



Сборник докладов конференции  
«Фотография в музее»

21–23 мая 2019 г.

А.В. Глушков

## Использование фотодокументов для создания виртуальной выставки «Первая на Урале: к 140-летию горнозаводской железной дороги»

В октябре 2018 г. исполнилось 140 лет со дня открытия горнозаводской железной дороги — первой железнодорожной магистрали Урала, запущенной в 1878 г. и соединившей крупнейшие города Пермской губернии — Пермь и Екатеринбург.

История проектирования, строительства и эксплуатации Уральской горнозаводской железной дороги (далее — угжд) вызывает большой интерес. Несмотря на то, что через Пермь проходил Сибирский тракт, известнейший старинный сухопутный маршрут России, главную роль в жизни губернского города на протяжении долгого времени играли водные пути по Каме и другим уральским рекам. Однако транспортная инфраструктура была не в состоянии обеспечивать бурное развитие горнозаводской промышленности, пришедшей в упадок в 1860-е гг. Основная масса предприятий отправляла грузы только по рекам, в то время как сами заводы находились на значительном расстоянии от водных магистралей.

Кроме того, сплав грузов по воде был сопряжен с большими рисками. Доставка всех необходимых заводов материалов, как и транспортировка готовой продукции к местам сплава, осуществлялась с помощью гужевого транспорта. Неудивительно, что значительную долю бюджета уральских предприятий составляли расходы на перевозки, а отправленная в апреле с Урала продукция в лучшем случае попадала на Нижегородскую ярмарку в конце июля. Развития путей сообщения требовали и другие отрасли экономики. Например, сравнительно дешевый в производстве зауральский хлеб было невыгодно отправлять в европейскую часть России — цена транспортировки нивелировала все преимущества.

Разговоры о строительстве железной дороги на Урале начались после отмены крепостного права. В 1861 г. управляющий нижнетагильскими заводами генерал-майор Владимир Рашет издал брошюру о необходимости строительства Уральской железной дороги. Проект поддержал пермский губернатор Александр Лашкарев, который несколько раз безуспешно обращался к правительству с просьбой посодействовать в решении вопроса. Во второй половине 1860-х гг. другому пермскому губернатору Бернгарду Струве удалось добиться разрешения на открытие комитета для обсуждения вопроса о строительстве железной дороги между бассейнами Волги и Оби. До конца 1860-х гг. ряд уральских чиновников и горнозаводчиков предлагали различные проекты строительства дороги, позволявшие, с одной стороны, создать смешанный железнодорожно-водный транзитный путь в Сибирь, с другой стороны, дававшие свободный выход грузам с уральских заводов.

Характерно, что проект Уральской железной дороги имелся и у известного пермского пароходчика Ивана Любимова. В 1870 г. он издал брошюру, в которой предложил спроектировать линию по направлению от Перми до Екатеринбурга через Кунгур, далее через Шадринск и Зауралье с выходом к реке Тобол<sup>1</sup>. «В отношении государственном России нужна железная дорога, которая бы соединила кратчайшею по возможности линией центр государственной администрации и внешней торговли, Петербург, с удобнейшими в настоящее время путями в Сибирь, примыкающими к путям в Западный Китай, Кашгар, Семиреченскую

