

УДК 94(470.5)

Е. Ю. Рукосуев<sup>1</sup>

## СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА УРАЛЕ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВВ. КАК СПОСОБ ПРЕОДОЛЕНИЯ ИЗОЛИРОВАННОСТИ РЕГИОНА

**Ключевые слова:** строительство железных дорог, транспортные пути, Урал.

**Аннотация:** в статье даётся хронологический обзор строительства железных дорог на Урале в конце XIX – начале XX вв. Они позволили соединить отдельные районы края между собой и весь регион в целом, а также с общероссийской системой железнодорожных путей. Это вывело регион из изоляции и обеспечило стабильные поставки продукции уральских металлургических заводов на рынки центральных районов страны.

E. Rukosuev

## THE CONSTRUCTION OF RAILROADS IN THE URALS IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES. AS A WAY OF OVERCOMING THE ISOLATION OF THE REGION

**Keywords:** construction of railways, road transport, the Urals.

*The article provides a chronological overview of the construction of railways in the Urals in the late XIX – early XX centuries. They allowed connect different areas of the territory between themselves and the region as a whole, as well as the all-Russian railway system. This brought the region of isolation and ensured a steady supply of products of the Ural metallurgical plants to the markets of the central areas of the country.*

Развитие транспортных путей – один из важнейших факторов формирования и развития экономики капиталистического типа. Общественное разделение труда неизбежно вызывает активизацию процесса обмена сырьём, продуктами труда, рабочей силой, денежными средствами. Населённые пункты, попавшие в сферу влияния транспортных магистралей, наиболее быстро двигались по пути прогресса, в них быстрее развивались промышленность и торговля, росла численность населения, формировались новые классы.

---

<sup>1</sup> Рукосуев Евгений Юрьевич — к.и.н., Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук (Россия, Екатеринбург).

E-mail: rukosuev@mail.ru.

Rukosuev Eugene – Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Russia, Ekaterinburg)

Практически до конца XIX в. на Урале сохранялась система транспортных путей, сложившаяся ещё в XVII–XVIII вв. Она включала в себя речные и водные дороги, обслуживавшие не только нужды региона, но и являвшиеся транзитными путями, связывавшими Сибирь и Среднюю Азию с центральными районами Российской империи. Основным путём доставки продукции уральских горных заводов к районам потребления являлся сплав в барках по рекам. Этот способ был ненадёжным, позволявшим осуществлять массовые поставки грузов только раз в году – весной в время паводка.

Экономическое развитие страны в целом и Уральского региона в частности требовало совершенствования путей сообщения, жизнь стала влиять на вопрос о строительстве железнодорожных магистралей.

Первая железная дорога в России была построена в 1837 г., соединив Санкт-Петербург с Царским Селом. Первая железнодорожная линия на Урале появляется только через 40 лет – в январе 1877 г. была открыта для движения линия Кинель – Оренбург протяжённостью 352 версты [4, с. 26], которая прошла по югу региона в стороне от районов деятельности промышленных предприятий. Общая же длина железных дорог в Европейской России составляла в это время 18208 вёрст. В 1878 г. сдана в эксплуатацию дорога Пермь – Чусовская – Гороблагодатская – Екатеринбург, протяжённостью 466 вёрст, в 1879 г. у этой дороги появилась Луньевская ветка (202 версты), позволившая снабжать дорогу топливом из Луньевского каменноугольного месторождения [5]. Новая дорога получила название – Уральская горнозаводская железная дорога.

В 1880-е гг. строительство железных дорог в регионе продолжилось. 3 декабря 1885 г. началось регулярное движение по линии Екатеринбург – Тюмень (309 вёрст) и отходящей от неё ветке Богданович – Сизарская (38 вёрст) [4, с. 37]. С 1 января 1888 г. на основании высочайше утверждённого 7 декабря 1887 г. мнения Департамента государственной экономики Государственного Совета Уральская горнозаводская железная дорога соединена с Екатеринбург-Тюменской (Сибирской) железной дорогой под общим названием – Уральская железная дорога [6, Т. 7. № 4864]. Таким образом, железная дорога соединила между собой речные бассейны Камы и Оби, оставаясь локальной дорогой, не связанной с общей сетью железных дорог России [2].

