

10. Награды экспонентам Сибирско-Уральской научно-промышленной выставки 1887 года в Екатеринбурге [Текст]. — Екатеринбург, 1887.

11. ГАСО. Ф. 62. Оп. 1. Д. 400-б.

12. Объяснительная записка Екатеринбургской уездной земской управы к сметам доходов и расходов и раскладке земского сбора на 1902 год // Сметы доходов и расходов Екатеринбургского уездного земства на 1902 год: отчет Екатеринбургской уездной земской управы о движении денежных сумм и капиталов за 1902 год. — Екатеринбург, 1902.

V.P. Mikityuk

Yekaterinburg Population' Adapting to the Emperor Alexander II reforms¹

Vladimir Mikityuk — Candidate of Sciences in History, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of Russian Academy of Sciences, Ekaterinburg; e-mail: vmikitjuk@mail.ru

Abstract. The article analyzes the mechanisms of adaptation of the underprivileged segments of the population of Yekaterinburg to the reforms of Emperor Alexander II, primarily employees and craftsmen who worked at state enterprises and in the context of reforms lost their jobs. The article shows that one of the most common and relatively effective mechanisms of adaptation of Yekaterinburg to reforms was entrepreneurship. It is shown that this method of adaptation not only allowed many citizens to go through hard times, but also gave the opportunity to expand the commercial and industrial potential of Yekaterinburg.

Keywords: the abolition of serfdom, the mint, cutting factory, state-owned artisans, entrepreneurship.

¹ The article has been written within the program of fundamental research of the Ural branch of the RAS, project № 18-6-6-20 «Institutional practices in state construction and social integration in Russia XVII – early XX century».

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА УРАЛЕ В ЭПОХУ РОМАНОВЫХ

Аннотация. В статье анализируется история железнодорожного строительства на Урале в эпоху Романовых. Акцентируется внимание на значимости железнодорожного сообщения и путешествия как инструмента символической и репрезентативной власти представителей дома Романовых. Автор заключает, что благодаря железнодорожному сообщению Урал интенсивнее интегрировался в общероссийское экономическое и социокультурное пространство.

Ключевые слова: железнодорожное строительство, Урал, Романовы, современники, культура.

Начиная с Николая I железнодорожное строительство становится одним из приоритетных направлений государственной политики Романовых. В результате двух волн железнодорожного строительства (1870-е и 1890-е гг.) на рубеже веков длина российской железнодорожной сети достигала около 52 000 км. Даже находясь в сильной зависимости от частных инвесторов, особенно на первом этапе (в 1860–1870-е гг.), правительство никогда не выпускало из рук верховенства в деле планирования новых путей [1, с. 392].

В историографии исследовалось и путешествие правителя как модерная, пространственно ориентированная форма реализации власти в эпоху железных дорог, включая вопрос безопасности и телесной неприкосновенности. Уже Александр III, в отличие от своего отца, использовал лишь в ограниченном масштабе этот инструмент символической и репрезентативной власти [1, с. 376, 378]. Б. Шенк подчеркнул, что «транспорт на паровой тяге, задуманный и перевозимый лояльными планировщиками движения как инструмент для усиления правительственной власти в самой большой континентальной империи на земле, с другой стороны, дал толчок к мобилизации и усилению тех общественных и политических сил, которым было суждено в результате привести самодержавную власть к ее крушению» [1, с. 377].

¹ Казакова-Апкаримова Елена Юрьевна — д-р ист. наук, ведущий научный сотрудник сектора методологии и историографии ФГБУН Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург); e-mail: Arkarimova@mail.ru

Исследователи справедливо подчеркивают, что изучение истории транспортно-технического освоения Российской империи предполагает учет региональных особенностей. В этой связи значительный исследовательский интерес представляет собой Уральский регион с ярко выраженной индустриальной спецификой и самобытной культурой. Анализируя значение строительства железных дорог на Урале, следует понимать соответствующие трудности их сооружения, обусловленные особенностями природного ландшафта края. Несмотря на это, уже первый бум железнодорожного строительства в Российской империи, завершившийся в 1870-е гг., на его заключительном этапе охватил и Уральский регион.

