«Топониму* железнодорожной станции г.Александровска – 110лет»

В этом году , в октябре, исполнилось 140 лет со дня постройки железной дороги главной Уральской /Свердловской/ горнозаводской линии сообщением Пермь – село Камасино/Чусовская/ – Н.-Тагил – Екатеринбург. Закончив главную трассу, строители в 1879г. приступили к возведению железнодорожной Луньевской ветки (не путать с ж. дорогой Копи-Луньевка, прим.-*Е.Н.*) Чусовская – Березники. Устроители считали экономически важным и выгодным соединить центральные районы Империи транспортной системой с Кизеловскими, Губахинскими угольными шахтами, с Александровским чугунолитейным заводом (железо к 1879г. здесь прекратили выпускать), Вс.-Вильвенским заводом(который закроют в 1888г.), позднее, после 1890г. С.Т. Морозов запустит на заводских площадях химическое производство и с будущим Березниковским содовым заводом (1883г.). Также в этом году была проложена ж.д. ветка в сторону Луньевских угольных копей. Здесь в 1882-84г.г. была пущена в эксплуатацию первая в то время на Урале коксовая фабрика.

Крутые косогоры, лесистые увалы, глубокие овраги, каменистый горный грунт(известняк), множество мелких рек усложняли работу тысячам строителям. Небольшой пример, железную дорогу после п.Нагорный до г.Губахи и далее, девять (!) раз пересекает р.Берестянка. В районе В.-Губахи был пробит тоннель, длиной 65 сажень(около 138 м.). Большинство работ производилось в ручную, основные орудия труда, это лопаты, кайла, клинья, буры, прихваты, носилки и т.д. Применялся и порох для взрывных работ.

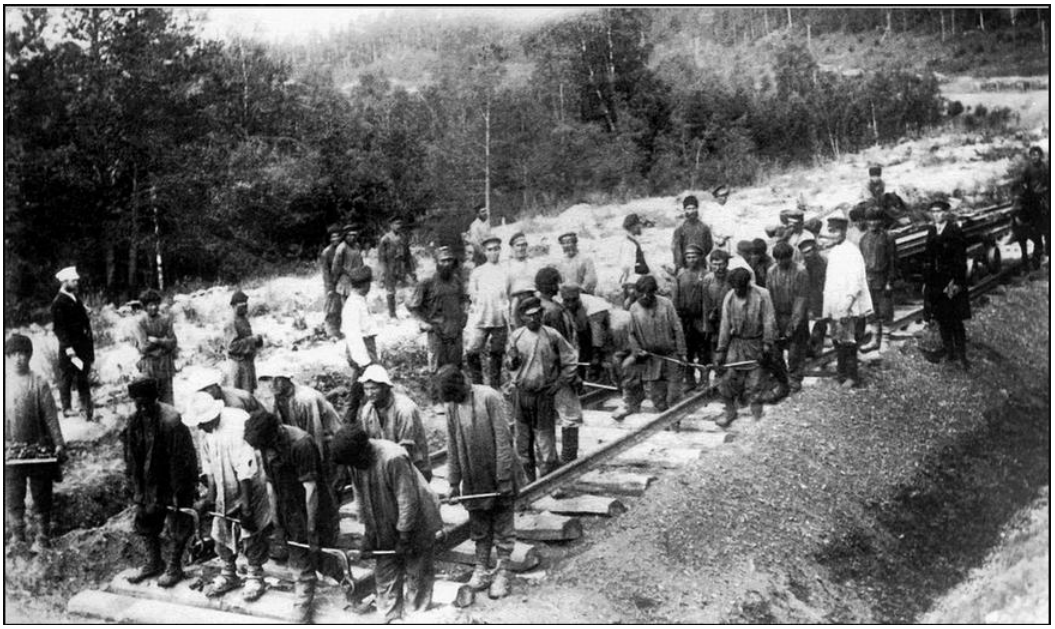


Фото из Интернета, 1890г.

Была построена ж. дорога длиной 195 верст или 208 км. И ещё небольшая статистика, перед тем как перейти к главной теме. Скорость поездов на ветке Чусовская- Березники составляла около 48 км/ч. и была однопутной. Первый поезд №5 товаро- пассажирский курсировал три раза в неделю, в понедельник, среду, пятницу. Пассажирские вагоны были трёхклассные (в последствии добавили вагоны 4 класса), различной комфортности, конечно, и цена билета была разной. И что интересно сами вагоны также были различного цвета, синие – для

пассажиров 1 класса, жёлтые – для второго, зелёные, которых было больше всего, для простого народа. На больших станциях паровозы заправляли водой и топливом, были буфеты для пассажиров, в том числе и нашей, для чего была увеличена стоянка с 10 мин до 30. Позднее, стоянка была вновь существенно сокращена.