Включение Урала в общую систему железных дорог России произошло в южной части региона. В сентябре 1888 г. начинает действовать линия Кинель – Уфа (453 версты), соединившая бассейны рек Белой и Волги. В сентябре 1890 г. начинается движение по линии Уфа – Зла-

тоуст (299 вёрст) [4, с. 44–45]. 24 августа 1890 г. Самаро-Уфимская и Уфа-Златоустовская дороги объединены под названием Самаро-Златоустовская железная дорога [6, Т. 10. № 7099]. В октябре того же 1890 г., после сдачи в эксплуатацию участка Златоуст – Челябинск (148 вёрст), строительство Самаро-Златоустовской железной дороги было закончено [4, с. 45]. В Челябинске произошло соединение этой дороги с Сибирской железной дорогой. Уральская промышленность получила возможность поставлять свою продукцию в Сибирь и Поволжье по постояннодействующей дороге. С 1 января 1893 г. Оренбургская железная дорога, от станции Батраки до Оренбурга, стала казённой и была присоединена к Самаро-Златоустовской железной дороге под названием Оренбургской ветви [6, Т. 12. № 8818], а с 8 марта 1893 г. вся дорога стала именоваться – Самаро-Златоустовская железная дорога с Оренбургской ветвью [6, Т. 13. № 9404].

В октябре 1896 г. построена линия Екатеринбург – Челябинск (226 вёрст) [4, с. 53], произошло соединение Среднего Урала с Сибирской железной дорогой. 1 января 1898 г. Уральская железная дорога переименована в Пермь-Тюменскую с присоединением участка Екатеринбург – Челябинск [6, Т. 17. № 14314]. В ноябре 1899 г. началось рабочее движение по железнодорожным линиям Пермь – Вятка (448 вёрст) и Вятка – Котлас (360 вёрст). На территории города Перми, был построен путь между станциями Пермь II – Пермь I, длиной в 4 версты, открывший Среднему Уралу путь в общероссийскую железнодорожную сеть [4, с. 59–60]. 5 ноября 1899 г. последовало высочайшее соизволение на соединение с 1 января 1900 г. Пермь-Тюменской и Пермь-Котласской железных дорог, в одно управление под общим наименованием Пермская железная дорога [6, Т. 19. № 17675].

Таким образом, к концу XIX в. регион оказался прорезанным тремя широтными железнодорожными магистралями и одной меридиональной, соединившей рельсовым путём Северный и Средний Урал с Южным Уралом и Транссибирской железной дорогой. Это связало Урал с общероссийской железнодорожной сетью, ликвидировало его замкнутость и оторванность от центра страны. В 1890-е гг. на уральских реках Каме, Белой, Уфе, Вятке, ускоренными темпами развивалось пароходство. Прочно вошли в повседневную практику новые средства связи – телеграф, телефон, что тоже имело немаловажное значение для дальнейшего успешного развития промышленности.

Таблица 1

*Строительство железных дорог в России  
и на Урале в 1837–1918 гг.<sup>1</sup>*

Годы	Россия (вёрст)	Урал	
		вёрст	%
1837–1876	18208	–	–
1877	1419	352	24,8
1878	1181	466	39,5
1879	288	202	70,1
<b>Всего</b>	<b>21096</b>	<b>1020</b>	<b>4,8</b>
1880–1884	2152	–	–
1885	975	347	35,6
1886–1887	2083	–	–
1888	1108	453	40,8
1889	–	–	–
<b>Всего</b>	<b>6318</b>	<b>800</b>	<b>12,6</b>
1890	622	479	77,0
1891–1898	13213	–	–
1899	4965	813	16,4
<b>Всего</b>	<b>18800</b>	<b>1292</b>	<b>6,8</b>
1900	3122	49	1,6
1901	2987	20	0,7
1902–1904	2997	–	–
1905	1382	34	2,5
1906	2535	194	7,8
1907–1908	1992	–	–
1909	397	357	90,1
<b>Всего</b>	<b>15412</b>	<b>654</b>	<b>4,2</b>
1910	167	49	29,3
1911	459	–	–
1912	652	65	10,0
1913	1348	111	8,2
1914	1581	794	50,2
1915	3323	263	7,9
1916	5074	1069	21,0
1917	776	–	–
1918	838	363	43,3
<b>Всего</b>	<b>14218</b>	<b>2714</b>	<b>19,1</b>
<b>Итого</b>	<b>75844</b>	<b>6480</b>	<b>8,5</b>

<sup>1</sup> Составлено по: Краткие сведения о развитии Отечественных железных дорог с 1837 1990 гг. / Сост. Г.М. Афонина. М., 1995. Подсчёт автора.

В начале XX в. строительство железных дорог на Урале продолжилось, но теперь помимо магистральных дорог, начинается строительство веток и подъездных путей от промышленных предприятий или крупных месторождений полезных ископаемых к магистральным дорогам. В 1900 г. станция Бердяуш Самаро-Златоустовской железной дороги соединена со станцией Бакал (49 вёрст), рядом с которой находилось одно из крупнейших на Урале месторождений железной руды. В 1901 г. строится линия Калино – Лысьвенский завод (20 вёрст), в 1905 г. – Вязовая – Катав-Ивановский завод (34 версты), в 1906 г. – Выя – Нижне-Туринский завод (11 вёрст), в 1910 г. – Сан-Дonato – Нижняя Салда (49 верст), в 1912 г. – Нижняя Салда – Алапаевск (65 верст), в 1913 г. – Синарская – Шадринск (110 вёрст) [4, с. 63, 70, 72, 79, 83, 85].

