

Opowieść o budowie kolei transsyberyjskiej

Wraz z przyłączeniem Kraju Nadamurskiego i Kraju Ussuryjskiego kwestią pierwszoplanową dla Rosji było zapewnienie dobrych połączeń tych odległych prowincji z centrum państwa, bez tego bowiem nie można było myśleć o utrzymaniu tak olbrzymiego kraju i zagospodarowaniu go. [Pomysłów na połączenie było wiele].

W pierwszym rządzie połączono koleją centralne gubernie z Jekaterynburgiem, Następnie w 1889 roku wyszedł ukaz carski o budowie odcinka drogi kolejowej łączącego Jekaterynburg z Tiumentem. W latach siedemdziesiątych wybudowana została również linia samarsko-orenburska. W 1890 roku z Rosji europejskiej szły na wschód trzy linie kolejowe: uralaska, kończąca się w Tiumentu, samarsko-złatoustowska do Miassy pod Czelabińskiem i samarsko-orenburska kończąca się w Orenburgu.

Istniały zatem trzy końcowe punkty wschodnich połączeń kolejowych: Tiumeń, Miass i Orenburg. Specjalna komisja rządowa powołana w 1890 roku dla przedyskutowania problemu budowy wielkiej kolei syberyjskiej i wytyczenia jej kierunku wzięła pod uwagę nie tylko względy strategiczne, dominujące w dotychczasowych rozważaniach w tej sprawie, lecz także ekonomiczne i handlowe. [...] Postanowiono budować kolej z dwóch punktów równocześnie. O ile jednak wybór punktu na wschodzie nie nastęczał trudności, mógł to bowiem być tylko Władywostok, o tyle poważne utrudnienia istniały przy typowaniu punktu początkowego. Dnia 17/29 marca 1891 roku zapadła ostateczna decyzja w sprawie budowy kolei transsyberyjskiej poczynając od stacji Miass (na zachód od Czelabińska) do Władywostoku. W dniu tym pojawił się reskrypt cesarski, mocą którego kolej miała być budowana od stacji Miass przez Czelabińsk, Petropawłowsk, Omsk, Kainśk, Tomsk, Krasnojarsk, Irkuck, Wierchnieudyńsk, Czytę, Albazin, Błagowieszczeńsk i Chabarowsk do Władywostoku. [...]

Całą transsyberyjską linię kolejową podzielono na odcinki. W pierwszej kolejności miały być wybudowane 3 odcinki:

1. linia zachodnia z Czelabińska do Obu o długości 1417 km,
2. następnie od Obu do Irkucka – 1879 km oraz
3. linia z Władywostoku do Chabarowska.

Te linie winny były być ukończone do 1900 roku, potem jednak w związku z intensyfikacją robót terminy skrócono o dwa lata. Całość miano oddać do użytku w 1903 roku. Długość całej magistrali syberyjskiej, włączając w to i zapasowe linie, wynosiła ponad 8 tysięcy kilometrów. [...]

Początkowo, z powodu braku materiałów i siły roboczej, zwłaszcza wykwalifikowanej, budowa postępowała wolno, dopiero począwszy do 1893 roku tempo robót znacznie wzrosło, osiągając swój najwyższy poziom w latach 1895—1896. W 1893 roku rozpoczęto prace na odcinku od Obu do Krasnojarska, a w 1896 roku prowadzono roboty na odcinku od Krasnojarska do Irkucka. Największe trudności istniały w zakresie zapewnienia budowie siły roboczej, którą trzeba było werbować w Rosji europejskiej. Zatrudniano także w szerokim zakresie żołnierzy, Kozaków, a także zesłańców i katorżników. [Już teraz możemy powiedzieć wprost: zatrudniano setki tysięcy zesłańców i katorżników – była to zasadnicza siła robocza]. Na Dalekim Wschodzie przy budowie odcinka ussuryjskiego wykorzystywano również Chińczyków, Koreańczyków, Buriatów oraz inne miejscowe ludy. Ogólna liczba pracowników zatrudnionych przy budowie syberyjskiej magistrali zależnie od tempa budowy w poszczególnych latach znacznie się wahała. I tak w 1891 roku pracowało 9600 robotników, w latach 1895—1896 ich liczba poważnie wzrosła od 84-89 tysięcy. Przy końcu budowy (1894 rok) pracowało już tylko 5300 osób. Praca była bardzo ciężka. Maszyn nie stosowano prawie żadnych – wszystkie roboty prowadzono ręcznie z użyciem kilofa, łopaty, topora i taczki. Za pomocą tak prymitywnych narzędzi człowiek przerąbał dziewiczą tajgę, przerzucał mosty przez największe rzeki syberyjskie, przebijał tunele w górach. Rokrocznie oddawano do użytku przeciętnie 650 km linii kolejowej, a więc jak na owe czasy tempo rzeczywiście było rekordowe. [...]

Znaczne trudności, na jakie natrafiono przy budowie końcowego odcinka biegnącego wzdłuż Amuru, wpłynęły na zmianę projektu i spowodowały podjęcie budowy kolei mandżurskiej, łączącej odcinek zabajkalski z ussuryjskim najkrótszą krótszą trasą przez Mandżurię, a nie przez Chabarowsk.

W 1896 roku podpisany został w Moskwie układ rosyjsko-chiński, na mocy którego Chiny wyraziły zgodę na budowę wzmiankowanej kolei.

[... Pamiętać należy, że cała kolej transsyberyjska ma większą – tak zwaną rosyjską szerokość torów – 1524mm; europejskie koleje mają rozstaw szyn 1435mm].

Trzeba było też zakładać przystanie rzeczne i do nich prowadzić bocznice, pogłębiać rzeki, by mogły służyć do przewozu materiałów budowlanych. Należało wreszcie przyspieszyć zaludnienie okolic, przez które przebiegała linia kolejowa. [...]

Linia kolejowa przecinała żyzne stepy, Iszymski i Barabiński, które staną się w niedalekiej przyszłości spichlerzem zbożowym Syberii Zachodniej, następnie przechodziła przez tereny zasobne w różne bogactwa naturalne. Należy również wziąć pod uwagę, że kolej powiązała największe systemy rzeczne Syberii. [...]

Podkreślić także należy wielkie znaczenie polityczne magistrali syberyjskiej. Wraz z jej uruchomieniem Rosja nie tylko nominalnie, ale rzeczywiście umocniła swoją pozycję na Dalekim Wschodzie, mogła bowiem odtąd bronić swoich celów politycznych w tym rejonie.

[Łukawski, s. 218-224]

*

Ja chciałbym inaczej odnieść się do kolei transsyberyjskiej. Kolej ta jako ewenement jest stosunkowo dobrze udokumentowana, zrobiono wiele zdjęć. Jest ona widowym pomnikiem milionów zatraconych, bo wyeksploatowanych aż do śmierci, zesłańców i katorżników – niewinnych obywateli różnych ujarzmionych przez Rosję narodów, których jedynym przewinieniem było niezgadzanie się z jarzmem rosyjskim. Zesłańcy, katorżnicy byli eksploatowani przez Rosję przez kilka wieków aż do współczesności. Ich groby, a właściwie szkielety, bo grobów nie robiono, gniły i gniją na obszarze całej dosłownie Rosji. To oni drążyli i pracowali w przeróżnych kopalniach Syberii, pracowali przy wyрубie olbrzymich lasów syberyjskich – trudno dziś wymieni, gdzie i przy czym pracowali i złożyli swe życie. Najdokładniej oddamy problem, jeśli stwierdzimy, że zesłańcy i katorżnicy byli wszędzie, wybudowali dla Rosji wszystkie kanały z osławionymi kanałami: Kanał Morze Białe — Bałtyk czy Kanał Wołga — Don, wybudowali zakłady przemysłowe, porty, drogi i mosty; byli wszędzie zasadniczą siłą roboczą, byli jedynymi maszynami, pracowali za darmo i byli traktowani gorzej od bydła – to oni przynieśli Rosji, a więc i Rosjanom, cały dobrobyt, zapewnili możliwości techniczne, naukowe, ekonomiczne, militarne – bo to oni swym trudem i całym, choć tak dramatycznie skróconym życiem położyli podstawy tego, czym Rosja była i jest. Te miliony istnień ludzkich świadomie są przemilczane, nikłe dokumenty ich istnienia są niszczone, z założenia nie fotografowano trudu zesłańców, coraz bardziej przechodzą do legendy. Jedynie kolej transsyberyjska jest udokumentowana – było się czym chwalić i trzeba było się nią chwalić. Niech więc te trochę zdjęć stanie się pomnikiem i świadectwem istnienia zesłańców i katorżników. Wszak zawsze mówiło się, że pod każdym podkładem kolei transsyberyjskiej leży ciało zesłańca.