Многие пассажиры, проезжая мимо нашего города на поезде, электричке, особенно, в 60-80 годах прошлого века, когда не было автомобильного бума, удивлялись названию ж.д. станции, почему она не соответствует названию города, а имеет короткое, не понятное, жёсткое на слух, слово– Копи. Хотя в черте города нет шахт/ копей/ или рудников. В прочем, в прошлом , наша станция называлась Александровском, но всё, по порядку, выясним изменения топонимов в разные годы. И в этом году ещё одна юбилейная дата, 110 лет, как наша ж.д. станция стала называться - Копи. Мне удалось в Интернет-ресурсах найти «Карту Европейской России железных дорог, пароходных сообщений и телеграфов» изд. 1879г. С.-Петербург. На ней указана построенная ж. дорога Пермь – Н.-Тагил - Екатеринбург. Также обозначена проектируемая ж.д. Луньевской ветки, где наш населённый пункт обозначен как, «Луньевские копи». На «Генеральной карте России» за 1885г. изд. С.-Петербург, наше поселение обозначено как, Александровский завод, есть и Луньевка. Ещё на одной карте, которая наз. «Карта железнодорожных, почтовых и пароходных сообщений Российской Империи» 1888г. на Луньевской ветке прописаны ж.д. станции: Чусовая – Чёрная – Баская – Усьва – Нагорная – Половинка – Кизел – *Александровский завод* – Яйва – Веретье – Березники.

На снимке: железнодорожный мост через р. Усьва, 1890г. /из Интернета/

На этой же карте, только за разные годы, а именно, 1890,1892,1894 – 96, 1901г.г. наша станция по- прежнему, обозначена как, *Александровский завод.* Также обозначена и станция *Луньевка.* Смотрим теперь ещё на одну карту, под названием «Карта Российской Империи с указанием железнодорожных, пароходных и почтовых сообщений» за 1904, 1906,

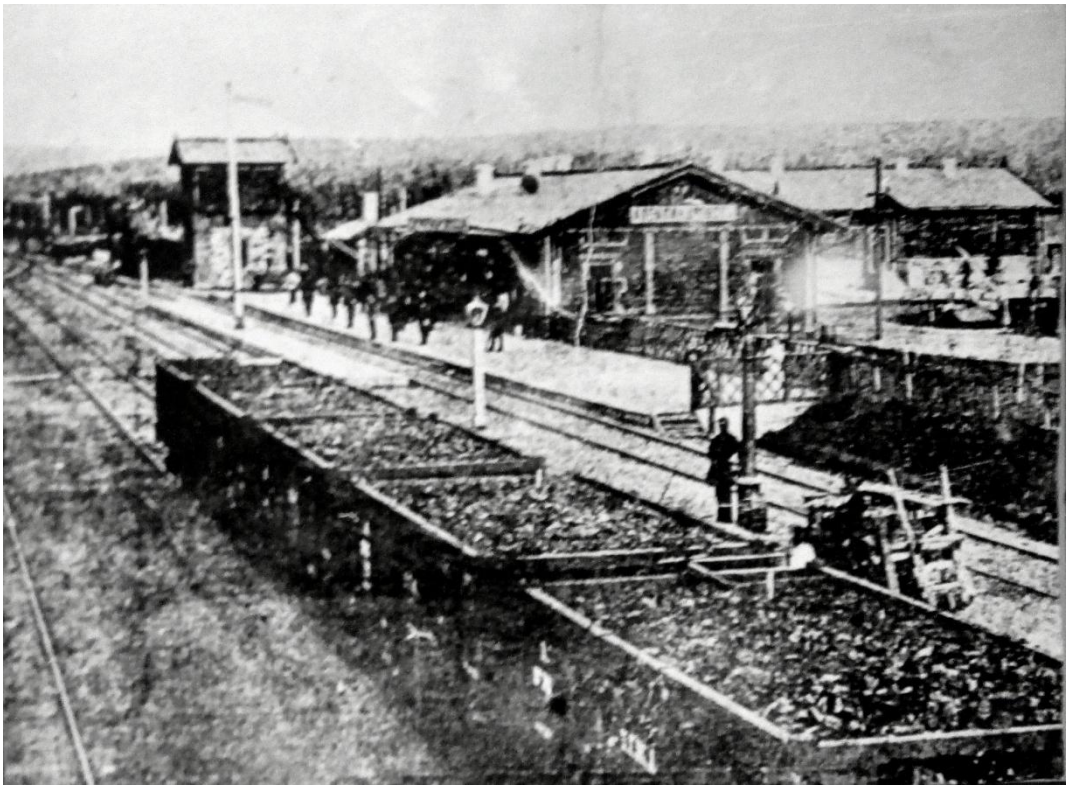
1908, 1911, 1912г.г. наша ж.д. станция - «*Александровская».* И наконец , эта же карта за 1914г. Обозначение станции меняется на –*Копи*. Как оказалось, с большим опозданием. Есть предположение, не все производители карт успевали за новыми обозначениями городов, посёлков, ж.д. станций, которые менялись в начале 20 века весьма часто и не все знали точных данных. Теперь обратим внимание к более надежному, достоверному справочнику тех лет под названием «Адрес – календарь и памятная книжка Пермской губернии». Первое расписание движения поездов по Уральской ж. дороге было опубликовано в данном календаре в 1890г. Всего указано 6 станций Луньевской ветки: Чусовская, Губаха, Кизел, *Александровская,* Веретье, Березники. Как видим, с этого года наша станция также называется - Александровской. Посмотрим теперь динамику изменения в других в Адрес-календарях последующих лет.