В октябре 1878 г., после четырех лет напряженного труда, в эксплуатацию была пущена линия Уральской горнозаводской железной дороги «Пермь – Чусовская – Кушва – Нижний Тагил – Екатеринбург», положившая начало истории современного транспорта, связавшего Европейскую и Азиатскую части Российской империи.

Уральская горнозаводская железная дорога была одной из первых в России железнодорожных магистралей, построенных русскими инженерами на местности с горным рельефом. Автор специальной монографии, посвященной истории Уральской горнозаводской железной дороги, Э.М. Мильман указывает на тот факт, что, принимая дорогу, правительственная комиссия дала высокую оценку проделанной работе, заметив, что переход через Уральские горы стоит наравне с подвигом, «одержанным заграничными инженерами при проведении железного пути по Тирольским и Апеннинским горам» [2, с. 115–116]. Исследователь отмечает, что для пересечения огромного количества больших и малых горных рек, ручьев, лощин и оврагов в ходе прокладки железной дороги понадобилось построить 646 искусственных сооружений, из них 316 мостов, уложить 329 чугунных и каменных труб. На Луньевской ветке в горах был сооружен один из первых в Европе туннелей, его длина достигала около 65 саженей [2, с. 113].

Деятельность государства и частные инициативы тесно переплетались в процессе железнодорожного строительства в Уральском регионе. Говоря об акторах строительства Уральской горнозаводской железной дороги, следует указать, что ее стройка велась специально созданной акционерной компанией «Общество Уральской горнозаводской железной дороги», главным акционером которой был московский купец Петр Губонин.

Урал заметно отставал по темпам железнодорожного строительства от других российских регионов. В известном дореволюционном труде «Россия: полное географическое описание нашего отечества» приводилась статистика железнодорожного строительства на Урале в поздней имперский период российской истории: всех открытых к 1907 г. железных дорог на Урале и в Приуралье насчитывалось 3568 верст¹, что составляло 5 верст на 1000 кв. верст и 35,7 версты на 100 000 жителей. Отмечалось и их неравномерное распределение по региону. В 16 из 34 уездов уральцы, дожив до XX в., не слышали свистка паровоза. Более всего железных дорог насчитывалось в Пермской губернии — 1505 верст рельсов, затем следовали Вятская губерния — 825 верст, Уфимская — 646 верст и, наконец, Оренбургская — 592 версты. Что касается времени открытия, то 70% железных дорог стали функционировать в конце XIX – начале XX в. [3, с. 357].

В поздней имперской России губернская администрация разделяла веру в проект цивилизационной миссии, нацеленный на российскую провинцию, включая ее окраины, которую несли паровозы. Одобрив решение императора Александра III о соединении Челябинска с Владивостоком непрерывным железнодорожным путем (строительство Транссибирской магистрали в 1891–1916 гг., линии Челябинск – Омск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток), соединившим Европейскую Россию с Сибирью и Дальним Востоком, пермский губернатор И.Ф. Кошко критиковал опасения скептиков по поводу этого начинания: «В Северной Америке, представляющей большую аналогию с нашими русскими условиями, в железнодорожном строительстве придерживаются других принципов. Там не ждут с прокладкой железнодорожных линий, пока в крае народится культура, а действуют как раз наоборот: там, где предполагается насаждать культуру, прежде всего, строят железные дороги...» [4, с. 150–151]. Очевидно, что железные дороги способствовали дальнейшему развитию внутреннего рынка, общему экономическому прогрессу страны, оказывали серьезное воздействие на социокультурную жизнь общества.

О железнодорожном строительстве на Урале в начале XX в. И.Ф. Кошко сообщал в своих воспоминаниях: «Строилась продольная линия Лысьва – Златоуст, которая проходила через многие Пермские заводы и должна была соединиться позднее с Оренбургом и Уфой. От Богдановича прошел путь на Шадринск – Синарская и на Ирбит с продолжением до Тавды — центра огромного лесного края с неисчислимыми запасами строевого и мачтового

¹ 1 верста = 1066 м.



Здание вокзала в Екатеринбурге, построенное в 1878 г.

