

К 185-ЛЕТИЮ ПЕРВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РОССИИ. ОБЗОР ВЫСТАВКИ ОТДЕЛА КАРТОГРАФИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ РГБ*

А.Н. Журавлёв (Российская государственная библиотека)

В 2012 г. окончил Московский колледж геодезии и картографии по специальности «картография», в 2015 г. — картографический факультет МИИГАиК с присвоением квалификации бакалавр по направлению «картография и геоинформатика», а в 2020 г. — географический факультет Московского педагогического университета с присвоением квалификации магистр по направлению «технология оценки экологических рисков». С 2012 г. работает в ФГБУ «Российская государственная библиотека», в настоящее время — главный библиотекарь отдела картографических изданий.

Создание надежных путей сообщения во все времена было одной из важнейших задач для российского государства. До конца XVIII века главная роль в решении этого вопроса отводилась естественным водным путям сообщения — морским и речным. Для создания единой государственной транспортной сети строились судоходные каналы, соединяющие моря с главными реками страны.

В 1809 г. вместо Департамента водяных коммуникаций было создано Главное управление водяными и сухопутными путями сообщения и Корпус инженеров путей сообщения, отвечавший за строительство и эксплуатацию всех видов путей сообщения. С 1835 г. учебные программы Института Корпуса инженеров путей сообщения были дополнены разделом о строительстве железных дорог. А в 1837 г. была открыта первая железная дорога в России, которая обеспечила железнодорожное сообщение между Санкт-Петербургом и Царским Селом.

К 185-летию первой железной дороги России отдел картографических изданий Российской государственной библиотеки при участии отдела изданий с 28 октября по 30 декабря 2022 г. провел выставку «По железным дорогам России от Санкт-Петербурга до Владивостока: карты путей сообщения XIX — начала XX веков».

Экспозицию открывали карты Царскосельской железной

дороги (1836–1837 гг.). На тот период времени она была первой и единственной железной дорогой в России и шестой в мире, а также стала первой дорогой общественного пользования в стране. Ее протяженность составила 27 км с шириной колеи 1829 мм (6 футов).

Дорога обеспечила железнодорожное сообщение между Царскосельским вокзалом в Санкт-Петербурге, Царским Се-

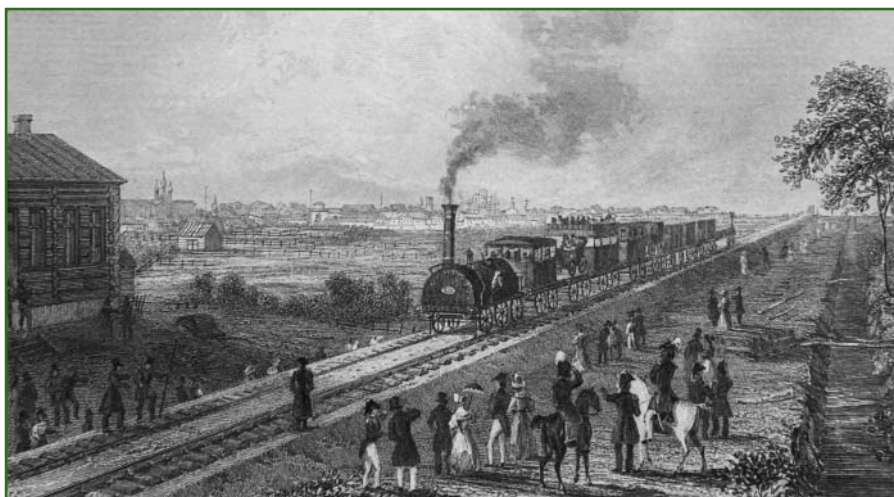


Рис. 1
Царскосельская железная дорога (отдел изданий РГБ)

* При подготовке статьи использовались следующие ресурсы: <https://www.rsl.ru> и <https://kp.rusneb.ru>. Даты приведены по старому стилю.