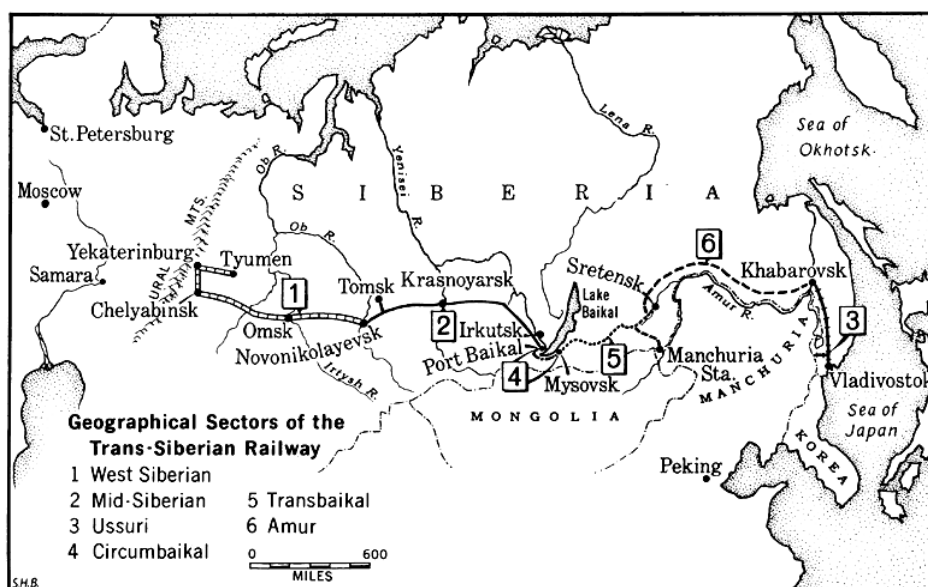


Tablica pamiątkowa kolei transsyberyjskiej na końcu toru we Władywostoku

opracowano na podstawie:
<http://kbzd.irk.ru/Graph/gal-his.htm>



1900 rok – niezapomniana atrakcja – kolej transsyberyjska Moskwa Pekin jedźcie!

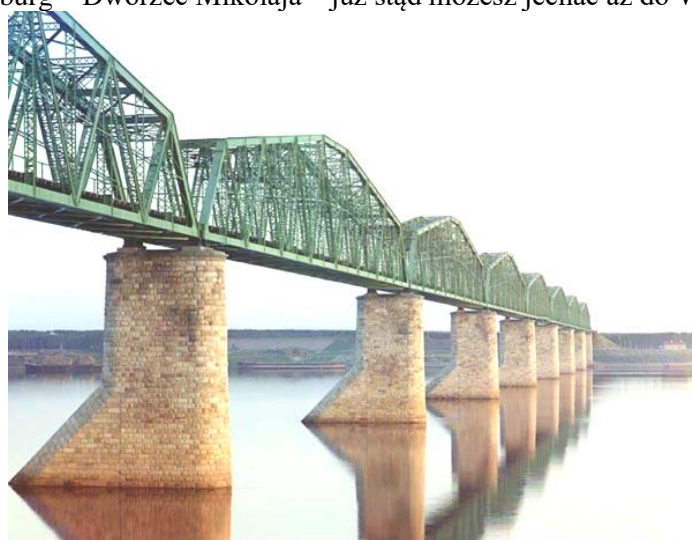


Trans-Syberyjska Linia:

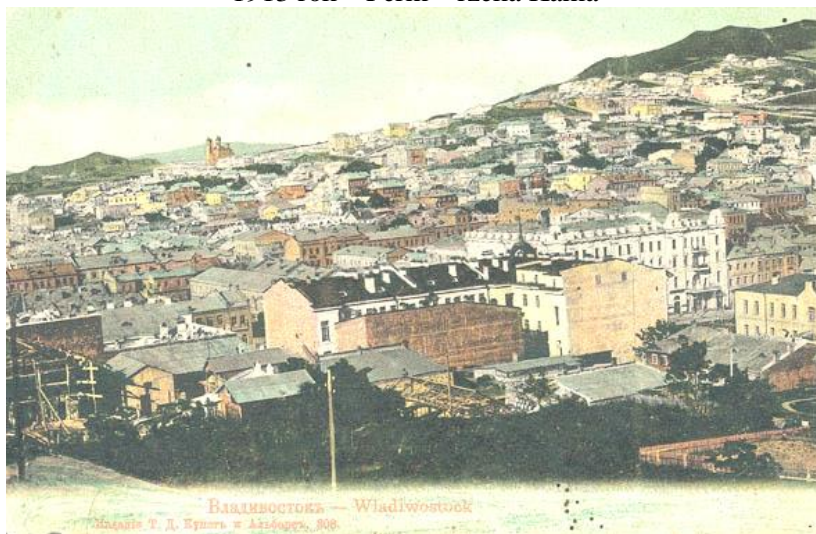
- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| 1 – Zachodnio-Syberyjska Linia | 4. – Nadbajkalska Linia |
| 2. – Środkowo-Syberyjska Linia | 5. – Zabajkalska Linia |
| 3. – Linia Ussuri | 6. – Amurska Linia |



Sankt Petersburg – Dworzec Mikołaja – już stąd możesz jechać aż do Władywostoku



1913 rok – Perm – rzeka Kama



1908 rok Władywostok
Więc jedźmy i my.

Wielka Transsyberyjska Droga

19 maja (31 maja n.st) 1891 roku o godzinie 10⁰⁰ w rejonie Kupierowskiej Padi miasta Władywostoku odbyła się ceremonia uroczystego rozpoczęcia budowy.

Linia Miass – Czeliabinsk. 97 wiorst (103 km) Trasa: Miass – Czeliabinsk. Rozpoczęcie robót: 20 lutego (4 marca) 1891 roku; zakończenie robót: 1892 rok.

Zachodnio-Syberyjska Linia. 1328 wiorst (1417 km). Trasa: Czeliabinsk, Kurgan, Pietropawłowski, Omsk, rzeka Ob. Rozpoczęcie robót: 7 (19) lipca 1892 roku; zakończenie robót: 15 (27) października 1895 roku.



strażnik Baszkir, Czeliabinsk
pierwszy, ale nie ostatni nie Rosjanin



Поездик с ед. вагонами гостиница на стан. Дамбул Курган.

1901 rok – Kurgan – zsyłka – posiłek na etapie (ideał ustawiony dla fotografii)

Uralskie łączące odgałęzienie. 225 wiorst (240 km). Trasa: Jekaterynburg – Czeliabinsk.
Rozpoczęcie robót: lato 1894 roku; zakończenie robót: 1 (13) grudnia 1895 roku.



Постройка Екатеринбургско-Челябинской жел. дор.

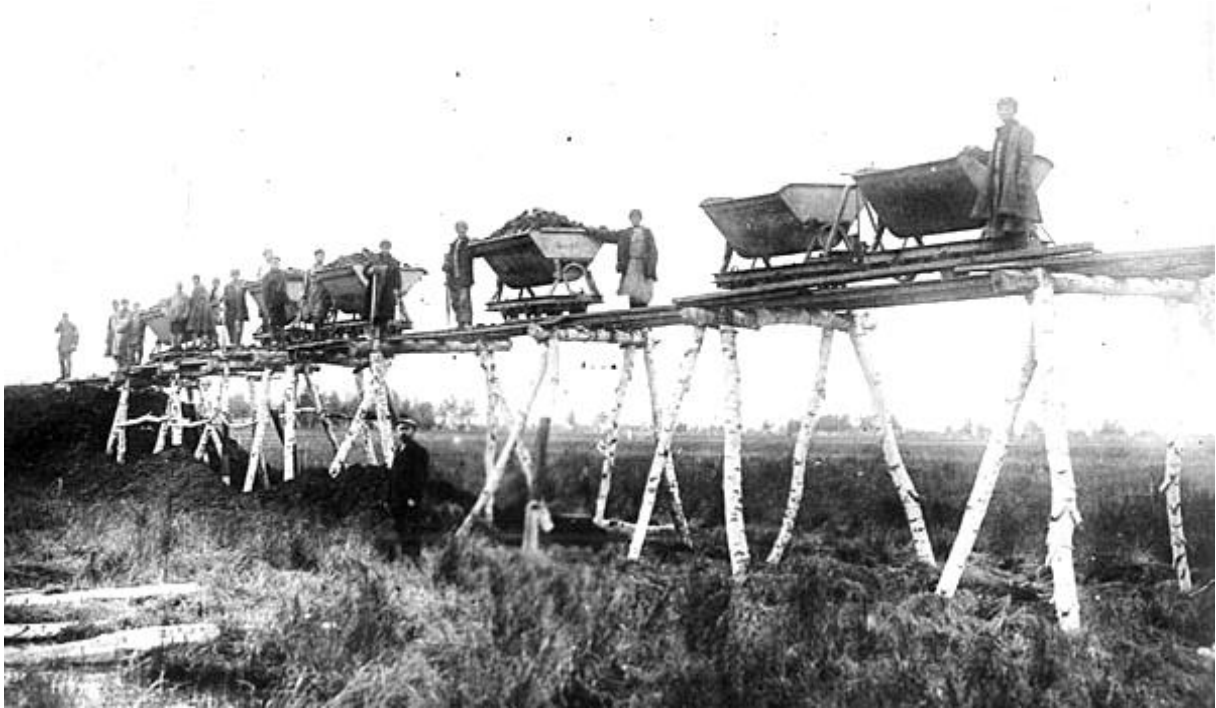
1894 rok budowa linii Jekaterynburg – Czeliabinsk – robotnicy

Ussuryjska Linia. 717 wiorst (765 km). Trasa: Władywostok, Nikolsk, Ussuryjsk, Grafskaja, Chabarowsk. Rozpoczęcie robót: kwiecień 1891 roku; zakończenie robót: 15 (27) grudnia 1897 roku.