леса. От Екатеринбурга строился путь через Красноуфимск до Казани. Выстроена ветка до Нытвинского завода». Подчеркивая особое транспортное значение Екатеринбурга, губернатор указывал на тот факт, что сибирские экспрессы, ходившие прежде через Челябинск, теперь направлялись по линии Екатеринбург – Омск. По его убеждению, это значение Екатеринбурга «должно было еще возрасти и придать ему характер мирового города, если бы был осуществлен трансуральский канал» (речь шла об искусственном соединении Камского и Обского бассейнов) [4, с. 150]. Вся железнодорожная сеть Урала до 1917 г. составляла 4,6 тыс. верст [2, с. 174].

Ф.Б. Шенк отмечает, что, следуя образцам Европы и США, российские архитекторы первых пассажирских станций империи проектировали «...представительные дворцы путей сообщения», формируя образ вокзала как места упорядоченной жизни и цивилизации. Вслед за другими исследователями он полагает, что обращение к элементам стиля церковной и дворцовой архитектуры ранних эпох, а также язык форм европейского садового и паркового искусства в особенности наглядно выражают «надежду проектировщиков эпохи модерна, обращенную к цивилизующей силе технического прогресса». Вокзалам при этом отводилась роль маяков цивилизации в российской глубинке [1, с. 217].

Многим путешественникам нравился екатеринбургский вокзал. Американец Дж. Кеннан писал: «Прочно и красиво в архитектурном смысле выстроенный вокзал, окруженный зеленью и яркими цветочными клумбами. Изящные собственные экипажи и пролетки с одетыми в ливреи кучерами, хорошо одетые, богатые на вид пассажиры, выходящие из поездов и садящиеся в ожидающие их экипажи, белые электрические шары, освещающие широкие улицы — все говорит о предприимчивости, успехе и процветании» [5, с. 364]. Да и сами уральцы восхищались екатеринбургским вокзалом. Д.Н. Мамин-Сибиряк отзывался о нем так: «Самое здание его устроено в русском вкусе и поражает своим великолепием, так что трудно даже сравнить московские, петербургские и нижегородские вокзалы с этим произведением г. Губонина: низкие своды, вычурные колонны, высокие коньки, массивная дубовая мебель — словом, все на широкую ногу» [6, с. 345]. По мнению С.В. Чижевой и А.Ю. Каптикова, автором не только каменных, но и деревянных вокзалов уральской дороги был архитектор П.П. Шрейбер.

Провинциальным вокзалам была присуща функция репрезентации власти. Поездка представителей царствующего дома представляла собой событие, вызывавшее широкий общественный резонанс. Губернские и уездные власти заботились об украшении местности. Обязательной частью традиционного ритуала встречи было вручение хлеба-соли на украшенном блюде, исполнение гимна, приветствие громкими криками «ура». Б. Шенк подчеркивает, что моменты встречи монархов с местным населением, а также личное появление правителя или наследника престола в провинции имели важнейшее значение для создания ментальных карт и восприятия России как интегрированного пространства власти [1, с. 381]. Урал в данном случае выступал связующим звеном между Европой и Азией. Так, поездка Николая II через Уральские горы и обозначение границы между Европой и Азией —obelisk у Златоуста — привлекли внимание императора, что отразили его дневниковые записи [1, с. 390].

Великие князья Михаил Николаевич и Сергей Михайлович, прибыв в Пермь речным путем, далее в Екатеринбург добирались экстренным поездом Уральской горнозаводской железной дороги, путешествуя со свитой, губернатором и другими представителями губернской власти и горных заводов. 13 июня 1887 г. в 4 часа 10 минут поезд прибыл в Екатеринбург: «На платформе вокзала, красиво убранной флагами и зеленью, подобно всем прочим промежуточным станциям Уральской горнозаводской железной дороги,

августейших путешественников встречали представители разных ведомств и учреждений г. Екатеринбурга и Урала» [7]. Капелла народного певца Славянского-Агренева во время остановки поезда у платформы исполнила гимн «Боже, царя храни», за ним последовало народное «ура». Когда «ура» стихло, городской голова Симанов и председатель уездного земства Клепинин поднесли почетному президенту Сибирско-Уральской выставки хлеб-соль от города и земства на художественно исполненном серебряном блюде работы Хлебникова; затем удостоились поднести хлеб-соль камышловские городской голова и земцы, представители Екатеринбургского мещанского общества и старообрядцев, приемлющее священство. Приняв хлеб-соль и побеседовав об открытии выставки, гости через царские покои вокзала последовали на другую его сторону, заняли место в открытом экипаже и вместе с губернатором В.В. Лукошковым направились в кафедральный собор [7].