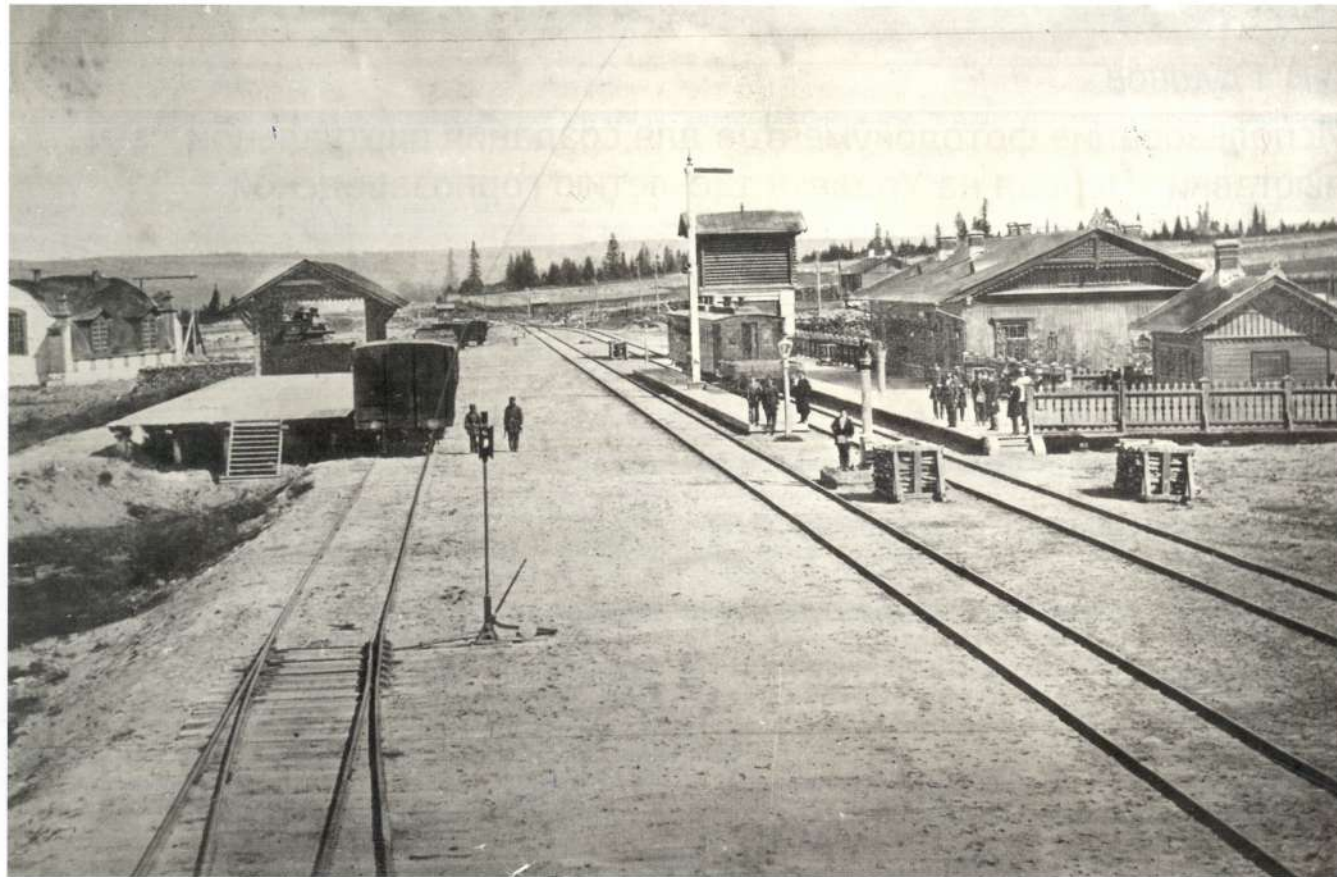
область, Ташкент и Бухару, — писал И.И. Любимов. — Эта дорога должна пройти через север России, задерживаемый в своем экономическом развитии недостатком, а местами и совершенным отсутствием путей сообщения, несмотря на свои разнообразие богатства и сравнительно большую фабричную деятельность против приволжских губерний, доставляющих в изобилии один хлеб. Пересекая Каму, эта дорога вступит в Пермский край, превышающий своим пространством Великобританию с Ирландией и представляющий необыкновенное разнообразие в климате, природных богатствах, производительности и торговле. Направляясь через столь разнообразный край и не упуская из виду, насколько это возможно без вреда для общегосударственного своего значения, нужд горного промысла, дорога должна пройти самыми населенными местами, не уклоняясь в пустыни, неизведанные или непроизводительные, пересечь все более оживленные торговые центры, совпасть с направлением, по которому движутся к Петербургу главные массы сибирского транзита от первоначальных их источников, и примкнуть к таким пунктам, от которых открыты пути и на восток Сибири, и через юго-западные границы ее — в Среднюю Азию»<sup>2</sup>.

