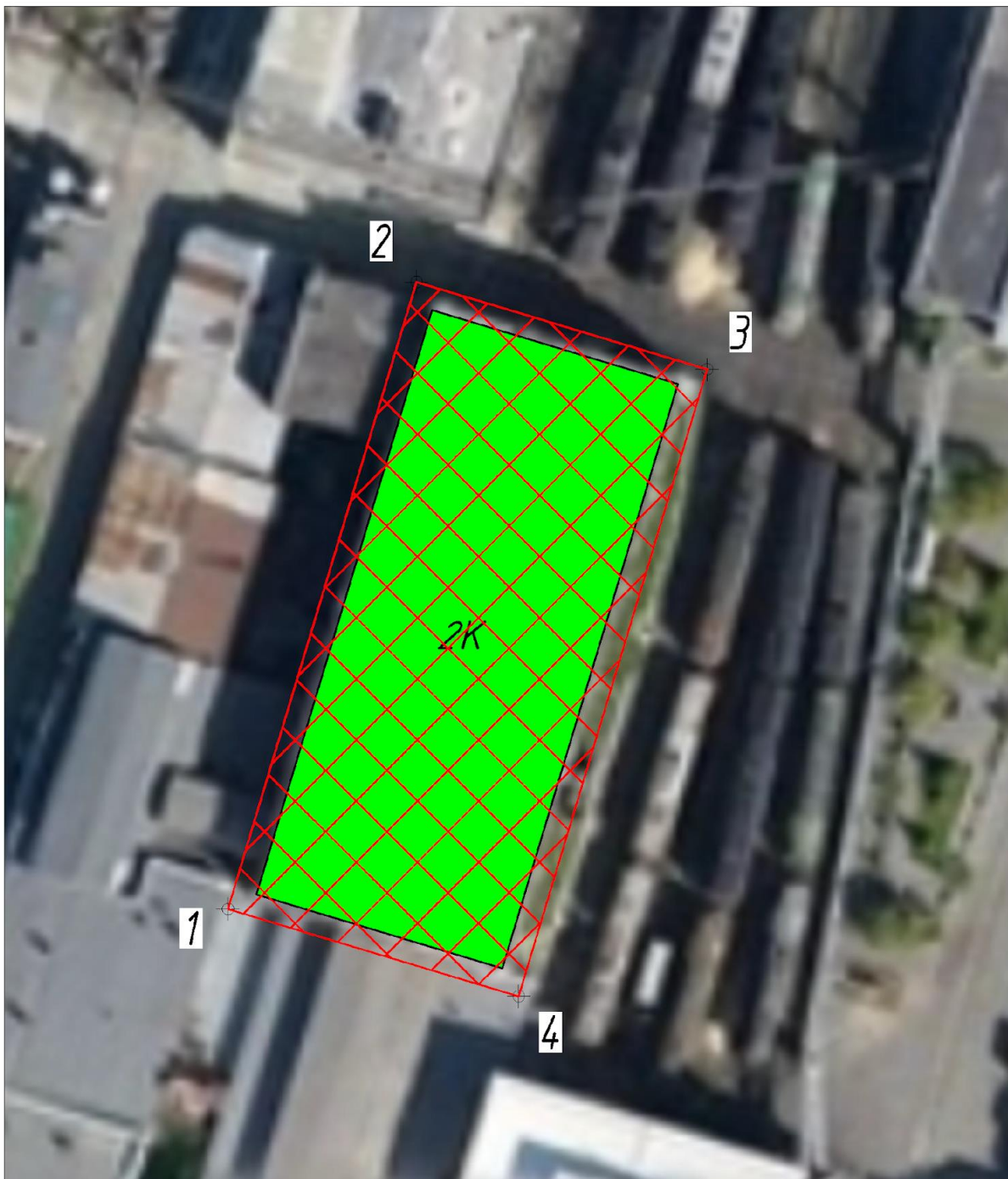
границ территории объекта культурного наследия местного (муниципального) значения «Локомотивное депо - центр революционного движения в Челябинске 1903-1919 гг.», расположенного по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101

Проектные решения

Границы территории устанавливаются на фактическое местоположение объекта культурного наследия с учетом сведений из ЕГРН. Граница проходит в 2 метрах от внешнего контура объекта культурного наследия.

Описание местоположения характерных (поворотных) точек границ территории объекта культурного наследия.

| Сведения о местоположении границ объекта | | | | | |
|---|---------------|------------|---|--|---|
| 1. Система координат <u>МСК-74 (зона 2)</u> | | | | | |
| 2. Сведения о характерных точках границ объекта | | | | | |
| Обозначение характерных точек границ | Координаты, м | | Метод определения координат характерной точки | Средняя квадратическая погрешность положения характерной точки (Mt), м | Описание обозначения точки на местности (при наличии) |
| | X | Y | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | 604826.79 | 2324802.16 | аналитический | 0,1 м | - |
| 2 | 604881.20 | 2324818.52 | аналитический | 0,1 м | - |
| 3 | 604873.62 | 2324843.75 | аналитический | 0,1 м | - |
| 4 | 604819.20 | 2324827.39 | аналитический | 0,1 м | - |
| 1 | 604826.79 | 2324802.16 | аналитический | 0,1 м | - |



Масштаб 1:500

Условные обозначения:

- Объект культурного наследия «Локомотивное депо – центр революционного движения в Челябинске 1903–1919 гг.» расположенный по адресу: Челябинская область, г. Челябинск, ул. Красноармейская, 101
- Территория объекта культурного наследия
- 1
 Номер характерной (поворотной) точки границ территории объекта культурного наследия
- Границы земельных участков, зарегистрированные в ЕГРН

Режим использования территории объекта культурного наследия.

В границах территории объекта культурного наследия разрешается:

- 1) проведение работ по сохранению Объекта;
- 2) ведение хозяйственной деятельности, не противоречащей требованиям обеспечения сохранности Объекта и позволяющей обеспечить функционирование Объекта в современных условиях;
- 3) строительство, ремонт, реконструкция подземных инженерных коммуникаций для обеспечения функционирования Объекта с последующим восстановлением нарушенных участков поверхности земли;
- 4) проведение работ по благоустройству территории, направленных на формирование близкого к историческому контексту восприятия Объекта;
- 5) размещение малых архитектурных форм и информационных объектов, не противоречащих условиям зрительного восприятия Объекта;
- 6) проведение мероприятий по обеспечению пожарной и экологической безопасности Объекта;
- 7) устройство архитектурной подсветки Объекта и его территории.

В границах территории объекта культурного наследия запрещается:

- 1) строительство объектов капитального строительства и увеличение объемно-пространственных характеристик существующих объектов капитального строительства;
- 2) проведение земляных, строительных, мелиоративных и иных работ, за исключением работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов, сохранению историко-градостроительной или природной среды объекта культурного наследия;
- 3) размещение некапитальных строений и сооружений, кроме временных, необходимых для проведения работ по сохранению Объекта;
- 4) хозяйственная или иная деятельность, ведущая к разрушению, искажению внешнего облика Объекта, нарушающая целостность Объекта и создающая угрозу его повреждения, разрушения или уничтожения;
- 5) строительство наземных и воздушных инженерных коммуникаций, кроме временных, необходимых для проведения работ по сохранению Объекта;
- 6) установка рекламных конструкций за исключением рекламных конструкций, разрешенных в соответствии с пунктом 3 статьи 35,1 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»;
- 7) создание разрушающих вибрационных нагрузок динамическим воздействием на грунты.