



МАНК «Историко-этнографический музей»

110 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ ОТ ЕКАТЕРИНБУРГА ДО ИРБИТА И ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИРБИТ

В конце XIX века в России активно строились железные дороги.

Ещё с 1860-х годов велось обсуждение прокладки путей через Ирбит. К 1868 году существовало уже шесть проектов строительства железной дороги через Урал.

В 1869 году ирбитский городской голова А.А. Дробинин совместно с пермским купцом Н.Г. Костаревым выхлопотал разрешение на изыскание «железнодорожной ветки от реки Чусовой до Ирбита», далее начались изыскательские работы по проекту. Через два года изыскатели представили свой труд в Министерство путей сообщения.

В начале 1880-х годов был разработан план строительства железной дороги Нижний Тагил - Ирбит - Тобольск. Ярмарка в Ирбите

склоняла чашу весов в пользу этого проекта. Материалы "Ирбитского ярмарочного листка"

за 1880 год полны заметок о необходимости проведения железной дороги через ярмарочный город из Нижнего Тагила на Алапаевск - Ирбит - Тюмень.

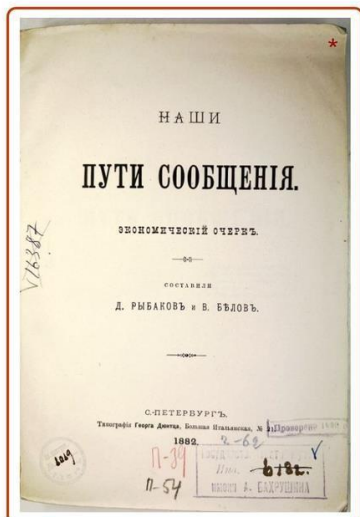
Ирбитский ярмарочный листок №3, 6 февраля 1880г. Вот эта записка

«Ирбитское городское общество и ярмарочное купечество многократно заявляли Правительству о необходимости проведения железной дороги на Ирбит, как единственный пункт обмена азиатских произведений на европейские, громадность оборотов которого соответствует громадности территории и производительности населения двух стран, - обмена общего в будущем еще большим развитием. В этих видах, по направлению от Нижнетагильского завода, через Алапаевский завод на Ирбит, городским обществом произведены были подробные изыскания местности инструментально, которые вместе с запиской "об уральско-сибирской железной дороге между р.р. Чусовой и Ницой" были представлены Правительству еще в 1871 г, от имени Ирбитского Городского Головы А.А. Дробинина и Пермского купца, Надворного Советника Н.Г. Костарева.

В записке этой подробно и основательно выяснены все выгоды и преимущества уральско-сибирской транзитной дороги по указанному направлению. Выяснено значение Ирбитской ярмарки, судоходство р. Ницы; указаны грузы в самых скромных размерах, стоимость дороги и вообще финансовая сторона дела. При чем г. Ирбит, как стоящий на судоходной р. Ница, принадлежащей уже к обской системе вод, признавался окончательным пунктом только первого, пока крайне необходимого, участка будущей среднесибирской линии, идущей на Тобольск, Томск и Иркутск.... ».



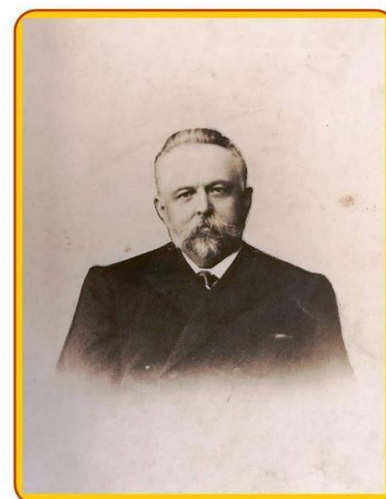
110 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ОТ ЕКАТЕРИНБУРГА ДО ИРБИТА И ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИРБИТ



Возникший кризис ярмарочной торговли привёл к принятию иного решения, а именно: строительство магистрали Екатеринбург - Тюмень (1883-1885), где станция Ирбит не предусматривалась.

Однако нашлись у ирбитчан и сторонники. В 1882 году вышла книга известных экономистов-практиков В. Белова и Д. Рыбакова. Обобщив разносторонний статистико-географический материал, они отстаивали вариант железнодорожного пути от Перми на Ирбит - Тобольск и далее на Томск.

