

СЪЕЗДЫ УРАЛЬСКИХ ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ УРАЛЕ В КОНЦЕ XIX ВЕКА

CONGRESSES URAL MINERS ON THE CONSTRUCTION OF RAILROADS IN THE SOUTHERN URALS IN THE LATE XIX CENTURY

E. Rukosuev

Annotation

This article provides a brief history of the construction of railways in the Urals in the second half of XIX century. And also the discussion on V and VI Congress of Miners Urals (1897–1898 gg.) Issue of the construction of sidings and branches from major highways to separate mountain factories and mines of the Urals. Particular attention is given to the standpoint of controlling the Inzer gornozavodsk district mining engineer G.E. Dietz outlined them in a memo VI Congress, in which he gives a detailed characterization of the projected railway line Ufa – Mount Magnet, indicates, through which plants should go this way and what is its importance for economic development of mountain plants and crafts of the Southern Urals.

Keywords: Magnetic Mountain, congresses miners Urals, the economic development of the Southern Urals.

Рукосуев Евгений Юрьевич

*Ст. научный сотрудник
Института истории
и археологии УрО РАН*

Аннотация

В статье приводится краткая история строительства железных дорог на Урале во второй половине XIX в. А также обсуждение на V и VI Съездах горнопромышленников Урала (1897–1898 гг.) вопроса о строительстве подъездных железнодорожных путей и веток от основных магистралей к отдельным горным заводам и рудникам Урала. Особое внимание уделено точки зрения управляющего Инзерским горнозаводским округом горного инженера Г.Е. Дица, изложенного им в докладной записке VI съезду, в которой он даёт развёрнутую характеристику проектируемой железнодорожной линии Уфа – гора Магнитная, указывает, через какие заводы должна пройти эта дорога и каково будет её экономическое значение для развития горных заводов и промыслов Южного Урала.

Ключевые слова:

Гора Магнитная, съезды горнопромышленников Урала, экономическое развитие Южного Урала.

Долгие годы Урал по многим экономическим показателям занимал в России одно из первых мест. Это была кладовая железной руды, угля, драгоценных и поделочных камней, леса и строительных материалов. Находясь в четвёрке ведущих районов страны по производству чугуна, железа и стали, Урал в 1890–х гг. стал терять своё ведущее положение, уступая в первую очередь Югу России, где металлургические заводы имели более современное оборудование и технологию. Интенсивное развитие промышленности вызывало необходимость создания сети железных дорог, что позволило бы удешевить продукцию местных предприятий и получить быстрый доступ к рынкам сбыта как внутри страны, так и за границу.

В 1878 г. была построена Уральская горнозаводская железная дорога протяжённостью 466 вёрст, широкой дугой опоясавшей Уральский хребет в средней его части, соединившую Пермь с Екатеринбургом, через станции Чусовская и Гороблагодатская [2, с. 27]. В 1885 г. эта дорога была продлена ещё на 310 вёрст от Екатеринбург до Тюмени [2, с. 37], соединив, таким образом, Кам-

скую и Обскую речные системы. 7 декабря 1887 г. Департамент государственной экономии Государственного Совета принял решение об объединении с 1 января 1888 г. Уральской горнозаводской и Екатеринбург–Тюменской (Сибирской) железных дорог в одну, под общим названием Уральская железная дорога [3]. На Южном Урале в это время строились две железные дороги – Самаро–Уфимская и Уфа–Златоустовская. 24 августа 1890 г. эти дороги были объединены в Самаро–Златоустовскую железную дорогу [4], с продолжением строительства в направлении Челябинска. Общей протяжённость дороги составила 900 вёрст [2, с. 45]. От Челябинска началось строительство Транссибирской магистрали. В 1896 г. Екатеринбург железнодорожной линией в 225 вёрст был соединён с Челябинском [2, с. 53]. В результате чего две дороги пересекавшие территорию края с запада на восток, оказались соединены между собой, создав единую общеуральскую сеть. Уральская железная дорога с 1 января 1898 г. была переименована в Пермь–Тюменскую [5], а с 1 января 1900 г., когда она была соединена с Пермь–Котласской, увеличив свою длину ещё на 800 вёрст, и тем самым включена в общую систему железных

дорог центральной части страны, ей было дано название – Пермская железная дорога [6].