Рис. 2

Обложка путевой карты Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги

лом и Павловском. Торжественное открытие движения состоялось 30 октября 1837 г. Машином первого поезда был австрийский инженер Франц Герстнер, который руководил строительством железной дороги, а первыми пассажирами — члены правления общества акционеров, почетные гости и император Николай I со своей семьей. Ровно в 12.30 первый

поезд отошел от платформы в Санкт-Петербурге и через 35 минут под громкие аплодисменты и крики встречающих прибыл в Царское Село (рис. 1). Обратная поездка заняла всего 27 минут.

Максимальная скорость поезда временами превышала 60 км/ч, а средняя — составила 51 км/ч. В качестве самостоятельной Царскосельская железная дорога просуществовала до 1899 г., после чего была включена в состав Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги и переведена на «русскую колею» (1524 мм).

Дальнейшая экспозиция выставки была представлена картами железных дорог, которые соединяли столицу с другими городами страны.

Санкт-Петербурго-Варшавская железная дорога (1852–1862 гг.) стала четвертой, по-

строенной в Российской империи (рис. 2).

Балтийская железная дорога (1868–1870 гг.), проходившая по Петербургской и Эстляндской губерниям, связывала Санкт-Петербург и Николаевскую железную дорогу с эстляндскими портами Ревель и Балтийский Порт.

Путиловская железная дорога — грузовая линия Петербургского железнодорожного узла, соединявшая Путиловский завод с пристанями на Неве, с одной стороны, и на побережье Невской губы, с другой; а также с Николаевской, Варшавской и Петергофской железными дорогами.

Но особое внимание было уделено Николаевской железной дороге (до 1855 г. — Санкт-Петербурго-Московская) (1843–1851 гг.). Это третья по счету железная дорога в Российской

