

STUDIA EUROPAEA

СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ
ГЕРМАНСКОГО ИСТОРИЧЕСКОГО
ИНСТИТУТА В МОСКВЕ
И ИЗДАТЕЛЬСТВА
“НОВОЕ ЛИТЕРАТУРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ”



Изобретение века

ПРОБЛЕМЫ И МОДЕЛИ ВРЕМЕНИ
В РОССИИ И ЕВРОПЕ
XIX СТОЛЕТИЯ



Новое
Литературное
Обозрение

2013

УНИВЕРСАЛЬНОЕ ВРЕМЯ
VERSUS ЛОКАЛЬНЫЕ ВРЕМЕНА:
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И СПОРЫ О ВРЕМЯИСЧИСЛЕНИИ
В РОССИИ (1870–1910-е ГОДЫ)

12 ноября 2009 года президент Российской Федерации Дмитрий Медведев выступил с речью «Россия, вперед!» перед Федеральным собранием в Москве. Он объявил о ряде политических мер, направленных на преодоление экономической отсталости России и на социальную модернизацию страны¹. Среди прочих предложений президент заявил о сокращении часовых поясов, охватывающих территорию Российской Федерации от Калининграда на западе до Владивостока на востоке. Медведев отметил, что россияне «традиционно привыкли гордиться их количеством, потому что это казалось нам яркой иллюстрацией величия нашей Родины». При этом он задал соотечественникам показательный для моей темы исследований вопрос: «Но задумывались ли мы когда-нибудь по-серьезному о том, насколько столь дробное деление позволяет эффективно управлять нашей страной, не приводит ли к использованию слишком дорогих технологий?»²

Конечно, в речи президента этот вопрос был риторическим и не подразумевал проведения исследования. Более того, решение о ликвидации двух из одиннадцати часовых поясов тогда уже было принято. 28 марта 2010 года пресса сообщила миру о том, что Россия сократила число своих часовых поясов до девяти. Для меня как историка во всем этом интересно то, что президент Российской Федерации верил, что такая мера может «сделать самую большую страну мира более

¹ Президент России. Послание Федеральному собранию Российской Федерации 12 ноября 2009 г.

² Там же.

управляемой для развития и роста экономики»³. По-видимому, эта вера питается опытом управления временами, обретенным в Советском Союзе и в Российской империи.

Решение о разделении российской территории на одиннадцать часовых поясов было принято сразу после захвата власти большевиками в 1917 году. 9 февраля 1919 года Совет народных комиссаров принял декрет, выразивший готовность нового режима откорректировать счет времени для установления единообразия «со всем цивилизованным миром»⁴. Такая реформа была проведена в июле 1919 года, а после образования СССР, в 1924 году, унифицированное времяисчисление было применено ко всем советским республикам. И если введение григорианского календаря в феврале 1918 года привлекало внимание историков, то советская реформа управления временем еще не была объектом анализа.

Данная статья посвящена событиям, предшествовавшим этой реформе. С начала 1880-х годов россияне участвовали в международных дебатах по поводу унификации времени и высказывали свое мнение о преимуществах и недостатках введения системы часовых поясов в их собственной стране. Я постараюсь ответить на вопрос о том, почему императорская Россия не ввела часовые пояса, или, иначе говоря, почему она отказалась в этом отношении следовать за другими «цивилизованными странами».

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ВРЕМЯ

Строительство железных дорог и появление телеграфа заставили российских инженеров и ученых задуматься об эффективном способе исчисления времени⁵. До создания современной инфраструктуры,

³ Россия сокращает два часовых пояса для роста экономики (Рейтер. Международные новости. 28 марта 2010 г.).

⁴ Декрет о введении счета времени в Российской Социалистической Федеративной Советской Республике по международной системе часовых поясов // Бялокоз Е.Л. Международный счет времени в течение суток, введенный декретом Совета народных комиссаров для всей России с 1-го Апреля 1919 года. Петроград, 1919. С. 19–23.

⁵ Kern S. The Culture of Time and Space, 1880–1918. Cambridge (Mass.), 2003. P. 12; Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München; Wien, 1977. S. 43 ff.; Idem. Railroad Space and Railroad Time // New German Critique. 1978. № 14 (Spring). P. 31–40; Zerubavel E. The Standartization of Time: A Socio-historical Perspective // American Journal of Sociology. Vol. 88. 1982. № 1. P. 1–23 (см. в особенности p. 6 ff.).

которая соединила отдаленные территории и ускорила передвижение из одной части страны в другую, существование в России множества разнообразных местных (то есть «естественных») времен не ощущалось как проблема. Только после запуска в 1851 году первой железнодорожной ветки национального значения от Санкт-Петербурга до Москвы появилось понимание того, что расписание поездов требует унификации времяисчисления.