16 апреля 1904 г. Оренбургская ветвь, от станции Кинель до города Оренбурга, была из состава Самаро-Златоустовской железной дороги передана в состав только что построенной Ташкентской железной дороги [6, Т. 24. № 24373]. Оставшаяся часть дороги получил своё первоначальное название – Самаро-Златоустовская железная дорога. В сентябре 1906 г. было закончено строительство частной Богословской железной дороги (182 версты), соединившей станцию Гороблагодатскую с Надеждинским заводом на Северном Урале.

После окончания Русско-японской войны Военное министерство, проанализировав её ход, пришло к выводу, что одной из главных причин поражений в ряде сражений было медленное перемещение в район боевых действий резервов, боеприпасов и снаряжения, и предприняло ряд мер по развитию государственной программы строительства стратегических железных дорог, которые позволили бы быстро перемещать войска в Восточную Сибирь и на Дальний Восток. В мирное время эти дороги объективно способствовали бы экономическому развитию восточных районов страны.

В рамках выполнения этой программы, в 1909 г. на Урале государством была построена стратегическая дорога Пермь – Кунгур – Екатеринбург (356 вёрст), сократившая путь между конечными пунктами на 117 вёрст, кроме того, она была снабжена дополнительными разъездами [4, с. 72, 78]. В 1913 г. была построена дорога Тюмень – Омск, позволившая грузам, идущим из Сибири выйти на Северную магистраль, минуя перегруженную Самаро-Златоустовскую линию. К этой дороге был присоединён участок от Тюмени до Екатеринбурга, и вся новая дорога стала называться Омской железной дорогой [6, Т. 32. № 37115]. В 1914 г., буквально накануне Первой мировой войны, началось движение по линиям

Аксаково – Белебей (13 вёрст), Бугульма – Чишмы (201 верста), Оренбург – Орск (310 вёрст), Полетаево – Троицк – Кустанай (270 вёрст) [4, с. 87], общая длина этих линий составила 794 версты. Две последние линии предполагалось соединить в глубине Киргизской степи и продолжить строительство через Акмолинск на Барнаул, создав, таким образом, Южно-Сибирскую железнодорожную магистраль, которая, проходя через Экибастузское каменноугольное месторождение, могла бы снабжать уральские заводы минеральным топливом.

В годы Первой мировой войны важную роль стали играть пущенные в 1916 г. Западно-Уральская железная дорога: Лысьва – Дружинино – Бердяш (480 вёрст), соединившая заводы и железные рудники западного склона Уральского хребта, и Северо-Восточная Уральская железная дорога: Екатеринбург – Тавда (336 вёрст), позволившая включить в промышленную эксплуатацию нетронутые леса в бассейнах рек Сосьвы и Тавды. Строительство этой дороги предполагалось продолжить до Тобольска, чтобы иметь ещё один, помимо Тюмени, выход к системе водных путей Западной Сибири и Северного Ледовитого океана. В 1916 г. Северо-Восточная Уральская железная дорога была соединена веткой Алапаевск – Егоршино – Богданович (122 версты), прошедшей вдоль Егоршинского каменноугольного месторождения, с Омской железной дорогой. Так же в 1916 г. построен участок дороги Троицк – Каргалы (131 верста) [4, с. 91, 96], который был продолжен в направлении на город Орск, для соединения с железной дорогой Оренбург – Орск, которая, по намеченным планам, должна была стать западным участком Южно-Сибирской железной дороги.

Таким образом, можно сделать вывод, что к 1917 г. были соединены рельсовыми путями между собой все крупные заводы, рудники, каменноугольные копи. Прокладывались подъездные пути. Основной поток горнозаводских грузов перешёл на железнодорожный транспорт. Традиционный весенний сплав барок с железом по реке Чусовой и по другим рекам, хотя и сохранился, но стал играть значительно меньшую долю в региональном перемещении грузов. Общая длина железнодорожных путей широкой колеи на Урале в 1918 г. была равна 6480 вёрст, что составляло всего 8,5% от длины всех железных дорог России.

