

ПЕРВАЯ МАГИСТРАЛЬНАЯ УРАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В. И. Старцев

В пореформенный период Урал, отставая в своем экономическом развитии от центральных и южных районов России, все же постепенно втягивался в орбиту капиталистического производства и обращения.

После реформы 1861 г. значительно возросла торговля хлебом, основная масса которого направлялась из Сибири через Шадринск на Урал и на Запад (ежегодно до 2,5 млн. пуд.) и из Шадринского уезда (до 2,8 млн пуд. в год)¹. Росли торговые обороты ярмарок, например: Ирбитской — с 7,6 млн. руб. в 1840 г. до 48,8 млн. руб. в 1878 г., Ишимской — с 1,3 млн. руб. в 1863 г. до 4,3 млн. руб. в 1868 г., Крестовской — с 4,71 тыс. руб. в 1857 г. до 7,2 млн. руб. в 1877 г.; увеличилось число сельских ярмарок, в частности по Пермской губ. их количество возросло со 157 в 1863 г. до 259 в 1868 году.

Развитие горнопромышленного производства и лесных промыслов, рост товарооборота вызывали необходимость в железнодорожном транспорте.

Одним из факторов, ускорившим строительство железной дороги на Урале, было

кризисное состояние гужевого и водного транспорта. Принудительный труд на гужевых и водных перевозках вызывал протест со стороны рабочих людей. Перед реформой 1861 г. «явка коннорабочих на Нижне-Тагильском заводе сократилась вдвое². Водный транспорт уже не обеспечивал перевозок промышленной продукции Урала. Условия труда рабочих-сплавщиков были чрезвычайно тяжелыми. Это вызывало возмущение рабочих, которые оставляли работу, бастовали. Особенно сильными были волнения в 1865 г., когда «судорабочие на всех Чусовских пристанях отказались от работы, потребовали полной ряды по контракту, выдачи паспортов и новой ряды на сплав, иначе грозили побегом. Всевозможные увещания командированных чиновников оказались безцельными»³. Эти события вынудили губернские власти Перми издать в 1865 г. инструкцию

² См. В. Рашет. О развитии в России горной промышленности и механического искусства посредством устройства железной дороги в центре уральской горной промышленности и при помощи тарифных учреждений СПб. 1861, стр. 12.

³ «Пермские губернские ведомости» № 45, 5 июня 1868 года.

¹ Свердловский областной государственный архив (СОГА), ф. 129, оп. 1, д. 115, лл. 51—52 об.

о порядке найма рабочих. В ней декларировалась «добровольность» найма, однако отряды оренбургских казаков и жандармов сопровождали караваны до места назначения. Несмотря на это, волнения судорабочих не прекращались. В 1873 г. стачка судорабочих на сплаве караванов по рекам Чусовой и Каме охватила свыше 700 человек на 46 барках, груженных металлом⁴.

Уральская горнозаводская железная дорога, построенная в 1874—1878 гг., была первым важнейшим звеном в сооружении самой большой в России Сибирской железнодорожной магистрали.

Ни один из проектов железных дорог в России не порождал такой полемики и борьбы, как проект Уральской железной дороги: за 1857—1874 гг. появилось свыше пятидесяти статей и брошюр, посвященных этому вопросу.

Многие историки (В. Верховский, Н. Кислинский, А. Неопиханов и др.) утверждали, что первый проект Уральской железной дороги принадлежит В. Рашету (1861 г.), а Сибирской — Е. В. Богдановичу (1866 г.). В действительности же первый проект Урало-Сибирской железной дороги был опубликован 13 июля 1857 г. в издании Московского университета «Московские ведомости». Автор проекта обосновывал необходимость постройки железной дороги соображениями о роли железа в экономике России как «двигателя всякой промышленности» и предмета широкого потребления⁵.

Этот проект нашел отклик в «Тобольских губернских ведомостях»: «С продолжением железной дороги до границы Сибири,— писала газета,— в ней оживилась бы промышленность и торговля; тогда для округов Тобольского, Ялуторовского, Курганского, Ишимского и Тарского открылся бы большой и своевременный сбыт во внутренние губернии сала, хлеба, масла, конопляного и льняного семени, пуха, пера, щетины и др. произведений»⁶.