Полюс вiorst заswiadcza o ogromnym trudzie.

Prawo Imperium Rosyjskiego ustanowiło system miar w 1835 i wiorsta (liczona jako 500 sążni) stanowiła równowartość 1,0668 km. Wiorsta była stosowana także na części ziem polskich – w Królestwie Polskim (Kongresówce) od 1849 do wprowadzenia systemu metrycznego w 1918.



1897 rok – 547 wiorsta: katorżnicy i zesłańcy



1899 rok – most koło Władywostoku – rzeka Liancziche



1907 rok Władywostok

Środkowo-Syberyjska Linia. 1715 wiorst (1830 km). Trasa: rzeka Ob, Aczinsk, Krasnojarsk, Zima, Ikrkuck. Rozpoczęcie robót: maj 1893 roku; zakończenie robót: 16 (28) sierpnia 1898 roku.



Великий Сибирский путь.—Grand Chemin de la Sibirie. № 7.
Видъ поселка Тайга.



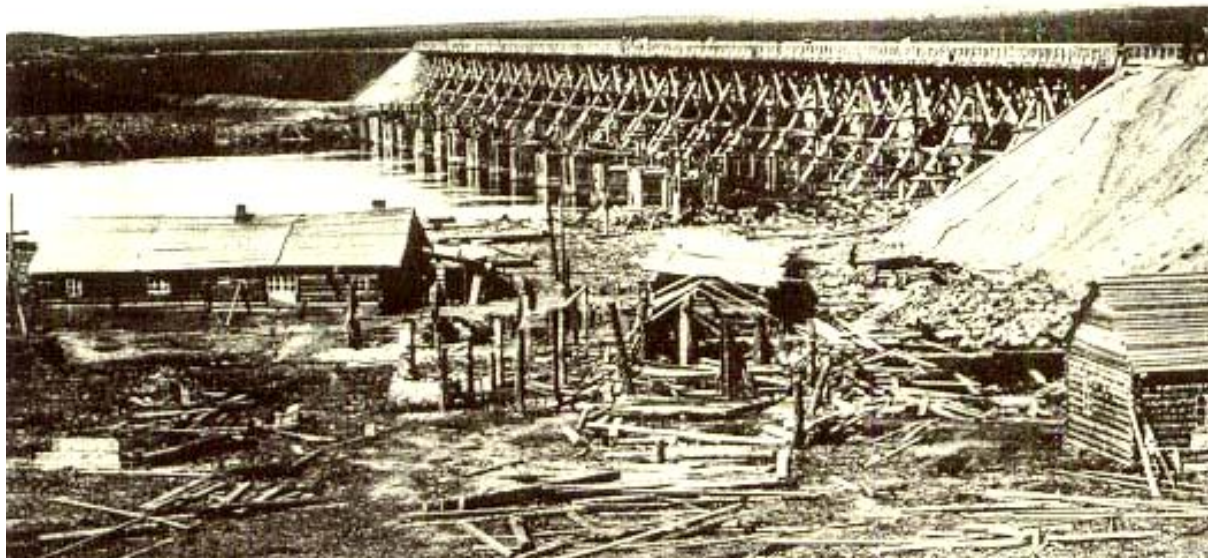
Tajga – ziemianki zesłańców – koniec XIX wieku



Великий Сибирский путь.—Grand Chemin de la Sibirie. № 44.
Дѣль на Кемчугской Карьерѣ.

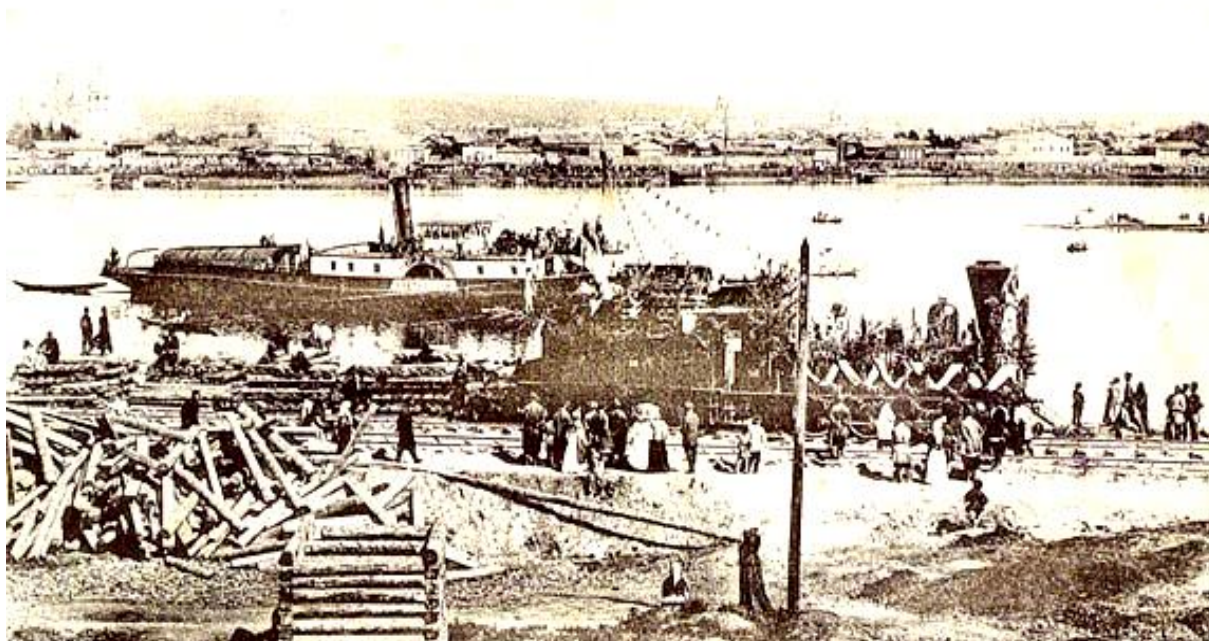
1914 rok – Kiemczug – droga do kiemierowskiego karceru

Иркутскъ, Железнодорожный мостъ ч. р. Иркутъ. № 2.



1898 rok – rzeka Irkut – ręczna robota zesłańców

Иркутскъ. Общій видъ. № 1.



1898 rok – Irkuck – stacja kolejowa i przystań rzeczna



przed 1904 rokiem – pocztówka z Irkucka

Bajkalskie odgałęzienie. 64 wiorsty (68 km). Trasa: Irkuck — Bajkał. Rozpoczęcie robót: 1 (13) września 1896 roku; zakończenie robót: 21 października (2 listopada) 1898 roku.

Заводско-Кашевская ж. д. стр.

Площ. тис. ж. д. на берегу р. Ангары на 18 верст.



nie wcześniej niż 1899 rok – 18 wiorsta – brzeg Angary



nie wcześniej niż 1899 rok – 18 wiorsta – brzeg Angary



nie wcześniej niż 1899 rok – 63 wiorsta – ujście Angary

Wschodnie połączenie z KWŹD. 110 wiorst (117 km). Trasa: Nikolsk, Ussuryjsk, Pogranicznaja.
Początek robót: 1897 rok; zakończenie robót: 1 (13) stycznia 1899 roku.

Promowo-kolejowa przeprawa. Trasa: Bajkał — Mysowaja, od 1903 roku do Tanchoja.
Początek budowy promu-lodołamacza „Bajkał”: 1895 rok; rozpoczęcie eksploatacji: 24 kwietnia (7 maja) 1900 roku.