Впрочем, изданное тогда «Положение о движении по Санкт-Петербургско-Московской железной дороге» еще указывало, на основании какого времени — петербургского или московского (с разницей не менее 29 минут) — должны ходить поезда⁶. Только инструкция 1853 года, регулировавшая перевозку поездом арестантов из новой столицы в старую, обратилась к проблеме разницы во времени между двумя конечными пунктами этой железной дороги. Но уже в «Положении о перевозке арестантов» 1853 года, которое регулировало транспортировку людей из Петербурга в Москву и обратно, содержались четкие указания относительно того, на каких станциях и в какое время поезда должны были делать остановки⁷. Таким образом, потребность во временном согласовании действий по переброске арестантов из местных тюрем к ближайшим станциям, с одной стороны, и движения поездов, с другой, побудила власти установить единое «петербургское» время для железной дороги⁸.

Однако прошло еще двадцать лет, прежде чем расписания всех железных дорог в России были приведены в полное соответствие с показаниями Пулковской обсерватории и закреплены законом. Еще в 1872 году путеводитель по российским железным дорогам сообщал, что «время отправления и прибытия всех поездов устанавливается по местному времени каждой станции»⁹. Но уже в 1874 году Министерство путей сообщения ввело обязательные правила для организации

⁶ Положение о движении по Санкт-Петербургско-Московской железной дороге. О разнице во времени между Москвой и Санкт-Петербургом см.: Спутник по России / Ред. Ф.Х. Шлютер; Изд. Н. Киммеля = Coursbuch fuer Russland / Redakteur Th. Schlueter; Verlag von N. Kummel, November–April. Riga, 1888. Heft 43.

⁷ Положение о перевозке арестантов по С.-Петербурго-Московской железной дороге. 1853. См. также: Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отд. 3. С. 253–256.

⁸ Положение о перевозке арестантов по С.-Петербурго-Московской железной дороге. С. 7.

⁹ Путеводитель по российским железным дорогам, с приложением карты железнодорожных сообщений. М., 1872. С. 7.

перевозок. Согласно этим инструкциям владельцы всех железных дорог были обязаны установить время на часах «по петербургскому меридиану»¹⁰. Расписания должны были обозначать прибытие и отправление поездов в двух режимах: по петербургскому и по местному времени («местному меридиану»)¹¹. При этом не был решен вопрос о том, как пассажиры, следовавшие из отдаленных регионов, должны были узнавать петербургское время.

В стремлении установить стандартное время для всей железнодорожной сети Российской империи царские власти были в авангарде своего времени. В отличие от Англии и Шотландии, где частные компании еще в 1847 году договорились регулировать движение поездов в соответствии с гринвичским временем, остальные страны демонстрировали в этом вопросе несогласованность. Например, в Германской империи разнообразие местных железнодорожных времен persisted вплоть до начала 1890-х годов. В США мозаика из 75 времен была ликвидирована только в 1883 году¹².

Что касается реализации, то публикация закона 1874 года не сразу решила проблему. Так, Общество Рязско-Вяземской железной дороги практически в тот же год перевело свою деятельность на столичное время¹³, но многие его конкуренты не спешили выполнять инструкции Министерства путей сообщения¹⁴. В 1884 году журнал «Железнодорожное дело» сообщил, что только 12 из 49 компаний перевели

¹⁰ Правила движения по российским дорогам, открытым для общего пользования. 1874. С. 36.

¹¹ Там же.

¹² Ср.: *Roell F. von. Enzyklopaedie des Eisenbahnwesens*. Berlin; Wien, 1913. Bd. 4. S. 149–152 (см. статью «Железнодорожное время», S. 150); *Dohrn-van Rossum G. Die Geschichte der Stunde. Uhren und modern Zeitordnung*. München, 1992. S. 320; *Geyer M.H. Prime Meridians, National Time and the Symbolic Authority of Capitals in the Nineteenth Century* // Berlin — Washington, 1800–2000. Capital Cities, Cultural Representation, and National Identities / Ed. A.W. Daum, Ch. Mauch. Cambridge, 2005. P. 79–100, см. p. 96. О введении стандартного времени в США см.: *Bartky I.R. The Adoption of Standart Time* // *Technology and Culture*. 1989. Vol. 30. P. 25–56; *Zerubavel E. The Standartization of Time*. P. 10 ff. О введении стандартного времени в Великобритании см.: *Simmons J. The Victorian Railway*. London, 1991. P. 345–351.

¹³ Условия перевозки пассажиров, багажа, собак, животных, экипажей и товаров в поездах большой и малой скорости / О-во Рязско-Вяземской железной дороги. СПб., 1874. С. 3.

¹⁴ Ср., например: Условия перевозки пассажиров, багажа, животных, экипажей и товаров. Классификация и тариф, № 1 / Изд. Привисленская железная дорога. Варшава, 1877. С. 1.