Однако проект «Московских ведомостей» не был поддержан правительственными кругами.

В 1858 г. инженер Сафронов напечатал

⁴ См. «Рабочее движение в России в XIX веке». Сборник документов и материалов под редакцией А. М. Панкратовой. Т. I. Ч. 2-я. 1950, стр. 419—422.

⁵ «Московские ведомости», № 84, 13 июля 1857 г., стр. 377.

⁶ «Тобольские губернские ведомости». № 16, 10 августа 1857 г., стр. 145.

в газете «Северная пчела» свой проект Сибирской железной дороги: от Саратова через Семипалатинск — Минусинск к Амуру, до Тихого океана. Тогда же «Санкт-Петербургские ведомости» опубликовали проект Д. Романова о строительстве Уральской железной дороги от Сарапула на Екатеринбург — Тюмень⁷.

После реформы 1861 г. с проектами Урало-Сибирской железной дороги выступали представители дворянства (Рашет, Всевожский), промышленной буржуазии (Шипов), торговой буржуазии (Кларк), земства (Николаев), пароходовладельцы (Любимов), чиновники (Богданович).

В процессе обсуждения проектов выделилось три основных, вокруг которых и развернулась борьба за практическое осуществление строительства первой железной дороги на Урале. Это были проекты: В. Рашета — так называемое «северное» направление: Пермь — Чусовая — Нижний Тагил — Ирбит — Тюмень, Е. Богдановича — «южное» направление: Сарапул — Красноуфимск — Екатеринбург — Камышлов — Тюмень и И. Любимова — «среднее» направление: Пермь — Кунгур — Екатеринбург — Шадринск — Белозерская Слобода на р. Тоболе (50 верст севернее Кургана). Общим для всех этих проектов было стремление соединить железной дорогой Волжско-Камский бассейн с Обским.

Проект В. Рашета (управляющего Нижне-Тагильским горным округом) выражал интересы уральских горнопромышленников, которые считали, что постройка железной дороги выведет из кризисного состояния промышленность Урала. Уральские частные заводы к концу 60-х годов жили за счет субсидий государства, достигавших 12,4 млн. руб. в год. Для того чтобы «положить у нас начало правильному и прочному развитию горного промысла и механического искусства,— писал Рашет,— мы должны приступить к проведению железной дороги своими средствами, в центре нашей горной промышленности, к чему Урал представляет все благоприятные условия»⁸.

Против проекта Рашета особенно резко выступила газета «Северная пчела», утверждавшая, что железная дорога должна служить земледелию, а не промышленности. Но проект Рашета был активно поддержан губернаторами Нижнего Новгорода

⁷ См. «Санкт-Петербургские ведомости», №№ 266—268, 4—5 декабря 1858 года.

⁸ В. Рашет. Указ. соч., стр. 14.

и Перми, министерством финансов и главным управляющим путей сообщения Чевкиным, который по резолюции царя от 12 апреля 1862 г. дал разрешение на предварительное изыскание трассы дороги Коккареву и К° (Рашет, Воронин, Власов, Бенардаки и Каншин). Проект встретил возмущение ирбитских купцов, так как трасса проектируемой дороги намечалась в стороне (в 13 верстах) от города Ирбита. Тюменское купечество, наоборот, поддержало проект Рашета. В марте 1863 г. протокол Тюменского городского общества в защиту проекта Рашета был поддержан купцами Томского, Красноярского, Иртышского, Кяхтинского и других районов Сибири. На этом полемика вокруг проекта Рашета прекратилась, возникнув вновь в 1866 г., в связи с появлением проекта Е. В. Богдановича.