Zabajkalska Linia. 1036 wiorst (1105 km). Trasa: Mysowaja, Wierchnieudinsk, Czita, Srietensk. Rozpoczęcie budowy: 11 (23) kwietnia 1895 roku; zakończenie budowy: 6 (18) stycznia 1900 roku.



zabajkalska linia



zesłańcy

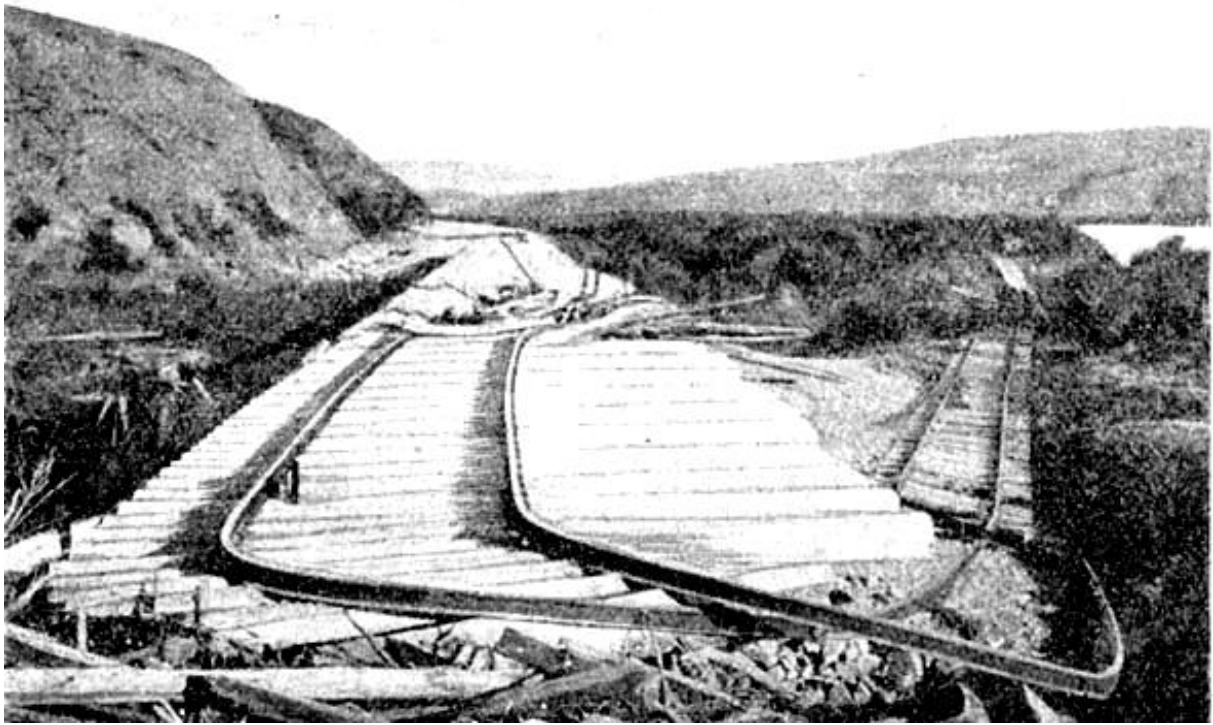
Кругобайкальская ж. д.—Chemin-de-fer autour de Baïkal.



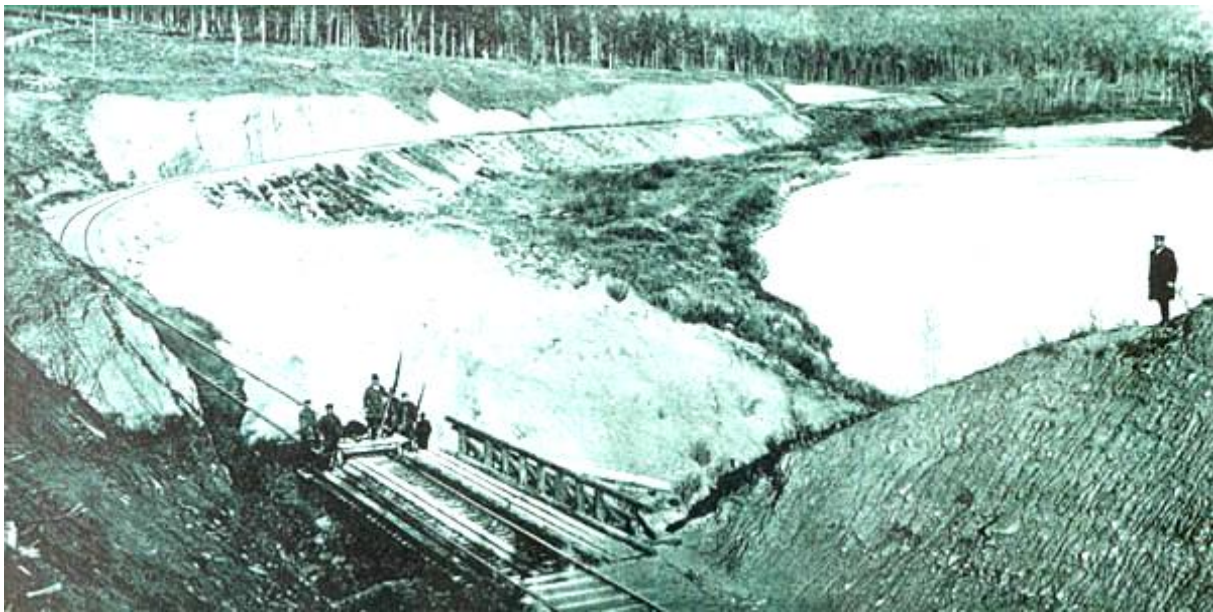
nie wcześniej niż 1900 rok – 126 wiorsta – nad rzeką Selengą



1895 rok – 395 wiorsta – tunel Szotchotie – ręczna robota zesłańców



1897 rok - na rzece Chiłok po wielkiej powodzi
A ile istnień ludzkich ta powódź zabrała?



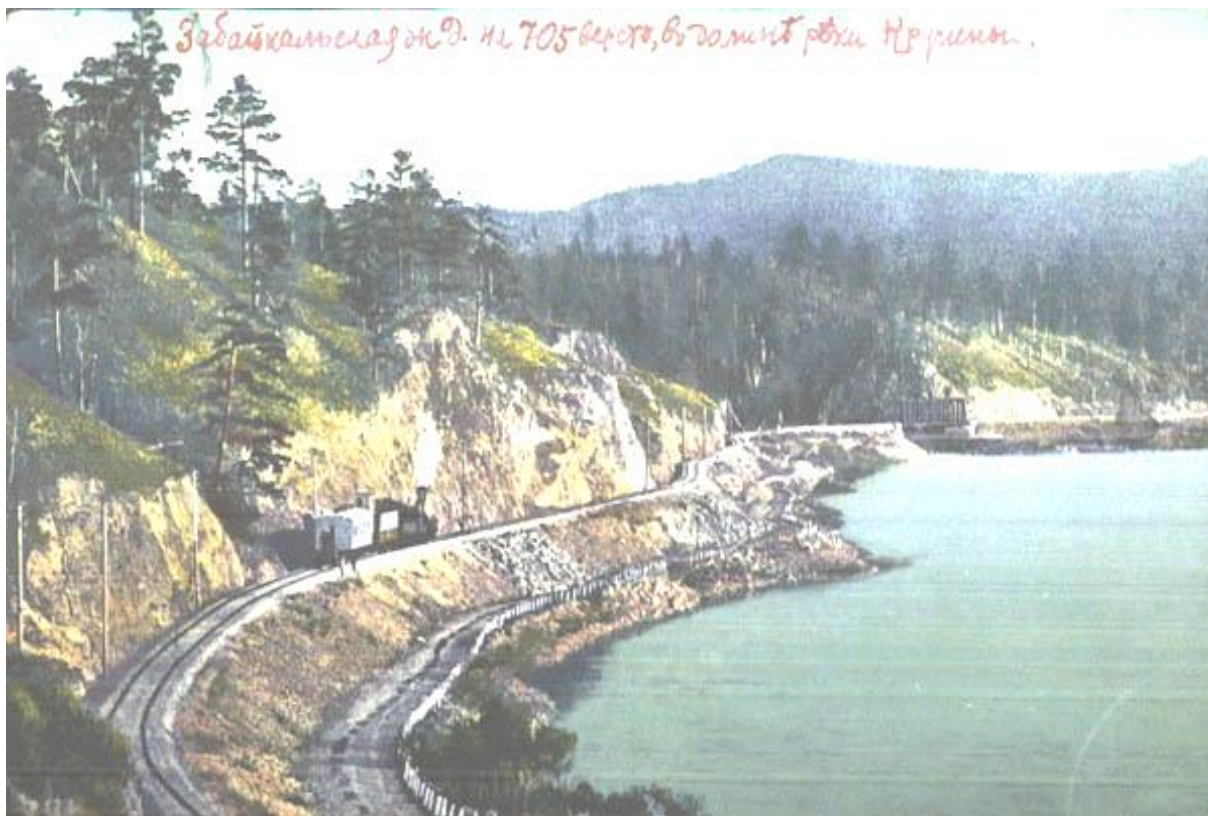
po 1900 roku – 438 wiorsta – znów skutki powodzi na rzece Chiłok



po 1900 roku – 595 wiorsta – wszystko ręczna robota zesłańców



około 1900 roku – 644 wiorsta – znów robota zesłańców



po 1900 roku – 705 wiorsta – w dolinie Ingody



po 1900 roku – 741 wiorsta – urwisko Charamandut

Забайкальский жел. дор. № 10.
Строительство моста через р. Толачу на 822 в., длина моста 40 саж.



około 1900 roku – 822 wiorsta – przez rzekę Tołaczę
Oczywiście fotografowano, gdy zesłańcy i katorżnicy zeszli z budowy.