часы в соответствии с Пулковской обсерваторией. Четырнадцать из них использовали московское время, а пять — время тех городов, где располагались конторы их правлений¹⁵.

Новая попытка установить единое время была сделана в начале 1880-х годов так называемой «Комиссией Баранова». Этот межминистерский комитет был учрежден в 1876 году для оценки всех сторон железнодорожного дела в России и разработки регулирующего его законодательства¹⁶. В первый же законопроект — «Общий устав российских железных дорог» 1882 года — был введен следующий пункт: «...расписания должны обозначать время прибытия и отправления поездов по петербургскому и местному времени. Часы на железнодорожных станциях должны быть установлены по местному времени»¹⁷. Без изменений этот пункт был воспроизведен в окончательной версии «Устава» 1885 года¹⁸. Но и после этого отнюдь не все компании перешли на петербургское время¹⁹.

Процесс синхронизации расписаний на различных региональных железных дорогах растянулся на несколько лет и завершился в Российской империи лишь на рубеже веков. В начале XX века только железные дороги Финляндии и Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) использовали местное, то есть гельсингфорское и харбинское, время²⁰. В случае КВЖД, которая обслуживалась русскими

¹⁵ Введение нового нормального счета времени на железных дорогах Соединенных Штатов // *Железнодорожное дело*. 1884. № 6. С. 47–48, см. с. 47. Ср. также: *Baedeker K. West- und Mittel-Russland. Handbuch fuer Reisende*. Leipzig. 1883. S. XVII (Frooms Railway Guide: Указатель «Фрум»); Путешествие по России по прямым железнодорожным и пароходным сообщениям. Карта железно-дорожных и пароходных сообщений. Адреса правлений железных дорог, банков и страховых обществ в С.-Петербурге и Москве. Тариф почт и телеграфов. Т. 11. № 82. Июль 1875.

¹⁶ Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1879. Т. 1, ч. 1; *Железнодорожное дело*. 1882. № 1. С. 170–173, 263, I–V; *Салов В.В.* Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909; *История железнодорожного транспорта России* / Под ред. Е.А. Ерасковского, М.М. Уздина. СПб., 1994. Т. 1. С. 98, 109; *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 153–160.

¹⁷ *Общий устав российских железных дорог*. Проект [СПб., около 1881–1882] // Россия. Государственный Совет. Материалы. М., 1885. Т. 156. С. 32, ст. 145.

¹⁸ *Общий устав российских железных дорог и положение о совете по железнодорожным делам*. СПб., 1886. С. 9, ст. 15.

¹⁹ См.: *Спутник по России*. С. 4, 6, 14 и сл., 30 и сл.

²⁰ *Спутник по России = Coursbuch fuer Russland*. Riga, 1908. С. 164–177, 40–41 б.

инженерами, а ее полотно было спроектировано в соответствии с шириной российской колеи, разница во времени означала, что Маньчжурия юридически не является частью Российской империи. В случае Финляндии эта практика также символизировала автономию Великого княжества.

В отличие от Германской империи (где центральноевропейское время было введено законом 1 апреля 1893 года), в России введение железнодорожного времени не ликвидировало мозаики местных времен в повседневной жизни. И если в Германии часы на железнодорожных станциях, вокзалах, в государственных учреждениях, школах и на заводах были установлены в соответствии с национальным единым временем, то в России действовала «двойная система» счета времени. Эта система сохранялась даже после введения часовых поясов в 1919 году.

В результате этого, садясь в поезд, российский пассажир сталкивался с проблемой перехода с одного времени на другое. Путеводители по железным дорогам информировали читателей о том, что, например, девять часов в Санкт-Петербурге соответствовали 11 часам 22 минутам варшавского времени. В это время часы в Вологде показывали 12 часов 38 минут, в Нижнем Новгороде — 12 часов 56 минут, в Тифлисе — 12 часов 58 минут, в Самаре — один час 19 минут пополудни и т.д.²¹

Во исполнение закона 1885 года стенды с расписанием указывали прибытие и отправление поездов по петербургскому и местному времени²². Пассажиры дальних трансконтинентальных поездов, пересекавшие многочисленные часовые пояса европейской и азиатской России, полагались на специальные буклеты, указывавшие прибытие и отправление поезда по петербургскому времени²³. В них отсутствовали указатели местного времени. Таким образом, пассажиры жили в рамках

²¹ См.: Путеводитель по российским железным дорогам. М., 1872. С. 2; Полный карманный путеводитель для железнодорожных, паровозных и почтовых прямых сообщений. Зима и весна 1882–83 г. СПб., 1882. С. 57; Путеводитель по российским железным дорогам и паровозным сообщениям. Т. 14. 1885. С. 46–48; Спутник по России. 1888. С. 42; 1908. С. 264; Официальный указатель железнодорожных, паровозных и других пассажирских сообщений / Изд. Министерство путей сообщения; Под ред. Н.Л. Брюля. Летнее движение 1904 г. СПб., 1904. С. IV.