Будучи полковником министерства внутренних дел, Богданович был командирован «для успокоения» голодавшего населения Вятской губернии. В своем донесении он писал: «Единственным надежным средством предупреждения голода в Уральском крае в будущем была бы постройка железной дороги из внутренних губерний в Екатеринбург и далее до Тюмени. Такая линия, будучи впоследствии продолженной через Сибирь к китайской границе, получила бы важное стратегическое и международное коммерческое значение»⁹. Вслед за тем Богданович опубликовал свой проект в издании «Современные летописи» (№ 26 за 1866 г.) и отдельными брошюрами. Этот проект был поддержан купечеством, особенно московским, нижегородским, казанским и сибирским. Купцы публично заявляли, что «в настоящее время весь торговый мир грудью отстаивает эту линию, как свою родную»¹⁰.

В январе 1869 г. появился проект И. И. Любимова, отражавший интересы Камско-Волжских пароходчиков, купечества Северо-Восточного края (Пермь, Вятка, Кострома и др.) и Петербурга. Проект Любимова был разработан более основательно и детально с участием экономистов (Д. Д. Смышляев, автор «Записки к проекту Пермско-Уральской ж. д.»). СПб. 1870), инженеров путей сообщения

(В. В. Соболевский) и ученых (профессор Казанского университета геолог Н. А. Голловкин). Будучи городским головой г. Перми, Любимов входил в состав Пермского железнодорожного комитета, который поддерживали костромские, ирбитские, петербургские купцы. Екатеринбургское отделение общества промышленности и торговли в 1869 г. решило поддержать проект Богдановича, отказавшись от участия в Пермском железнодорожном комитете¹¹.

Строительство Уральской железной дороги сулило огромные барыши, и поэтому борьба вокруг проектов разгоралась все больше и больше. В Казани, Нижнем Новгороде, Перми, Вятке, Костроме были образованы комитеты по обсуждению проектов дороги, этот вопрос дебатировался в обществе для содействия русской промышленности и торговли и в географическом обществе, собирались подписи под адресами и прошениями на имя царя «о даровании» железных дорог. В конце концов было принято так называемое «южное» направление, связывавшее Москву с Сибирью через Нижний Новгород, Казань, Саранск, Екатеринбург, Тюмень.

Выбор трассы соответствовал главным образом интересам уральских горнопромышленников. Для окончательного определения трассы Уральской железной дороги была создана комиссия, которая, закончив свою работу в 1871 г., пришла к выводу, что одной только линией невозможно удовлетворить нужды уральских заводов и сибирской торговли, так как заводы расположены вдоль Урала, с юга на север, а транзит европейско-сибирских товаров совершается поперек Уральского хребта. По проекту комиссии Уральская железная дорога должна была захватить наибольшее число заводов, соединив их с месторождениями руды и каменного угля, поэтому началом ее был пункт около Добрянского завода, севернее г. Перми на 60 верст, далее она должна была пройти около селения Камасино (ныне Чусовая), пересечь Уральский хребет у Бисера и пройти через Нижний Тагил. Заканчивалась она у Билимбаевского завода, проходя через Невьянск, минуя Екатеринбург. Запроектировано было также ответвление к Луньевским копиям¹². Отчет комиссии был

⁹ См. В. Верховский. Исторический очерк развития железных дорог в России. СПб. 1898, стр. 437.

¹⁰ «О направлении Сибирской железной дороги. Публичные прения в обществе для содействия русской промышленности и торговли». СПб. 1870, стр. 125.

¹¹ СОГА, ф. 129, оп. 1, д. 115, лл. 13—14 об.

¹² См. «Отчет комиссии по исследованию вопроса о выгоднейшем направлении Уральской железной дороги». СПб. 1870.

рассмотрен Комитетом ж. д. 1 мая 1870 г., а 11 мая 1870 г. постановление Комитета было «высочайше» утверждено царем. В таком виде проект Уральской железной дороги был внесен в апреле 1873 г. в список строительства.

Для многих решение правительства было неожиданностью. «Оказалось, что интересы уральских горнозаводчиков,— читаем в газете «Неделя»,— взяли верх над государственными интересами целого края от Волги до Восточного Океана. Уральские горные заводы, конечно, выиграли очень многое, но поклонники Сибирской дороги остались ни при чем. Вообще Сибирская дорога составляет какой-то неразрешимый вопрос»¹³.