Wokółbajkalska Linia. 244 wiorsty (260 km). Trasa: Bajkał, Sliudianka, Mysowaja.
Rozpoczęcie robót: koniec 1899 roku; zakończenie robót: 18 września (1 października) 1904 roku.



nad Bajkałem



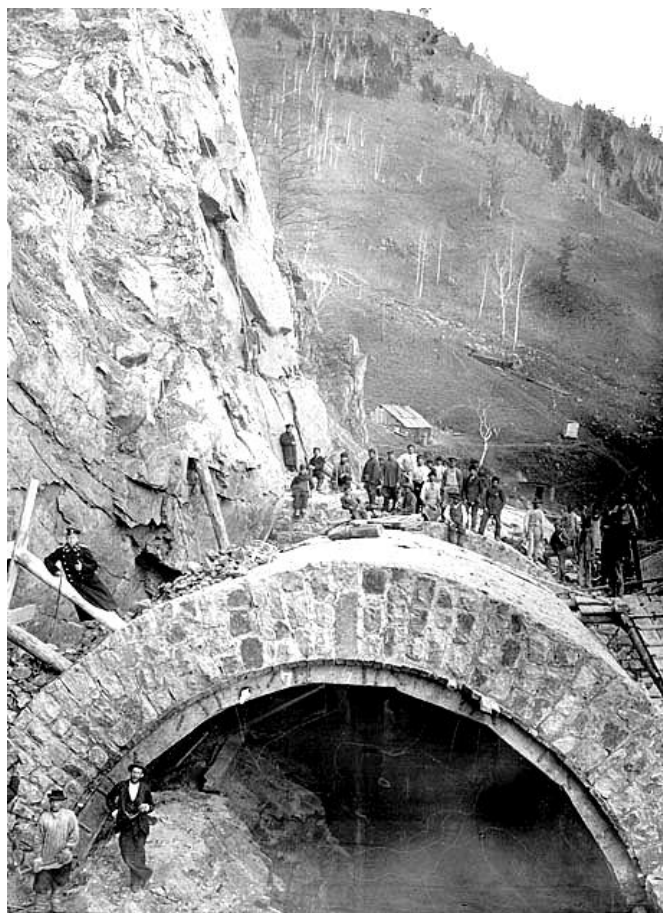
nad Bajkałem



sierpień 1903 roku – ściana oporowa i tunel nr 3



wrzesień 1904 roku – nad Bajkałem – tunel nr 5



wrzesień 1904 roku – nad Bajkałem – tunel nr 5



wrzesień 1904 roku – nad Bajkałem – tunel nr 5 – ręczna robota zesłańców



maj 1904 – nad Bajkałem – tunel nr 5



„mys Katorżanskij” – Ilu katorżników musiało tu zginąć, by nadano tę nazwę?



sierpień 1903 roku – urwisko „Katorżnicze”



„roboczy przysiółek” – zwyczajny lagier katorżników



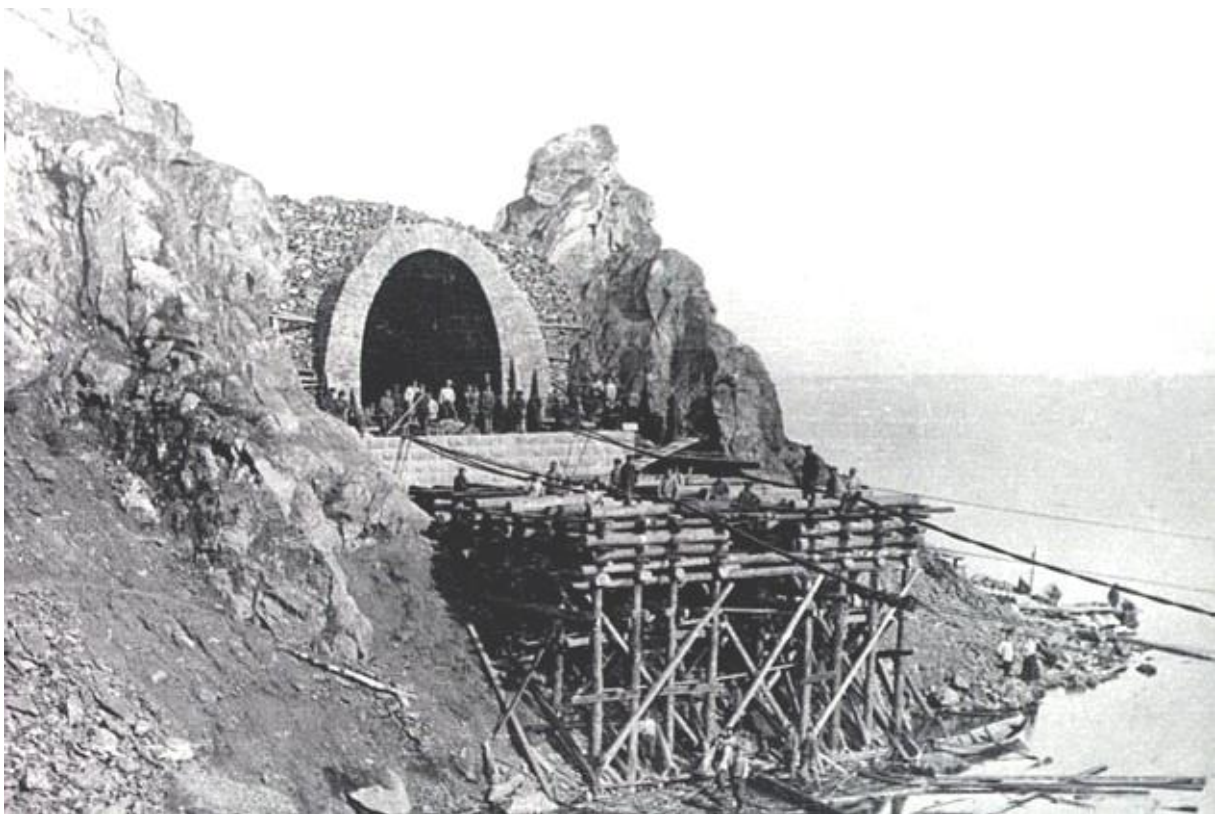
maj 1904 roku – budowa tunelu „Tolstyy” i tunel „Katorżniczy” – ręczna robota zesłańców



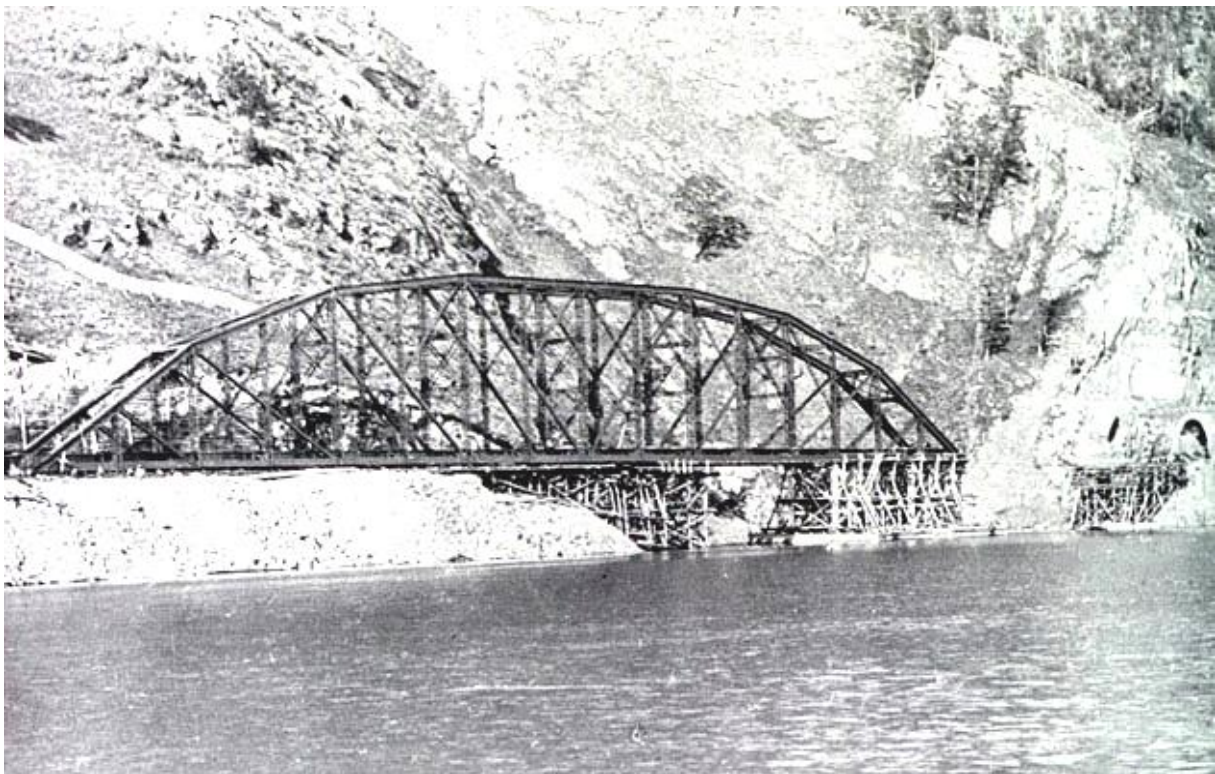
maj 1904 roku – budowa tunelu „Tołstij” i tunel „Katorżniczy”