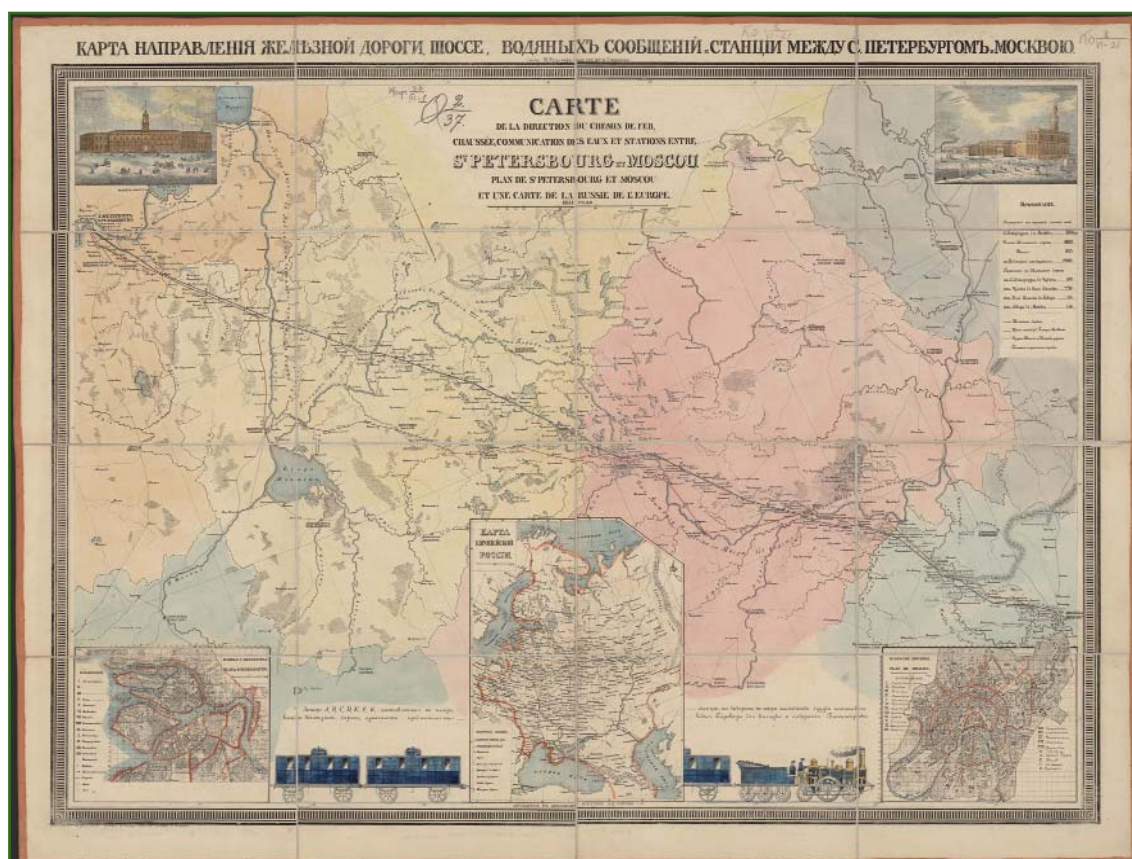


Рис. 3

«Карта направления железной дороги, шоссе, водяных сообщений и станции между Санкт-Петербургом и Москвою»

империи, построенная в середине XIX века для обеспечения железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой (рис. 3).

Эта дорога стала первой двухпутной казенной железной дорогой в Российской империи и положила начало созданию в государстве железнодорожной сети общегосударственного значения. Строительство магистрали началось 27 мая 1843 г. Николаевская железная дорога проходила по территории нескольких губерний и долгое время оставалась наиболее совершенной в мире в техническом отношении, а также самой протяженной двухпутной магистралью — 604 версты (644 км). При строительстве магистрали были сооружены 34 пассажирские станции: пять станций I класса, четыре — II класса, девять — III класса и шестнадцать — IV класса.

Вокзал в Санкт-Петербурге, возведенный на Знаменской площади по проекту К.А. Тона, был выполнен в стиле неоренессанса с большими венецианскими окнами и внешними декоративными колоннами. В центре здания находилась часовая башня с флаштоком, под которой располагался главный вход, боковые парные ворота вели к путям прибытия и отправления поездов. Вокзал в Москве (на Каланчевке, в то время окраина города) был построен в том же стиле, что и в Санкт-Петербурге (рис. 4).

Николаевскую железную дорогу строили с шириной колеи не 6 футов, как у Царскосельской железной дороги, а 5 футов (1524 мм). Именно такая ширина колеи была принята в качестве стандарта для всех железных дорог России, а в мире позднее стала называться «русская колея».

Строительство железных дорог в стране активно развивалось. Прокладкой дорог зани-



Рис. 4

Станция железной дороги = *Embarcadure du chemin de fer.*
(отдел изоизданий РГБ)

малось как государство, так и частные предприятия. Это иллюстрировали различные карты и планы железных дорог, профили, статистические данные второй половины XIX века, представленные на выставке.

Одной из первых акционерных железных дорог, построенной в 1860–1862 гг., была Московско-Троицкая железная дорога протяженностью 65,7 верст (70 км), соединившая Москву и Сергиев-Посад. В финансировании ее строительства участвовали московские купцы и промышленники, а главным акционером общества стал винооторговец И.Ф. Мамонтов.

Но самой необычной железной дорогой, существующей по настоящее время, является Московско-Казанская железная дорога (до 1863 г. — Саратовская железная дорога, до 1891 г. — Московско-Рязанская железная дорога (рис. 5)), построенная на средства частного капитала. Она была одной из самых крупных частных железных дорог в Российской империи.

В 1880 г. был построен железнодорожный мост через Волгу (Александровский), который на момент открытия являлся самым длинным мостом Европы (1485 м, 13 пролетов) и первым железнодорожным мостовым переходом через Волгу в ее среднем и нижнем течении. А

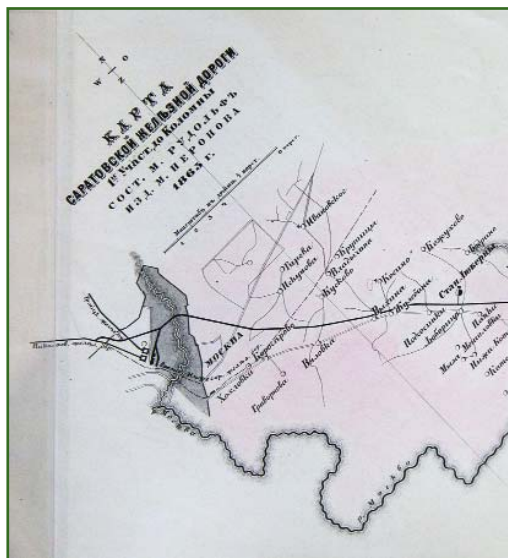


Рис. 5

Карта Саратовской железной дороги.
1-й участ. до Коломны

главная особенность этой железной дороги заключается в том, что участок линии Москва — Рязань — единственный в России с левосторонним движением.