Постройка и эксплуатация первой железной дороги на Урале были сланы правительством в порядке концессии акционерной компании «Общество Уральской горнозаводской железной дороги». 28 апреля 1874 г. состоялось первое собрание акционеров, избравшее правление Общества в составе В. Кокарева, Н. Свищева, Фалевича и В. Генгроса¹⁴.

«Общество Уральской горнозаводской железной дороги» брало на себя строительство дороги по уставу «на свой счет и страх», а в действительности оно осуществлялось за счет казны, и Общество ничем не рисковало¹⁵.

Строительство Уральской железной дороги было отдано на откуп оптовому подрядчику железнодорожного дела Губонину, типичному «миллионщику», начавшему свою карьеру с «грамотея десятника» и нажившему на строительстве железных дорог огромное состояние. Оптовый подряд представлял юридическую форму, в которую облекался грабеж казны железнодорожными «королями». «Под этим словом,— утверждал один из железнодорожных деятелей,— понималась фиктивная сдача подставным правлением всей постройки дороги «строителю» — он же фактически владел концессией — за оптовую сумму, утвержденную расценочной ведомостью. Таким образом, вся строительная экономия целиком оказывалась в кармане концессионера»¹⁶.

¹³ «Неделя», 29 октября 1874 года.

¹⁴ См. «Отчет правления Общества Уральской горнозаводской железной дороги за 1877 г.». СПб. 1878, стр. XI.

¹⁵ См. «Правительственный вестник», № 83, 9 апреля 1874 года.

¹⁶ А. А. Бубликов. Частное железнодорожное строительство последних лет. СПб. 1914, стр. 11.

Вместе с Губониным наживалась масса мелких «рядчиков». Из первичного капитала, затраченного на сооружение дороги вместе с подвижным составом в сумме 55,7 млн. руб., на долю подряда Губонина пришлось 44 млн., то есть 79%¹⁷. Значительные доходы от строительства дороги получали владельцы акций и облигаций. По балансу правления Общества на 1 января 1881 г. из 59 685 тыс. руб. (вместе с дополнительными затратами) было выдано дивидендов по акциям и облигациям 6 091 тыс. руб., то есть 10,2% всей стоимости дороги.

Кучка акционеров наживалась на жесточайшей эксплуатации рабочих. Уральская дорога строилась в период, когда крепостнические порядки цепко держались в экономике Урала, что делало труд сезонных рабочих еще более тяжелым.

Рабочая сила на строительстве Уральской дороги вербовалась за счет крестьян Вятской, Казанской, Уфимской, Пермской и других губерний. Голод и недоимки гнали на стройку крестьян со всей России. Рабочие нанимались артелями, в которых действовал принцип «круговой поруки», на условиях «пропитка», то есть обеспечивались питанием подрядчиками, что для последних представляло дополнительный источник наживы. Местное заводское население почти не привлекалось к работам не только потому, что трасса проходила по безлюдной местности, через горы, болота и дремучие леса, но главным образом потому, что предприниматели считали невыгодным использование заводских мастеровых на железнодорожном строительстве. Правительственная комиссия по выбору правления Уральской железной дороги указывала в своих выводах, что дорога «должна строиться, не допуская на ее работы заводских мастеровых»¹⁸. Правящие круги опасались влияния промышленных рабочих на массу забитого крестьянства, привлекаемого к строительным работам, а уральские горнозаводчики считали, что железная дорога лишит их рабочей силы, привязанной к заводам.

Рабочие-строители жили в землянках, палатках и шалашах. Зарботки были нищенскими: квалифицированный строитель-

¹⁷ См. «Отчет правления Общества Уральской горнозаводской железной дороги за 1880 г.». СПб. 1881.

¹⁸ «Отчет комиссии по исследованию вопроса о выгоднейшем направлении Уральской железной дороги». СПб. 1870, стр. 23.

ный рабочий получал за 14—16-часовой рабочий день от 50 до 80 коп., а конно-рабочий — от 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 50 коп. Уральская железная дорога, проходя по сильно пересеченной местности, требовала устройства значительного количества насыпей и выемок при наличии во многих местах твердого каменного грунта. Тяжелые земляные работы сильно изнуряли рабочих.

