

## Свидетели истории строительства дорог

На рубеже XIX-XX веков появились открытки по истории строительства дорог.. Из этих открыток можно почерпнуть массу интересных сведений о развитии техники, об архитектуре вокзалов, депо, особенностях станций, о строительстве искусственных сооружений, подвижном составе, форменной одежде, сигналах, атрибутике..



На этой открытке снимок старого челябинского вокзала: неказистое здание, керосиновые фонари, малолюдные перроны тупиковой тогда станции, небольшое путевое развитие. Отсюда в 1891 году началось сооружение первого этапа Сибирской магистрали - отрезка от Челябинска до реки Обь

По выпускавшимся тогда сериям открыток можно было, как по учебным пособиям, проследить ход строительства дороги: прокладку, отсыпку будущего полотна, разброску шпал, их зарубку, укладку рельсов, работу косильщиков, обед, отдых и быт рабочих . Почти всюду - ручной, тяжелый труд.



Интересная серия - "открытки-железнодорожные карты". Вот, например, одна из таких карт - "Юго-Восточная дорога", со всеми ее крупнейшими станциями . Такие карты выпускали почти по каждой магистрали, причем открытки Юго-Восточной дороги продавались только на этой дороге, так же как и открытки с видами вокзалов: Таганрога -

лишь в Таганроге, ст. Грязи - только там и т.д., отсюда - большие сложности в подборе открыток по дорогам.

Серия таких карт содержит интереснейшую информацию о дорогах России, их границах, которые не совпадают с нынешними. Иные у многих станция названия. Но photographиях - исчезнувшие ныне вокзалы и местные достопримечательности. Да мало ли какие сведения можно узнать из подобного "атласа"! (...)

Или вот еще необычный сюжет: на открытке снег, лед и лошади в роли локомотива. Что это - желание фотографа удивить публику? Оказывается, все закономерно и правдоподобно. Обратимся к истории Транссиба: год 1900-й, закончена постройка участка от Иркутска до ст. Байкал и от ст. Мысовая до Сретенска, сооружение же Кругобайкальского участка - менее 300 км - между ст. Байкал и Мысовая из-за исключительной сложности работ задержалось на целых четыре года. Отсутствие здесь сплошного рельсового пути вызывало массу затруднений, и тогда было решено сочетать железнодорожное движение с паромом: по озеру Байкал пустили паромы-ледоколы, которые и перевозили вагоны, пассажиров и багаж. В особенно суровую зиму 1903/1904 года, когда рано стал лед, от ст. Порт Байкал до



ст. Танхой прямо по льду озера уложили рельсовый путь. Вагоны по стальному зимнику длиной в 40 верст перевозились через озеро конной тягой.

Только в конце 1904 года ледяная переправа была разобрана. За время ее существования по ней перевезли свыше двух тысяч товарных и пассажирских вагонов и 65 локомотивов в разобранном виде. Эта смелая операция позволила значительно ускорить строительство дороги за Байкалом, в восточной ее части. Вот сколько пользы принесли крестьянские лошадки. И еще неординарный факт: Управление Забайкальской дороги долгое время, с 1900 года, имело "службу Байкальской железнодорожной переправы". Здесь, как нигде больше на сети дорог, особенно уместна была эмблема МПС: топор и якорь

Перебирая старые, пожелтевшие от времени открытки, невольно обращаешь внимание на обилие выпусков, посвященных железнодорожным мостам - настоящим вершинам архитектурного и инженерного искусства. (...)



Мост, о котором пойдет речь, менее известен, менее родовит что ли, но это тоже инженерный чемпион в своем классе. Речь идет о мосте через Днепр у ст. Кичкас Екатерининской дороги, что на перегоне Апостолово-Александровск (с 1934 года это ст. Запорожье). Место сие в истории Украины заметно - рядом с Кичкасом был остров Хортица, где родилась Запорожская вольница. Мост этот построен в 1907 году, автор проекта - В.Лата, основа конструкции фермы Г.Семиколеннова-Г.Гербера. Мост двухъярусный: по верху фермы проходит железная дорога, ниже - гужевого транспорт (открытка 9). Реку пересекает консольно-блочный пролет длиной в 190 метров - тут ему равных не было. Применение столь значительного пролета объяснялось большой глубиной Днепра и надежным скальным основанием у берегов. Думается, многие найдут силуэт моста несколько громоздким, но это не умаляет его достоинств. Простоял он немного - всего 25 лет, и в 1932 году был разобран, так как местность попадала в зону затопления водохранилища Днепрогэса. Сейчас эта открытка представляет немалый интерес.

Вот всегда так: стоит только взять в руки альбом с открытками, и сразу хочется рассказать и о крохотном вокзальчике ст. Обь, что стал ныне громадиной "Новосибирск-Главный", и о тоннеле "К Тихому Океану", и о прекрасном скоростном русском локомотиве серии "С", да мало ли еще о чем! - Тем для обстоятельного разговора об открытках масса, и... смею думать, надолго: интересных, удивительных коллекций много.