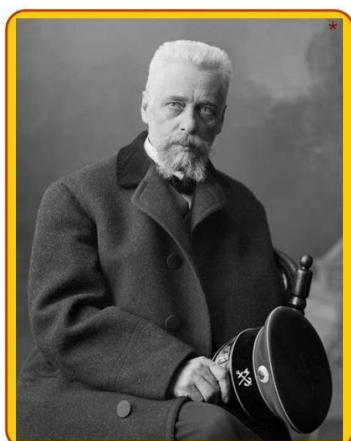
* Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры
"Государственный центральный театральный музей имени А.А. Бахрушина"



Лопатков Иван Александрович

В 1891 году избранный городским головой Иван Александрович Лопатков (1855-1911) направил от имени ярмарочного купечества ходатайство в Министерство путей сообщения о необходимости соединения Ирбита подъездной ветвью со станцией Богданович. Разрешение на изыскательские работы было получено.

Летом 1893 года инженер Н.Г. Гарин-Михайловский произвел изыскания для прокладки линии Ирбит - Богданович с оплатой за работу 60 рублей за версту.



*Гарин-Михайловский
Николай Григорьевич*

На заседании Городской думы в декабре 1893 года Николай Григорьевич выступил с результатами исследования и предоставил чертежи проекта. Железнодорожная ветка протяженностью 125,25 верст, с затратами 11051,25 рублей за версту, требовала 1,5 миллиона на строительство.

Идея железнодорожной поддержки ярмарки в Министерстве финансов не получила одобрения.

Параллельно с ирбитчанами идею прокладки железнодорожного пути от станции Богданович через Ирбит до села Таборинского на реке Тавда вынашивал Совет горнопромышленников Урала. Кроме обслуживания ярмарки ветвь должна была снабжать уральскую металлургию топливом - неистощимыми лесными массивами и каменным углем Егоршинского месторождения.

Ирбитчан устраивал любой вариант, соединявший Ирбит с судоходной Тавдой.

110 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ ОТ ЕКАТЕРИНБУРГА ДО ИРБИТА И ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИРБИТ



И.А. Лопаткову удалось договориться с 8 российскими банками, банком «Французский кредит» и Петербургским частным банком – проблема финансирования была снята.

Многолетние трудности со строительством железной дороги подорвали здоровье И.А. Лопаткова – не дожил городской голова до осуществления проекта железнодорожной линии к Ирбиту.



Тугаринов Иван Яковлевич

Дело Лопаткова продолжили его соратники: заместитель И.В. Воробьев и председатель Ирбитской уездной земской управы И.Я. Тугаринов. Весь 1912 год проект дорабатывался, к строительству приступили в 1913 году.



Къ постройкѣ Северо-Восточной Уральской желѣзной дороги.

Въ Собраніи узаконенъ за 7 января сего года, напечатанъ Имѣнной Высочайшей Указъ Правительствующему Сенату отъ 16 декабря 1912 г. объ отчужденіи земли для сооруженія Северо-Восточной Уральской желѣзной дороги (проходящей черезъ городъ Ирбитъ), въ количествѣ 3875 дес., разрѣшеніяхъ къ занятію для этой цѣли указомъ 20 июня 1911 года.

Высочайшимъ Указомъ повелѣно: 1) сдѣлать надлежачія распоряженія къ отчужденію или временному занятію для указанной цѣли означенныхъ земель, а также къ установленію въ потребныхъ случаяхъ права участія въ пользованіи оными, съ сохраненіемъ за владельцами отчуждаемыхъ земель права разработкы, на установленныхъ существующими правилами основаніяхъ, полевныхъ ископаемыхъ, въ вѣдрахъ сихъ земель заключающихся; 2) въ вознагражденіи владельцев поступить на основаніи общихъ узаконеній объ имуществахъ, отчуждаемыхъ по распоряженію правительства и 3) въ виду безвозмездности строительной работы завѣдать упомянутой землей всадѣ за совершеніемъ въ описей, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ статьяхъ 594 и 595 законовъ гражданскихъ (свод. зак. т. X, ч. 1, изд. 1900 г.).

В феврале 1913 года «Ирбитский ярмарочный листок» сообщает: «40 лет борьбы за железную дорогу завершились. Началось строительство...» Межевание, землеотведение, расчистка трассы...

Следом грянула первая мировая война.

Во время войны кроме крестьян на возведение полотна, укладку шпал привлекали военнопленные австро-венгерской армии. В Ирбите их находилось несколько тысяч. Но темпы строительства зависели не только от наличия рабочей силы.

«Ирбитский ярмарочный листок» отмечает: «К сожалению, в силу военного времени железоделательные заводы не в состоянии к обусловленному сроку поставить заказанные им железные части мостов...».



Строительство железной дороги на Ирбит от Екатеринбурга, 1914 г.

