

## 110 лет со дня Открытия железнодорожной станции Ирбит.

Железная дорога появилась в Ирбите в 1916 году, к открытию Ирбитской ярмарки. 31 января 1916 года прибыл поезд, доставивший губернатора со свитой, с целью инспектирования построенной железной дороги на г. Тавду.

Появление железнодорожной станции Ирбит стало возможным благодаря строительству Северо-Восточной Уральской железной дороги. Оно шло в период с 1914 по 1916 год. Вела эта дорога из Екатеринбурга в Тавду.

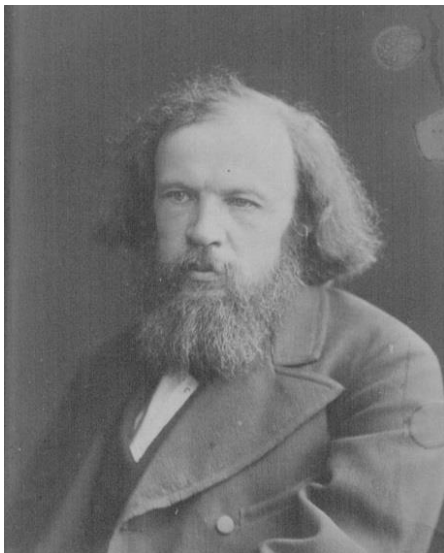
В конце XIX века в России активно строились железные дороги. Ещё с 1860-х годов велось обсуждение прокладки путей через Ирбит. В начале 1880-х годов к этому подошли ближе всего — был разработан план строительства железной дороги Нижний Тагил — Ирбит — Тобольск. Ярмарка в Ирбите склоняла чашу весов в пользу этого проекта. Но возникший кризис ярмарочной торговли привёл к принятию другого решения, а именно строительства магистрали Екатеринбург — Тюмень (1883–1885), где станция Ирбит не предусматривалась.

Идея Урало-Сибирской железной дороги оформилась еще в середине XIX века. С 1861 года, с отменой в России крепостного права, в города хлынул поток свободных и дешевых рабочих рук. Промышленное развитие страны получило новый толчок. Особенно сильно начинает развиваться промышленность на Урале. Металлургические заводы в Алапаевске и Нижнем Тагиле, Егоршинские каменноугольные копи принимают новые и новые партии рабочих. Растет товарооборот Ирбитской ярмарки. Водные пути, по которым раньше доставлялись и отправлялись грузы, оказались невыгодными. По ним становилось невозможным отправлять все то, что вырабатывают заводы. К тому же развивающаяся промышленность требовала сокращения сроков в доставке грузов. А способствовать этому могла только железная дорога.

Отсутствие железнодорожного транспорта единодушно признавалось самым большим местом в товарообмене между европейской Россией и Сибирью. В 1867 году один из корреспондентов «Ирбитского ярмарочного листка» земский техник Александр Шабунин восклицает: «Если бы мы в состоянии были счесть все потери, происшедшие от плохих дорог, то, вероятно, они оказались бы на такие огромные суммы, что ими можно было бы позолотить дорогу!». Призывая торговцев «стать главными двигателями дела дорожного строительства и доставить для него средства», Шабунин предлагает ряд вариантов.

К 1868 году существовало уже шесть проектов строительства железной дороги. Каждый из них предусматривал прокладку дороги от берегов Камы через Урал в Сибирь. Тут затрагивались кровные интересы деловых кругов, земств, администраций многих уездов.

Ирбитчане, отстаивая интересы ярмарки и своего города, конечно, отдавали предпочтение проектам строительства дороги через Ирбит. Логика совершенно проста: если дорога мимо Ирбита, то и товары мимо Ирбита. Поэтому ярмарочная газета не жалеет сил, доказывая преимущества выгодного для ярмарки варианта.



**Свою роль в появлении железной дороги в Ирбите сыграл Дмитрий Иванович Менделеев. В 1899 году он приехал на Урал для изучения металлургии, горного дела и лесного хозяйства. В ходе работы стало очевидно, что горнозаводским предприятиям необходимо больше топлива. Принимая во внимание эти доводы, в 1900 году Департамент железнодорожного строительства Министерства путей сообщения принял решение о строительстве железнодорожной линии Невьянск — Алапаевск — Ирбит — река Тавда. Это решение обрадовало ярмарочный комитет. Его глава направил в министерство предложение о возможном привлечении частного капитала для строительства этой дороги в случае трудностей с казённым финансированием.**

**Д. И. Менделеев, русский химик,  
создавший Периодическую систему  
химических элементов в 1869 г.**

Принятие решения долго откладывалось вплоть до 1910 года, когда проект снова был рассмотрен и наконец принят. Акционерное общество Северо-Восточной Уральской железной дороги было утверждено в 1911 году Николаем II. Финансирование строительства дороги осуществлялось с привлечением нескольких банков. Контракт подписали в 1912 году, к строительству приступили в 1913 году. **К открытию зимней Ирбитской ярмарки 1916 года было запущено пассажирское сообщение с Екатеринбург.**