«Адрес-календарь…» за 1891, 1892, 1898, 1899г.г. –станция Александровская.

«Адрес-календарь…» за 1893, 1894 -1896г.г. – станция Александровск.

«Адрес-календарь…» за 1900 – 1905г.г. – станция Александровская.

В расписании, опубликованном в данном справочнике за 1907г. стоит двойное название – *Александровская – Копи.* И в следующем «Адрес – календаре…» за 1908 год. обозначена наша ж. д. станция как – КОПИ. С тех пор это название не менялось и дошло до нашего времени. Название идёт от производящего глагола «копать» – производное «копи».



На фото: станция Александровская, 1903г. /из музея АМЗ/

Посмотрим внимательно на фото. Все здания деревянные, однотипные, т.е. построены по одному проекту, очень похожи на нашу станцию, ст.«Азиатская», «Шиши», «Губаха»,

«Лёвшино» и др. Большое здание вокзала , обширный перрон, с внутренней стороны его видим деревянное решетчатое ограждение, также есть посадочная площадка второго пути. За вокзалом - два служебных и жилых помещения. На дальнем плане, высокая водонапорная башня (она стоит до сих пор, и интересующимся не трудно будет, взяв её за ориентир, определить место, где стоял до 1973г. старый ж.д. вокзал, прим.- *Е.Н.*). На рельсовых путях, ж.д. вагонетки с углём. На ближнем плане, водяная колонка для паровозов и небольшой запас дров и угля.

Так чем же обуславливается решение железнодорожных чиновников Уральской г.ж.д. на изменение названий ж.д. станций. В частности нашей, кстати, переименование коснулось и других станций, в 1904г. ст. Чёрная изменена в ст. Утёс, ст. Березники в Солеварни; в 1905г. ст. Белая в Койва; ст. Веретье в Усольская; в 1909г. ст.Лысьва в ст. Калино.