Чудовищная эксплуатация, прямой обман и грабеж вызывали массовые волнения крестьян-строителей. В 1875 г. на строящейся одновременно Оренбургской железной дороге свыше 700 человек прекратили работу. Эта стачка была подавлена вооруженной силой¹⁹. В 1877 г. вспыхнула крупная стачка на стройке Уральской железной дороги на участке Чусовая — Гороблагодать. Газета «Неделя» сообщала: «Известно, что от Перми до Екатеринбурга строится железная дорога. Но многие не знают, как она строится. Вот недавний случай, которого я был свидетелем: 20 июля 360 человек крестьян, работавших на железной дороге в Романове, пришли в Пермь жаловаться губернатору на своего подрядчика за то, что он почти совсем заморил их голодом, загнал в какие-то трущобы между гор и кормил какой-то жидкой кашей; они несколько раз отказывались работать, но это не достигло цели. Наконец рабочие не выдержали, послали из своей среды с жалобой губернатору и, не дожидаясь ответа, пришли в Пермь всей массой. Жалко было смотреть на эту толпу: все оборванные, грязные, у некоторых во многих местах виднелось голое тело. Все они ужасно худые, глаза впалые, с лица грязные, утомленные от долгой ходьбы, так как от Романово до Перми 180 верст»²⁰.

27 февраля 1877 г. по главной линии Пермь — Чусовая — Гороблагодать — Нижний Тагил — Екатеринбург прошел первый рабочий поезд. Нормальное движение было открыто на участках: Пермь — Чусовая (25 августа 1878 г.), Чусовая — Гороблагодать (1 октября 1878 г.), Гороблагодать — Екатеринбург (19 августа 1878 г.) и Чусовая — Березники (23 сентября 1879 г.) с общим протяжением линии в 669 верст²¹.

¹⁹ См. «Рабочее движение в России в XIX веке». Сборник документов и материалов под редакцией А. М. Панкратовой. Т. II. Ч. 2-я. М. 1950, стр. 70—72.

²⁰ «Неделя», 31 июля 1877 года.

²¹ См. «Отчет правления Общества Уральской горнозаводской железной доро-

Русские люди прославили себя на постройке Уральской железной дороги. В отличие от других дорог России она была технически более совершенной, пролегая по местности с горным рельефом и пересекая Уральский хребет²². Она отличалась сильными подъемами, спусками, уклонами, кривизной поворотов. На всем ее протяжении было возведено 633 различных сооружения, мостов, труб и т. п. На участке Чусовая — Солеварня построен один из первых в России и Европе тоннелей протяжением 145 метров, через р. Чусовую — мост длиной 256 м в три пролета, на р. Сылве — в два пролета длиной 128 метров. Подвижной состав этой дороги был более мощным, нежели на других железных дорогах России. Инженеры-проектировщики в заказах на подвижной состав писали: «Вследствие особых технических условий постройки Уральской горнозаводской железной дороги товаро-пассажирские и товарные паровозы были очень сильными и с некоторыми специальными приспособлениями, равным образом для пассажирских вагонов, ввиду свободного прохождения ими кривых малых радиусов»²³.

Капиталисты-акционеры использовали Уральскую железную дорогу для получения максимальных прибылей. На дороге работало 638 служащих и 3675 рабочих, в том числе 2804 постоянных и 871 временных и сезонных. Средний годовой заработок всех рабочих составлял 260 руб. 71 коп., то есть 21 руб. 72 коп. в месяц. Обходные сторожа получали в месяц 13 руб., рабочие по ремонту путей — 14 руб., составители и сцепщики — 12 руб. 70 коп., стрелочники — 15 руб. 80 коп., поездные рабочие товарных поездов — 22 руб. 30 коп., кочегары — 12 руб., рабочие депо — 20 руб. 71 коп., кондуктора — 15 руб., а сезонные ремонтные рабочие — 52 коп. в день²⁴.