Уральские железные дороги, обеспечив курсирование «почто-пассажирских и почто-товаро-пассажирских поездов», в значительной степени способствовали удовлетворению многочисленных социально-экономических и социокультурных запросов Урало-Сибирского региона, в том числе и развитию туризма. Как и в других регионах, железные дороги на Урале ускорили перевозку людей и товаров на дальние расстояния, что воспринималось современниками как «сокращение» географического пространства.

Благодаря железнодорожному сообщению Урал интенсивнее интегрировался в общероссийское экономическое и социокультурное пространство, а уральское население преодолевало свое культурное отставание от столицы. В этой связи Д.Н. Мамин-Сибиряк писал: «Провинция перестает быть той глушью, которая еще так недавно пугала всякого живого человека, почему-нибудь принужденного расстаться с жизнью в столице, тем более, что усовершенствованные пути сообщения все более и более сближают окраины с центром» [8, с. 372].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. **Шенк, Ф.Б.** Поезд в современность [Текст]: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. — М.: Новое литературное обозрение, 2016. — 584 с.

2. **Мильман, Э.М.** История первой железнодорожной магистрали Урала [Текст] (70–90-е годы XIX в.). — Пермь: Перм. кн. изд-во, 1975. — 190 с.

3. Россия: Полное географическое описание нашего отечества (1914 г.) [Текст] // Дореволюционный Челябинск в слове современников: собрание текстов. / сост. В.С. Боже. — Челябинск, 1997. — С. 196.

4. **Кошко, И.Ф.** Воспоминания губернатора. Пермь (1911 – 1914) [Текст] / И.Ф. Кошко. / сост. Н.Г. Павловский. — Екатеринбург: Демидовский институт, 2007. — 382 с.

5. **Злоказов, Л.Д., Семенов, В.Б.** Старый Екатеринбург [Текст]: город глазами очевидцев // под общей ред. Г.П. Лобановой. — Екатеринбург: ИГЕМО «Lithica»; Музей истории Екатеринбурга, 2000. — С. 364.

6. **Мамин-Сибиряк, Д.Н.** // Злоказов Л.Д., Семенов В.Б. Старый Екатеринбург: Город глазами очевидцев // Под общей ред. Г.П. Лобановой. — Екатеринбург: ИГЕМО «Lithica»; Музей истории Екатеринбурга, 2000. — С. 345.

7. **Кельцев, С.** Из поездки на Урал [Текст]. — М.: Тип. О-ва распространения полезных книг Мохова, 1888. — С. 26–27.

8. **Мамин-Сибиряк, Д.Н.** От Зауралья до Волги [Текст]: путевые картинки / Д.Н. Мамин-Сибиряк // Полн. собр. соч.: в 20 т. — Екатеринбург: Банк культурной информации, 2007. — Т. 4. — С. 372.

E.Yu. Kazakova-Apkarimova

The Railway Construction in the Urals in the Romanovs' Epoch

E.Yu. Kazakova-Apkarimova, Doctor of Historical Sciences, Leading Researcher, Institute of History and Archaeology, the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Ekaterinburg;

e-mail: Apkarimova@mail.ru

Abstract. The article analyzes the history of railway construction in the Urals in the Romanov era. Attention is focused on the importance of railway communication and travel as an instrument of symbolic and representative authority of representatives of the Romanovs' house. The author concludes that thanks to the railway communication, the Urals were more intensively integrated into the all-Russian economic and socio-cultural space.

Key words: railway construction, the Urals, Romanovs, contemporaries, culture.