Для определения окончательного направления дороги в мае 1870 г. в Пермь выехала правительственная комиссия<sup>3</sup>. Изыскания специалистов длились в течение двух лет. В конце 1872 г. в Министерство путей сообщения поступили материалы, на основании которых был составлен предварительный проект Уральской железной дороги в направлении от Перми до Екатеринбурга через село Камасино (ныне — город Чусовой) и Кушву с ответвлениями к Луньёвским копиям и Билимбаевскому заводу<sup>4</sup>. Расстояние между станциями по проекту не должно было превышать 18 верст (19,2 км). К середине 1875 г. от строительства Билимбаевской ветви решили отказаться.

В 1873 г. император Александр II утвердил устав общества угжд. Официальной датой начала строительства магистрали стало 22 февраля 1874 г., и уже через три с половиной года в тестовом режиме был запущен поезд от Перми до 25-й версты дороги.

Еще через год — 24 августа 1878 г. — открылось движение между станциями Пермь и Чусовая. Газета «Пермские губернские ведомости», в то время крупнейшее издание региона, по этому поводу писало: «Вчера (24 августа) в 4 часа пополудни состоялось открытие участка Уральской горнозаводской железной дороги от Перми до станции Чусовой, на пространстве 119 верст, причем в вокзале ст. Пермь был отслужен молебен с водосвятием. Кроме П.И. Губонина, строителя дороги, на молебне и при открытии присутствовали члены правительственной комиссии с инспектором А.А. Ермаковым во главе. За четыре часа до молебна, в 12 часов пополудни, был отправлен до станции Лядов и обратно пробный поезд, украшенный флагами и зеленью, с публикой, которой на поезде вперед и обратно были выданы бесплатные билеты. Сегодня по упомянутому участку уже началось правильное движение пассажирское и товарное для местных грузов»<sup>5</sup>.

Однако официальной датой начала работы угжд, общая протяженность которой составила почти 500 километров, считается 1 (13) октября 1878 г., когда движение поездов было открыто



Железнодорожная станция «Лёвшино» Уральской горнозаводской железной дороги. 1917. Пермь. Фотоотпечаток. 23 × 16. гапк. ФФ. Оп. 29п. Д. 56. © гкбу «Государственный архив Пермского края»

по всей линии вплоть до Екатеринбурга. Пассажирские поезда отходили от станции Пермь в 10 часов вечера, по одному каждые сутки<sup>6</sup>. Минимальное время в пути между главными городами губернии составило 21 час 30 минут<sup>7</sup>. Еще через год, в 1879 г., было завершено строительство Луньёвской ветви. В результате окончательная протяженность дороги составила 669 верст (более 700 километров).

Первым управляющим угжд стал талантливый инженер Николай Островский. Дорога обслуживала нужды значительной части Урала, а также потребности Сибирского транзита. В сферу ее влияния вошли многие частные и государственные заводы, а ряд территорий, включая станцию Лёвшино, Усолье, Кизел, Губаху, Кушву и Нижний Тагил, получили дальнейшее промышленное развитие. После открытия дороги возникли Чусовской железодобывательный, Теплогорский чугунолитейный заводы и ряд других крупных металлургических предприятий. Быстрое развитие получила и каменноугольная промышленность. Кроме того, угжд способствовала возникновению на Урале новых отраслей промышленности. Так, в 1883 г. в верховьях Камы был построен химический завод, положивший начало производству соды в России. Помимо всего прочего, железная дорога уменьшила зависимость металлургического производства от местных источников сырья и топлива и облегчила сбыт заводской продукции<sup>8</sup>.

Документы конца XIX — начала XX в., сохранившиеся в Государственном архиве Пермского края, рисуют подлинную, хотя и не всегда приглядную историю первой железной дороги на Урале. Документы зафиксировали частые крушения поездов и несчастные случаи, жалобы на грубость сотрудников угжд и другие проблемные моменты. На недостатки в работе дороги обращали внимание «Пермские губернские ведомости», отмечавшие в 1908–1909 гг. толчею на вокзалах, пьянство в железнодорожных клубах, непригодность паровозов и вагонов, хищения и безбилетный проезд пассажиров.