После строительства основных, магистральных, железных дорог, встал вопрос о дальнейшем развитии уже местных подъездных путей, в чем были кровно заинтересованы владельцы уральских заводов. Выразителем их интересов были в это время Съезды горнопромышленников Урала.

На V съезде, состоявшемся в июле 1897 г., в повестку дня был включён вопрос "О подъездных путях и ветвях железных дорог от заводов и промыслов к главным магистральным линиям" [1, с. 4]. На съезде было заслушано прошение представителей Тагильских, Сергинско-Уфалейских, Богословских, Лысьвенских, Верх-Исетских и княгини Абамелек-Лазаревой заводов на имя министра земледелия и государственных имуществ А.С. Ермолова с просьбой оказать поддержку ходатайству "об устройстве подъездных путей на Урале в интересах поднятия горной промышленности" [1, с. 37–38]. Участниками съезда была рассмотрена карта проектируемых направлений подъездных путей Урала. После чего, председатель съезда Главный начальник Уральских горных заводов П.П. Боклевский, высказал мнение, что на следующем съезде следовало бы обсудить возможность строительства линии из Златоуста на города Кунгур и Пермь, соединив, таким образом, с рекой Камой богатейшие месторождения руд Златоустовского округа и вообще Южного Урала [1, с. 38]. Совету Съезда было поручено подготовить к следующему съезду все необходимые материалы.

В январе 1898 г. в Екатеринбурге собрался VI съезд горнопромышленников Урала, на котором одно заседание, из шести, было полностью посвящено обсуждению вопроса о строительстве подъездных путей в регионе [7, с. 20–33]. Участниками съезда были заслушаны доклады о проектах строительства новых железнодорожных линий проходящих через уральские заводы. Съезд высказался в поддержку некоторых из них, оформив своё мнение в виде ходатайств на имя соответствующих министров (путей сообщения и финансов). Было предложено начать строительство линий, за казённый счёт, в таких направлениях как Богословский завод–Кизеловский завод–Чермозский завод, с веткой на Кутимский завод; Кушва–Сосьва, Невьянск–Алапаевск–Ирбит–Туринск–село Таборинское; Пермь–Кунгур–Екатеринбург; Западно-Уральская железная дорога (Лысьва–Бердяуш), Уфа–гора Магнитная.

По поводу строительства последней линии возник довольно жаркий спор – через какие заводы она должна быть проложена, и каково будет её экономическое значение? В этой связи очень интересно, на наш взгляд, было мнение управляющего Инзерскими заводами горного инженера Генриха Егоровича Дица, изложенное им в до-

кладной записке представленной и зачитанной на заседании съезда [7, с. 255–272], в которой указаны как общее направление проектируемой железной дороги, так и её влияние на увеличение добычи богатых руд горы Магнитной и развитие всего региона.

Докладная записка.

"Целая группа горных заводов Южного Урала всего числом десять: 1) Юрюзанский, 2) Катав–Ивановский, 3) Инзерский, 4) Папыштинский, 5) Узянский, 6) Кагинский, 7) Авзяно–Петровский, 8) Зигагинский, 9) Белорецкий, 10) Тирлянский, с общей производительностью металлов свыше 6 мил. пудов и с потребностью в сырых материалах (руде, угле, флюсе), жизненных припасах и необходимых товаров до 20 млн пудов в год; – далее, такая поистине неистощимая сокровищница железной руды, как гора Магнитная, и наконец, такие хлебородные районы, как восточная часть Верхнеуральского и Троицкого уездов, до сих пор являются с современной точки зрения совершенно отдельными от остального мира, вследствие полного отсутствия в этом огромном и богатом край рельсовых путей. Огромное количество продуктов, здесь производимых, доставляются до сих пор в места потребления нередко за сотни вёрст первобытным гужевым способом. А также в некоторых местах чрезвычайно опасным и рискованным весенним сплавом, по горным, каменистым рекам. Доставка грузов гужом производится почти исключительно зимним путём, то есть не более четырёх месяцев в году.