31 января 1916 года Ирбит принял первый служебно-пассажирский поезд, доставивший к подняттю ярмарочного флага губернатора с чиновнично-инспекторской свитой. С февраля открылось сообщение до Екатеринбурга, впрочем, крайне нерегулярное.

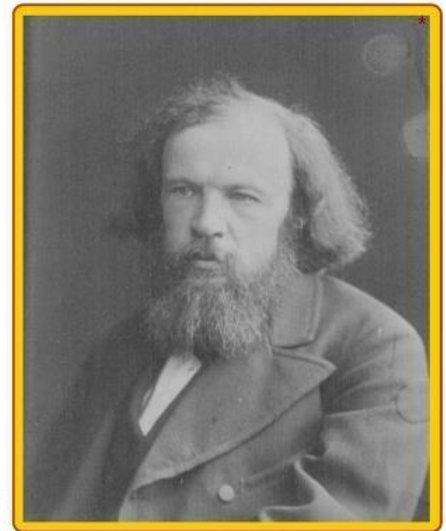
110 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ ОТ ЕКАТЕРИНБУРГА ДО ИРБИТА И ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИРБИТ

Свою роль в появлении железной дороги в Ирбите сыграл Дмитрий Иванович Менделеев.

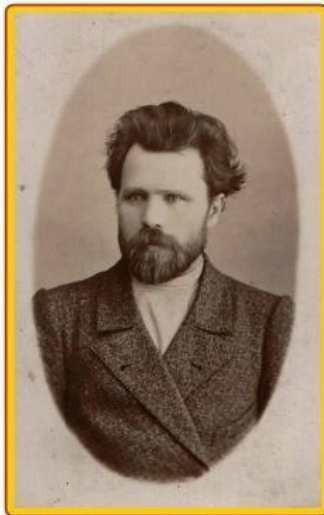
Для подтверждения необходимости проведения железнодорожного пути Д. И. Менделеев предложил ирбитскому краеведу И.В. Воробьеву исследовать и описать этот район.

Фрагменты отчета Воробьева были опубликованы в трех номерах «Ирбитского ярмарочного листка» за 1900 год.

«Об экономическом значении реки Тавды, впадающей в реку Тобол»



Менделеев Дмитрий Иванович



Воробьев Иван Васильевич



В итоге Департамент железнодорожного строительства принял решение о сооружении ветви 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.

Но тут разразился экономический кризис, затем русско- японская война, революционные потрясения 1905-1907 гг.

Строительство дороги пришлось отложить.

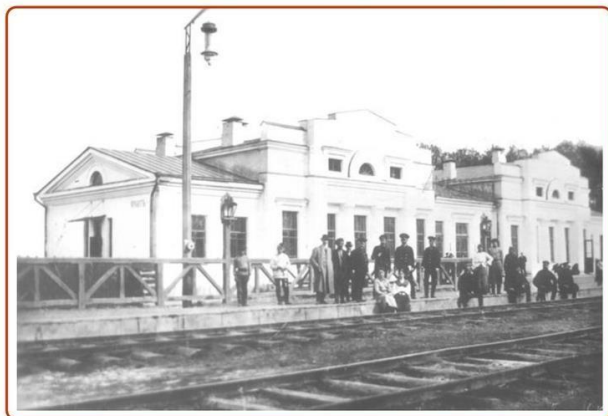
В мае 1910 года проект снова был рассмотрен и наконец принят. Утвержденное в июне 1911 года царем Николаем II Акционерное общество Северо-Восточной уральской железной (Тавдинской) дороги заново обрело право на существование.

Вновь встал вопрос о финансировании.



Проекты железной дороги через Урал

110 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ОТ ЕКАТЕРИНБУРГА ДО ИРБИТА И ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИРБИТ



Здание железнодорожного вокзала, 1917 г.

СТАНЦИЯ ИРБИТ

На всей северо-восточной (Тавдинской) ветке, кроме Екатеринбурга, не было такого монументального каменного строения в стиле неоклассицизма.

Проектной документацией в здании вокзала было предусмотрено: зал для пассажиров 1 и 2 класса, зал для пассажиров 3 класса, буфет, телеграф, почта, ведомственные помещения...

Много народу довелось повидать ирбитскому вокзалу за его более чем 100-летнюю жизнь.



Билет железнодорожный № 093995, 1919 г.



Здание железнодорожного вокзала, середина XX века

В настоящий момент железнодорожная станция Ирбит относится к Свердловской железной дороге. Действует регулярное пассажирское сообщение.



Станция Ирбит, 2026 г.



Здание железнодорожного вокзала