²² См., например, плакат-расписание Сибирской казенной железной дороги 1911 г. (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 441. Л. 54); расписание Северной железной дороги 18 апреля 1909 г. (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 312. Л. 146).

²³ См.: Нормальное расписание хода поездов коммерческого движения между станциями Челябинск–Иркутск и по Томской ветви (летнее) с 18 апреля 1911 года. Часы обозначены по С.-Петербургскому времени, № 16. Томск, 1911 (РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 441. Л. 57–235).

изолированного времени-пространства, ритм которого определялся из далекой обсерватории в Пулкове. Им не нужно было переводить стрелки часов в соответствии с часто менявшимся местным временем. Они находились в своего рода временном и пространственном «коконе», жизнь внутри которого разительно отличалась от жизни за пределами железнодорожного состава.

МИРОВЫЕ ДЕБАТЫ О СТАНДАРТИЗАЦИИ ВРЕМЕНИ

Введение единого железнодорожного времени в России произошло в тот момент, когда на международной арене специалисты добились принятия всемирного соглашения о нулевом меридиане, «всемирных сутках» и «всемирном времени». Русские ученые участвовали в этих дебатах. Седьмая международная геодезическая конференция, состоявшаяся в Риме в 1883 году, стала знаковой. На ней была принята резолюция, в которой участники конференции высказались за признание долготы Гринвича в качестве всемирного нулевого меридиана и за унификацию исчисления времени. Эксперты настаивали на введении «всемирного времени» для облегчения международного научного сотрудничества и сообщений, для развития глобальных сетей инфраструктуры, таких как железные дороги, паровозные линии и телеграф. Римская резолюция, имевшая рекомендательный характер, широко обсуждалась общественностью в царской России²⁴.

Осенью 1883 года правительство США пригласило представителей всех «цивилизованных стран» собраться на Международную меридианную конференцию в Вашингтоне в октябре 1884 года²⁵. Специалисты должны были обсудить вопрос о едином нулевом меридиане, а также плюсы и минусы всемирного времени. Одной из участниц этого форума была Россия²⁶.

²⁴ Рыльке С.Д. Первый меридиан и всеобщее время. СПб., 1884. С. 42 и сл.

²⁵ См. о меридианной конференции: Geyer M.H. Prime Meridians. P. 94–98; Blaise C. Die Zaehmung der Zeit: Sir Sandford Fleming und die Erfindung der Weltzeit. Frankfurt/M., 2004. S. 244 ff.; Zerubavel E. The Standartization of Time. P. 12–16; Osterhammel J. Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München, 2009. S. 119–121.

²⁶ В состав делегации входили следующие эксперты: российский посланник в Вашингтоне Карл Васильевич Струве, начальник Кавказского Военно-Топографического отдела Генерального штаба генерал-майор Иероним Иванович Стебницкий, член Совета Министерства путей сообщения И.С. Кологринов. Инструкции для российской делегации были опубликованы: Изв. Имп. Русского географического общества. Т. 20. 1884. № 3. С. 344–347.

Для подготовки к нему при Императорском Русском географическом обществе в Санкт-Петербурге была создана комиссия из специалистов разных ведомств, которой было поручено сформулировать позицию российского правительства²⁷. Членами комиссии были генерал-лейтенант Генерального штаба Станислав Данилович Рыльке и директор Императорской Пулковской обсерватории («Николаевская главная астрономическая обсерватория») Отто Васильевич Струве²⁸. В подготовленной и изданной к началу конференции брошюре «Первый меридиан и всеобщее время» Рыльке заявил о государственной важности унификации исчисления времени:

Географическое положение России, растянутой по долготе почти на 180°, уже при нынешнем, сравнительно незначительном развитии наших железно-дорожных, водяных и телеграфных сообщений, влечет за собою некоторые неудобства, происходящие от счисления часов суток по местному времени; в будущем эти неудобства сделаются еще ощутительнее, поэтому Комиссия <...> пришла к заключению, что вопрос о единстве времени имеет важное для России значение, по отношению не только международных сношений, но и общественных и частных интересов нашей внутренней жизни²⁹.

