

Даты декабря

4 декабря исполняется 125 лет со дня рождения живописца Михаила Александровича Каныгина (1900 – 1957).

Родился Михаил Александрович 21 ноября (ст. ст.) 1900 года в селе Туношна Ярославского уезда (ныне – Ярославский район). В 1923 – 1927 годах учился в Высшем художественно-техническом институте (ВХУТЕИН) в Москве у А. Е. Архипова. По болезни вынужден был возвратиться на родину, в Туношну. Дружил с местным художником И. П. Батюковым, у которого учился в детстве. Жил в Ярославле.



Участник выставок с 1940 года. Участник Великой Отечественной войны, был призван в 1943 году, служил красноармейцем на 1-м Украинском фронте, находясь на фронте, сделал множество зарисовок, портретов. Награждён медалями «За боевые заслуги» (24.12.1944) и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (09.05.1945).

Мастер живописного пейзажа, воспел Волгу, родные места. Член Союза художников с 1950-х годов. Произведения находятся в собрании ЯХМ, в частных коллекциях. В июне 1958 года В. П. Митрофанов, директор художественного музея, писал в газете «Северный рабочий»: «Значительно обогатился раздел ярославских художников. Среди новых картин нельзя не отметить «Портрет старейшей ткачихи комбината «Красный Перекоп» Д. С. Журавлёвой», исполненный художником М. А. Каныгиным».

Умер он 28 декабря 1957 года в Ярославле, похоронен на Донском кладбище (?).

Ноябрь//Ярославский календарь на 2025 год/Яросл. обл. универс. науч. б-ка им. Н. А. Некрасова.- Ярославль, 2024. – С.206.

9 декабря 1900 года 125 лет назад в Ярославле открыто механико-техническое училище на средства промышленника Николая Петровича Пастухова – первое среднее специальное учебное заведение города.

26 ноября 1900 года на средства ярославского промышленника, купца и мецената Николая Петровича Пастухова (1820-1909) открыты низшее механико-



техническое училище на 120 учеников и ремесленная школа при нём на 60 учеников. Цель создания училища заключалась в «...наряду с обучением столярному и слесарному производству, сообщать учащимся знания и умения, необходимые ближайшим и непосредственным руководителям труда».

Современники писали о Н. П. Пастухове: «Он признавал, что благоденствие страны зависит от поднятия её культуры, а это может быть достигнуто только путём просвещения и неустанного труда». За создание училища Н. П. Пастухов и его дети получили потомственное дворянство.

Были построены здания, оборудованы классные помещения и мастерские, для учеников и педагогов предусмотрены бесплатные квартиры. При этом Николай Петрович Пастухов не просто построил на свои средства училище, но и внёс на его содержание капитал в 100 тыс. рублей, навсегда освободив учащихся от платы за обучение.

В училище принимали мальчиков 13-14 лет из различных сословий: крестьян, мещан, детей священнослужителей. Курс обучения был трёхлетним, обучение - бесплатным. Преподавание велось по программам, утверждённым Министерством народного просвещения 10 ноября 1891 года: Закон Божий, арифметика, русский язык, алгебра, геометрия, физика, механика, химия, устройство машин, механическое производство, рисование, черчение.

В училище была библиотека, в 1901 году она выписывала больше десятка профессиональных изданий, в том числе «Американский инженер» на английском языке. Кроме технических, получали журналы и газеты «для расширения кругозора»: «Исторический вестник», «Нива», «Вестник Европы», «Новый журнал иностранной литературы» и др.; газеты «Петербургские ведомости» и «Северный край». Подписка шла за счёт средств с капитала Н. П. Пастухова.

За неполных двадцать лет училище Н. П. Пастухова подготовило и выпустило немало мастеров, слесарей, токарей, кузнецов, литейщиков, жестянщиков и рабочих других специальностей.

Механико-техническое училище и ремесленная школа Н. П. Пастухова просуществовали до 1919 года. С 1919 года училище преобразовано в химико-механический техникум. В настоящее время - ГПОАУ ЯО «Ярославский промышленно-экономический колледж им. Н. П. Пастухова».

Сейчас в этом здании располагается ФГАОУ ДПО «Государственная академия промышленного менеджмента имени Н. П. Пастухова».

Ноябрь//Ярославский календарь на 2025 год/Яросл. обл. универс. науч. б-ка им. Н. А. Некрасова.- Ярославль,2024. – С.208-2011.

26 декабря исполняется 125 лет со дня пуска (13.12.1900) первой в Ярославле электростанции, построенной бельгийским акционерным обществом.