1904 rok – przecięz to katorżnicy lub co najmniej zesłańcy



sierpień 1904 roku – zatoka Bierozowaja – ręczne przeciąganie mostu



sierpień 1904 roku - przeciąganie mostu bierozowskiego – ręczna robota zesłańców



wrzesień 1904 roku – galeria Osinowskaja



kwiecień i maj 1904 roku – galeria Szumichinskaja – ręczna robota zesłańców



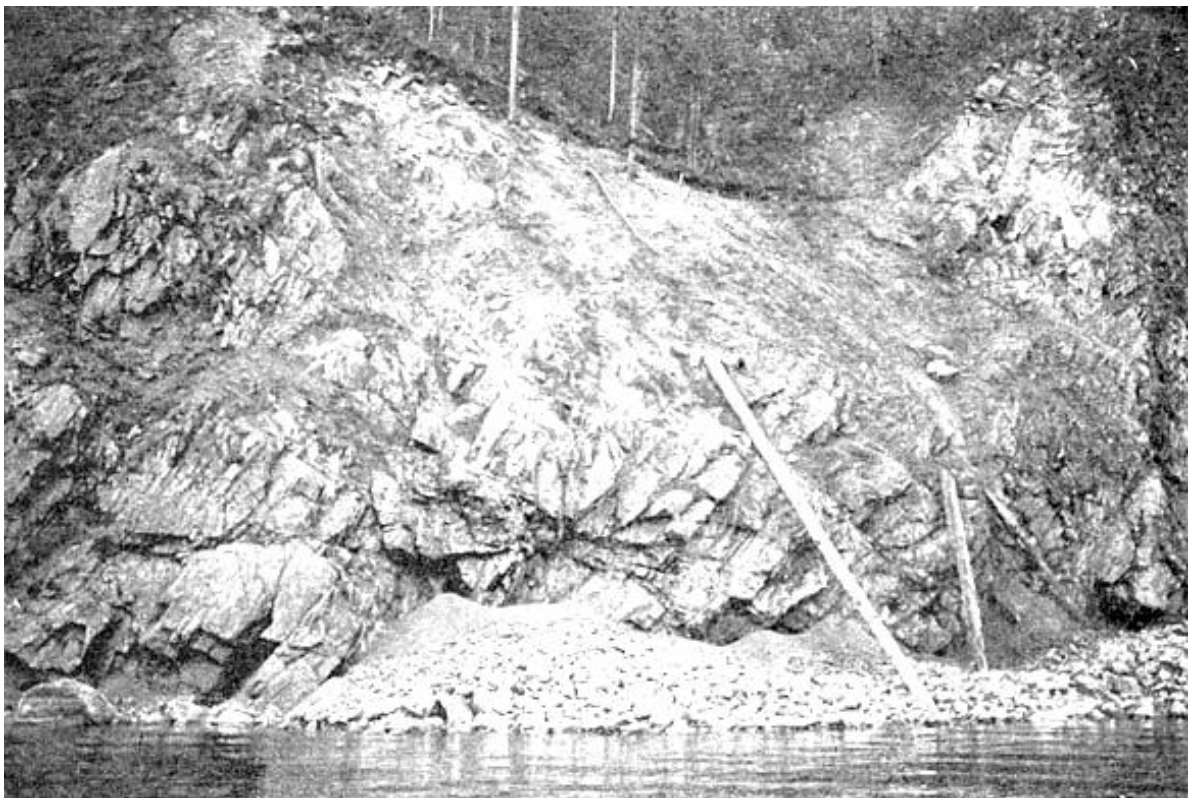
sierpień 1903 roku – tunel Połowinnyj



na tym polegała katorga



1903 rok – zesłańcy przy tunelu „Kosoj Ubur”, a może tylko nadzorcy?



1900 rok – drążenie skały



wrzesień 1905 roku – tunel „Dwojnaja Guba 1”



kwiecień 1904 roku – ręczna robota katorżników



maj 1904 roku – tunel „Bolszoi Kołokolnyj”



strażnik zesłańców z karabinem



maj 1904 roku – „Szaryżałgaj 1” nadzorcy



maj 1904 roku – „Szaryżałgaj 4” – ręczna robota katorżników



1903—1904 rok „Szaryżałgaj 3”



1902—1904 ręczna robota katorżników – wciąganie beczek z cementem i wodą



1900 rok – lager Szaryżałgaj



maj 1904 roku – „Chabartyj 2” – ręczna robota katorżników



maj 1904 roku – „Chabartyj 2”



1903—1905 rok „Guba Upornaja” – budowa kamiennego wiaduktu



sierpień 1903 roku – rzeka Angasołka – budowa wiaduktu



lipiec 1903 roku – kamieniołom „Sołzan” – katorżnicy i zesłańcy



sierpień 1903 roku – rzeka Snieżnaja – lager



1918 rok – tunel nr 39 „Kirkidaj”
już władza komunistów i nadal katorżnicy

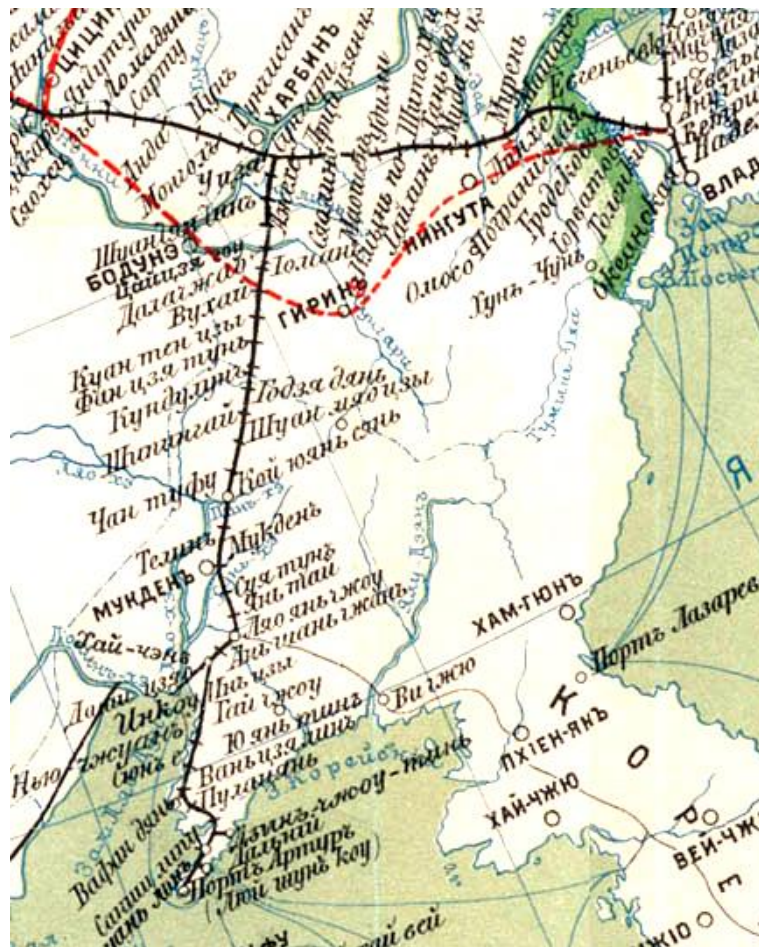
Zachodnie połączenie z KWŻD (Kitajsko-Wschodnia Żelazna Droga). 324 wiorsty (346 km). Trasa: Chiński Rozjazd — Mandżuria. Rozpoczęcie robót: 1897 rok; zakończenie robót: 10 (23) lutego 1901 roku.

Linie Chińsko-Wschodnia i Południowo-Mandżurska. 2377 wiorst (2536 km). Trasa: Mandżuria, Charbin, Pogranicznyj. Charbin, Czanczuń, Port Artur. Rozpoczęcie robót: 28 sierpnia (9 września) 1897 roku; zakończenie robót: 21 października (3 listopada) 1901 roku.

Amurska Lina. 2096 wiorst (2236 km). Trasa: Kuznga, Zipowo, Aleksiejewsk, rzeka Amur, Boczkariewo, Błagowieszczeńsk, Rejnowo, Ruchłowo, odgałęzienie na Kiwdę. Rozpoczęcie robót: 1907 rok; początek regularnej komunikacji do rzeki Amur: 10 (23) marca 1915 roku.



KWŻD – chińsko-wschodni odcinek



południowy odcinek



pociąg naczelnika budowy KBŻD



1914 rok – wschodni odcinek

Развозка рельсов и скреплений при укладке путей на станции Амазари.



1913 rok – układanie torów

Tyle zdjęć, a ani jednej maszyny, czy choćby jakiegoś pomocniczego urządzenia – tylko ręce zesłańców i katorżników.