При этих условиях, успех производства находится в постоянной зависимости от разных случайностей: качества дорог, степени замерзания в данную зиму рек, количества воды в реках при сплаве и пр. и пр. Такие условия, конечно, являлись постоянным тормозом к развитию промышленности и жизни в этом крае вообще и в частности к развитию горнозаводских предприятий и только богатством края можно себе объяснить, что промышленность все-таки достигла здесь, в сравнительно короткое время, весьма значительного развития. Всем, знакомым с местными условиями, конечно, известно, что бывали года, когда зимний путь устанавливался настолько плохо, и бывал так непродолжителен, что большая часть грузов оставалась не перевезённой. Также при сплаве грузов по рекам бывали года, когда заводские караваны с миллионами пудов грузов, вследствие мелководья, оставались в реках не выплавленными. Как в том, так и в другом случае, доставка грузов на рынки оттягивается на целый год (до следующей зимы, или до весенней воды), и заводы, очевидно, несут громадные убытки.

Вторым чрезвычайно важным условием успешности вывозки грузов, является урожай кормов (сена и овса). При низком урожае, конная сила естественно уменьша-

ется, что, конечно, ведёт также к малоуспешной, или чересчур дорогой вывозке.

Далее – гужевой способ вывозки не позволяет заводам обращать свою деятельность на производство некоторых продуктов, на которые, в настоящее время, предъявляется значительный спрос на рынках: стальная болванка, крупносортовое железо, значительной величины чугунные отливки и пр., так как вывозку этих продуктов гужом приходится оплачивать слишком дорого, а для некоторых изделий вывозка этим способом и совершенно невозможна.

Вышеизложенного, мне кажется, вполне достаточно, чтобы показать, что платимая заводом в известный год провозная гужевая плата никоим образом не может подлежать простому цифровому сравнению с тарифными ставками железных дорог. С уверенностью берусь утверждать, что если заводам Южного Урала были бы назначены тарифные ставки соответствующие провозным платам в настоящее время, при гужевом способе доставки, то заводы были бы ещё в очень и очень большом выигрыше. Мне кажется, поэтому, что основанием экономического исследования в вопросе о соединении Южно-Уральских заводов с магистралью Уфа – Челябинск нужно положить пробег грузов и существующую попутную гужевую плату. Эти же цифры должны лечь в основание при определении тарифных ставок на провозимые грузы.

Не подлежит сомнению также, что при осуществлении проектируемых подъездных путей придется, к грузам, имеющим обращаться в районе этих путей, применять специальные тарифы, вероятно, значительно более высокие, чем на окрестных (уральских) магистралях. Ставки придется держать такими, чтобы провоз груза обходился разве только немного дешевле существующих гужевых плат. Подъездные пути без сомнения разовьются со временем и во многом изменят существующие и способствуют возникновению новых производств и соответственно, увеличению доходности этих путей может быть впоследствии и окажется возможным применить к ним ставки одинаковые с существующими на других дорогах.

Будучи несколько знакомым с условиями производства Южно-Уральских заводов, а также вообще с местными условиями этого края, я позволяю себе сделать в общих чертах набросок, который может быть принесёт некоторую пользу: при решении вопроса о возможности (экономической) проведения Южно-Уральских подъездных путей. Для доставления возможности наибольшему числу заводов Южного Урала пользоваться подъездными путями, при наибольшем в то же время количестве грузов, а также наименьшей длине, а следовательно и стоимости пути наиболее целесообразной представляется линия: станция Вязовая – Юрюзанский завод – Катав-Ивановский завод – Инзерский завод – Лапыштинский