ги за 1877 г.». СПб. 1878, стр. IV; «Приложение к таблице 1-ой статистического сборника Наркома путей сообщения». Пгр. 1919.

²² Подробное описание Уральской горнозаводской железной дороги приводится Н. К. Чупиним — СОГА, ф. 129, оп. 1, л. 115, лл. 31—45; см. также «М. П. С. Уральская железная дорога. Краткое описание дороги». Н. Новгород. 1896, стр. 5—6.

²³ «Подвижной состав Уральской горнозаводской железной дороги» СПб. 1879.

²⁴ Подсчитано по «Отчету правления Общества Уральской горнозаводской железной дороги за 1886 г.». СПб. 1887, стр. 57—59, 96—100, 119—125, 141, 144—145.

Уральская дорога была оторвана от сети железных дорог Европейской России и обслуживала главным образом уральских заводчиков, пользовавшихся специальным льготным тарифом для перевозки горнозаводских грузов (от $\frac{1}{40}$ коп. до $\frac{1}{65}$ коп. с пудоверсты). При наличии в общем грузообороте 60% уральских горнозаводских грузов последние давали всего лишь 25,1% всех доходов²⁵. После пуска дороги количество грузов по р. Чусовой уменьшилось приблизительно на полмиллиона пудов. Заводчики Урала в борьбе с сильным конкурентом — промышленниками юга России — старались сэкономить на перевозке каждого пуда железа. Используя дорогу для перевозок внутри Урала, они предпочитали отправлять грузы на рынки России более дешевым, водным путем. Так, Висимо-Уткинский завод с октября 1879 г. по октябрь 1880 г. отправил по р. Чусовой 276 689 пуд., а железной дорогой — всего 54 168 пуд. металла²⁶.

Уральская железная дорога не удовлетворяла потребности горных заводов в перевозках вследствие малой провозоспособности. Уральские горнозаводчики на съезде в Екатеринбурге в 1880 г. жаловались, что дорога не оправдывает своего назначения. К такому же заключению пришла комиссия Баранова, обследовавшая дорогу в 1879 г.: «Уральская горнозаводская дорога вследствие невыгодных технических условий, допущенных при ее постройке, не могла поднять предъявленных ей транзитных грузов, и вскоре по ее открытии для движения выяснилось, что она не в состоянии удовлетворять без увеличения пропускной способности ее силы потребностям местной торговли и промышленности»²⁷. Обладая слабой техникой, дорога отправляла 4—5 пар поездов в сутки в обе стороны. Средний вес поезда на линии Пермь — Екатеринбург не превышал 9 051 тыс. пудов (14,8 тонны), а на Луньевской — 6 375 тыс. пудов (10,4 тонны). Нерациональное использование наличного подвижного состава увеличивало затруднения в перевозках.

В результате хищнического использования

дороги акционерное общество Уральской дороги оказалось банкротом. В июле 1887 г. дорога была выкуплена казной. Правительство приняло на себя все частные обязательства и долги правления и заменило акции гарантированными 5-процентными облигациями, что обеспечивало участие акционеров в последующей эксплуатации казенной дороги. При переходе железной дороги в казну было списано с долгов и гарантий 32 789 718 руб. 75 коп., в том числе капиталов — 28 055 944 руб. 46 коп. и процентов по гарантии — 4 733 774 руб. 29 коп.; кроме того, 10 358 тыс. руб. акций было возмещено за счет правительственных облигаций. Правительство выдало обществу еще 4 058 886 руб. 37 коп. «взростобления» для расчета с кредиторами по отдельным долгам²⁸.

Начав свою деятельность с расхищения средств казны, значительно превысив действительную стоимость постройки дороги против заявленной (68 231 руб. 54 коп. на одну версту против расценки в 53 480 руб.), акционерное Общество Уральской железной дороги использовало сдачу дороги в казну для большей наживы. Газета «Урал» писала: «Первые годы эксплуатации уральской горнозаводской ж/дороги частным обществом можно назвать неудачными, ибо правление акционеров кроме значительных убытков казне доплатою гарантированных процентов ничего не дало и края не оживило. Миллионы пудов ожидаемых горнозаводских грузов на дорогу не попали, а продолжали сплавляться водным путем, да не мало пришлось бороться и за грузы, следовавшие вообще на Урал или с Урала гужом»²⁹. По словам «Екатеринбургской недели», «для всего нуждающегося класса населения Уральская железная дорога осталась тяжелым, страшным бичом»³⁰.