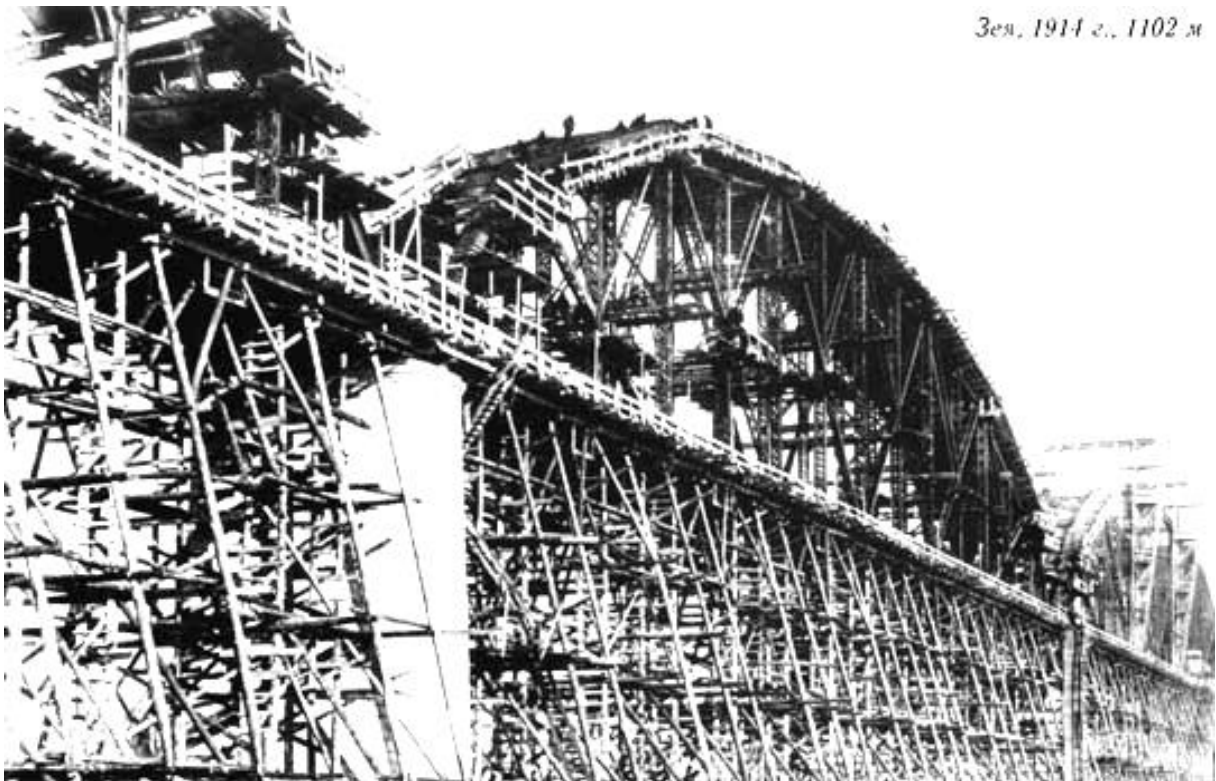
1912 rok – rzeka Bolszaja Omutnaja

Мост через реку Б. Нуреп. Вигд-ца сторонна кедва тесура



1913 rok – rzeka Bolszaja Omutnaja

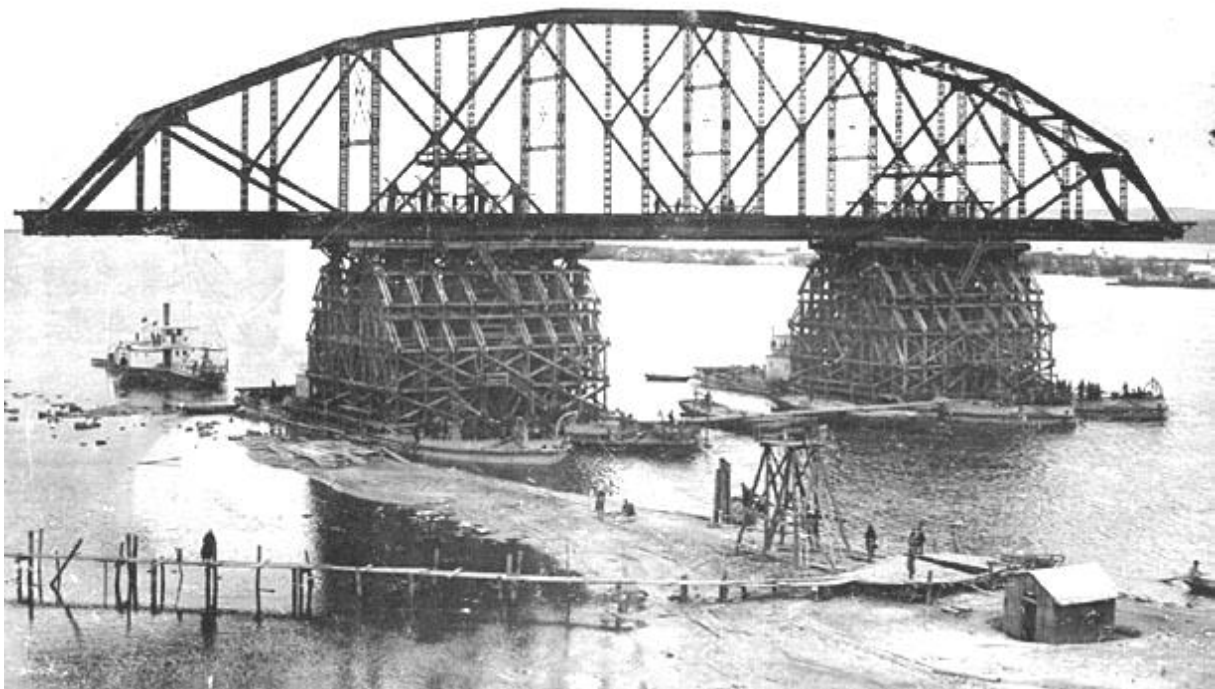
Зяя, 1914 г., 1102 м



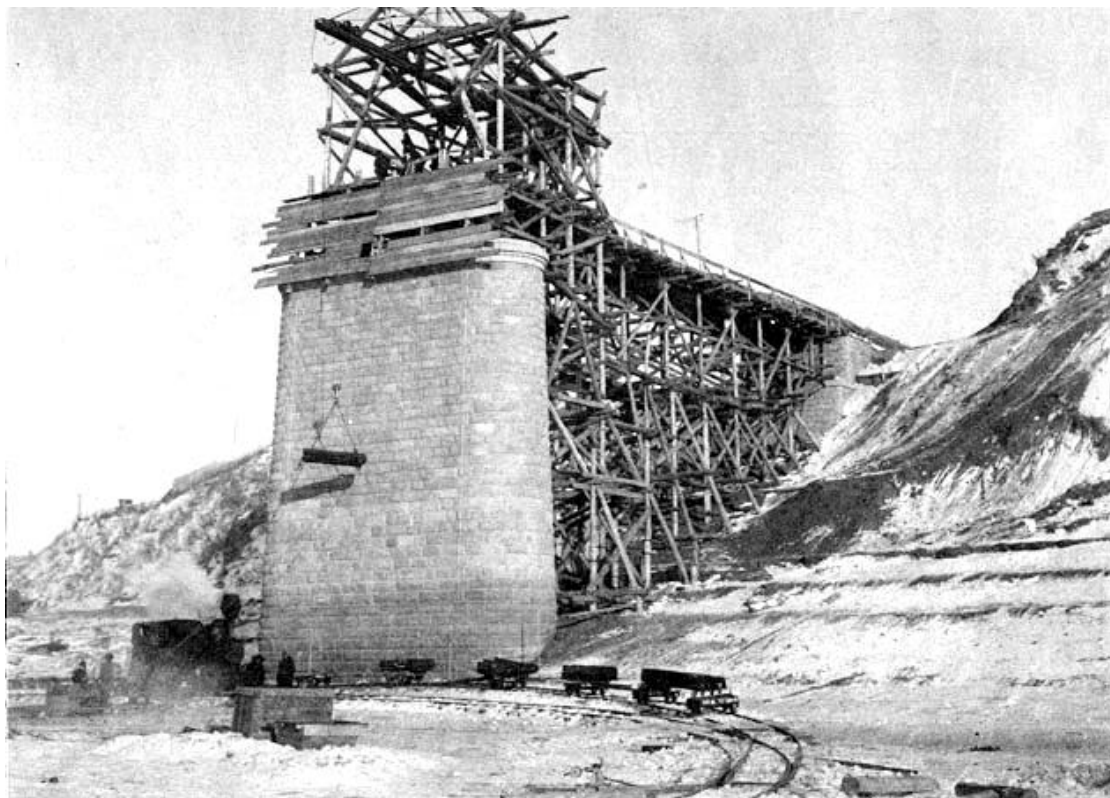
1914 rok – rzeka Zieja – ręczna robota zesłańców