завод – Узянский завод – Авзяно-Петровский завод – Кагинский завод, протяжением около 233 вёрст и ветвь Лапыштинский завод – Белорецкий завод – гора Магнитная протяжением около 155 вёрст. Этими двумя линиями были бы соединены между собой и с общей сетью железных дорог 8 заводов и гора Магнитная. Остальные два завода находятся в таком, сравнительно незначительном, расстоянии от пунктов линий (Тирлянский завод 25 вёрст от Белорецкого завода, Зигагинский завод 35 вёрст от Авзяно-Петровского завода), что без сомнения направят свои грузы через эти пункты на линии железной дороги. <...>

Южно-Уральские заводы ежегодно перевозят гужом на более или менее значительные расстояния или сплавляют по очень неудобным для этой цели рекам свыше 25 мил пудов разных грузов (чугун, железо, сталь, железная руда, древесный уголь, продукты питания, глина, кварц, кирпич, доломит). Сюда не входят довольно значительные хлебные грузы и другие товары (мочало, корье, строевой лес и другие лесные продукты), которые пойдут через заводы транзитом на более далёкие рынки.

Посмотрим теперь, на какие из этих грузов, и в каком количестве могли бы рассчитывать проектируемые подъездные пути. Для этого, прежде всего, придётся затронуть некоторые из сторон заводского хозяйства характерные для данного района.

Можно принять с достаточной точностью, что Южно-Уральские заводы, одним коробом казённой меры (22 656 куб. вершков) весом около 20 пудов выплавляют около 15 пудов чугуна при среднем процентном выходе из 100 пудов 52 пуда чугуна (кроме Белорецкого и Тирлянского заводов, действующих на руде из горы Магнитной с содержанием в 100 пудах руды до 67 пудов железа. Стоимость руды (бурого железняка) с доставкой к плавильным печам, составляет в Инзерском заводе около 5 коп. за пуд. Думаю, что не ошибусь много, принявши эту цифру стоимости бурых железняков и в других заводах, одного казённого короба угля около 2 руб. 60 коп. Принимая во внимание вышеприведённые данные получим: стоимость одного пуда чугуна углём около 17 коп.; рудой – около 9,5 коп. Руда Бакальского месторождения (бурые и шпатовые железняки) даёт при плавке из 100 частей руды около 62 частей чугуна. Руда горы Магнитной (магнитный железняк) даёт из 100 частей около 67 частей чугуна. Оба эти месторождения железных руд, как определено подробными разведками, грандиозны и, можно сказать, совершенно неистощимы. Как известно, магнитный железняк, несмотря на чрезвычайное богатство (высокое содержание железа) вследствие своей плотности и трудновосстановимости в плавку на чугун один редко идёт, а обыкновенно плавится с прибавкой ? или ? другой руды, более легко восстановимой хотя бы и значительно более бедной содержанием железа (Бело-

рецкий завод, например, прибавляет своих бурых железняков с содержанием всего около 45% железа). Бурые и шпатовые железняки Бакальского месторождения напротив того, при очень высоком содержании железа сравнительно с местными южно-уральскими рудами, чрезвычайно легко восстановимы и смесь из магнитного железняка горы Магнитной с рудами Бакальского рудника, примерно пополам той и другой руды дала бы чрезвычайно богатую и достаточно легкоплавкую шихту. Трудно отдать предпочтение одной из этих руд перед другой: одна привлекается высоким содержанием железа, а другая легкоплавкостью, смесь их при плавке настолько, очевидно, выгодна, что не подлежит сомнению, как только пройдут рельсовые пути, соединяющие оба эти рудника с заводами, то заводы, проплавляющее теперь магнитную руду, найдут расчёта вместо своих бедных бурых железняков, прибавлять богатую бакальскую руду, а заводы, действующие теперь на бакальской руде, найдут для себя выгодным обогащать свою шихту, при плавке, прибавкой ещё более богатых магнитных железняков. Такой взаимный обмен, помимо общего увеличения грузов, проходящих по линии, имеет ещё громадное значение в том отношении, что даёт линии груз в обе стороны. <...>

В настоящее время заводы имеют возможность отправки своих продуктов на рынки только раз в год, принуждены, поэтому копить продукты свои за целый год, вследствие этого в предприятиях непроизводительно задерживаются громадные оборотные капиталы, до известной степени мёртвые. Различные другие грузы (хлеб, овёс, огнеупорная глина, кварц, кирпич и проч.) и разные товары, в общем, не менее одного миллиона пудов могут также дать провозной платы не менее 100 000 руб.