К середине XIX века появилось множество проектов развития железных дорог, среди прочих выделялась работа известного журналиста Ф.Ф. Бобылева, который издал брошюру развития железных дорог Европейской России «Сближение Средней Азии с Европой или проект о железных дорогах между городами Варшавою и



Рис. 6

Сплошной паровой путь через Азию к Великому океану. Великая Сибирская жел. дорога. Амурское пароходство. Уссурийская жел. дор.

Тифлисом и между Черным морем и Каспием». В ней обосновывалась необходимость и выгода соединения западных границ империи с южными на Кавказе и черноморскими, и каспийскими портами. Основная магистраль должна была соединить Варшаву с Баку через Киев, Харьков и Таганрог, а отдельные ветки связать ее с западной границей, луганскими заводами, Таманью и Тифлисом. Эти идеи были реализованы позже.

Самым масштабным проектом стала Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), построенная в 1891–1916 гг. В результате ее строительства появилась возможность впервые в истории Евразии следовать поездом от Атлантического до Тихого океана (рис. 6).

Часть экспозиции, посвященной Транссибу, раскрывала ос-

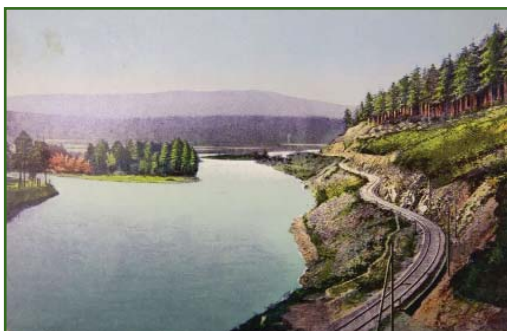


Рис. 8

Полотно железной дороги на берегу реки Хилка на 339 версте

новые этапы строительства этой магистрали. Можно было увидеть карту Уссурийской железной дороги (717 верст — 765 км), Амурской железной дороги (2096 верст — 2236 км), Забайкальской железной дороги (1036 верст — 1105 км), Кругобайкальской железной дороги (244 версты — 260 км).

Уссурийская железная дорога (1891–1897 гг.) (рис. 7) — это первый участок Транссибирской магистрали, который со-

в составе Транссибирской магистрали (рис. 8). Весной 1895 г. были начаты работы по прокладке пути. Основными препятствиями явились: сложный рельеф местности, пересеченной хребтами, реками и болотами; вечная мерзлота и низкие температуры зимой. С запада дорога граничила с Кругобайкальской железной дорогой.

Кругобайкальская железная дорога (1899–1905 гг.) — один из самых сложных участков