Генерал-лейтенант указал также на то, что такие «новые факторы нашей деятельности, как пар и электричество, заставляют сделать еще один шаг в усовершенствовании хронометрии». Введение в употребление всемирного времени («универсальное, вселенское, всеобщее время»), которое зависело от принятия единого нулевого меридиана всеми государствами, оценивалось Рыльке как важный шаг в этом «усовершенствовании хронометрии»³⁰. Он восторженно приветствовал идею принятия долготы Гринвича в качестве первого меридиана

²⁷ Струве О.В. О решениях, принятых на Вашингтонской конференции относительно первого меридиана и вселенского времени. СПб., 1885. С. 10 и сл.; Стебницкий И.И. Отчет о занятиях международной конференции по вопросам о первом меридиане и универсальном времени (Чит. в общем собрании РГО 7 ноября 1884 г.). СПб., 1885. С. 1 и сл.

²⁸ Отто Струве уже в 1870-е гг. высказывался за принятие единого нулевого меридиана — см.: Рыльке С.Д. Первый меридиан и всеобщее время. С. VII, 29, 32; Струве О.В. О первом меридиане // Изв. Имп. Русского географического общества. Т. VI. 1870.

²⁹ Рыльке С.Д. Первый меридиан и всеобщее время. С. VI.

³⁰ Там же. С. 22.

и стремление к единому исчислению времени в рамках национальных и международных сетей сообщений и транспорта. При этом советник категорически протестовал против намерения заменить всемирным временем разнообразие местных времен в его стране и перенести единое времяисчисление из технической области в сферу общественной жизни. Рыльке настаивал на важности «естественного времени» для «оседлого населения» России. Он уверял:

Историческое развитие наших культурных приобретений, добытое работою целых тысячелетий, связало так тесно счисление времен по местным суткам с религиозно-бытовой стороною повседневной жизни, что замена местных суток всеобщими, начало коих приходилось бы для различных мест в различные часы дня и ночи, вряд ли может найти приверженцев³¹.

Аргументацию Рыльке использовали российские участники Вашингтонской конференции³². Они одобрили введение «всемирных суток для всех целей, где это будет удобно», но поддержали резолюцию о том, что система единого исчисления времени «не должна служить препятствием использованию местного или единого времени там, где это желательно»³³. По поручению делегации Карл Васильевич Струве, брат директора Пулковской обсерватории и российский посланник в Вашингтоне, заявил:

Всемирное время могло бы в должной мере использоваться для международных, почтовых, железнодорожных и телеграфных сообщений. Но необходимо понимать, что местное или любое другое единое время, которое тесно связано с повседневной жизнью, по необходимости будет использоваться параллельно с всемирным временем³⁴.

Российские делегаты скептически отнеслись к предложению разделить мир на 24 меридиана, расположенных друг от друга на равном расстоянии, и к принятию всеобщей системы часовых поясов. Эта идея, вдохновившая американские железнодорожные компании в 1883 году

³¹ Там же. С. 48.

³² См.: Стебницкий И.И. Отчет; Струве О.В. О решениях.

³³ International Conference held at Washington for the Purpose of Fixing a Prime Meridian and a Universal Day. October, 1884. Protocols of the Proceedings. Washington, 1884. P. 201; Стебницкий И.И. Отчет. С. 8; Струве О.В. О решениях. С. 14, 17.

³⁴ International Conference held at Washington. P. 189.

поделить территорию США на пять часовых поясов, была высказана в 1879 году инженером канадских железных дорог Сэндфордом Флемингом. Во время меридианной конференции К.В. Струве объяснил причины настороженности России. Дипломат заявил, что вопрос о том, что было бы лучше: принять разделение на 24 меридиана на равном удалении через один час времени (или 15°) или разделить весь земной шар меридианами с интервалом в 10 минут времени или $2\frac{1}{2}^\circ$ — еще не был «предметом специального и всестороннего изучения». Следовательно, продолжил Струве, «пока что было бы трудно в отношении Европы выразить положительное мнение о практической выгоде вышеупомянутых или других возможных методов деления земли на часовые пояса»³⁵.

Несмотря на то что россияне восприняли всеобщую систему часовых поясов с опаской, они с энтузиазмом высказались за новую систему отчета всемирных суток от нуля до двадцати четырех часов и за ее введение также для счета местного времени³⁶. Видимо, они исходили из тех же соображений, которые вошли в резолюцию Геодезической конференции в Риме 1883 году³⁷. Как и в большинстве стран мира, в России того времени часы отсчитывали время от 0 до 12 часов до полудня и от 1 до 12 после полудня. Исходя из этого, составить удобное расписание движения поездов было весьма трудно. Идея обозначить каждый час дня определенным числом от 0 до 24 предлагала легкий выход из этого затруднения.

РОССИЙСКИЕ СПОРЫ О ВРЕМЯИСЧИСЛЕНИИ

Резолюции Международной меридианной конференции в Вашингтоне напрямую не повлияли на практику исчисления времени в царской России. Хотя российская делегация поддержала решение о признании долготы Гринвича в качестве всеобщего нулевого меридиана, это не привело ни к введению системы часовых поясов в России, ни к унификации исчисления времени за пределами железнодорожной сети и телеграфа. Результаты Вашингтонской конференции были интерпретированы как мировое одобрение решения о введении единого счета времени на железных дорогах, которое уже произошло

³⁵ International Conference held at Washington. P. 189–190; *Стебницкий И.И.* Отчет. С. 12.