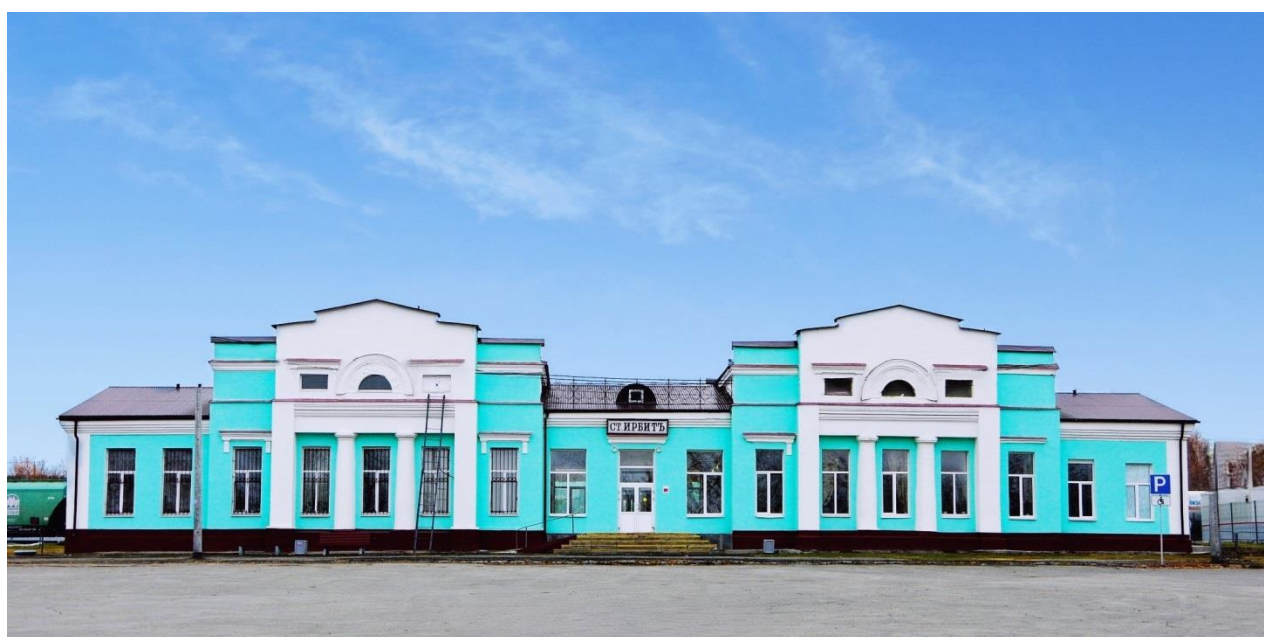
Построенное в 1915 году здание вокзала выполнено в стиле неоклассицизма. Симметричное строение украшено портиками с четырьмя полуколоннами. Даже проехавшие по городам всего Восточного Урала пассажиры не встретят второй такой вокзал. Сегодня это здание существует в первоначальном виде, его ремонтировали, но не перестраивали. Рядом с вокзалом находится привокзальная площадь. Здесь планируется обустройство территории, установка бюста Ивану Александровичу Лопаткову — ирбитскому городскому главе, председателю ярмарочного комитета, добившегося проведения в городе железной дороги.



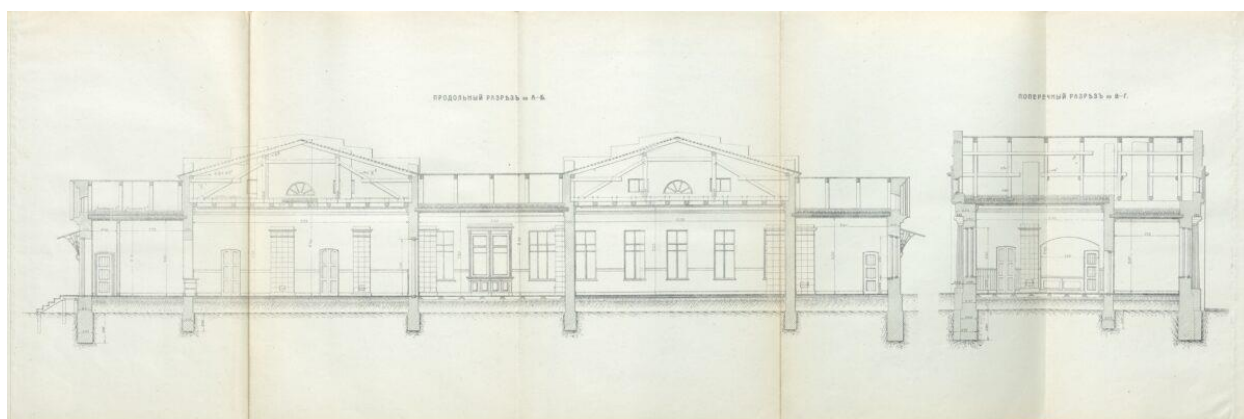
**Городской голова Ирбита И. А. Лопатков. Ирбит. Здание железнодорожного вокзала. Середина XX в.**

В настоящий момент железнодорожная станция Ирбит относится к Свердловской железной дороге. Действует регулярное пассажирское сообщение. Ирбит — одна из промежуточных станций на пути следования поезда Екатеринбург — Устье-Аха. Также здесь останавливается пригородный поезд Егоршино — Тавда. В августе 2023 года акционерным обществом «Свердловская пригородная компания» по случаю Ирбитской ярмарки запущен туристический поезд. Он носит название «Ирбитский экспресс» и ходит по маршруту Екатеринбург — Ирбит. Один вагон, рассчитанный на 60 посадочных мест, оснащён комфортабельными креслами с регулируемым наклоном спинок сидений. Пассажиры экспресса в пути имеют возможность посмотреть фильмы, рассказывающие об истории Ирбитского района и местной ярмарки.

Подробнее о строительстве железной дороги на Краеведческом портале: <https://kraeved.biblio-irbit.ru/irbitskaya-zheleznaya-doroga/>



**Железнодорожный вокзал города Ирбита в 2026 году**





**Привокзальная площадь, проект**