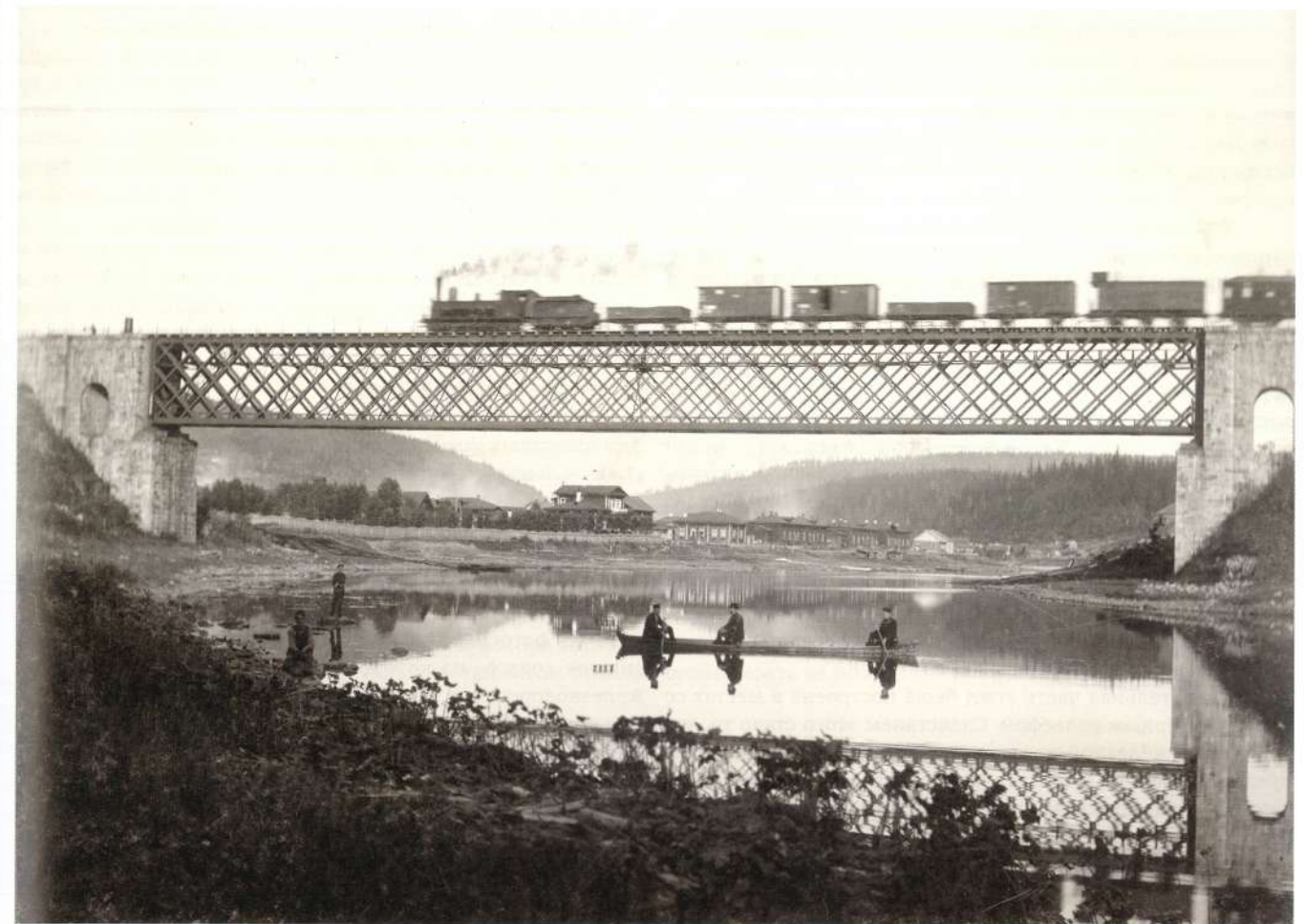
И все же железная дорога выполняла свою основную функцию, а перечисленные проблемы были лишь следствием слома старых традиций. На другой стороне медали блестили вновь построенные вокзалы, разъезды, мосты и тоннели, говорившие о таланте их создателей.

Подвиг русских инженеров и строителей, сумевших в короткий срок спроектировать и построить дорогу в местности со сложным рельефом, неоспорим. Для пересечения большого количества больших и малых рек, ручьев, оврагов понадобилось построить 646 искусственных сооружений, среди которых 316 мостов, а также один из первых во всей Европе туннелей на Луньёвской ветке длиной около 65 саженей (140 метров)<sup>9</sup>.

