

Горнозаводская (Пермская) железная дорога

Лысьвенский завод входил в число примерно 50 среднеуральских заводов, прибегавших к услугам реки Чусовая для транспортировки готового металла. Весной продукцию грузили на плоскодонные шитики и отправляли вниз по реке Лысьва до Усть-Лысьвенской пристани, где перегружали на барки, приспособленные для плавания по Чусовой, Каме и Волге или на этих же шитиках сплавляли до Левшинской пристани и здесь перегружали на более вместительные суда. Чтобы избежать двойной перевалки грузов, от Лысьвы проложили грунтовую дорогу, названную в народе «чугункой», через Выломово до Усть-Долгинской пристани, куда зимой подвозили готовую продукцию гужем и здесь уже загружали большемерные суда для дальнейшей транспортировки. По этой же дороге в обратном порядке в Лысьву везли чугун, сплавляемый по рекам Койва и Чусовая из Бисерского и Кусье-Александровского заводов.

Однако пользование этой транспортной артерией было дорого и неудобно. Для сплава каравана по реке Лысьва приходилось пускать водяной вал, в результате чего в прудах значительно снижались запасы воды, крайне необходимой для приведения в действие заводских механизмов. Немалых денег стоило строительство шитиков. Для гужевой подвозки требовались тысячи подвод, а для хранения продукции на Усть-Долгинской пристани – большое количество складов, сторожей, грузчиков и т.п. Подобные проблемы испытывало подавляющее большинство уральских заводов.

Выход предложил в 1861 году управляющий Нижне-Тагильскими заводами Демидова В.К.Рашет. Учитывая уже имеющийся в России опыт, он разработал первый проект уральской железной дороги, соединявшей Пермский казенный – Лысьвенский княгини Бутеро-Родали - Кыновской графа Строганова – Гороблагодатский казенный – Тагильский Демидова – Алапаевский наследников Яковлевых с дальнейшим продолжением через Ирбит до Тюмени.

Немедленно вокруг проекта развернулись жаркие споры, продолжавшиеся более 10 лет. Предложения были самые разные. Авторами «альтернативных проектов» выступали купцы, мещане, предприниматели, авантюристы. Хозяин «вольной почты» А. Михайлов, блюдя свои интересы, предлагал направление от Осы через Кунгур – Екатеринбург – Камышлов до Тюмени; некто Богданович, пройдоха и авантюрист, от Сарапула через Екатеринбург до Тюмени; пермский пароходчик А.Любимов, опять же из соображений личной выгоды, предложил свой вариант от Перми через Кунгур – Екатеринбург – Шадринск к реке Тобол и т.д. Не остались в стороне иностранные «инвесторы». Англичане с обычной наглостью потребовали преференции в виде передачи им проекта Рашета, безвозмездной передачи земли под железнодорожное полотно, передачи в концессию известных и вновь открытых месторождения полезных ископаемых, по которым пройдет железная дорога, беспопытной доставки материалов из – за границы и их перевозки по николаевской железной дороге по сниженным тарифам, необходимого количества работников в виде арестантских рот и т.п.

В 1868 году В. К.Рашет, ставший к этому времени директором Горного департамента, распорядился провести изыскания от Серебрянского до Кыновского завода, а в 1869 г. от Н.Тагила через Невьянск до Екатеринбурга. Деньгами помогал Демидов. Однако эти действия вызвали еще более ожесточенные споры. Стараясь найти «соломоново» решение, в начале 1869 года министр финансов Рйтерн обратился к графу Строганову с предложением обсудить имеющиеся проекты и обозначить тот из них, который наилучшим образом устраивал бы горнозаводскую промышленность Урала. Строганов провел совещание с участием Демидова, Шувалова, Всеволожских и наследников Яковлева. Вместо того чтобы остановиться на каком-то уже имеющемся проекте, участники совещания предложили свой, в соответствии с которым железная дорога

должна была пройти от Перми через Лысьвенский, Кыновской и Гороблагодатский округа к Нижнему Тагилу и от него через Невьянский и Верх - Исетский заводы к Екатеринбург.

К сожалению, эти пожелания не сбылись. Лысьвенский и Кыновской заводы остались в стороне от железной дороги. Если от Лысьвы до будущей дороги было около 20, то до Кына почти 100 верст. Это в определенной степени и предопределило закрытие Кыновского завода в 1910 (1911) году.