³⁶ International Conference held at Washington. P. 190; *Стебницкий И.И.* Отчет. С.13; *Струве О.В.* О решениях. С. 24 и сл.

³⁷ *Рыльке С.Д.* Первый меридиан и всеобщее время. С. 36, 43.

в России в 1870-е годы. Тот факт, что петербургское время было на два часа и одну минуту, а не ровно на два часа впереди гринвичского, не воспринимался тогда как значимая проблема. С точки зрения российской делегации, большее значение имело введение всеобщей системы координат всемирного времени, то есть признание нулевого гринвичского меридиана, а не приведение всех национальных и местных времен в соответствие с всеобщими часовыми поясами. В последующие двадцать лет российские специалисты часто высказывались за принятие международных стандартов исчисления времени в их собственной стране. При этом инженеров путей сообщения волновали только две вещи: во-первых, признание в России единого времени и часовых поясов и, во-вторых, переход к системе счета дневного времени от 0 до 24 часов.

За систему часовых поясов высказывались даже отдельные члены русской делегации в Вашингтоне. В отличие от К.В. Струве, начальник Кавказского Военно-Топографического отдела Генерального штаба генерал-майор Иероним Стебницкий ратовал за их введение в России «в непродолжительном времени»³⁸. Он озвучил проблемы, возникшие на железных дорогах из-за разницы между петербургским и локальными временами³⁹. Его поддержал и директор Пулковской обсерватории. В 1885 году Отто Струве выразил надежду, что съезд представителей частных и казенных железных дорог и руководство почтовых и телеграфных служб последуют рекомендациям меридианной конференции и введут «вселенское время» в их сферах деятельности. Он заявил, что в России «при огромном протяжении владений по долготе, понятия о различии времени развиты более, чем в других странах»⁴⁰.

Несмотря на эти выступления, в последующие годы в России не произошло реформы времяисчисления. Очевидно, те проблемы, которые с точки зрения Струве и Стебницкого возникали вследствие параллельного существования пулковского и местных времен, не были настолько серьезными, чтобы оправдать введение стандартного времени и часовых поясов в империи. Когда в марте 1913 года Управление железных дорог Министерства путей сообщения задало главам районных комитетов по распределению перевозочных средств для массовых грузов на железных дорогах вопрос о том,

³⁸ *Стебницкий И.И.* Отчет. С. 13, примеч. 2.

³⁹ Там же.

⁴⁰ *Струве О.В.* О решениях. С. 21.

поддержали бы они введение часовых поясов, оно получило отрицательные ответы⁴¹.

Варшавский комитет в принципе признавал полезность системы часовых поясов, но считал, что подобная реформа имела бы смысл только в том случае, если бы касалась не только железных дорог, но и остальной жизни общества⁴². Петербургский комитет считал, что введение часовых поясов на железных дорогах России было бы «не желательно»⁴³.

На встрече порайонного комитета 22–23 марта 1913 года представитель Северных железных дорог Р.А. фон Целиа заявил, что пассажиры железных дорог в России привыкли к петербургскому времени в расписании. Фон Целиа дополнительно подчеркнул, что «нигде в Западной Европе» не были введены часовые пояса на железных дорогах. Соответственно, он не видел никакой необходимости апробировать эту систему в России⁴⁴. Примечательно, что для этого инженера было более важно подчеркнуть, что Россия является частью системы европейских государств и поэтому не нуждается в особом «регулировании», чем признать, что Россия простирается на обширной территории, — факт, который мог бы оправдать введение системы часовых поясов. Фон Целиа считал, что часовые пояса были бы полезны в азиатской части Российской империи. Но даже там он предсказывал «новые проблемы», например в отношении расчета времени перевозок⁴⁵.

Московский комитет рассматривал протяженность российской территории как решающее препятствие для введения часовых поясов в империи. В своем ответе от 10 июля 1913 года он заявил, что России нельзя следовать примеру Америки и нужно воздержаться от введения часовых поясов. Иначе это привело бы к ряду практических проблем как для управления железнодорожными компаниями, так и для населения⁴⁶.

Несмотря на то что различные районные комитеты выражали свою озабоченность введением системы часовых поясов на железных дорогах, они открыто приветствовали идею перехода на новую

⁴¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 184, 185, 187.

⁴² Там же. Л. 349–349 об. (письмо от 13 мая 1913 г.).

⁴³ Там же. Л. 351–351 об. (письмо от 19 мая 1913 г.).

⁴⁴ Там же. Л. 428.

⁴⁵ Там же.