Начало «электрического века» в Ярославле положила бельгийская «Компания тяги и электричества». Ярославская городская управа заключила договоры о концессии на устройство электростанции и трамвая (1898 г.) и уличного освещения. Электростанция строилась специально для пуска трамвая и представляла с трамвайным депо единый комплекс промышленной архитектуры на участке у Вознесенских прудов (ныне – ул. Чайковского). Электростанция дала первый ток 13 декабря 1900 года. Первый трамвай был пущен 17 декабря. Первые электрические фонари (вместо керосиновых) загорелись на площадях и улицах Ярославля в 1903 году. Электричество подавалось в частные дома, магазины и на мелкие предприятия в центре города.



В 1918 году электростанция была национализирована. 12 октября 1923 года решением Губернского экономического совещания ярославский трамвай и электростанция были выделены в самостоятельное предприятие «Красный луч». Здание первой электростанции в Ярославле, построенное в начале XX века, включено в Единый государственный реестр объектов культурного наследия в качестве памятника местного значения. Оно находится на улице Чайковского, 37.

Ноябрь//Ярославский календарь на 2025 год/Яросл. обл. универс. науч. б-ка им. Н. А. Некрасова.- Ярославль,2024. – С.2012-2014.

30 декабря исполняется 125 лет со дня пуска (17.12.1900) в Ярославле трамвая.

Идеи постройки городской рельсовой дороги высказывались с середины 1890-х годов – начиная с первого предложения о строительстве конки,



поступившего в 1895 году в Ярославскую городскую думу от «Акционерного общества городских и пригородных конно-железных дорог в России».

В течение следующего 1896 года в распоряжение городской думы и управы поступило несколько аналогичных предложений, при этом предлагались варианты как конной тяги, так и электрической. В первую очередь дорога должна была обеспечить перевозку пассажиров и перевалку грузов с железной дороги на паромные волжские пристани, а, помимо этого, и внутригородские перевозки.

В 1896 году было принято решение о пуске электрического трамвая, из всех поступивших в органы городского управления предложений был выбран проект «Бельгийского анонимного общества тяги и электричества», а в следующем году с компанией был заключён концессионный договор. Два года ушло на проектирование и согласования с различными ведомствами, и летом 1899 года началось сооружение линий, законченное к осени 1900 года. В едином комплексе с трамвайным депо строили и первую в городе электростанцию.

17 декабря 1900 года на церемонии открытия движения трамвая праздничный кортеж из четырёх вагонов, пассажирами которых стали первые лица города, проследовал из депо в центр города. Всего же на линии вышли 19 моторных вагонов постройки кёльнской фирмы «Гербрандт» с электрическим оборудованием «Валькер».

О церемонии открытия на другой день писала газета «Северный край»: «В 12 часов дня к молебствованию собрались в машинное отделение главной электрической станции все почётные гости... Лишь только кончился молебен, как пущена была в ход пародинамомашина, и присутствующие лица с видимым удовольствием осмотрели эти грандиозные и изящные машины. Затем для почётных гостей был приготовлен управлением изящный кортеж из четырёх вагонов, красиво убранных флагами. После церемонии резки ленты кортеж двинулся от электростанции до Московского вокзала, те же вагоны доставили гостей до Богоявленской площади, где собравшиеся на торжество лица вышли и направились в здание Городской думы на приготовленный для них завтрак.

Первоначально в договоре с Бельгийским обществом обговаривались 4 маршрута, но уже к 1911 году в Ярославле существовала сеть трамвайных линий. Каждый маршрут носил звучное имя: «Московский», «Фёдоровский», «Волжский», «Власьевский», «Рождественский». Первый и самый важный

маршрут связал Московский железнодорожный вокзал с площадью Богоявления. По «Волжскому» маршруту можно было от площади Богоявления доехать до пристани на Волге. Спустившись по Воздвиженскому (теперь Флотскому) съезду, трамваи могли повернуть вдоль берега в обе стороны, чтобы пройти мимо всех причалов. Таким образом, решилась проблема грузового сообщения в городе. С подобной целью строился ещё один популярный маршрут – «Власьевский». Первая его очередь – от Знаменской башни до депо – шла по улице (нынешняя ул. Свободы) с множеством магазинов. А после устройства железнодорожной станции на Всполье продолжение линии за Сенную площадь (пл. Труда) стало стратегически верным ходом по привлечению огромного потока пассажиров и грузов. Ярославская трамвайная система являлась одной из старейших в России.

Ноябрь//Ярославский календарь на 2025 год/Яросл. обл. универс. науч. б-ка им.
Н. А. Некрасова.- Ярославль,2024. – С.2014-2016.

Составитель - библиотекарь С. Д. Нечай.