Особенно тяжело дался строителям участок между рекой Чусовая и Кушвой протяженностью около 173 километров, построенный среди непроходимых лесов и сплошных гор. Таким образом, инженеры и строители угжд внесли большой вклад в мировую практику строительства железных дорог в гористой местности<sup>10</sup>.

Хотя пропускная способность горнозаводской линии и была невысокой, железнодорожное строительство укрепило позиции Перми как перекрестка транспортных путей региона. Фактически город из-за своего удобного положения на Каме являлся крупным перевалочным пунктом с конца XVIII в., открытие железной дороги лишь укрепило эти позиции.

С 1878 по 1887 г. продолжался уникальный период в истории угжд, когда она не принадлежала государству. Только накопившиеся к 1886 г. долги в размере 8 млн рублей вынудили акционеров продать дорогу казне. Второй этап в истории угжд продолжался до 1909 г., когда открытие линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург и перенос главной железнодорожной станции из района паровозных пристаней на Каме в промышленный район Заимка (ныне станция «Пермь-П») предопределили дальнейший упадок первой железнодорожной магистрали Урала.



Железнодорожный мост через р. Усью на каменноугольных коях братьев Бердинских. Участок Уральской горнозаводской железной дороги. [Конец XIX — начало XX в.]. Фотоотпечаток. 16 × 23. гапк. ФФ. боп. Оп. боп. Д. 399.

© гкбу «Государственный архив Пермского края»

Вновь образованная Пермская железная дорога вскоре стала частью грандиозного Транссиба, а про ее предшественницу — Уральскую горнозаводскую дорогу — постепенно стали забывать.

Правильнее было бы сказать, что историю угжд предопределило не строительство новой дороги, а общее состояние горнозаводской промышленности, хотя горнозаводской линии предстояло сыграть немаловажную роль в развитии экономики Пермской области и в XX в.

Осознавая значимость угжд для Прикамья и для истории российского железнодорожного транспорта в целом, Государственный архив Пермского края в конце 2017 г. запланировал создание виртуальной историко-документальной выставки, посвященной 140-летию дороги. Главной целью выставки стала актуализация знаний об угжд и введение в научный оборот новых источников, в том числе фотографий. Добиться последнего было сложно, поскольку история железной дороги на Урале хорошо изучена несколькими поколениями исследователей. Принимая во внимание неизбежную вторичность материала, было принято решение сделать главный акцент выставки на визуализации и оригинальной подаче контента.

Исходя из этого, была создана концепция виртуальной выставки, предполагающая использование карты XIX в. с нанесенными на ней станциями железной дороги. Карту с движущимся по ней от станции к станции символическим локомотивом предполагалось разместить в правой части страницы, в то время как в левой должен был располагаться основной контент выставки — текст о каждой станции, архивные документы и фотографии. По мере прокрутки страницы паровоз оказывался на той станции, информация о которой была представлена на экране в данный

момент. Это техническое решение, с одной стороны, сделало подачу выставки более понятной пользователям, с другой стороны, внесло в нее элемент геймификации.

Таким образом, пермским архивистам удалось преодолеть традиционный формат, предполагающий деление выставки на несколько тематических разделов. При этом содержательная составляющая выставки, которая представляет собой, по сути, краткий путеводитель по городам и заводам Уральской железной дороги конца XIX — начала XX в., не пострадала.

Хронологически выставка охватила период с 1870-х гг., когда был одобрен проект и началось строительство угжд, до 1909 г., когда открылась железнодорожная линия Пермь — Кунгур — Екатеринбург в обход старой дороги, которая с этого момента начала постепенно терять свое значение. Главными критериями отбора документов и фотодокументов стали их информативность в свете темы выставки, зрелищность, историческая значимость. Учитывалось также и использование в выставке документов и фотографий, демонстрируемых впервые.

В качестве основных материалов выставки были использованы фотографии постройки железной дороги, изображения и планы вокзалов, фотографии основных достопримечательностей населенных пунктов, мимо которых прошла дорога, а также различные документы и материалы Фонда печатных изданий Государственного архива Пермского края: документы фонда канцелярии пермского губернатора Министерства мвд (Ф. 65), Пермской городской думы (Ф. 512), Пермской городской управы (Ф. 35), управления Пермской железной дороги Министерства путей сообщения (Ф. 556), материалы неофициальной части газеты «Пермские губернские ведомости».