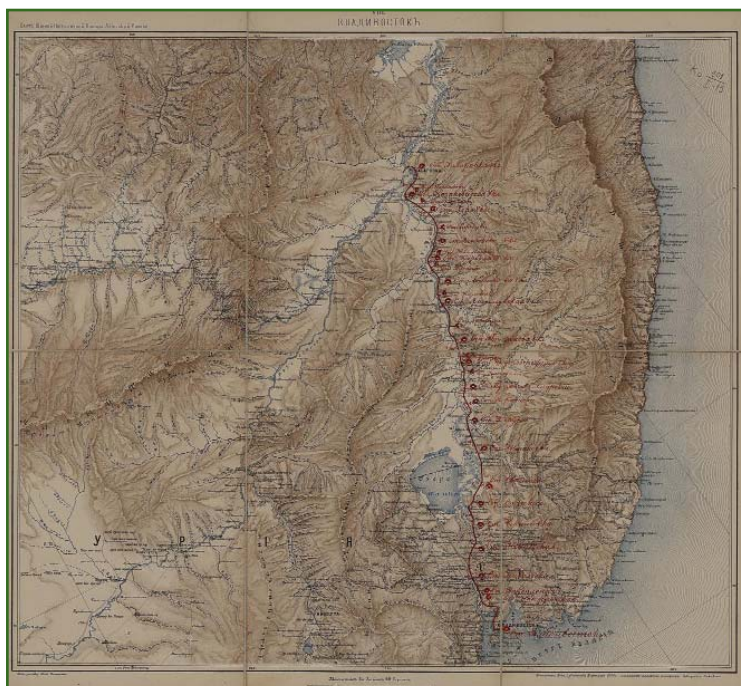


Рис. 7

Карта Уссурийской железной дороги

единял Приморский край с побережьем Тихого океана. Официально строительство Транссиба началось 19 мая 1891 г. в районе Владивостока, в 10 часов утра был совершен молебен по случаю закладки дороги. На церемонии присутствовал цесаревич Николай Александрович (будущий император Николай II). Он отвез на полотно будущей дороги тачку земли и заложил первый камень вокзала. Впоследствии он же и возглавил железнодорожный комитет.

Забайкальская железная дорога (1895–1900 гг.) строилась

Транссиба. А отрезок от города Слюдянки до поселка Байкал, проходящий по берегу озера Байкал вдоль подножия Олхинского плато, является уникальным памятником инженерного искусства. Железнодорожный вокзал в Слюдянке — единственный в мире действующий вокзал, здание которого целиком сделано из белого и розового нешлифованного мрамора. С 1934 г. участок вошел в состав Восточно-Сибирской железной дороги.

Центральным экспонатом данной части экспозиции явля-



Рис. 9
Карта Российской Империи и сопредельных с нею государств

лась «Карта Российской Империи и сопредельных с нею государств», составленная генерал-лейтенантом Э.А. Коверским (рис. 9).

Иллюстрированная, удивительная своей подробностью, настенная карта была издана в 1902 г. к 10-летию Комитета Сибирской железной дороги — высшего административного органа, осуществлявшего строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. На карту подробно нанесены все железные дороги Российской империи, показана Транссибирская магистраль, включая еще не введенные в эксплуатацию и строящиеся участки. Иллюстрации, отражающие этапы пути следования пассажирских поездов из Санкт-Петербурга на Дальний Восток, выполнены известной художницей-иллюстратором Е.П. Самокиш-Судковской. Вместе с супругом, худож-

ником Н.С. Самокишем, они создали панно для украшения одного из залов Витебского (в то время Царскосельского) вокзала, которые посвящены истории Царскосельской железной дороги.

Сооружение сети железных дорог немало способствовало развитию туризма в конце XIX — начале XX веков. В это же время переживала свой расцвет иллюстрированная открытка — оперативное средство связи и производство массовой печати. Сюжеты, связанные с железными дорогами, составляли основу репертуара таких издателей, как Д. Ефимов и «Контрагентство Суворина», «Шерер, Набгольц и Ко». Выставка была проиллюстрирована многочисленными документами из отдела изоизданий. Представлены открытки (рис. 10), иллюстрации, альбомы и даже обертки от дорожного юмористического шоколада с

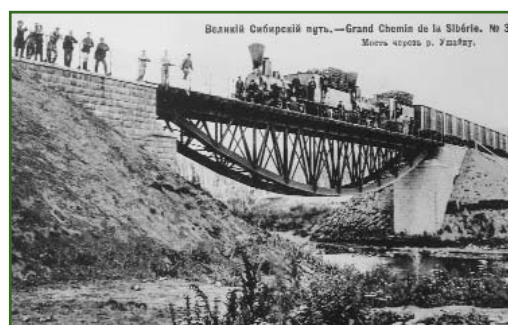


Рис. 10
Мост через реку Ушайку

изображениями комичных ситуаций, происходящих в дороге и по сей день.

Таким образом, на экспозиции были продемонстрированы картографические произведения XIX — начала XX веков, которые дали возможность проследить за развитием железнодорожной отрасли с момента ее зарождения до строительства самой длинной дороги в мире — Транссибирской железнодорожной магистрали.