Далее, так как проектируемые рельсовые пути почти сплошь пройдут по заводским лесным дачам, а также через окрестные башкирские дачи и через громадную Кайтайскую казённую дачу в 125 тыс. десятин, которая также эксплуатируется на горючий материал для заводов, то без сомнения, хотя некоторая часть древесного угля (общая потребность в котором для заводов рассматриваемого района составляет около 7 млн пудов) будет доставляться к заводам по проектируемым рельсовым путям. Думаю, что не преувеличу, если скажу, что рельсовые пути привлекут не менее 20–25% общего количества угля, т. е. около 1,5 млн пудов. При среднем расстоянии перевозки в 25 вёрст, стоимость доставки составляет около 5 коп. за пуд (около 1 руб. за короб угля казённой меры). Принимая тариф с расчётом только по 4 коп. за пуд, подъездные пути от этого груза получают ещё около 60 000 руб. При вышеприведённых расчётах совершенно не принято во внимание движение хлебов из Верхнеуральского и Троицкого уездов (за исключением потребности заводов), а также и движение продуктов лесного хозяйства (строевой лес, брёвна, шпалы, мочало, лыко, корьё,

смола, дёготь, дрова и древесный уголь на железные дороги и в населённые пункты).

Далее, не принята во внимание возможность доставки в переделочные заводы (Юрюзань, Катав, Белорецк и Кагу) нефтяных остатков, подобно тому, как это уже существует в некоторых заводах соединённых рельсовыми путями (Усть-Катавский, Миньярский, Златоустовский и др.) для замены древесного горючего (главнейше дров) минеральным, что даёт возможность за счёт такой замены соответственно увеличить выплавку чугуна. Затем не приняты во внимание предприятия, возникающие и могущие ещё возникнуть, причём толчком к возникновению послужит проведение рельсовых путей. К первым относится Уральско-Волжское металлургическое общество, задавшееся целью выплавки в Южном Урале, не менее 3 млн. пудов чугуна. Для строящегося у этого общества в городе Царицыне переделочного (на нефти) завода.

Наконец, существующая в восточной части Верхнеуральского уезда довольно значительная золотопромышленность также в значительной степени будет способствовать увеличению цифры провозных плат.

Принимая во внимание все вышеизложенное, можно смело рассчитывать при проведении вышеозначенных подъездных путей на грузы свыше 20 млн пуд, при валовом доходе в 1,75 млн рублей. При условии простоты и дешевизны постройки, рельсовые пути эти вряд ли легли бы бременем на бюджет казны и без сомнения с самого начала затраты как на постройку, так и на эксплуатацию стали бы окупаться. Для Южного же Урала они принесли бы неисчислимы выгоды.

Не мешает добавить здесь ещё одно обстоятельство, выясняющееся ещё только в настоящее время. Подробные изыскания, произведённые в последнее время (геолог Чернышев и др.), показали неблагонадёжность месторождения железных руд "Кривой Рог", откуда до настоящего времени почти исключительно пользовались рудой все заводы Южной России. Годичная потребность этих заводов в руде уже теперь составляет более 100 млн пудов, при действии же всех существующих и ещё теперь строящихся громадных заводов, потребность эта к 1900 году дойдёт до 200 млн пудов в год. По отзыву геолога Чернышева, запас руды в единственном считавшемся надёжным месторождении "Криворожском" ничтожен по такой потребности. Вследствие этого уже теперь на Юге России, явилась идея о вывозке руды для действия заводов с Урала и именно с Бакальского месторождения, имеются указания на подсчёты относительно доставки железной руды из месторождений Южного Урала, для строящегося Петровского завода Русско-Бельгийского металлургического общества на Юге России с полной годичной потребностью в руде около 24 млн пудов.