Чтобы разрубить «гордиев узел» бесконечных споров и прожектов, в мае 1870 года была создана авторитетная правительственная комиссия, перед которой стояли задачи: определить окончательное направление будущей трассы, удовлетворить в услугах железнодорожных перевозок как можно большее количество горных заводов, максимально приблизить дорогу к железорудным и каменноугольным месторождениям, сделать максимально удобным вывоз различных грузов на реку Кама. В результате, комиссия предложила следующий вариант. Уральская железная дорога должна была начаться в Екатеринбурге и иметь направление к Нижнему Тагилу и Кушве. Затем она проходила между Бисерским, Кусье-Александровским и Архангело-Пашийским завдами до Камасинской пристани на реке Чусовая. Отсюда дорога следовала до Добрянского завода на реке Кама. 24 апреля 1871 года Комитет железных дорог утвердил наработки комиссии, но внес поправку. От Камасинской пристани дорогу решили прокладывать не до Добрянки, а до Левшинской пристани, а впоследствии до Перми. В следующем 1872 году был составлен проект Уральской железной дороги, а в ноябре 1873 года он был утвержден комитетом министров по маршруту: Екатеринбург – Кушва – Камасино – Левшино - Пермь. Строительство должны были осуществлять русские специалисты и рабочие с использованием отечественных материалов и оборудования.

Работы начались 14 ноября 1874 года. Акционерная компания «Общество Уральской горнозаводской железной дороги» определила строительство дороги сроком в 4 года. Вся трасса была разделена на 3 участка: 1-й от Левшино до Камасино, 2 –й от Камасино до Кушвы, 3-й от Кушвы до Екатеринбурга. Самым сложным по рельефу местности и структуре грунта был второй участок, проходящий рядом с северной – северо-восточной границей Лысьвенского горного округа. От будущего Теплогорского завода до Кушвы дорога шла по Уральскому хребту. Руководителем этого участка был назначен талантливый и многоопытный инженер Б.А.Риппас. Ежегодно на строительстве трудилось от 20 до 30 тысяч человек. Они прорубали просеки, корчевали пни, прокладывали временные дороги, разрабатывали карьеры, подвозили, камень, кирпич, чугунные трубы, лес.

Объем работ был колоссальным. На первом участке трудности были связаны с преодолением большого количества рек и логов, но с ними быстро справились, возведя деревянные и железные мосты и земляные насыпи. На втором участке, длиной 172 версты, грунт не поддавался кирке и лопате, поэтому его приходилось рвать динамитом. Особенно тяжело давались Архиповские высоты. Помимо выемок глубиной до 5 саженей, здесь приходилось бороться с грунтовыми водами. Местность была мало населенной, по этой причине не хватало коновозчиков, а администрации голицинских и шуваловских заводов не спешили делиться со стройкой ни подводами, ни рабочими руками.

Успешно шли дела на 3-м участке. К концу лета 1876 года здесь были закончены земляные работы, построены все деревянные мосты и опоры для мостов через реки Тагил и Исеть, уложены водоотводные трубы, возведены станционные постройки, в том числе здание железнодорожного вокзала в Екатеринбург. В следующем, 1877 году, на первом и третьем участках в основном работы были завершены. Усилия строителей сосредоточились на втором участке. Среди самых важных мероприятий оставались земляные работы, строительство моста через реку Койва, прокладка 145 метрового туннеля на 21-й версте от Камасино. К концу года работы между Екатеринбург и Кушвой были практически завершены. В общей сложности на главной дороге и ответвлениях было сделано 12 верст выемок в скальном грунте, построено 646

искусственных сооружений, в том числе 316 мостов, уложено 329 чугунных и каменных труб, пробиты два туннеля. 27 февраля 1878 года от Перми до Екатеринбурга прошел первый рабочий поезд. 19 августа открылось правильное товаро-пассажирское движение между Екатеринбургом и Кушвой. 24 августа начал действовать участок между Пермью и ст. Чусовская. 1 октября 1878 года открылось регулярное движение по всей трассе от Перми до Екатеринбурга.

На границах Лысьвенского горного округа и непосредственно на его территории находились следующие железнодорожные станции в направлении Пермь - Екатеринбург: Селянка, Лысьва (Калино), Чусовская (Камасино), Ермак, Архиповка, Всесвятская, Журавлик, Пашия, Белая, Вижай, Бисер, Теплая Гора, Европейская, Уральская. Основная железнодорожная трасса прошла от Лысьвенского завода на расстоянии примерно 20 верст.

Всем, кто желает подробнее познакомиться с героическими деяниями предков, рекомендую книгу Э.М.Мильман. История первой железнодорожной магистрали Урала. (70-90-е годы XIX в.) Пермское книжное издательство, 1975.