1911 rok 587 wiorsta



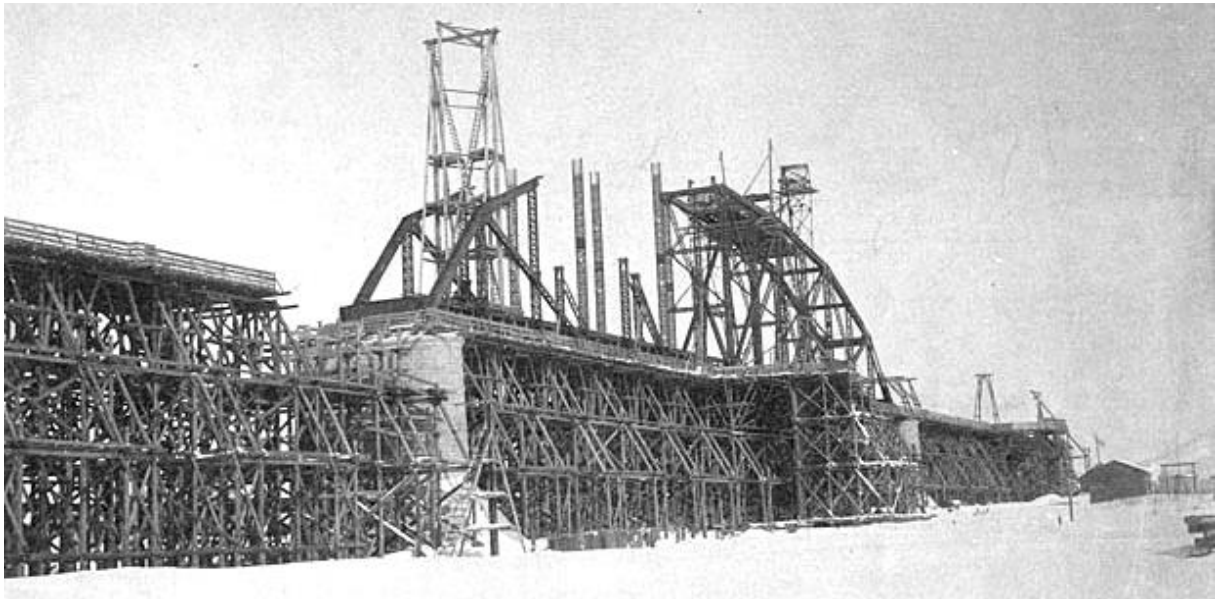
1914 rok Amur most imieniem carewicza Aleksieja



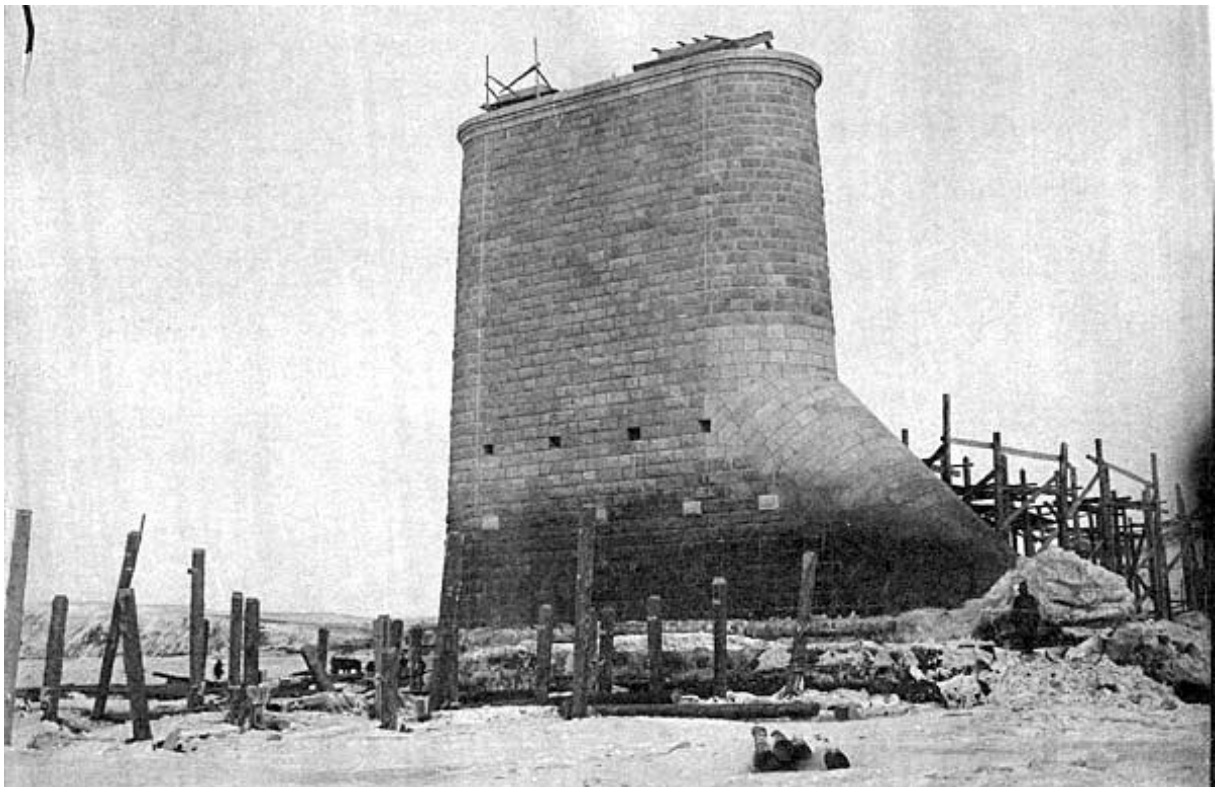
1913 rok – Amur



Amur – zima



1914 rok – Amur – zima



1913 rok – Amur – zima

Великий Сибирский путь.—Grand Chemin de la Sibérie. № 45.
Укладка пути.



początek XX – wieku: układanie torów

Великий Сибирский путь.—Grand Chemin de la Sibérie. № 29.
Объедь рабочихъ.



początek XX – wieku: obiad zesłańców

Великій Сибирскій путь.—Grand Chemin de la Sibirie. № 16.
Табл. Шхашъ, сѣверо-востокъ.



zesłańcy i ich dom



koniec XIX-wieku – zesłańcy

Великий Сибирский путь.—Grand Chemin de la Sibérie. № 2.
Укладка пути. Разборка шпалъ.



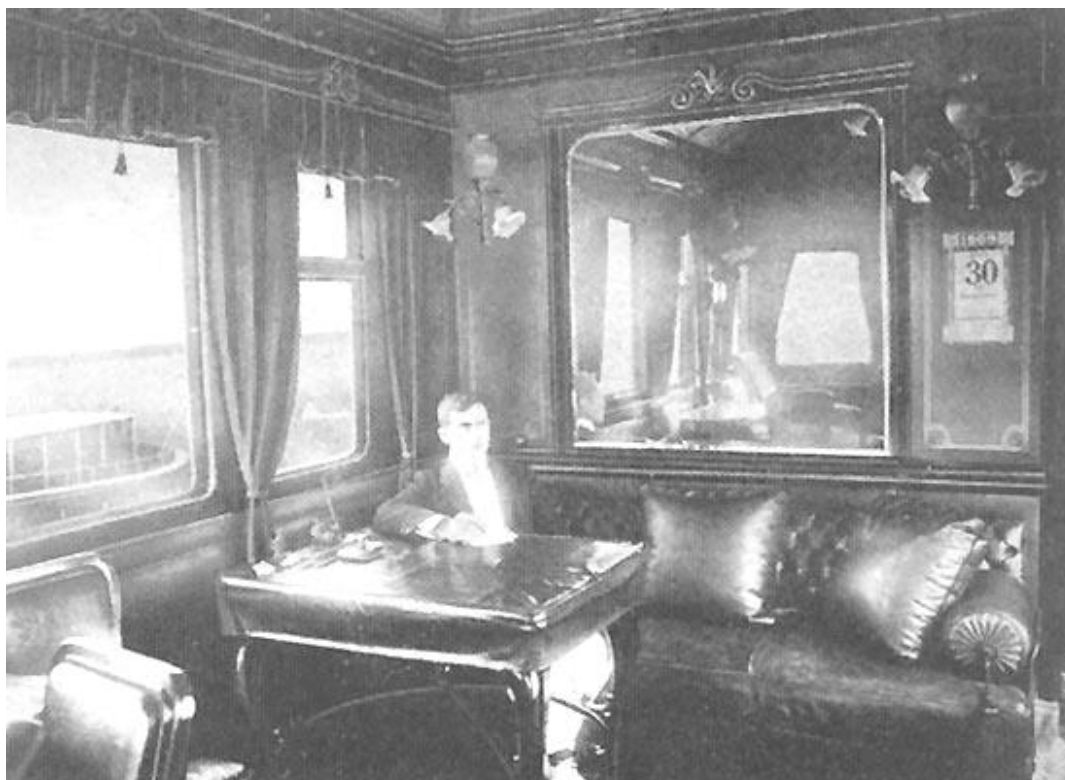
koniec XIX wieku – zesłańcy – jedyne maszyny



1899 rok – Sybiracy



1896 rok – robotnicy Korejcy – jedyny ślad o istnieniu takiego narodu



1914 rok – Rosjanin korzystający z kolei transsyberyjskiej



maj 1904 rok – praca katorżników pod strażą karabinu maszynowego – tak było zawsze.

To cała prawda.



Herb Rosji ustanowiony przez Aleksandra III 3 listopada 1882 roku.
Na godzinie 9 jest Polska.