Общее количество использованных для создания выставки фотоматериалов составило 29, из них подавляющее большинство — 23 фотографии — относятся к досоветскому периоду, пять — к советскому. При описании железнодорожного перегона Ляды — Комарихинская была использована фотография постсоветского периода из фондов архива — изображение железнодорожного моста через залив реки Сылва<sup>11</sup>.

Основной массив досоветских фотографий, использованных для создания выставки, составили снимки конца XIX в., причем многие из них были сделаны в год открытия дороги. В частности, это уникальные фотографии строительства дороги на разных участках, снимки зданий вокзалов Перми<sup>12</sup>, Мотовилихи<sup>13</sup>, Екатеринбурга<sup>14</sup> и других железнодорожных станций дороги. Стоит отметить, что здание вокзала станции Пермь было построено по одному проекту с Екатеринбургским вокзалом — «Проекту вокзала станции первого класса Уральской горнозаводской железной дороги», который был разработан архитектором Петром Шрейбером. Так что подобно дороге «Санкт-Петербург — Москва», а в дальнейшем и Транссибирской магистрали, на конечных станциях Уральской железной дороги разместились «вокзалы-близнецы». В ходе строительства Пермь-Котласской линии здание вокзала было удлинено, а для симметрии северного фасада была выстроена вторая башенка.

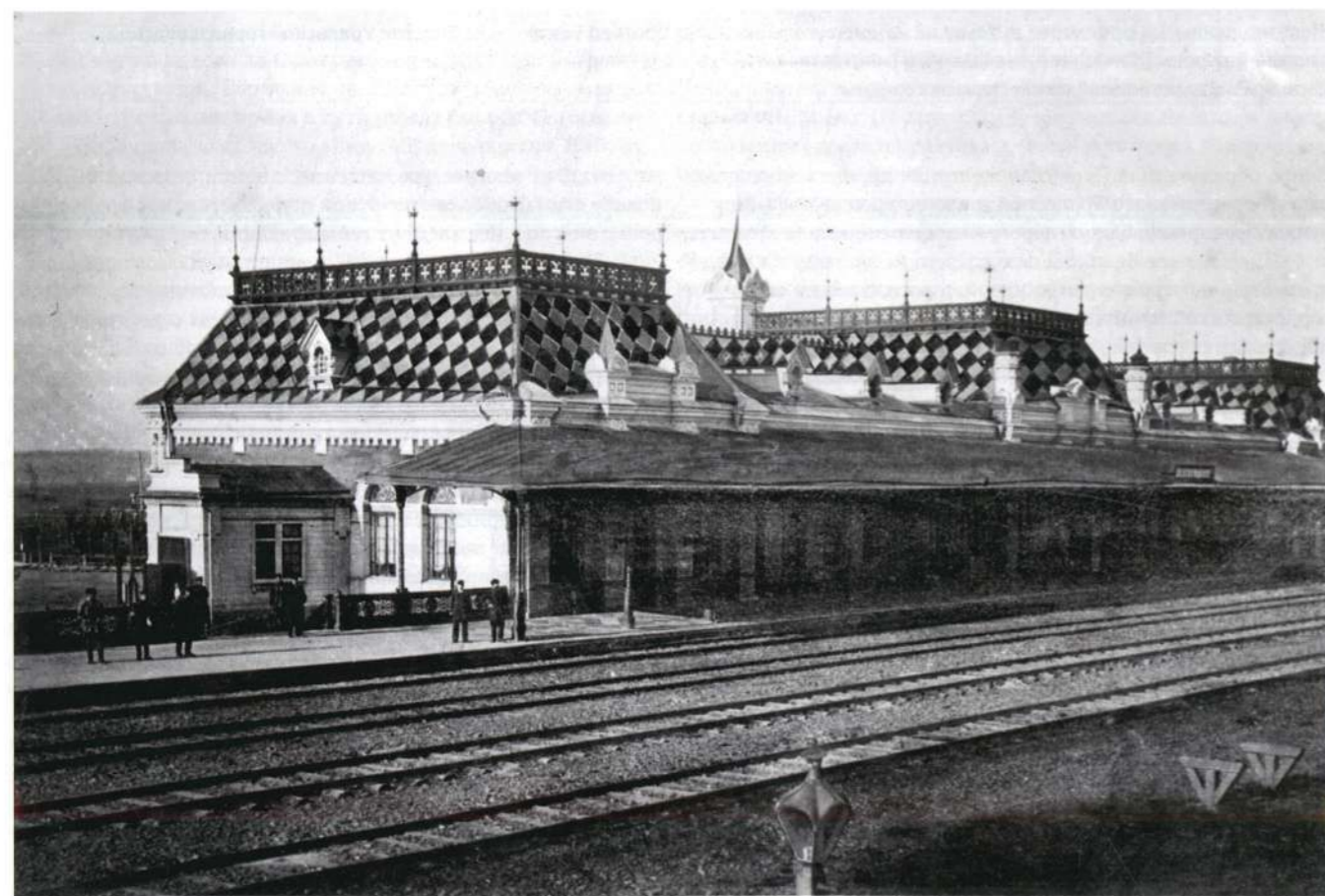
Значительная часть угжд была построена в местах со сложным горным рельефом. Следствием этого стало то, что поездка по железной дороге, по свидетельству очевидцев, представляла большой интерес. Непосредственно в горной части дороги, прямо на уральском хребте до сих пор находятся три станции с говорящими названиями, обозначающими рубеж частей света — Европейская, Хребет Уральский (также называвшаяся «Уральской») и Азиатская. Русский писатель