Благодаря железным дорогам была ликвидирована оторванность Урала от центра страны и других промышленных регионов. К лету 1918 г., благодаря постройке новых железнодорожных магистралей и значительного количества подъездных путей и узкоколейных дорог, построенных как за счёт государственных средств, так и за счёт средств

самых горнозаводчиков, транспортные условия уральских металлургических заводов изменились в лучшую сторону. В это время из 73 металлургических заводов Урала непосредственно при речных пристанях и железнодорожных станциях находилось 25 заводов, на расстоянии от 1 до 10 вёрст от них – 29, из них 12 заводов были связаны с железнодорожными линиями ширококолейными (10 заводов) или узкоколейными (2 завода) рельсовыми путями. 10 заводов находились от железнодорожных станций на расстоянии от 11 до 30 вёрст, четыре из них так же были связаны с железнодорожными линиями узкоколейными ветками. Семь заводов находились от железнодорожных станций на расстоянии от 31 до 90 вёрст, из них пять (Нейво-Шайтанский – в 34 верстах, Узятский – в 48, Лапыштинский – в 58, Зигазинский – в 80, Инзерский – в 90 верстах) имели свои соединительные узкоколейные ветки. Только два завода этой группы, расположенные на расстоянии более 31 версты от железнодорожных станций (Сысертский – в 35 верстах и Артинский – в 57 верстах), не имели рельсового соединения с железнодорожными линиями, но на Артинском заводе металлургическое производство к этому времени было прекращено [3, с. 82–83].

В целом находились при речных пристанях и непосредственно при железнодорожных станциях, были соединены с железнодорожными линиями ширококолейными или узкоколейными путями 46 заводов (63%). Если к ним добавить ещё 17 заводов, не соединённых с речными пристанями и железнодорожными станциями рельсовыми путями, но расположенные в 2–10 верстах от них и тоже имевшие приемлемые транспортные возможности, то можно сказать, что транспортные условия для 63 заводов (86,3 % общего числа заводов) были уже довольно удовлетворительными. При этом следует учитывать, что 10 заводов, расположенные на расстоянии более 11 вёрст от речных пристаней и железнодорожных станций и не соединённые с ними какими-либо рельсовыми путями, были мелкими, с очень небольшой производительностью [1, с. 491].

### Библиография

1. *Алексеев В. В., Гаврилов Д. В.* Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней. — М.: Наука, 2008. — 886 с.
2. *Верховский В. М.* Краткий очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 год включительно. — СПб., 1898. — 591 с.
3. *Гаврилов Д. В.* Модернизационный взлёт Урала в конце XIX — начале XX вв. // Модернизационные процессы в металлургии Урала в XVII–XXI вв. — Екатеринбург: УрО РАН, 2006. — С. 40–93.

4. Краткие сведения о развитии Отечественных железных дорог с 1837 по 1990 гг. / Сост. Г. М. Афонина. — М., 1995. — 223 с.
5. Мильман Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала (70-90-е годы XIX века). — Пермь: Кн. изд-во, 1975. — 191 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье.

УДК 94(470.5)

Ю. Н. Смирнов<sup>1</sup>

## ПЛАНЫ ОРЕНБУРГСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ ПО РАЗВИТИЮ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКИХ СВЯЗЕЙ И КОНТИНЕНТАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ ЧЕРЕЗ ЗАВОЛЖЬЕ И ЮЖНЫЙ УРАЛ<sup>2</sup>

**Ключевые слова:** *Россия в первой половине XVIII в.; история Поволжья; история Южного Урала; русско-индийские связи, внешняя торговля России.*

**Аннотация:** *сложная обстановка в Иране в начале XVIII в. вынудила искать альтернативные волжскому пути торговли со странами Востока, в том числе Индией. И. К. Кирилов выдвинул проект налаживания русско-индийских контактов через Самару, Оренбург, Среднюю Азию.*

Y. Smirnov

## THE ORENBURG EXPEDITION PLANS FOR THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN-INDIAN RELATIONS AND TRADE VIA TRANSVOLGA AND SOUTH URAL

**Key words:** *Russia in the first half of the 18th century; history of the Volga region; history of the Southern Ural region; Russian-Indian relations, foreign trade Russia.*

*Insecurity in Iran at the beginning of the 18th century led to substitute Volga route to Eastern countries, including India, with alternative ways. The project I. K. Kirilov proposed to establish Russian-Indian contacts via Samara, Orenburg, Central Asia.*

Обращение к истории Оренбургской экспедиции в контексте изучения русско-индийских отношений и российской континентальной торговли со странами Востока в современной историографической ситуа-

<sup>1</sup> Смирнов Юрий Николаевич — д.и.н., ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет» (Россия, Самара).

E-mail: smirnov195503@yandex.ru.

Smirnov Yuri Nikolayevich — Samara State University (Russia, Samara).

<sup>2</sup> Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта РГНФ № 13-11-63009 а(р) «Самарское Заволжье и Южное Приуралье путей континентальной торговли со странами Азии в XVIII – первой половине XIX в.».