⁴⁶ Там же. Л. 495 об. — 496.

систему исчисления суточного времени в железнодорожных расписаниях и на телеграфе. В 1898 году инженер путей сообщения Николай Верховский опубликовал в журнале «Железнодорожное дело» статью на эту тему. Он доказывал, что подобная система, успешно используемая в астрономии, является логичной, простой и практичной. В большой временной перспективе она создаст экономию рабочей силы и технических ресурсов на телеграфе. Верховский сослался на исследование американской компании «Western Union Telegraph», согласно которому, если исключить из употребления словосочетания «до полудня» и «после полудня», то можно сэкономить 150 миллионов знаков в телеграфных сообщениях при общем объеме 44 миллионов телеграмм в год⁴⁷. Верховский предсказывал, что при новом способе расчета суточного времени станет проще составлять железнодорожные расписания⁴⁸. Он ссылался на успешный опыт таких железнодорожных компаний, как «Канадско-Тихоокеанская железная дорога», железные дороги Бельгии и Италии⁴⁹. Верховский мечтал о новых часах на фасадах железнодорожных станций, на циферблате которых внутренний концентрический круг будет обозначать время римскими цифрами от I до XII часов, а наружный — арабскими цифрами часы от 13 до 24. Инженер надеялся, что эта система легко внедрится в «обыденную и общественную жизнь» по всей стране. Подобно многим своим современникам, Верховский считал железные дороги «проводниками и пионерами культуры и развития»⁵⁰.

Еще через несколько лет за реформу суточного исчисления активно вступился начальник службы движения Московско-Брестской железной дороги К.А. Чаплин⁵¹. Видимо, его обращение, опубликованное сразу после доклада Чаплина на встрече с коллегами в Киеве 25 февраля 1902 года, подействовало. В период между 1904 и 1907 годами многие железнодорожные компании России перешли на 24-часовую систему. Никто из них не стал ждать инициативы или спрашивать

⁴⁷ Верховский Н. Двадцатичетырехчасовой циферблат по отношению к исчислению времени суток в железнодорожных расписаниях // Железнодорожное дело. 1898. № 18–19. С. 234–237; № 22–23. С. 315–317; № 26–27. С. 354–358.

⁴⁸ Там же. № 22–23. С. 315.

⁴⁹ Там же. № 18–19. С. 236.

⁵⁰ Там же. № 26–27. С. 358.

⁵¹ Чаплин К.А. О необходимости счета часов до 24-х в железнодорожных расписаниях, депешах, распоряжениях и проч. М., 1902. См. о спорах по поводу этого предложения в Министерстве путей сообщения: РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 7–8, 15–30.

одобрения Министерства путей сообщения⁵², что возмутило власти. 30 мая 1907 года министерство потребовало всем вернуться к прежней 12-часовой системе исчисления времени суток.

Н. Верховский сделал еще одну попытку полюбовно договориться с правительством. 31 октября 1909 года он направил письмо министру путей сообщения Сергею Васильевичу Рухлову, где объяснял преимущества реформы исчисления времени для железнодорожной и телеграфной сетей России⁵³. Но письмо не возымело действия. Более убедительным для властей оказался опыт зарубежных правительств, а не мнение собственных специалистов. Летом 1912 года Министерство путей сообщения попросило соответствующее управление во Франции поделиться опытом использования 24-часовой системы⁵⁴. Получив позитивный ответ, министерство связалось с руководством почтовой и телеграфной службы для обеспечения координации будущей реформы⁵⁵.

Разработанный летом 1913 года законопроект обсуждался в районных комитетах по распределению перевозочных средств для массовых грузов на железных дорогах. И лишь после их одобрения он был передан в Совет министров⁵⁶. Судя по всему, этот многострадальный проект затерялся в коридорах власти в суматохе Первой мировой войны. 24-часовую систему исчисления суток ввела в России уже новая власть в 1919 году — после того как бывшая империя была поделена на 11 часовых поясов⁵⁷.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ дискуссий, разгоревшихся в России по поводу введения стандартного времени, часовых поясов и 24-часового исчисления суток, показал сопряженность дискурсов российских специалистов с направлением мировых дискуссий на эту тему. В качестве полноправного члена семьи «цивилизованных наций» Россия направляла делегатов на международные конференции по геодезии и исчислению

⁵² РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 2.

⁵³ Там же. Л. 50–51 об.; Записка о 24-часовом исчислении времени суток // Железнодорожное дело. 1910. № 3–4. С. 23–24.

⁵⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 340. Л. 126, 130.

⁵⁵ Там же. Л. 137–137 об.

⁵⁶ Там же. Л. 499.

⁵⁷ См.: Декрет о введении счета времени в Российской Социалистической Федеративной Советской Республике. С. 19.