Сергей Кельцев, проезжавший по дороге в конце 1880-х гг., описывал это так: «Единственный пассажирский поезд из Перми отходит в 4 часа пополудни и обратный поезд из Екатеринбурга почти в то же время. Поэтому горная часть Уральской дороги проезжается и на пути к Сибири, и обратно ночью, но почти никто из пассажиров, не бывавших на Урале, в это время не спит, чтобы воочию видеть то, о чем многим приходится знать лишь из учебников географии»<sup>15</sup>.

Для подготовки материала выставки, связанного с горными станциями железной дороги, были привлечены фотографии 1878 г. — снимок вида железнодорожной линии Пермь — Кушва<sup>16</sup>, фотографии строительных работ на этом участке<sup>17</sup> и части железнодорожной линии на участке Чусовская — Нижний Тагил<sup>18</sup>.

Также для создания выставки использовались фотографии известных заводских поселений Урала, лежащих на пути угжд — Лысьвы<sup>19</sup>, Чусового<sup>20</sup>, Нижнего Тагила<sup>21</sup>, Невьянска<sup>22</sup>. Последние два города сегодня находятся на территории Свердловской области. Фотографии интересны тем, что показывают период существования этих поселений, представлявших из себя типичные для Уральского региона города-заводы, до того как они стали достаточно крупными городами.

Из фотографий советского периода можно выделить снимок 1923 г., на котором жители Перми встречают на железнодорожном вокзале народного комиссара просвещения РСФСР А.В. Луначарского<sup>23</sup>. В ряде случаев, когда снимков второй половины XIX — начала XX в. для иллюстрации разделов выставки в архиве не обнаружилось, были использованы фотографии более позднего периода. Так, рассказ о станции Лёвшино проиллюстрирован материалом 1930-х гг.<sup>24</sup>, а для описания станции Комарихинская был использован отсканированный позитив 1980-х<sup>25</sup>.



Вид здания вокзала в Екатеринбурге. 1877–1879. Фотоотпечаток. 16,5 × 22,5. гапк. Ф.Ф. Оп. 29п. Д. 34. © гкбу «Государственный архив Пермского края»

К сожалению, авторы использованных для создания выставки фотографий остались неизвестны. В силу специфики в Государственном архиве Пермского края лишь малая часть фотографий находится в коллекциях отдельных фотографов и имеет установленное авторство. При описании большинства снимков, поступавших в архив и составляющих сегодня основной массив фотофонда, авторство указано не было. Стоит отметить, что в качестве иллюстраций в проекте были использованы и почтовые карточки начала XX в., содержащие снимки разных частей Пермской губернии. В частности, открытки с фотографическими изображениями городов используются в разделе про Нижнетагильский завод и Екатеринбург.