Уральская дорога не оправдала надежд как горнопромышленников, так и торговых кругов России и Сибири. Уже в годы ее постройки выдвигались многочисленные проекты, например, проект строительства Екатеринбург-Тюменской железнодорожной ли-

²⁵ Подсчитано по данным «Отчета правления Общества Уральской горнозаводской железной дороги за 1884 г.». СПб. 1885, стр. 4—10.

²⁶ СОГА, ф. 129, оп. 1, д. 115, л. 46.

²⁷ «Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1/1—1880 г. Данные, определяющие финансовое положение каждого из обществ железных дорог». СПб. 1881.

²⁸ Подсчитано по «Отчетам правления Общества Уральской горнозаводской железной дороги за 1878—1887 гг.». Также см. «Статистические сведения государственного контроля о железных дорогах за 1893 г.». СПб. 1896, таблицы XXVIII, XXIX, XXX.

²⁹ «Урал». 3 октября 1898 года.

³⁰ «Екатеринбургская неделя», 2 января 1880 года.

нии, как головного участка Сибирской магистрали. Проект был утвержден 13 мая 1875 г. комитетом министров, но обстоятельства военного времени (1877—1878 гг.) задержали ее постройку. Екатеринбург-Тюменскую линию было решено строить силами казны. Строительство проводилось путем привлечения массы мелких и крупных подрядчиков, которые подвергали рабочих-строителей жестокой эксплуатации. Рабочие были лишены медицинской помощи, жили в антисанитарных условиях, питались «харчами» подрядчиков, работали артелями с «круговой порукой» по 15 часов в день. «Кабы не голод, ни в жизнь не пошли бы на эту каторжную работу», — заявляли рабочие³¹.

Екатеринбург-Тюменская железная дорога была построена в 1882—1885 годах. 6 декабря 1885 г. было открыто движение от Екатеринбурга до Камышлова и на ветке Богданович — Каменск, а 27 декабря — на остальном протяжении, от Камышлова до Тюмени. Дорога общим протяжением в 349,6 версты вместе с ветвями на Каменск, к главным мастерским в Екатеринбурге и к пристани реки Тура в Тюмени обошлась в 14 958 830 руб., или на версту 42 789 руб., то есть значительно дешевле, чем строительство частных дорог. С 1 января 1888 г. Екатеринбург-Тюменская дорога была слита с Уральской горнозаводской железной дорогой

в одну магистраль с названием «Уральская железная дорога».

Линия Екатеринбург — Тюмень стала транзитной в торгово-промышленных связях между Европейской Россией, Уралом и Сибирью. В 1886 г. 93,8% всего ее грузооборота составляли транзитные русско-сибирские товары. Пропускная способность ее составляла всего лишь 152 вагона в сутки³².

После пуска в эксплуатацию Екатеринбург-Тюменской линии железные дороги Урала протяжением в 1083 километра до постройки Сибирской магистрали оставались оторванными от европейской железнодорожной сети, поэтому грузооборот их увеличивался очень незначительно. В первые два года прирост грузооборота достигал 14—16% (за счет грузов, скопившихся на конечных пунктах дороги), а в дальнейшем наблюдался застой, что соответствовало общему состоянию народного хозяйства России и Урала до 90-х годов XIX века.

Промышленный подъем 90-х годов был связан в первую очередь с усиленным железнодорожным строительством, главным звеном которого было сооружение Сибирской магистрали, охватившей своим влиянием часть Урала и связавшей его с общей сетью железных дорог европейской и азиатской России.

³¹ «Екатеринбургская неделя», 10 августа 1884 года.

³² СОГА, ф. 118, оп. 1, д. 19, л. 48.