времени. Эти люди были плотно вовлечены в глобальный обмен идей по данным проблемам. При этом русские эксперты советовали правительству не следовать слепо за западными решениями. В то время как многие европейские и американские правительства ввели единое время в национальные инфраструктуры и в общественную жизнь, разделив территории своих стран на равные часовые пояса, Россия выбрала позицию осторожного наблюдателя. Эту стратегию поведения нельзя интерпретировать как проявление антипрогрессивных настроений или антизападных установок. Российские участники международных дебатов считали, что правительству нужно вмешиваться в культурные практики и повседневную жизнь простого народа только в экстренных и очевидных случаях. Такая осторожность имела следствием слабость интереса российской общественности к введению долготы Гринвича как всеобщего нулевого меридиана и точки отсчета для всемирной геодезии и хронометрии. В России, в отличие от Франции, не было острых дебатов на эту тему⁵⁸. Российские специалисты не последовали примеру американских железнодорожных компаний и воздержались от введения часовых поясов в самой протяженной континентальной империи мира. Российские власти решили сохранить мозаику «природного» и местных времен и ввести единое исчисление времени применительно только к железнодорожной и телеграфной сети. «Двойная система» сохранилась даже после того, как большевики ликвидировали разнообразие местных времен и ввели в России систему часовых поясов⁵⁹. Российский исторический опыт ставит под сомнение утверждение исследователя Вольфганга Шивельбуша о том, что создание в XIX веке национальной железнодорожной сети автоматически вело к уничтожению местных времен в тех регионах, которые оказались затронуты и пронизаны современной транспортной системой⁶⁰. Строительство в России сетей коммуникаций и транспорта, таких как телеграф и железные дороги, не привело к автоматическому подчинению всех

⁵⁸ См. о сопротивлении во Франции введению гринвичского меридиана в качестве нулевого: *Blaise C. Die Zaehmung der Zeit. P. 254 ff.; Zerubavel E. The Standardization of Time. P. 13 ff.*

⁵⁹ В результате переноса столицы из Петрограда в Москву Пулковская обсерватория утратила свое регулятивное значение. С 1930 г. время второго часового пояса называется «московским». См.: Поясное время // Большая советская энциклопедия. 2-е изд. 1955. Т. 34. С. 328; *Милованов В.Н. Поясное время в пределах СССР. М., 1925. С. 6.*

⁶⁰ *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 43.*

сфер общественной жизни законам недавно созданных больших технических систем. Они не были тотальными и оставляли властям и обществу пространство для маневра, позволявшее с осторожностью выбрать свой собственный путь развития⁶¹.

Кроме этих результатов, анализ дискуссий о реформе времяисчисления в царской России создает дальнейшую перспективу для изучения процесса принятия социальных соглашений относительно технических стандартов в системе железных дорог. Несмотря на то что в историографии унифицированная форма и структура железнодорожной системы России часто представлялись как проявления авторитарного характера ее политического режима, сегодня мы знаем, что российские железные дороги были созданы целым рядом как частных игроков, так и государственных институтов. Они задавали конкурирующие стратегии и руководствовались противоположными интересами. Именно поэтому, когда Главное железнодорожное управление Министерства путей сообщения приказало перевести расписания движения поездов на единое петербургское время, многие компании проигнорировали это указание. Их владельцы и руководство зачастую принимали самостоятельные решения. Правительству приходилось бороться за собственную власть в этой сфере. В 1907 году оно заставило ряд частных компаний отказаться от введения 24-часового исчисления суточного времени, напомнив, что управление временем — прерогатива центральной политической власти.

В целом же у царской администрации отсутствовали отчетливая позиция, ясное перспективное техническое видение и даже достаточный властный ресурс, необходимые для того, чтобы подчинить пространственные структуры империи потребностям всеобщей стандартизации модерности. Несомненно, создание национальной железнодорожной сети породило в России такую потребность. Но перенос стандартов исчисления времени из технической инфраструктуры в сферу повседневной жизни произошел только после того, как на смену царскому режиму пришел режим революционный. Это он ввел в стране равные часовые пояса и ликвидировал разнообразие местных времен. Ирония истории состояла в том, что большевики проводили эту реформу под лозунгом «взаимодействия

⁶¹ *Vleuten E. van der. Infrastructures and Societal Change A View from the Large Technical Systems Field // Technology Analysis & Strategic Management. Vol. 16. № 3. 2004. P. 407.*

народов», которое, в соответствии с их политическим дискурсом, сопровождается обменом товарами и идеями. Такое взаимодействие нуждалось в стандартизации культурных моделей, и в том числе правил исчисления времени. Однако первая эпоха глобализации, которая стояла за этими идеями, на деле была только что похоронена на полях Первой мировой войны и баррикадах Октябрьской революции.

Пер. с англ. Юрия Басилова