Несмотря на то, что на момент подготовки выставки большинство используемых фотографий были оцифрованы, для получения лучшего качества изображения были отсканированы заново в формате Tiff с разрешением 300 точек на дюйм. Для удобства восприятия отсканированные фотографии были также очищены от «засоряющих» элементов.

Виртуальная историко-архивная выставка «Первая на Урале: к 140-летию горнозаводской железной дороги» была размещена на странице archive.perm.ru/exhibits/ugzhd/ сайта Государственного архива Пермского края в ноябре 2018 г. и стала самым популярным виртуальным проектом архива

за последние несколько лет, получив множество положительных отзывов, касавшихся, прежде всего, необычных для архивной выставки технических решений.

Стоит отметить, что проект задал дальнейший вектор развития выставочной деятельности Государственного архива Пермского края: с этого момента было решено определять дизайнерские и технические решения виртуальных выставок на этапе концепции, а не после передачи рабочего материала в лабораторию информационных технологий и обеспечения сохранности архивных документов. Поскольку именно архивист в процессе изучения материала погружается в тему, он и должен предлагать основные технические элементы выставки, передавая свое видение исполнителям в качестве технического задания. К сожалению, эта очевидная, на первый взгляд, практика работы до сих пор не является общепринятой, а многие историко-архивные выставки по своей сути являются лишь тематическими подборками документов.

Проект к 140-летию Уральской железной дороги в очередной раз подтвердил, что форма подачи контента имеет не меньшее значение, чем сам материал. Виртуальная выставка — это цельный продукт, в котором одним из слагаемых успеха становится работа архивистов по подбору документов и фотографий, а вторым — работа дизайнеров и программистов. Но одно без другого существовать не может.

<sup>1</sup> Записка к проекту Пермско-Уральской железной дороги И.И. Любимова. С. 102.

<sup>2</sup> Записка к проекту Пермско-Уральской железной дороги И.И. Любимова. спб., 1870. С. 103.

<sup>3</sup> Свердловская магистраль. Сто лет железной дороге. Свердловск, 1978. С. 5.

<sup>4</sup> Мильман Э.М. История первой железнодорожной магистрали Урала. Пермь, 1975. С. 86.

<sup>5</sup> Пермские губернские ведомости. 1878. 25 августа.

<sup>6</sup> Дмитриев А.А. Летопись губернского города Перми с 1845 по 1890 год. Пермь, 1890. С. 62.

<sup>7</sup> Расписание хода поездов Уральской горнозаводской железной дороги. Пермь, 1879.

<sup>8</sup> Свердловская магистраль. Сто лет железной дороге. Свердловск, 1978. С. 7.

<sup>9</sup> Мильман Э.М. История первой железнодорожной магистрали Урала. С. 113.

<sup>10</sup> Там же. С. 116.

<sup>11</sup> гапк. Ф. ф-18. Оп. 18 п. Д. 3015.

<sup>12</sup> гапк. Ф. ф-29. Оп. 29 п. Д. 32.

<sup>13</sup> гапк. Ф. ф-29. Оп. 29 п. Д. 33.

<sup>14</sup> гапк. Ф. р-790. Оп. 1. Д. 4343. Л. 5.

<sup>15</sup> Кельцев С.А. От Москвы до Екатеринбурга. М., 1888. С. 46.

<sup>16</sup> гапк. Ф. ф-29. Оп. 29 п. Д. 11.

<sup>17</sup> гапк. Ф. ф-29. Оп. 29 п. Д. 12.

<sup>18</sup> гапк. Ф. ф-29. Оп. 29 п. Д. 13.

<sup>19</sup> гапк. Ф. ф-60. Оп. 60 п. Д. 368. Л. 1.

<sup>20</sup> гапк. Ф. ф-60. Оп. 60 п. Д. 394.

<sup>21</sup> гапк. Ф. р-1732. Оп. 1. Д. 226.

<sup>22</sup> гапк. Ф. р-790. Оп. 4. Д. 328.

<sup>23</sup> гапк. Ф. ф-85. Оп. 85 п. Д. 323.

<sup>24</sup> гапк. Ф. ф-61. Оп. 61 п. Д. 527.

<sup>25</sup> гапк. Ф. ф-78. Оп. 78 п. Д. 4. Л. 2.