Вернёмся немного назад от 1908г. в год 1905г. К этому времени в п.Луньевке построены несколько шахт, а всего по статистике их будет 16, резко увеличивается число населения, если к 1870-м годам здесь проживало 992 чел. в 127 дворах, то к 1905г. стало около 5 тыс.жителей. В то же время в рабочем посёлке Александровском было чуть более 1 тыс. чел. Здесь надо сделать небольшое отступление, возникает вполне резонный вопрос, как в это время точно назывался наш населённый пункт? Я обратил внимание на опубликованные в Интернете метрические книги Спасо – Преображенской церкви, поясню, кто не знает, в них до образования структуры ЗАГС в 1917г. регистрировали даты рождения, венчания, смерти граждан. Смотрим и читаем титульную страницу: «Спасо-Преображенская церковь, Пермская губерния, Соликамский уезд, <u>село</u> Александровское» и далее по годам, для нас представляющих интерес – 1891 -1895г, 1900 – 1903г. В то же время в метрических книгах за 1829, 1832, 1870, 1904, 1905гг. на титуле стоит «<u>Александровский завод</u>». Как видим, и здесь есть существенное расхождение. В конце 19 и в начале 20 в. в горнозаводской уральской промышленности разразился экономический кризис, заводы (чугунолитейные и железоделательные), фабрики, прииски, рудники старой формации без должной модернизации оборудования и в отсутствии современных путей сообщений для реализации своей продукции, стали приходить в упадок. Александровский завод после отмены крепостного права в 1861г. и грабительского правления бельгийских, французских акционерных фирм, попал также в полосу банкротства. И хотя новые владельцы, Демидов и его наследники делали всё возможное для улучшения положения, внедряли, по тем временам, новое оборудование, в частности, паровые машины, нагревательные аппараты , вентиляторы для новой домны, но удержаться от экономического обвала не удалось. После кратковременного подъёма, следует снова упадок производства, в 1877-78г. завод вообще не работал. К 1883г. на предприятии осталось 228 квалифицированных рабочих. Алекс.завод не выдерживает конкуренции с Никитинским заводом, и больше не получает «дотаций». Сначала остановили одну домну(1903г.) , вторая работала до краха -1912г. Всё внимание новых владельцев завода переключается на добычу стратегического минерального сырья – каменного угля. Где можно увеличить прибыль и доходность своего капитала. Александровский завод перестаёт быть металлургическим, (многие опытные рабочие уезжают на пермские заводы, в Добрянку, в Екатеринбург в поисках работы) и становиться, по сути, артелью по ремонту вспомогательного оборудования для Луньевских копей. Наряду

с артелью, в селении работает небольшой кирпичный заводик Савинцева (43 чел). К 1908г. был создан Луньевский горный округ, с управлением в п.Луньевка, где кроме шахт, коксовой фабрики, работала каменоломня по добыче известняка. Главенствующая роль в округе переходит к Луньевским предприятиям, александровский «завод» оказался в подчинении нового управления. Железнодорожное начальство, следуя, своим меркантильным интересам и видимо, как сегодня говорят, чтобы поднять имидж и сделать рекламу Луньевским копям, озаботилось переименованием важного, перевалочного ж.д. узла «*Александровская» в «Луньевские Копи».* Как мы уже знаем из начала данной статьи, такая топонимика была на карте проектируемой Луньевской ж.д. в 1879г. Но в то же время, руководство ж.д. посчитало не логичным, тем более, что оно/название/ не «привязывалось» к местности, ни по историческим, ни по другим критериям, поэтому оставили только одно слово – КОПИ. Конечно, люди, которые занимались этим вопросом, не предполагали, что через несколько десятков лет, а именно , в 1951г. в п.Луньевке закроется последняя угольная шахта. И в тот же год, п. Александровский приобретёт статус промышленного города. Вполне резонным было бы снова переименовать ж.д. станцию в «Александровский завод» сохраняя историческую составляющею возникновения нашего поселения. Очевидно, что по финансовым соображениям нам оставили «рудокопное», «шахтное» слово «Копи».

На фото: станция Копи, 1968г. /из фонда В.Дорофеева/

Резюме моей статьи: 1) наша железнодорожная станция имела разные названия, 2) на последнее изменение повлияла сложная экономическая ситуация в горном округе.

С 1879г. по 1890г – станция «*Александровский завод».*

С 1890г. по 1908г.- ст. «*Александровская»* - ст. «*Александровск»* - ст. «*Александровская».*

С 1908г. по 2018г.- станция «*Копи».*

Вот такая моя версия по истории изменения названия нашей железнодорожной станции, которую я не считаю единственно верной.

Ерёмин Николай Васильевич. 2018г. ноябрь. г.Александровск.

Лит. «Страницы истории Александровского района», «География Александровска» 2001г.

«Александровский завод: годы, работа, люди 1802 – 2002г.» Г.Н.Шумилов. 2002г.

Электронные сайты Интернета.

<u>Подсказка к теме</u>: статья «Адрес – календарь Пермской губернии, как источник топонимических исследований» автор Котельников С.В. /г.Пермь./ в книге «18-е смышляевские чтения», 2013г.

***<u>Топонимика –</u> раздел ономастики, изучающий географические названия (топонимы), их происхождение, смысловое значение, развитие, написание и произношение.**

Фото 2012г. из архива автора.