Грандиозное месторождение горы Магнитной не обращает на себя внимание только вследствие отсутствия рельсового пути, соединяющего его с сетью других железных дорог. Более высокое содержание железа, против бакальской руды (что особенно важно в смысле уменьшения груза при столь далёкой, и дорогой перевозке, как с Урала на Юг России), является в данном случае очень важным преимуществом, и не подлежит сомнению, что в случае соединения горы Магнитной проектируемым подъездным путём, руда с этого месторождения пойдёт на Юг России, предпочтительно перед бакальской.

Если высказываемые теперь опасения, относительно недостатка в руде на заводах Юга России, оправдаются, то подъездной путь к горе Магнитной приобретёт громадное значение. Не безынтересно ещё добавить, что при подсчёте стоимости провоза руды с Южного Урала на Юг России предполагалось затруднение, возникающее из-за отсутствия обратных грузов, устранить обратной доставкой на Урал кокса. Если бы это оказалось практически осуществимым, то уральская горная промышленность совершенно изменила бы свою физиономию, принявши вид крупных южнорусских (западноевропейских) горных предприятий с производительностью одного завода во много миллионов пудов. Причём заводы, конечно,

возникали бы и на самих рудниках – Бакале и горе Магнитной".

Управляющий Инзерскими заводами
Г. Диц

Съезд решил, что экономически более выгодным будет строительство линии Уфа–Инзерский завод–Лапыштинский завод–гора Магнитная, с ветками на Белорецкий и Авзяно–Петровский заводы, а также строительство веток от станций Самаро–Златоустовской железной дороги: Вязовая–Катавский завод и Бердяуш–Саткинский завод–Бакальский рудник. Часть этих намеченных планов была воплощена в жизнь. Но строительство линии от Уфы до горы Магнитной растянулось на очень длительный срок. В 1911 г. Белорецкое акционерное общество начало изыскания и проектирование однопутной линии от своего завода. Само строительство началось 1 сентября 1917 г., к концу 1918 г. путь должен был подойти к горе, но Гражданская война помешала осуществлению этого плана. Продолжились работы только в 1935 г. уже как Уфимско–Магнитогорской железной дороги, строительство было поручено тресту "Магнитострой". Строительство, в силу целого ряда причин, затянулось – основная дорога продолжала строиться до 1970–х гг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Журналы заседаний V съезда Уральских горнопромышленников. 1897 год. – Екатеринбург: тип. газеты "Урал", 1897. – 59, 88 с.
2. Краткие сведения о развитии Отечественных железных дорог с 1837 по 1990 гг. / Сост. Г.М. Афонина. – М.: ЦНИИТЭИ МПС, 1995. – 223 с.
3. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Третье. Т. VII. (1887 г.) – СПб.: Государственная типография, 1889. – № 4864.
4. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Третье. Т. X. Отд. 1. (1890 г.) – СПб.: Государственная типография, 1893. – № 7099.
5. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Третье. Т. XVIII. (1897 г.) – СПб.: Государственная типография, 1900. – № 14314.
6. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Третье. Т. XIX. Отд. 1. (1899 г.) – СПб.: Государственная типография, 1902. – № 17675.
7. Труды VI съезда горнопромышленников Уральской горной области, бывшего 15–20 января 1898 года в г. Екатеринбурге. Журналы заседаний, доклады Совета Съезда и избранных съездом комиссий, отчёты и материалы. – Екатеринбург: тип. В.Н. Алексеева и П.Н. Галина, 1898. – VII, 423 с.

© Е.Ю. Рукосуев, (rukosuev@mail.ru), Журнал «Современная наука: Актуальные проблемы теории и практики»,

